

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Trestné činy v dopravě
Bc. Petr Slanina

Diplomová práce
Rok 2013

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Petr Slanina**
Osobní číslo: **D11798**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Trestné činy v dopravě**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Rozbor právního rámce vztahujícího se k trestné činnosti v dopravě
2. Analýza přepravního procesu a jeho jednotlivých částí
3. Posouzení rizikových míst přepravního procesu v kontextu s trestnou činností
4. Syntéza údajů a specifikace mapy rizik přepravního procesu

Závěr

UPA054735



Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2012**
Termín odevzdání diplomové práce: **23. května 2013**

prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.

prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2012

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 28. 11. 2013

Bc. Petr Slanina

ANOTACE

Práce se zaměřuje na definování kroků přepravního procesu a rozbor trestního práva vztahujícího se k přepravě. Dále se práce zabývá syntézou trestné činnosti s přepravním procesem a následnou tvorbou grafické mapy trestných činů z pohledu dopravce.

KLÍČOVÁ SLOVA

přepravní procesy, trestné činy, dopravci, trestní odpovědnosti

TITLE

Criminal acts in traffic

ANNOTATION

The thesis focuses on defining steps of transport process and the analysis of the criminal law relative to the transportation. Then the thesis discuss the synthesis of the criminal activity and the transportation process and which is followed by creating graphical maps of criminal offences from carrier's point of view.

KEYWORDS

transport processes, criminal acts, carriers, criminal responsibilities

OBSAH

ÚVOD	8 -
1 Rozbor právního rámce vztahujícího se k trestné činnosti v dopravě	9 -
1.1 Trestní zákoník	9 -
1.2 Zákon o provozu na pozemních komunikacích	11 -
1.2.1 Dopravní nehoda	13 -
1.2.2 Přeprava nákladu	14 -
1.3 Porušení důležité povinnosti	15 -
1.4 Odpovědnost dopravce	16 -
2 Analýza přepravního procesu a jeho jednotlivých částí	19 -
2.1 Definice základních pojmů	19 -
2.1.1 Terminologie	19 -
2.1.2 Doprava a přeprava	20 -
2.2 Přepravní proces v silniční nákladní dopravě	22 -
2.2.1 Dělení silniční nákladní přepravy	22 -
2.2.2 Přepravní proces	23 -
2.2.3 Zákazníková poptávka a nabídka dopravce	25 -
2.2.4 Objednávka přepravy a akceptace dopravcem	26 -
2.2.5 Plánování přepravy	27 -
2.2.6 Nakládka a převzetí zboží	27 -
2.2.7 Vlastní přemístění	28 -
2.2.8 Vykládka a předání zboží	28 -
2.2.9 Vyúčtování a vyhodnocení přepravy	29 -
3 Posouzení rizikových míst přepravního procesu v kontextu s trestnou činností .-	30 -
3.1 Statistika	30 -
3.2 Zákazníková poptávka a nabídka dopravce – trestné činy	32 -
3.3 Objednávka přepravy a akceptace dopravcem – trestné činy	34 -
3.4 Plánování přepravy – trestné činy	35 -
3.5 Nakládka a převzetí zboží – trestné činy	36 -
3.6 Vlastní přemístění – trestné činy	39 -
3.7 Vykládka a předání zboží – trestné činy	44 -
3.8 Vyúčtování a vyhodnocení přepravy – trestné činy	45 -
4 Syntéza údajů a specifikace mapy rizik přepravního procesu	49 -

4.1	Trestní sankce.....	- 51 -
4.2	Mapa trestních rizik přepravního procesu	- 56 -
4.3	Návrh na omezení vybraných příčin trestných činů	- 58 -
	ZÁVĚR.....	- 65 -
	POUŽITÁ LITERATURA	- 66 -
	SEZNAM TABULEK	- 70 -
	SEZNAM OBRÁZKŮ	- 71 -
	SEZNAM ZKRATEK.....	- 72 -
	SEZNAM PŘÍLOH.....	- 73 -

ÚVOD

Historicky je každá oblast lidské činnosti spojena s možností společensky nežádoucího chování. Není tomu jinak ani v oblasti dopravy. Nejzávažnější projevy nežádoucího chování jsou definovány jako trestné činy. V rámci dopravy je trestná činnost velmi častým jevem, a to především z důvodu pohybu dopravních prostředků po dopravní síti a s tím souvisejícím velkým rizikem spáchání dopravní nehody. S rostoucími požadavky lidstva na mobilitu se i výrazně zvyšuje rizikovost dopravy a vážnost společensky negativních následků plynoucí z dopravy. V rámci přepravního procesu se dopravce může dopustit celé řady trestných činů ať už úmyslně, neúmyslně nebo z nedbalosti. Důsledky spáchání trestného činu v oblasti dopravy jsou obvykle velmi vážné, a to co do velikosti škod na majetku, tak i do závažnosti škod na zdraví nebo životech.

Tato diplomová práce se zabývá rozбором přepravního procesu a jeho rozčleněním do jednotlivých dílčích kroků. Dále se práce zabývá rozбором aktuálního trestně právního rámce vztahujícího se na oblast dopravy, konkrétně rozбором trestního práva vztahujícího se k přepravnímu procesu. Cílem práce je posouzení rizikových míst z pohledu dopravce a následná specifikace mapy rizik spáchání trestného činu dopravcem v rámci jeho činnosti v jednotlivých krocích přepravního procesu. Mapa rizik trestných činů by měla představovat orientační pomůcku pro dopravce, na základě které by se mohl vyvarovat příčin trestně právního jednání a zaměřit se na prevenci proti vzniku trestní odpovědnosti.

1 ROZBOR PRÁVNÍHO RÁMCE VZTAHUJÍCÍHO SE K TRESTNÉ ČINNOSTI V DOPRAVĚ

Tato kapitola se zabývá vymezením trestné činnosti a rozbohem současné platné legislativy ČR. V rámci vstupu do EU je samozřejmě současná legislativa ČR v souladu s legislativou, směrnicemi, nařízeními a rozhodnutími EU. Oblast dopravy, jako každá lidská činnost, je bohatým zdrojem trestné činnosti. V rámci dopravní činnosti se můžeme setkat s kteroukoliv formou trestných činů, jako jsou např. majetkové trestné činy, trestné činy proti životu a zdraví nebo nedbalostní či úmyslné trestné činy. Problematika trestných činů v oblasti dopravy se řídí několika zákony, mezi nejdůležitější patří zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě nebo zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

1.1 Trestní zákoník

Základním právním dokumentem v oblasti trestné činnosti je zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník vydaný dne 8.1.2009, který nabyl své účinnosti 1.1.2010 (dále jen TrZ). Ten definuje celou řadu pojmů týkajících se trestné činnosti a zároveň stanoví trestní sankce. Protiprávní jednání se dělí na přestupky a trestné činy. Přestupek je protiprávní jednání nedosahující společenské škodlivosti trestného činu. Trestné činy dělí TrZ na přečiny a zločiny. Přečin je nedbalostní a úmyslný trestný čin s horní trestní sankcí do 5 let. Zločiny jsou všechny ostatní úmyslné trestné činy (obvykle zvláště závažné) s horní trestní sankcí nejméně 10 let. Nejprve je potřeba vysvětlit několik základních pojmů uvedených v tomto zákoně, které je nutné znát v souvislosti s trestnou činností v dopravě.

„Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.“
[6, § 13]

„Ublížením na zdraví se rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření.“ [6, § 122]

„Ublížení na zdraví z nedbalosti - Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce

nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti. Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.“ [6, § 148]

„**Usmrčení z nedbalosti** - Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti. Odnětím svobody na jeden rok až šest let bude pachatel potrestán, spáchá-li uvedený čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona. Odnětím svobody na dvě léta až osm let bude pachatel potrestán, spáchá-li uvedený čin proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony.“ [6, § 143]

„**Neposkytnutí pomoci** - Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta.“ [6, § 150]

„**Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku** - Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti.“ [6, § 151]

„**Porušení povinnosti při správě cizího majetku** - Kdo poruší podle zákona mu uloženou nebo smluvně převzatou povinnost opatrovat nebo spravovat cizí majetek, a tím jinému způsobí škodu nikoli malou, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.“ [6, § 220]

„**Porušení povinnosti při správě cizího majetku z nedbalosti** - Kdo z hrubé nedbalosti poruší podle zákona mu uloženou nebo smluvně převzatou důležitou povinnost při opatrování nebo správě cizího majetku, a tím jinému způsobí značnou škodu, bude potrestán odnětím svobody až na šest měsíců nebo zákazem činnosti.“ [6, § 221]

„**Poškození cizí věci** - Kdo zničí, poškodí nebo učiní neupotřebitelnou cizí věc, a způsobí tak na cizím majetku škodu nikoli nepatrnou, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, zákazem činnosti nebo propadnutím věci nebo jiné majetkové hodnoty.“ [6, § 228]

„**Ohrožení pod vlivem návykové látky** - 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, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti. Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán, způsobí-li uvedeným činem havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek, spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.“ [6, § 274]

„Obecné ohrožení z nedbalosti - Kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.“ [6, § 273]

Trestní zákoník definuje zároveň i trestní sankce za spáchání jednotlivých trestných činů. Trestní sankce je obvykle odstupňována podle **výše škody**, která byla činem způsobena. TrZ výši škody definuje v § 138.

„Škodou nikoli nepatrnou se rozumí škoda dosahující částky nejméně 5 000 Kč, škodou nikoli malou se rozumí škoda dosahující částky nejméně 25 000 Kč, větší škodou se rozumí škoda dosahující částky nejméně 50 000 Kč, značnou škodou se rozumí škoda dosahující částky nejméně 500 000 Kč a škodou velkého rozsahu se rozumí škoda dosahující nejméně částky 5 000 000 Kč.“ [6, § 138]

1.2 Zákon o provozu na pozemních komunikacích

Pro samotný pohyb po dopravní síti je nejdůležitější zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů vydaný dne 14.9.2000, který nabyl účinnosti 1.1.2001. Tento zákon se často též nazývá zákon o silničním provozu a vymezuje práva a povinnosti účastníků silničního provozu.

„Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích, řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, řidičem je

i jezdec na zvířeti. Nesmět ohrozit znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí, nesmět omezit znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nebylo nijak překáženo.“ [8, § 2]

„Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu, řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních, řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace.“ [8, § 4]

„Řidič je kromě povinností uvedených výše dále povinen užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem, věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích, přizpůsobit jízdě technickým vlastnostem vozidla nebo fyzickým vlastnostem zvířete, odstranit na místě závadu, zjistí-li během jízdy, že vozidlo nebo náklad nesplňuje stanovené podmínky uvedené v § 52 TrZ, nemůže-li tak učinit, smí v jízdě pokračovat přiměřenou rychlostí jen do nejbližšího místa, kde lze závadu odstranit, přitom musí učinit takové opatření, aby během jízdy nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a nedošlo k poškození pozemní komunikace ani životního prostředí, podrobit se na výzvu policisty, příslušníka Vojenské policie, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem, nebo není ovlivněn jinou návykovou látkou než alkoholem, zajistit bezpečnost přepravované osoby nebo zvířete a bezpečnou přepravu nákladu.“ [8, § 5]

„Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.“ [8, § 18]

„Řidič nesmí požit alkoholický nápoj ani jinou látku obsahující alkohol (dále jen „alkoholický nápoj“) nebo užít jinou návykovou látku během jízdy, řídit vozidlo nebo jet na

zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, vyházovat předměty z vozidla.“ [8, § 5]

1.2.1 Dopravní nehoda

Při provozu dopravních prostředků na dopravní síti je velmi častým jevem dopravní nehoda. Samotná dopravní nehoda není trestným činem, ale řada trestných činů souvisí právě s dopravními nehodami (např. ublížení na zdraví, poškození cizí věci, neposkytnutí první pomoci řidičem dopravního prostředku atd.).

„Dopravní nehoda je nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvláště závažný následek.“ [7, s. 1]

V zákoně č. 361/2000 Sb., o silničním provozu je definována dopravní nehoda 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.“ [8, § 47]*

„Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen neprodleně zastavit vozidlo, zdržet se požití alkoholického nápoje a užití jiné návykové látky po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi, učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody, a spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.“ [8, § 47]

„Účastníci dopravní nehody jsou povinni učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla; oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby; označit místo dopravní nehody, umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob, neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo, prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě, v případech, kdy nevznikne povinnost

oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.“ [8, § 47]

V rámci dopravní nehody nejsou účastníci povinni volat policii v případě, kdy nevznikla škoda na zdraví (tedy nebyl nikdo z účastníků zraněn), škoda na majetku nepřesáhla částku 100 000 Kč a nevznikla škoda na majetku třetí osoby (např. zničení pouličního osvětlení nebo dopravního značení). V praxi toto posouzení, zda zavolat nebo nezavolat policii, je velmi obtížné, protože běžný účastník nehody (řidič) není odborně schopen stanovit přesnou částku škody. Často tedy dochází k přivolání policie i při škodách výrazně nižších nebo v případech, kdy se účastníci dopravní nehody neshodnou v zavinění a odpovědnosti. Ve statistických výkazech proto nenajdeme souhrnný údaj počtu dopravních nehod, ale pouze dopravní nehody šetřené PČR. V roce 2012 se stalo celkem 81 404 dopravních nehod šetřených PČR, v tabulce č. 1 je výčet nejčastějších příčin.

Tabulka č. 1: Deset nejčastějších příčin dopravních nehod za rok 2012

Pořadí	Příčina	Počet nehod [-]
1.	Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	13 517
2.	Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	7 407
3.	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	6 306
4.	Nesprávné otáčení nebo couvání	5 879
5.	Jiný druh nesprávné jízdy	5 381
6.	Nezvládnutí řízení vozidla	4 315
7.	Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 102
8.	Nedání přednosti upravené dopravní značkou	3 553
9.	Vjetí do protisměru	2 371
10.	Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	2 206

Zdroj: [11, s. 12]

1.2.2 Přeprava nákladu

„Předměty umístěné ve vozidle musí být umístěny tak, aby neomezovaly a neohrožovaly řidiče nebo osoby přepravované ve vozidle a nebránily výhledu z místa řidiče. Při přepravě nákladu nesmí být překročena maximální přípustná hmotnost vozidla a maximální přípustná hmotnost na nápravu vozidla. Náklad musí být na vozidle umístěn a upevněn tak, aby byla zajištěna stabilita a ovladatelnost vozidla a aby neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, neznečišťoval nebo nepoškozoval pozemní komunikaci, nezpůsoboval nadměrný hluk, neznečišťoval ovzduší a nezakrýval stanovené osvětlení, odrazky a registrační značku, rozpoznávací značku státu a vyznačení nejvyšší

povolené rychlosti; to platí i pro zařízení sloužící k upevnění a ochraně nákladu, jako jsou například plachta, řetězy nebo lana.“ [8, § 52]

„Předměty, které lze snadno přehlédnout, jako jsou například jednotlivé tyče nebo roury, nesmějí po straně vyčnívat. Přečnívá-li náklad vozidlo vpředu nebo vzadu více než o 1 m nebo přečnívá-li náklad z boku u motorového vozidla nebo jízdní soupravy vnější okraj obrysových světel více než o 400 mm a u nemotorového vozidla jeho okraj více než o 400 mm, musí být přečnívající konec nákladu označen červeným praporkem o rozměrech nejméně 300 x 300 mm, za snížené viditelnosti vpředu neoslňujícím bílým světlem a bílou odrazkou a vzadu červeným světlem a červenou odrazkou. Odrazky nesmějí být trojúhelníkového tvaru a smějí být umístěny nejvýše 1,5 m nad rovinou vozovky. Při přepravě živých zvířat nesmí být ohrožena bezpečnost řidiče, přepravovaných osob ani zvířat a ani bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Při přepravě sypkých substrátů musí být náklad zajištěn tak, aby nedocházelo k jeho samovolnému odlétávání.“ [8, § 52]

„Nakládání a skládání nákladu na pozemní komunikaci je dovoleno jen tehdy, nelze-li to provést mimo pozemní komunikaci. Náklad musí být složen a naložen co nejrychleji a tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.“ [8, § 52]

1.3 Porušení důležité povinnosti

Příčiny dopravních nehod jsou různé, jedním z faktorů vzniku dopravní nehody je tzv. porušení důležité povinnosti, která je nejčastěji porušena z nedbalosti, ale existují i případy, kdy viník poruší důležitou povinnost úmyslně a je si vědom následků, tedy i spáchání trestného činu. Z nedbalostních trestných činů jsou nejčastější ublížení na zdraví a obecné ohrožení. Pojem „důležitá povinnost“ není v současné legislativě nikde přesně definován, záleží tedy vždy na posouzení soudce, zda povinnost, která byla porušena, se dá kvalifikovat jako důležitá povinnost. Porušení důležité povinnosti má obvykle za následek uplatnění přísnější sankce za spáchaný trestný čin.

„Za porušení důležité povinnosti lze považovat jen porušení takové povinnosti, které má za dané situace zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, kdy tedy jejím porušením může snadno dojít k takovému následku. Aby bylo možno uznat, že jde o porušení důležité povinnosti, musí být zjištěno, že mezi porušením důležité povinnosti a následkem je příčinná souvislost. Tuto otázku je třeba vzhledem k významu daného ustanovení posoudit i vzhledem ke konkrétní situaci, v níž byl trestný čin v silniční dopravě spáchán.“ [7, s. 27]

„Zejména se jedná o případy, při nichž je porušeno více různých norem příslušného dopravního předpisu (např. jízda v podnapilém stavu a nepřiměřenou rychlostí vozidlem, o němž pachatel ví, že mu nefungují brzdy).“ [7, s. 28]

„Pokud jde o porušení tzv. důležité povinnosti stanovené zákonem o silničním provozu, pak je třeba uvést, že za porušení důležité povinnosti není dle ustálené judikatury Nejvyššího soudu České republiky (kupř. rozhodnutí sp. zn. 6 Tdo 538/2002) v souvislosti s ustanovením § 148, resp. § 147 trestního zákoníku automaticky považováno porušení jakéhokoli ustanovení pravidel silničního provozu, jež mají za následek ublížení na zdraví či smrt, nýbrž jen porušení takové relevantní povinnosti, jejíž vědomé nerespektování má za dané situace zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, kdy jejím porušením může snadno dojít k takovému následku.“ [9]

„Výčet všech důležitých povinností není možný, poněvadž význam porušení kterékoli povinnosti je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci, lze uvést jen některé typické případy, kdy závadné jednání řidiče je podle judikatury považováno za porušení důležité povinnosti, uložené podle zákona.“ [7, s. 27 - 28]

Jak již bylo řečeno, není možné jednoznačně nadefinovat všechny „důležité povinnosti“ a vždy záleží na výkladu soudu. Typickými příklady, které soudy považují za porušení důležité povinnosti v souvislosti s dopravou, jsou kupříkladu: řízení dopravního prostředku pod vlivem návykové látky, řízení motorového vozidla bez potřebného oprávnění, řízení dopravního prostředku při snížené schopnosti v důsledku zdravotního stavu řidiče, hrubě nepřiměřeně rychlá jízda, řízení vozidla za snížené viditelnosti se silně znečištěným čelním sklem a světlomety, předjíždění v místech, kde je to zakázáno, nesledování technického stavu vozidla, nevěnování se plně řízení, držení telefonního přístroje, nedodržení bezpečné vzdálenosti, couvání bez dostatečného přehledu a bez zajištění náležitě poučenou osobou, nedání přednosti v jízdě, nedodržení bezpečné přepravy nákladu.

1.4 Odpovědnost dopravce

Klíčové pro posuzování trestní odpovědnosti dopravce je porozumět skutečností, za které je dopravce vůbec odpovědný. Odpovědnost dopravce je poměrně složitá problematika, a řada odborných právních názorů se liší. Obecně se odpovědnost dopravce za škodu na přepravovaném zboží řídí obchodním a občanským zákoníkem, resp. přepravní smlouvou uzavřenou mezi dopravcem a zákazníkem. Přepravní smlouva má legislativní ukotvení v obchodním zákoníku, v rámci mezinárodní přepravy jsou pro dopravce závazná

i multilaterální smlouvy jako např. dohoda o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě – CMR, která byla implementována i do našeho národního práva.

„Základní povinností dopravce je provedení přepravy s řádnou a odbornou péčí ve stanovených či sjednaných lhůtách nebo nebyla-li lhůta stanovena, bez zbytečného odkladu“ [2, s. 284]

„Doprovce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty.“ [2, s. 193]

„Při pozdním dodání zásilky zpravidla dopravce odpovídá za škodu jen do ceny odpovídající výši celkového přepravného.“ [2, s. 285]

*„Za škodu na přepravované věci však **doprovce neodpovídá**, jestliže prokáže, že byla způsobena: odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem přepravované věci; vadou nebo přirozenou povahou obsahu přepravované věci včetně obvyklého úbytku; vadným obalem, na který dopravce upozornil odesílatele při převzetí přepravované věci k přepravě, a v nákladním nebo náložním listu je vadnost obalu poznamenána.“* [3, s. 138]

„Doprovce se nemůže dovolávat, ve snaze zprostit se své odpovědnosti, ani vad vozidla použitého k přepravě, ani zavinění nebo nedopatření osoby, od níž najal vozidlo, nebo jejich zástupů nebo pracovníků.“ [3, s. 138]

Doprovce zároveň odpovídá za všechny své zaměstnance nebo pověřené osoby, které se podílí na přepravě. Z konstatování rozsudku Nejvyššího soudu České republiky sp. zn. 31 Cdo 488/2010, ze dne 10.10.2012 je patrné, že odpovědnost platí i v případě, kdy se zaměstnanec dopravce (např. řidič), dopustí úmyslného trestního jednání (řidič se spolupodílí na krádeži), kde v důsledku toho dojde ke ztrátě, odcizení, poškození, znehodnocení zboží. Samozřejmě v případě pochybení svého zaměstnance má dopravce možnost vymáhat dodatečně náhradu škody po odpovědné osobě, ale primárně svému zákazníkovi odpovídá za škodu právě dopravce.

Skutečnost, že dopravce odpovídá velkou mírou za svěřené zboží, by byla v řadě případů poškození nebo odcizení zboží zcela likvidační pro podnikání. Proto se dopravce může pojistit proti škodě na přepravované věci. Pojištění je dobrovolné smluvní a nazývá se „pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce“. Pro uplatnění pojistného plnění je nutná existence platné přepravní smlouvy mezi dopravcem a zákazníkem. Další dobrovolné smluvní pojištění je pojištění přepravy (zásilky nebo nákladu). Doprovce může podnikat i bez uvedených pojištění popř. pouze s pojištěním odpovědnosti za škodu silničního dopravce. Je

ale v zájmu dopravce uzavřít obě zmiňované pojistky, protože škody na nákladu, zásilce popř. vozidle, které nezavinil dopravce, ale např. třetí osoba pojišťovna dopravci v rámci pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce neproplácí.

2 ANALÝZA PŘEPRAVNÍHO PROCESU A JEHO JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ

Tato kapitola se bude zabývat teorií dopravy a přepravy, definicí přepravního procesu a identifikováním jeho jednotlivých dílčích kroků. Doprava je v základním pojetí chápána jako cílevědomá lidská činnost související s fyzickým přemístěním osob, zvířat a věcí z místa A do místa B. V poslední době se k uvedenému výčtu často přidává další předmět přemístění a tou jsou informace. Přeprava je analogicky k tomu chápána jako výsledný efekt dopravy, tedy vlastní fyzické přemístění.

2.1 Definice základních pojmů

Abychom vůbec pochopili problematiku přepravního procesu, musíme se nejdříve seznámit se základní terminologií používanou v oblasti dopravy.

2.1.1 Terminologie

Odborná literatura uvádí celou řadu definicí jednotlivých pojmů souvisejících s dopravou, obvykle se daný výraz dá definovat v užším i v širším slova smyslu. Pro účely této práce jsem zvolil následující definice:

- *„doprava – úmyslný pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách nebo činnost dopravních zařízení,*
- *dopravce – provozovatel dopravy pro vlastní nebo cizí potřebu,*
- *dopravní cesta – část prostoru určená nebo vymezená pro dopravu,*
- *dopravní nehoda – mimořádná událost, při níž vznikne újma na zdraví osob nebo škoda na věcech v přímé souvislosti s provozem dopravního prostředku nebo dopravního zařízení,*
- *dopravní prostředek – technický prostředek pro přemísťování osob, věcí a zvířat,*
- *dopravní proces – souhrn časově a věcně navazujících úkonů, jimiž se uskutečňuje a zabezpečuje doprava,*
- *provozování dopravy – souhrn činností provozovatele dopravy, jimiž se uskutečňuje doprava,*
- *provozovatel dopravy (dopravce) – fyzická nebo právnická osoba provozující dopravu,*
- *přeprava – přemístění (přemísťování) osob a věcí jako výsledek dopravy,*

- *přepravní proces – souhrn časově a věcně navazujících úkonů, jimiž se uskutečňuje přeprava,*
- *dodací lhůta – stanovená lhůta, v níž je dopravce povinen zásilku přepravit a připravit příjemci k vydání,*
- *průvodní listina – souhrn všech dokladů o zásilce, které ji doprovází po celou dobu přepravy,*
- *přepravní listina – doklad o uzavření přepravní smlouvy a podmínkách jejího plnění,*
- *přepravní smlouva – smlouva o podmínkách přepravy uzavřená mezi dopravcem a osobou, pro něž se přeprava uskutečňuje,*
- *přepravce – odesílatel a příjemce nákladu,*
- *příjemce – organizace nebo osoba, které je zásilka podle přepravní smlouvy určena,*
- *odesílatel – osoba, která uzavírá s dopravcem smlouvu o přepravě nákladu,*
- *zasílatel – obstaravatel přepravy, který uzavírá se zákazníkem tzv. zasílatelskou smlouvu a s dopravcem přepravní smlouvu. Může být i jako dopravce.“*
[1, s. 222-224, 227 - 228]

2.1.2 Doprava a přeprava

Obecně můžeme všechny činnosti spojené s přemísťováním věcí, osob nebo zvířat souhrnně označit jako přepravní služby. Do přepravních služeb spadá i vlastní proces přemístění, tedy dopravní služba. Jinak řečeno do přepravních služeb spadá vše, co musí dopravce učinit pro úspěšné přemístění zboží z bodu A do bodu B. Potřeba takového přemístění vzniká na straně poptávky, tedy na straně přepravce.

„Přepřavou rozumíme v širším smyslu souhrn všech aktivit, zahrnující vlastní přemísťovací (dopravní) proces, ale i služby s tímto procesem související, jako ložné operace (nakládku, vykládku, a překládku zboží, respektive přepravních jednotek vůči dopravním prostředkům, plnění a vyprazdňování přepravních prostředků), meziskladování, prostředkování souvisejícího pojištění, vyřizování celních formalit, fytokontrolu apod. V užším smyslu jde o výsledný efekt přemísťovacího (dopravního) procesu, tj. o vlastní výslednou změnu prostorového bytí v čase, ekonomicky vzato, je to realizace užitné hodnoty dopravy (vlastního přemístění).“ [4, s. 15-16]

Předmětem přepravy mohou být osoby, zvířata nebo jakákoliv věc či materiál, pro účely kvantifikace v nákladní přepravě se v praxi používá pojem přepravní jednotka.

Přepravní jednotkou rozumíme hmotný statek, který je určen pro přepravu bez dalších úprav (sud, paleta, kontejner, návěs).

„Doprava (v užším slova smyslu) je proces charakterizovaný pohybem dopravních prostředků po dopravní cestě. Dopravními službami rozumíme služby bezprostředně spojené s vlastním procesem přemísťování zboží (cestujících) v prostoru a čase, např. chlazení či mrazení dopravované zásilky.“ [4, s. 16]

„Dopravce definujeme jako provozovatele (dopravy či dopravních prostředků), mnohdy zároveň jako vlastníka dopravních prostředků, může však být jen jejich nájemcem (např. u finančního leasingu apod.). Vždy se však jedná o podnikatelský subjekt kompetentní uspokojit přepravní potřebu vzniklou na straně přepravce, nabízející a uskutečňující vlastní přemísťovací činnost v prostoru a v čase. Jde tedy o producenta, ale i o realizátora dopravních služeb na trhu (tzn. o prodávajícího dopravních či přepravních služeb).“ [4, s. 16]

„Převravec je zákazníkem dopravce (eventuálně zasílatele či operátora), nejčastěji jako odesílatel nebo příjemce. Je spotřebitelem dopravních nebo přepravních služeb. Pojem zahrnuje řadu subjektů (určených i z jiného než dopravně-přepravního hlediska, jejich postavení na trhu apod.), prodávající nebo kupující, zpravidla vlastníci hmotného zboží výrobce, obchodník exportér, importér apod.“ [4, s. 17]

Pojem doprava a přeprava se často nesprávně zaměňuje, stejně tak i dopravce a přepravce bývá často špatně identifikován. Na vině je složitost zákonů (předpisů či dokumentů) a často nesmyslné vymýšlení nové terminologie v legislativě pro činnosti nebo subjekty, které by se jednoduše dali označit již zavedenou terminologií. Další příčinou mohou být chybné překlady z anglického jazyka, bez znalosti kontextu celé problematiky může vzniknout přinejmenším zavádějící označení. I odborná veřejnost v ČR na dopravní a přepravní problematiku má mezi sebou odchylky v používání terminologie.

V ČR je za základní dopravní systémy považována silniční a železniční doprava. Je to dáno hlavně geografickými dispozicemi ČR a historicky vytvářející se sítí infrastruktury v kontextu se zaměřením národního hospodářství (hutní, textilní, chemická výroba atd.). Tyto dva subsystémy dopravy zastanou největší podíl přepravní práce, nadále se tedy budu zabývat pouze silniční a železniční dopravou. Ostatní druhy dopravy jako letecká, vodní, potrubní, vzhledem k menšímu využití v rámci ČR, nebudu v dalších částech diplomové práce uvažovat. Zároveň pro následující kapitoly bude používána terminologie „zboží“, „zákazník“, „dopravce“. Zboží označuje jakoukoliv přepravovanou zásilku, náklad, věc či materiál. Jako

zákazník vystupuje majitel zboží, odesílatel, příjemce. Dopravce je chápán jako subjekt zajišťující přepravu včetně jeho zaměstnanců či pověřených osob (např. řidič).

2.2 Přepravní proces v silniční nákladní dopravě

Nákladní doprava realizovaná po silniční dopravní síti je jedním z nejvíce se rozvíjejícím oborem dopravy. Její základní výhodou je přesnost při přemístování zboží či materiálu tzv. „door to door“ systém, volně přeloženo z domu do domu. Tento přívlastek označuje schopnost silniční dopravy přemístovat od odesílatele přímo k příjemci. Samozřejmě je tato schopnost limitována rozsahem a strukturou silniční infrastruktury. Další z řady výhod je rychlost přepravy na kratší a střední vzdálenosti, která je opět dána kvalitou silniční infrastruktury a to včetně problematiky tvoření dopravních kongescí. Dále je rychlost ovlivněna technickým a konstrukčním charakterem dopravního prostředku a strukturou přepravovaného zboží (velikost, váha atd.). Silniční nákladní doprava má řadu dalších výhod jako jsou dostupnost, operativnost, flexibilita. Mezi hlavní nevýhody patří relativně vysoká nehodovost a velké negativní působení na životní prostředí, zároveň silniční doprava má své limity co se týče váhy a rozměrů zásilky.

Důležité je si uvědomit význam nákladní přepravy z hlediska ekonomického. Přeprava zboží totiž zabezpečuje požadovanou dostupnost zboží v určitém čase na určitém místě. Tím přeprava sama o sobě má hodnototvorný charakter, kde určuje přidanou hodnotu k danému zboží. Tím se stává přeprava tržním volně obchodovatelným prvkem.

2.2.1 Dělení silniční nákladní přepravy

„Silniční nákladní přeprava se z komerčně – organizačního hlediska obvykle dělí do tří relativně samostatných částí: celovozová přeprava, sběrná služba a nadgabaritní přeprava.“ [2, s. 180]

*„**Celovozovou (vozovou) zásilkou** je zásilka přepravovaná jednomu odesílateli jednou jízdou vozidla (soupravou vozidel), kdy celková hmotnost nákladu přesahuje 2,5 tuny.“ [2, s. 181]*

*„**Sběrná služba** je systémem přepravy kusových zásilek “z domu do domu“ založeným na jejich sdružování a rozdělování ve sběrném středisku, mezi nimiž je přeprava sdružených zásilek prováděna jako celovozová. Svoz a rozvoz kusových zásilek provádí dopravce od/k přepravci podle předem daného přepravního řádu (včetně tarifních podmínek).“ [2, s. 181]*

„Nadgabaritní zásilkou je zásilka přesahující: povolenou hmotnost vozidla nebo povolené osové (nápravové) tlaky nebo maximální povolené rozměry. Dopravce zpravidla musí mít k její realizaci povolení ke zvláštnímu užívání pozemní komunikace. Přeprava se zpravidla řídí zvláštními pokyny vydanými příslušným orgánem státní správy. K některým těmto přepravám je třeba zvláštní dopravní techniky (speciálních podvalníků, tahačů apod.).“ [2, s. 181]

Kromě standardní kusové zásilky může být součástí přepravy i tzv. příkládka. Je to vlastně samostatná kusová zásilka, která je přiložena k jiné kusové zásilce (může být i pro jiného příjemce nebo od jiného odesílatele). Tyto příkládky obvykle slouží k maximalizaci využití kapacit dopravních prostředků.

Dále můžeme dělit silniční nákladní přepravu podle charakteru přepravovaného zboží a to na přepravu běžnou a přepravu speciální. Běžná přeprava je veškerá uskutečňovaná přeprava, která není vnímána jako přeprava speciální. *„Speciální přeprava v silniční nákladní dopravě je taková přeprava, jejíž uskutečnění vyžaduje splnění podmínek zvláštní povahy dané např. tím, že přepravovaná věc:*

- *s ohledem na své chemické a fyzikální vlastnosti může ohrozit zdraví a životy osob,*
- *má limitovanou hmotnost,*
- *podléhá rychlé zkáze,*
- *překračuje povolené rozměry a hmotnosti silničních vozidel,*
- *klade zvláštní nároky na manipulaci při nakládce, vykládce a péči během přepravy,*
- *předpokládá speciální vozidlo, případně zvláštní výbavu.“* [3, s. 138 - 139]

V praxi je tedy za speciální silniční nákladní přepravu považována přeprava nebezpečných věcí, nadrozměrných nákladů či zvířat nebo zboží podléhající rychlé zkáze.

2.2.2 Přepravní proces

Vymezit přesně jednotlivé kroky přepravního procesu je poměrně složité, a to z toho důvodu, že každá přeprava je svým způsobem originální. Do přepravního procesu vstupují jiní uživatelé, jiné předměty přemístění a i jiné časové či ekonomické potřeby. Z toho vyplývá, že z obecnění přepravního procesu je možné pouze do určité míry, každá jednotlivá přeprava má jiné vstupní činitele a tudíž i jiné kroky přepravního procesu. Na vnímání kvality přepravního procesu mají největší vliv činitele, jako jsou rychlost, bezpečnost, spolehlivost. Za rychlost přepravy se považuje celkový čas potřebný k přemístění zboží, který je dán technologickými a technickými parametry dopravního systému. Zároveň se však klade velký důraz na

bezpečnost v rámci celého přepravního procesu, tzn. zaměření se na minimalizaci škod na zdraví a majetku (myšleno na přepravovaném zboží). V poslední době se více než na rychlost, zaměřují přepravci na spolehlivost svého konání, ta se dá do jisté míry ovlivnit, ale musí se počítat i s nahodilou složkou (např. nehoda na dopravní síti). Ani dostupná literatura se nezabývá detailním specifikováním jednotlivých kroků, ale snaží se o pojmenování alespoň základních kroků, které se při přepravním procesu obvykle realizují.

„Přepravní stránka dopravního procesu tedy zahrnuje organizaci nakládky i vykládky zboží, vyhotovení potřebných přepravních a průvodních listin, uzavírání potřebných přepravních smluv s přepravci, vyúčtování s odesílateli a příjemci zásilek i zajištění bezpečnosti dopravy a neporušenosti zásilek.“ [1, s. 33]

„Při zajišťování a uskutečňování přepravního procesu je možno rozlišovat u nákladní přepravy:

- *smluvní zajištění a objednávku přepravy,*
- *přijetí zboží k přepravě a jeho nakládku,*
- *vlastní přemístění – přepravu zásilek,*
- *předání zboží odesílateli i vykládku,*
- *vyúčtování přepravného, případně vyřízení reklamací,*
- *doplňkové služby.“ [1, s. 33]*

„Přepravní proces je charakterizován určitou nerovnoměrností, a to jak v čase, tak i v prostoru. Proces vzniká na základě poptávky, která může být z části plánovaná a neplánovaná (náhodná). Tato nerovnoměrnost pak působí na přesnost a způsoby plánování výkonů a tržeb z přepravy.“ [1, s. 33]

„Stručný příklad technologického postupu přepravy věci zahrnuje následující kroky:

- *poptávka po přepravě ze strany zákazníka směrem k dopravcům,*
- *reakce dopravce – naplánování přepravy (stanovení trasy přepravy, výběr vozidla, které je vhodné pro danou přepravu, stanovené posádky řidičů, kalkulace ceny za přepravu a předložení nabídky,*
- *zákazník akceptuje nabídku a podá objednávku,*
- *potvrzení přijetí objednávky ze strany dopravce,*
- *doprovce určí konkrétní vozidlo pro přepravu, konkrétního řidiče a předá mu dispozici k přepravě,*

- *přistavení vozidla – z garáže (nebo z místa odstavení) na požadované místo nakládky, řidič se nahlásí příslušné osobě v místě nakládky,*
- *nakládka + expedice – fyzické převzetí přepravované věci řidičem a nakládka včetně zajištění přepravované věci ve vozidle, zpracování, potvrzení a předání přepravní dokumentace a průvodních listin,*
- *vlastní přeprava – případné sledování aktuální polohy vozidla (případně i stavu zásilky dopravcem, případně i přepravcem), zde je vhodné využití controllingu,*
- *příjezd na místo určení, ohlášení řidiče u kontaktní osoby, která zkontroluje, zda je přepravovaná věc v pořádku, potvrzení převzetí věci oprávněným příjemcem, vykládka,*
- *odstavení vozidla – do garáže (nebo na místo odstavení),*
- *fakturace,*
- *vyhodnocení přepravy dopravcem,*
- *vyhodnocení přepravy přepravcem.* “ [3, s. 134 - 135]

Jak je z uvedeného patrné, každý přepravní proces má své specifické kroky. Některé kroky dopravce může vynechat nebo omezit, jiné je zase nutné přidat či rozšířit pro úspěšnou a efektivní přepravu daného zboží. Pro další část této práce jsem zobecnil přepravní proces a formuloval několik kroků přepravního procesu, které by dopravce měl učinit při každé jednotlivé přepravě a to v uvedeném pořadí:

- *zákazníková poptávka a nabídka dopravce,*
- *objednávka přepravy a akceptace dopravcem,*
- *plánování přepravy,*
- *nakládka a převzetí zboží,*
- *vlastní přemístění,*
- *vykládka a předání zboží,*
- *vyúčtování a vyhodnocení přepravy.*

2.2.3 Zákazníková poptávka a nabídka dopravce

Prvním krokem přepravního procesu je vznik samotné potřeby přemístění zboží z místa A do místa B, tedy vznik poptávky po přepravě. Taková to poptávka vzniká na straně zákazníka (přepravce, příkazce, prodávajícího nebo kupujícího), který ve volném tržním prostředí obvykle zjišťuje více variant, které má pro uskutečnění svého požadavku. Nejprve si zjistí podmínky přepravy (nejčastěji cenu, dobu přepravy, použitý dopravní prostředek,

reference na dopravce atd.) a poté rozhodne o dopravci, kterého osloví. Je-li poptávka formulována obecně, nepovažuje se v ČR za závaznou. Závazná je až objednávka přepravy.

Zákazník má možnost také oslovit specializovanou firmu na vyhledávání a zajišťování přepravy, takovýto subjekt nazýváme zasilatel a zákazník se ve vztahu k zasilateli dostává do pozice příkazce.

Ze strany dopravce je v tomto kroku nezbytné prověřit proveditelnost poptávaného úkolu, tedy to jestli je dopravce schopen požadavek splnit v takové míře, v jaké si zákazník představuje. Dopravce dojde buď k názoru, že je schopen poptávku naplnit, tedy přijme zakázku. Nebo v opačném případě by měl odmítnout a nechat zákazníka, aby si našel jiného dopravce.

„Nabídka musí být provedena přesně a profesionálně, a to jak pokud jde o obsah, tak i o formu. Při vypracování nabídky se doporučuje použít stejný jazyk, kterým je napsána poptávka. Nabídka je určitým druhem závazku, kdy dopravce informuje zákazníka o cenách a dalších podmínkách, za nichž je schopen přepravu dané zásilky obstarat.“ [5, s. 10]

Je v zájmu dopravce, aby nabídka byla profesionální a vystihovala nejlépe potřebné informace, které zákazník očekává a potřebuje. Obvykle nabídka obsahuje druh zásilky, váhu, rozměry, podrobnější popis zásilky, místo nakládky a vykládky, čas nakládky a vykládky, tedy i dobu přepravy, datum sepsání nabídky (popř. do kdy nabídka platí), kontakt na odpovědnou osobu za nabídku, další upřesňující informace (možnost pojištění, požadavky na balení, dokumentaci atd.) a v neposlední řadě i cenu. V okamžiku, kdy dopravce předloží nabídku zákazníkovi, a ten o ní má zájem, následuje další krok a tím je objednávka přepravy.

2.2.4 Objednávka přepravy a akceptace dopravcem

Zákazník si může u dopravce objednat přepravu několika způsoby, a to buď ústně, telefonicky, faxem, písemně, emailem nebo pomocí webového formuláře. Z praxe se nedoporučuje ústní objednání přepravy, protože může dojít k nepochopení se a k následným nežádoucím činnostem.

„Objednávka musí obsahovat všechny údaje potřebné k tomu, aby dopravce mohl zajistit přepravu s odbornou péčí, řádně a včas. To znamená, že musí obsahovat:

- *jméno a adresu (obchodní jméno a sídlo) odesílatele, telefon,*
- *přesné určení místa nakládky,*
- *jméno a adresu (obchodní jméno a sídlo) odesílatele, telefon,*

- *přesné určení místa vykládky,*
- *popis věci (hmotnost, rozměry, počet ks, zvláštní povaha zásilky, ad.),*
- *požadavky na vozidla (např. skříňové vozidlo),*
- *datum přepravy.* “ [3, s. 135]

Dopravce může na objednávku reagovat v podstatě třemi způsoby, buď objednávku přijme a akceptuje – tzn. potvrdí zákazníkovi přijetí objednávky a vůli k vykonání přepravy (opět se doporučuje učinit tak písemně), nebo objednávku neakceptuje (může doporučit zákazníkovi jiného dopravce či objednávku přímo postoupit), poslední možná reakce je akceptování objednávky pouze z části – v tomto případě dochází k další vzájemné komunikaci mezi dopravcem a zákazníkem a k úpravě původní objednávky.

2.2.5 Plánování přepravy

V okamžiku, kdy je již závazně domluvena přeprava, může dopravce přejít ke kroku plánování přepravy. V rámci tohoto kroku vybere dopravce konkrétní trasu, konkrétní vozidlo a konkrétního řidiče pro přepravní úkon. Vozidlo se vybírá podle charakteru zboží, podle potřeb dopravce a zároveň musí splňovat požadavky stanovené zákonem (např. při přepravě zboží podléhajícího rychlé zkáze). Obecně se vozidla silniční nákladní dopravy dělí na valníkové, sklápěče, návěsy, přívěsy a speciální. Trasa se obvykle vybírá s ohledem na rychlost a náklady spojené s cestou (pohonné hmoty a mýtné), dále je potřeba zohlednit možnosti silniční infrastruktury (např. tvoření kongescí či průjezdnost nízkými/úzkými místy). Řidič se potom přiděluje vzhledem ke svým zkušenostem a schopnostem. Ve větších firmách tento krok má na starosti tzv. dispečer, v menších firmách se plánování přepravy obvykle ujímá zodpovědná osoba (majitel, vedoucí pracovník), výjimečně je plánování přenecháno přímo na řidiči. Při velkém počtu objednávek přepravy pomáhá v plánování dispečerům moderní IT technologie. Existuje několik sofistikovaných programů, které dokáží navrhnout optimální trasu i přidělení vozidel a řidičů. Tyto softwary se považují pouze za podpůrný nástroj pro plánování efektivní přepravy, konečné rozhodnutí a odpovědnost je vždy na dispečerovi.

2.2.6 Nakládka a převzetí zboží

Ve stanovený den a čas přistaví dopravce určené vozidlo na určené místo k nakládce. Organizace během nakládky zpravidla závisí na domluvě zákazníka a dopravce. Nakládku může udělat buď sám dopravce, nebo i zákazník, v takovémto případě se však zákazník musí

řídít pokyny dopravce (umístění, uchycení zboží v dopravním prostředku). V rámci nakládky předá zákazník (odesílatel) dopravci (řidiči) tzv. přepravní listinu.

„Přepravní listina je doklad, který doprovází přepravovanou věc během přepravy, obsahuje údaje o této věci, odesílateli, příjemci a dopravci. Přepravní listinu předává odesílatel při předání zásilky dopravci. Odesílatel také ručí za správnost údajů, které jsou obsahem přepravní listiny. Přepravní listinou se rozumí v silniční dopravě nákladní list.“
[3, s. 136]

Doprováči, v okamžiku převzetí zboží (ukončení nakládky), vzniká odpovědnost za přepravované zboží, ovšem pouze za škodu, která vznikla od převzetí zboží od zákazníka (odesílatele) až po odevzdání zboží oprávněnému příjemci. V případě vzniku a zjištění škody, je dopravce povinen neprodleně informovat zákazníka.

2.2.7 Vlastní přemístění

Po ukončené nakládce řidič s naloženým vozidlem vyráží na předem stanovenou trasu. V tomto kroku do dopravního procesu vstupuje aktivně obvykle pouze dopravce, zákazník obvykle nijak nezasahuje a čeká na doručení, popř. na nenadálou událost oznámenou dopravcem. V tomto kroku také nejvíce vstupuje do procesu nahodilá složka, která může negativně i pozitivně ovlivnit výsledek přepravy (častěji však negativně). Nahodilou složku zde reprezentují především rizika dopravní nehody a rizika dopravních kongescí.

V dnešní rozvinuté době informačních technologií má řidič obvykle k dispozici GPS navigaci a trasu může tedy přesně dodržovat nebo dle potřeby zvolit objízdné trasy. Lepší navigace umožňují zadat i rozměry a hmotnost (popř. další omezení) vozidla, popřípadě zobrazit vzniklé kongesce na dopravní síti a tím naplánovat trasu, která zabezpečí optimální cestu do místa určení, pakliže tak neučiní již dispečer.

2.2.8 Vykládka a předání zboží

Řidič ve stanovené časové lhůtě dorazí na určené místo vykládky, kde se sejde s pověřeným příjemcem. Organizace vykládky (stejně jako nakládky) závisí na domluvě mezi dopravcem a zákazníkem – buď vykládku provádí dopravce, nebo jí provádí sám zákazník (příjemce), v tomto případě je ale povinen řídit se pokyny dopravce.

Odpovědnost dopravce za přepravované zboží končí v okamžiku vyložení zásilky a předání přepravní listiny, ta je vyhotovena v několika originálech, přičemž jeden zůstává

odesílateli (v okamžiku ukončení nakládky), druhý dostane příjemce (v okamžiku ukončení vykládky) a další zůstane dopravci (obsahuje příjemcovu potvrzení o převzetí zásilky).

Zákazník (příjemce) si v rámci vykládky zkontroluje zásilku, zda je nepoškozená. V případě zjištění poškození zásilky má možnost zásilku odmítnout nebo přijmout a poškození zapsat do přepravní listiny. Samozřejmě je řeč o poškození, které je snadno zjistitelné na první pohled. V případě zabalených zásilek se poškození mnohdy zjistí až později.

2.2.9 Vyúčtování a vyhodnocení přepravy

Dalším krokem ze strany dopravce je vyúčtování přepravy. Obecně by k němu mělo dojít bez zbytečného odkladu. Forma a způsob zaslání faktury je předem dohodnut mezi dopravcem a zákazníkem. Možností je celá řada: vystavení a poslání faktury v elektrické podobě, zaslání klasické písemné faktury, nebo vystavení příjmového dokladu. Poslední způsob se používá především při přepravě jednotlivých zásilek v menší cenové hodnotě (např. dopravci typu PPL), kdy zákazník ihned po převzetí zásilky uhradí přepravu přímo řidiči, ten vydá příjmový doklad zákazníkovi. Fakturace větších zásilek se obvykle provádí na základě předem formulované nabídky, samozřejmě s možností modifikace za dodatečné služby. V tomto případě zákazník obvykle hradí bezhotovostní platbou na účet uvedený na faktuře, má samozřejmě i další možnosti úhrady (hotově, složenkou, vložení na účet).

Vyhodnocení přepravy probíhá jak na straně dopravce, tak na straně zákazníka. Pro oba je společné základní kritérium hodnocení, zda byla dodržena všechna předem domluvená pravidla. Poté dopravce i zákazník hodnotí ze svého pohledu odlišné skutečnosti, které jsou pro něho podstatná. Hodnotit se může pomocí ekonomických ukazatelů (náklady, výnosy, tržby, náklady na km atd.) nebo pomocí technologických ukazatelů.

„Jako zdroj pro stanovení technologických ukazatelů v silniční dopravě slouží dopravcům: kniha jízd, záznam o provozu vozidla, výstupy z palubních počítačů vozidel a tachografů, údaje z elektronických pokladen pro tisk a výdej jízdenek, nákladní listy, další zdroje. U technologických ukazatelů jsou používány jednotky časové (minuty, hodiny, dny), vzdálenosti (km, metry), počtu a množství (tuny, kusy), kombinace předchozích tří (např. tunokilometry), procenta, bezrozměrné hodnoty.“ [3, s. 74]

3 POSOUZENÍ RIZIKOVÝCH MÍST PŘEPRAVNÍHO PROCESU V KONTEXTU S TRESTNOU ČINNOSTÍ

Každý krok přepravního procesu v sobě zahrnuje možnost trestné činnosti. Následující kapitola se zaměřuje na vytipování rizikových míst přepravního procesu, tedy míst procesu, kde je riziko vzniku trestné činnosti z pohledu dopravce největší, respektive kde může vzniknout nejvíce trestných činů. Uvedené trestné činy jsou přímo související s přepravním procesem, dopravce se může dopustit řady dalších trestných činů, které ale nemají přímou návaznost na přepravní proces, proto nejsou v dalších kapitolách uváděny.

3.1 Statistika

Pro objektivní posouzení, které kroky přepravního procesu jsou kritické, je nejlepší vyjít ze statistických údajů. Trestní zákoník v současné podobě neobsahuje samostatné členění a přesné definice trestných činů spojených s dopravou (výjimku tvoří např. § 151 TrZ neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku), můžeme proto pouze vyjmout několik obecných trestných činů, které se mohou stát i v souvislosti s dopravou a určit, v jakém kroku přepravního procesu se můžou vyskytovat.

Tabulka č. 2: Statistika celkového počtu trestných činů v ČR

Rok	Počet registrovaných [-]	Počet objasněných [-]
2001	358 577	166 827
2002	372 341	151 492
2003	357 740	135 581
2004	351 629	134 444
2005	344 060	135 281
2006	336 446	133 695
2007	357 391	138 852
2008	343 799	127 906
2009	332 829	127 604
2010	313 387	117 685
2011	317 177	122 238
2012	304 528	120 168

Zdroj: [16, tabulková a grafická část č. 1]

Stejně jako TrZ, tak ani dostupné statistické údaje nevykazují samostatně ucelenou statistiku trestné činnosti v dopravě, opět se sledují jen některé ukazatele. Proto uvádím pouze vývoj celkové kriminality v České republice, který je zobrazen v tabulce č. 2. Uvedené údaje

se nedají jednoznačně kontinuálně posuzovat, protože v roce 2010 vešel v platnost nový trestní zákoník, který některé trestné činy vynechává a naopak některé přidává, a tím ovlivnil časovou řadu statistických údajů.

Jak již bylo řečeno v předchozích kapitolách, velmi častým jevem spojeným s dopravou (resp. s přepravním procesem) jsou dopravní nehody. V tabulce č. 3 je uveden celkový přehled dopravních nehod za období 2003 - 2012 včetně jejich následků.

Tabulka č. 3: **Statistika nehodovosti v ČR**

Rok	Nehody celkem [osob]	Usmrcené osoby [osob]	Zraněné osoby těžce [osob]	Zraněné osoby lehce [osob]	Hmotná škoda [mld. Kč]
2003	195 851	1 319	5 253	30 312	9,33
2004	196 484	1 215	4 878	29 543	9,69
2005	199 262	1 127	4 396	27 974	9,77
2006	187 965	956	3 990	24 231	9,12
2007	182 736	1 123	3 960	25 382	8,47
2008	160 376	992	3 809	24 776	7,74
2009	74 815	832	3 536	23 777	4,98
2010	75 522	753	2 823	21 610	4,92
2011	75 137	707	3 092	22 519	4,63
2012	81 404	681	2 986	22 590	4,88

Zdroj: [16, tabulková a grafická část č. 22]

Počet celkových nehod se statisticky v roce 2009 výrazně změnil. To je dáno změnou povinnosti ohlásit dopravní nehodu na PČR. Od 1.1.2009 se dopravní nehoda nemusí hlásit v případě, kdy není žádná škoda na zdraví, zároveň celková materiální škoda nepřesáhla 100 000 Kč a ani nevznikla škoda na majetku třetí osoby. Vzhledem k tomuto není možné kontinuálně porovnávat počet nehod v předchozích letech se současností. Naproti tomu ukazatele, jako jsou usmrcené popř. zraněné osoby, lze porovnávat, neboť v případě zraněné či usmrcené osoby je PČR na místo vždy volána a tudíž statistické údaje jsou časově porovnatelné.

Shrneme-li přepravní proces (viz předchozí kapitola) do několika základních kroků, jako jsou zákaznickova poptávka a nabídka dopravce, objednávka přepravy a akceptace dopravcem, plánování přepravy, nakládka a převzetí zboží, vlastní přemístění, vykládka a předání zboží, vyúčtování a vyhodnocení přepravy, můžeme následně určit jednotlivá rizika, která dopravci hrozí v rámci konkrétních kroků přepravního procesu. Posuzujeme-li riziko z hlediska možnosti výskytu a závažnosti následků (škody na majetku, škody na zdraví), tak z výčtu těchto kroků je již předem patrné, že největší riziko spáchání trestného činu pro

dopravce je ve vlastním přemístění, tedy v přepravě zboží. Konkrétně největší riziko spáchání trestného činu souvisí s dopravní nehodou.

Důležité je podotknout, že ať již dopravce udělá jakýkoliv čin, vždy záleží na klasifikaci činu ze strany PČR, státních zástupců a soudců. Některé trestné činy mohou být klasifikovány za určitých okolností pouze jako přestupky. V následujících kapitolách je proto uváděna teorie možných trestných činů, v praxi vždy rozhoduje možnost takovýto čin dopravci dokázat. V tabulce č. 4 je zobrazena statistika přestupků spáchaných řidiči motorových vozidel za období 2007 – 2012. V porovnání s údaji z tabulky č. 2, je zřejmé, že řidiči motorových vozidel ročně spáchají více přestupků (téměř dvojnásobek), než je registrovaných trestných činů ve všech oblastech lidské činnosti. Z toho lze usuzovat, že většina protiprávních skutků v dopravě jsou klasifikovány jako přestupky, nikoli jako trestné činy. Dále je v tabulce č. 4 uveden počet dopravních nehod, které měly nebo mohly mít za následek škody na zdraví. Konkrétně to jsou trestné činy podle TrZ § 143 usmrcení z nedbalosti, § 147 těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, § 148 ublížení na zdraví z nedbalosti, § 273 obecné ohrožení z nedbalosti a § 274 ohrožení pod vlivem návykové látky.

Tabulka č. 4: **Statistika přestupků a nehod z nedbalosti**

Rok	Dopravní nehody silniční - z nedbalosti - § 143, 147, 148, 273, 274 TrZ [počet]	Přestupky spáchané řidiči motorových vozidel [počet]
2007	9 987	474 632
2008	10 561	459 919
2009	8 732	579 410
2010	6 637	602 356
2011	6 625	637 224
2012	6 734	570 674

Zdroj: [16, tabulková a grafická část č. 2, 4; 17, tabulková a grafická část č. 2; 18, tabulková a grafická část č. 2; 19, tabulková a grafická část č. 2; 20, tabulková a grafická část č. 2]

3.2 Zákazníková poptávka a nabídka dopravce – trestné činy

První krok přepravního procesu není v kontextu s trestnou činností nikterak rizikový, avšak i zde najdeme několik možností protiprávního jednání.

V případě, kdy dopravce předem ví, že nemůže naplnit zákaznickou poptávku po přepravě v požadované míře a kvalitě, a i přesto se zákazníkem dále jedná a uzavře přepravní smlouvu, vystavuje se dopravce podle § 209 TrZ **podvodu**, respektive přípravě podvodu. „Kdo sebe nebo jiného obohatí tím, že uvede někoho v omyl, využije něčího omylu nebo zamlčí podstatné skutečnosti, a způsobí tak na cizím majetku škodu nikoli nepatrnou, bude

potrestán odnětím svobody až na dvě léta, zákazem činnosti nebo propadnutím věci nebo jiné majetkové hodnoty. Příprava je trestná.“ [6, § 209]

Aby se naplnila skutková podstata přípravy podvodu, musí být prokázáno, že dopravce jednal již s úmyslem spáchat podvod a později teprve podvod vykonal (nenaplnění přepravní smlouvy). Tento trestný čin je velmi častý a dopravce se ho v různých modifikacích může dopustit **v každém kroku přepravního procesu**. V praxi se tak stane např., uvede-li dopravce v rámci své nabídky nepravdivé informace o dopravních prostředcích, které má k dispozici nebo o možnostech uskutečnit přepravu.

V případě, že dopravce nemá zákonné povolení nabízet a provozovat druh přepravy, který nabízí, vystavuje se podle § 251 TrZ trestnému činu **neoprávněné podnikání**. „*Kdo neoprávněně ve větším rozsahu poskytuje služby nebo provozuje výrobní, obchodní nebo jiné podnikání, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.*“ [6, § 251]

V praxi k tomuto trestnému činu může dojít např. v silniční osobní dopravě. Jde o situaci, kdy dopravce přistaví svoje vozidlo (autobus) o pět minut dříve než dopravce, který má povolení na vykonávání pravidelné linkové autobusové dopravy v daném místě. Analogicky k tomu si lze představit i situaci ze silniční nákladní dopravy. A to v případě, kdy si zákazník např. telefonicky objedná přepravu zásilky s vyzvednutím v daném místě a v daný čas u konkrétního dopravce (kurýrní službu), avšak o pět minut dříve se na určeném místě objeví dopravce (bez licence), který nabídne odvoz zásilky za nižší cenu. Oprávněnost vykonávání dopravních a přepravních služeb se řídí celou řadou zákonů. Mezi nejdůležitější patří živnostenský zákon, obchodní zákoník, zákon o silniční dopravě a další právní předpisy.

Tabulka č. 5: **Statistika trestných činů podle § 209 a § 251 TrZ**

Rok	Podvod - § 209 [počet]	Neoprávněné podnikání - § 251 [počet]
2007	5 057	123
2008	4 745	133
2009	4 938	133
2010	4 962	101
2011	4 910	112
2012	5 403	106

Zdroj: [16, tabulková a grafická část č. 2, 13; 17, tabulková a grafická část č. 2; 18, tabulková a grafická část č. 2; 19, tabulková a grafická část č. 2; 20, tabulková a grafická část č. 2]

V tabulce č. 5 je uveden počet trestných činů kvalifikovaných podle § 209 TrZ podvod a podle § 251 TrZ neoprávněné podnikání v ČR za roky 2007 – 2012. Jak již jsem předeslal,

statistické údaje nevykazují uvedené samostatné trestné činy v oblasti dopravy, hodnoty tedy reprezentují i jiná odvětví lidské činnosti.

3.3 Objednávka přepravy a akceptace dopravcem – trestné činy

V rámci objednání přepravy dochází mezi zákazníkem a dopravcem k poskytnutí osobních údajů zákazníka. S tím souvisí riziko trestného činu podle § 180 TrZ **neoprávněné nakládání s osobními údaji**. „*Kdo, byť i z nedbalosti, poruší státem uloženou nebo uznanou povinnost mlčenlivosti tím, že neoprávněně zveřejní, sdělí nebo zpřístupní třetí osobě osobní údaje získané v souvislosti s výkonem svého povolání, zaměstnání nebo funkce, a způsobí tím vážnou újmu na právech nebo oprávněných zájmech osoby, jíž se osobní údaje týkají, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.*“ [6, § 180]

Tohoto trestného činu se dopustí dopravce v případě, že nevhodně bude nakládat se získanými osobními údaji zákazníka a tím je poskytne třetí osobě. Nevhodné jednání (zveřejnění) nemusí být úmyslné, ale stačí i nedbalostní jednání. Přísněji je potrestán dopravce v okamžiku, kdy k úniku informací je použit veřejný mediální prostředek (např. internet). Riziko tedy spočívá např. v pře posílání e-mailové konverzace s osobními údaji omylem jinému zákazníkovi, nezabezpečení získaných údajů, neoprávněné zveřejnění na internetových stránkách, popř. nevhodná likvidace dokumentů (místo skartace dokumentů dopravce nezničí dokumenty). Tohoto trestného činu se dopravce může dopustit, v kterékoliv následující fázi přepravního procesu, popř. i po skončení, a to až do doby stanovenou zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů.

Tabulka č. 6: Statistika trestných činů podle § 180 TrZ

Rok	Neoprávněné nakládání s osobními údaji - § 180 [počet]
2007	36
2008	44
2009	27
2010	31
2011	25
2012	20

Zdroj: [16, tabulková a grafická část č. 2; 17, tabulková a grafická část č. 2; 18, tabulková a grafická část č. 2; 19, tabulková a grafická část č. 2; 20, tabulková a grafická část č. 2]

V tabulce č. 6 je zobrazena statistika trestné činnosti posuzovaná podle § 180 TrZ jako neoprávněné nakládání s osobními údaji. Opět i tyto hodnoty, nejsou spojeny pouze s dopravou, ale se všemi oblastmi lidské činnosti.

3.4 Plánování přepravy – trestné činy

V tomto kroku se nejčastěji dopravce dopouští trestného činu podle § 209 TrZ **podvodu** (viz kapitola 3.2). Jak již bylo řečeno, i samotná příprava podvodu je trestná. V praxi se jedná např. o plánování trasy účelově po takových komunikacích, kde může dojít snadno ke krádeži nebo odcizení zboží.

V případě, kdy dopravce špatně naplánuje přepravu např. v rozporu s podmínkami dohody ADR, nebo podmínkami pro přepravu nadrozměrných nákladů, může se dopustit trestného činu podle § 273 TrZ **obecného ohrožení z nedbalosti**.

„Kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.“ [6, § 273]

V tomto kroku může dopravce špatně zvolit druh, typ a vybavení vozidla určeného k přepravě – na základě tohoto špatného plánování může dojít k poškození zboží. Dopravce se tedy dopustí trestného činu podle § 228 TrZ **poškození cizí věci**.

„Kdo zničí, poškodí nebo učiní neupotřebitelnou cizí věc, a způsobí tak na cizím majetku škodu nikoli nepatrnou, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, zákazem činnosti nebo propadnutím věci nebo jiné majetkové hodnoty.“ [6, § 228]

Dopravce se může také dopustit **padělání a pozměnění veřejné listiny** podle § 348 TrZ. *„Kdo padělá veřejnou listinu nebo podstatně změní její obsah v úmyslu, aby jí bylo užito jako pravé, nebo takovou listinu užije jako pravou, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.“ [6, § 348]*

V praxi se dopravce tohoto trestného činu dopustí v případě pozměnění nebo zfalšování koncesní listiny, licence, řidičské průkazu řidiče, technického průkazu motorového vozidla. V tabulce č. 7 je uvedena statistika trestných činů padělání a pozměnění veřejné listiny. Ani tento ukazatel se nesleduje samostatně pro oblast dopravy, jedná se tedy o celkové údaje pro všechny oblasti lidské činnosti.

Dále v rámci plánování přepravy nedochází k samotným trestným činům, ale mnohé z nich mohou mít příčinu právě ve špatném plánování. Jedná se o škody na zdraví i majetku

v důsledku špatně zvoleného typu vozidla vzhledem k rozměrům a charakteru zboží, špatně zvoleného typu vozidla vzhledem k výbavě vozidla (prvky na nakládku a uchycení zboží), špatně zvoleného typu vozidla vzhledem k charakteru zboží (chladírenské a mrazírenské vozy) nebo zvolení vozidla s technicky nevyhovujícím stavem (např. malá účinnost brzd pro těžký náklad).

Tabulka č. 7: Statistika trestných činů podle § 348 TrZ

Rok	Padělání a pozměňování veřejné listiny - § 348 [počet]
2007	553
2008	533
2009	558
2010	620
2011	701
2012	737

Zdroj: [16, tabulková a grafická část č. 2; 17, tabulková a grafická část č. 2; 18, tabulková a grafická část č. 2; 19, tabulková a grafická část č. 2; 20, tabulková a grafická část č. 2]

3.5 Nakládka a převzetí zboží – trestné činy

V tomto kroku dochází k přímému kontaktu dopravce (respektive pověřeného pracovníka – řidiče) s přepravovaným zbožím. Z tohoto faktu vychází většina rizik trestných činů, kterých se může dopustit jak samotný dopravce, tak právě i pověřená osoba (řidič) bez vědomí svého nadřízeného (dopravce).

V případě, kdy dopravce odcizí svěřené zboží, dopouští se protiprávního jednání. Avšak nejedná se o krádež (§ 205 TrZ), kde je nutné zmocnění se cizí věci, nýbrž o **zpronevěru** dle § 206 TrZ, kde cizí věc je pachateli svěřena dobrovolně. „*Kdo si přisvojí cizí věc nebo jinou majetkovou hodnotu, která mu byla svěřena, a způsobí tak na cizím majetku škodu nikoli nepatrnou, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta, zákazem činnosti nebo propadnutím věci nebo jiné majetkové hodnoty.*“ [6, § 206]

V praxi se dopravce tohoto trestného činu může dopustit během nakládky, samotné přepravy i vykládky zboží. Častým způsobem bývá např. pozměnění uváděného množství v nákladním listu a odcizení přebytečného „volného“ zboží.

V tabulce č. 8 je pro zajímavost zobrazena statistika krádeží dvoustopých motorových vozidel a krádeží věcí z automobilů za roky 2007 - 2012, ani jednoho ze skutků se obvykle dopravce v rámci své činnosti nedopouští. Na rozdíl od posledního sloupce, čímž je

majetková zpronevěra, bohužel ani zde, nejsou uvedené hodnoty pouze za odvětví dopravy, ale za všechny oblasti lidské činnosti.

Tabulka č. 8: Statistika trestných činů podle § 205, § 206, § 207 TrZ

Rok	Krádeže mot. voz. dvoustopých - § 205, 207 [počet]	Krádeže věcí z automobilů - § 205 [počet]	Zpronevěra - § 206 [počet]
2007	19 501	51 516	1 359
2008	18 011	49 430	1 273
2009	13 954	46 613	1 057
2010	12 349	39 455	941
2011	11 647	33 230	1 071
2012	10 403	28 751	1 094

Zdroj: [16, tabulková a grafická část č. 2, 13; 17, tabulková a grafická část č. 2; 18, tabulková a grafická část č. 2; 19, tabulková a grafická část č. 2; 20, tabulková a grafická část č. 2]

Jestliže dopravce svěřené zboží odcizí v úmyslu užívat jej jen po kratší dobu, dopustí se podle § 207 TrZ **neoprávněného užívání cizí věci**. „Kdo se zmocní cizí věci nikoli malé hodnoty nebo motorového vozidla v úmyslu je přechodně užívat, nebo kdo na cizím majetku způsobí škodu nikoli malou tím, že neoprávněně takové věci, které mu byly svěřeny, přechodně užívá, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.“ [6, § 207]

Častým případem je např. situace, kdy má dopravce dopravní prostředky v nájmu, nájemní lhůta mu skončí a on přesto dopravní prostředky využívá dál. Tohoto trestného činu se může zároveň dopustit i řidič ve vztahu k dopravci, a to např. při využívání dopravního prostředku pro soukromé účely. V praxi se ovšem tato situace obvykle řeší v rovině pracovně právní, nikoli trestně právní.

V případě, kdy dopravce poruší některou z povinností související se svou činností, v důsledku čehož dojde ke škodě na zboží, spáchal trestný čin podle § 220 TrZ **porušení povinnosti při správě cizího majetku**. „Kdo poruší podle zákona mu uloženou nebo smluvně převzatou povinnost opatrovat nebo spravovat cizí majetek, a tím jinému způsobí škodu nikoli malou, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.“ [6, § 220] Tento paragraf má obvykle obecný význam a je uplatňován tam, kde není prokázáno obohacení pachatele, ale pouze škoda poškozeného.

V případě, že dopravce poruší důležitou povinnost z nedbalosti, jedná se o trestný čin **porušení povinnosti při správě cizího majetku z nedbalosti** podle § 221 TrZ. „Kdo z hrubé nedbalosti poruší podle zákona mu uloženou nebo smluvně převzatou důležitou povinnost při

opatrování nebo správě cizího majetku, a tím jinému způsobí značnou škodu, bude potrestán odnětím svobody až na šest měsíců nebo zákazem činnosti.“ [6, § 221]

K naplnění tohoto paragrafu nedochází při porušení jakékoliv povinnosti, ale pouze při porušení povinnosti, která je něčím významná. Současná legislativa neuvádí přesné vymezení důležité povinnosti, proto jsou vždy posuzovány jednotlivé případy. V případě dopravce by mohlo jít o povinnost předcházet škodám nebo o povinnost zabezpečit náklad proti krádeži nebo proti poškození.

V praxi se uvedených trestných činů může dopravce dopustit opět během všech kroků, kdy je v přímém kontaktu se zbožím (tedy nakládka a převzetí zboží, vlastní přemístění, vykládka a předání zboží). V praxi to pak může být i případ, kdy dopravce má v pronájmu dopravní prostředky a řádně se nestará o jejich technický stav, v důsledku čehož dojde ke škodě na dopravních prostředcích (koroze, ztráta funkčnosti atd.).

V tabulce č. 9 je zobrazena statistika neoprávněného užívání cizí věci, krádeže silničních zásilek. Pro zajímavost je ještě uvedena podskupina neoprávněného užívání cizí věci, kterou je neoprávněné užívání motorového vozidla. Tento skutek není klasifikován jako samostatný trestný čin, ale statisticky se sleduje. Zajímavostí je ukazatel krádeže silničních zásilek, ukazatel v sobě zahrnuje případy krádeže cizí osobou, zpronevěru dopravcem i odcizení pomocí podvodu. Z uvedených hodnot je patrné, že tento ukazatel má klesající trend, což je převážně dáno zvýšenou obezřetností dopravců ve výběru svých zaměstnanců a zlepšení jejich kontrol.

Tabulka č. 9: **Statistika trestných činů podle § 205, § 206, § 207, § 209 TrZ**

Rok	Neoprávněné užívání motorového vozidla - § 207 [počet]	Neoprávněné užívání cizí věci - § 207 [počet]	Krádeže silničních zásilek - § 205, 206, 209 [počet]
2007	43	362	309
2008	71	232	226
2009	33	155	260
2010	21	139	176
2011	10	84	156
2012	11	102	95

Zdroj: [16, tabulková a grafická část č. 2, 13; 17, tabulková a grafická část č. 2; 18, tabulková a grafická část č. 2; 19, tabulková a grafická část č. 2; 20, tabulková a grafická část č. 2]

3.6 Vlastní přemístění – trestné činy

Nejvíce rizikové místo v přepravním procesu (co do počtu možných trestných činů, tak i jejich následků) je samotný pohyb dopravním prostředkem po dopravní síti. Největší riziko spáchání trestného činu souvisí s dopravní nehodou, kde pachatel těchto činů je obvykle řidič dopravního prostředku.

V případě zavinění dopravní nehody, v jejímž důsledku došlo k těžké újmě na zdraví ostatních účastníků, spáchal řidič trestný čin podle § 147 TrZ **těžké ublížení na zdraví z nedbalosti**. „*Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.*“ [6, § 147]

V praxi k tomuto trestnému činu nejčastěji může dojít přeceněním svých řidičských schopností, tedy např. když řidič nepřizpůsobí rychlost jízdy aktuálnímu stavu vozovky (námraza, voda), nedodržení bezpečné vzdálenosti a v důsledku toho dojde k dopravní nehodě s těžkým ublížením na zdraví.

V případě, že nedojde k těžké újmě na zdraví, ale přesto nastala újma na zdraví, jedná se dle TrZ o § 148 **ublížení na zdraví z nedbalosti**. „*Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.*“ [6, § 148]

Pro posouzení rozdílu mezi § 147 a § 148 TrZ je nutné pochopit rozdíl mezi pojmy „těžká újma“ a „ublížení na zdraví“. „*Ublížením na zdraví se rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření. Těžkou újmou na zdraví se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmou na zdraví zmrzačení, ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti, ochromení údu, ztráta nebo podstatné oslabení smyslového ústrojí, poškození důležitého orgánu, zohydění, vyvolání potratu nebo usmrcení plodu, mučivé útrapy nebo delší dobu trvající porucha zdraví.*“ [6, § 122]

V případě, kdy následkem dopravní nehody způsobí řidič smrt poškozenému, dopustil se trestného činu podle § 143 TrZ **usmrcení z nedbalosti**. „*Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.*“ [6, § 143]

V praxi se tedy posuzují zdravotní následky poškozených, obvykle se vychází ze zdravotního stavu před nehodou, který se posuzuje se zdravotním stavem po nehodě.

K ublížení na zdraví obvykle nestačí pouhá nevolnost nebo krátkodobé následky, pro posuzování těchto případů se v praxi, jako pomocný časový faktor, nejčastěji uvažuje nejméně sedmi denní doba léčení, tedy např. přetrvávající horečky, zlomeniny nebo i psychické trauma. Uvedených trestných činů se dopravce může dopustit i během nakládky a vykládky, např. tím, že nevhodně bude zacházet s manipulační technikou nebo nevhodnou manipulací s technikou. V tabulce č. 10 je zobrazena statistika usmrcení z nedbalosti podle § 143 TrZ. Tento ukazatel je statisticky sledován od roku 2010, dříve totiž tento trestný čin samostatně v našem TrZ nefiguroval.

Tabulka č. 10: **Statistika trestných činů podle § 143 TrZ**

Rok	Usmrcení z nedbalosti - § 143 [počet]
2007	-
2008	-
2009	-
2010	44
2011	79
2012	68

Zdroj: [16, tabulková a grafická část č. 18]

V tabulce č. 11 jsou zobrazeny tragické následky na lidských životech v důsledku dopravních nehod. Statistika sleduje neprodlené úmrtí po dopravní nehodě, tedy do 24 hodin od nehody a zároveň sleduje úmrtí na následky zranění, tedy od 24 hodin do 30 dnů.

Tabulka č. 11: **Počet usmrcených osob**

Rok	Do 24 hodin po nehodě [osob]	Od 24 hodin do 30 dnů po nehodě [osob]	Celkem [osob]
2001	1 219	115	1 334
2002	1 314	117	1 431
2003	1 319	128	1 447
2004	1 215	167	1 382
2005	1 127	159	1 286
2006	956	107	1 063
2007	1 123	99	1 222
2008	992	84	1 076
2009	832	69	901
2010	753	49	802
2011	707	66	773
2012	681	61	742

Zdroj: [11, s. 81]

Řidič motorového prostředku se poměrně často může dopustit trestného činu podle § 273 TrZ **obecného ohrožení z nedbalosti**. „*Kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.*“ [6, § 273]

Aby byla naplněna skutková podstata tohoto trestného činu, nemusí dojít ke skutečným následkům, stačí pouhé ohrožení. Nejčastěji se vyskytuje v souvislosti s řízením motorového vozidla pod vlivem alkoholu, kde v souvislosti s tím dojde k ohrožení alespoň 7 lidí. Toto číslo není legislativně ukotveno, ale soudní praxe ho zohledňuje při posuzování. V praxi se řidič tohoto jednání dopustí např., vjede-li s vozem na železniční přejezd v době, kdy vlak je již tak blízko (je spuštěna světelná a zvuková výstražná signalizace), že je ohrožena bezpečnost cestujících (jak ve voze, tak ve vlaku), nebo při jízdě s vozidlem ve velmi špatném technickém stavu a následném způsobení dopravní nehody. Jde o trestný čin ohrožovací, tedy nemusí dojít nutně ke srážce a škodám na zdraví či majetku, ale stačí pouhé ohrožení. Jedná se tedy o jakýsi předstupeň § 148, § 147 a § 143 TrZ ublížení na zdraví z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti a usmrcení z nedbalosti, kde nejsou fyzické následky, ale došlo k situaci bezprostředního ohrožení a možnosti vzniku takových to následků.

Poměrně častým protiprávním jednáním při dopravní nehodě je neposkytnutí první pomoci. TrZ na tento čin pohlíží ze dvou úhlů: § 150 **neposkytnutí pomoci** a § 151 **neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku**. „*Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta.*“ [6, § 150] „*Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na niž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti.*“ [6, § 151]

V praxi se tedy řidič může dopustit obou trestných činů, v případě, kdy je přímým účastníkem dopravní nehody (nemusí být viník) a neposkytne první pomoc, je jeho čin posuzován podle § 151 TrZ. Může, ale nastat i situace, kdy řidič není přímým účastníkem

dopravní nehody (např. nehoda se stala jedoucím vozům předním) a řidič nezareaguje, bezpečně nezastaví a neposkytne první pomoc, je jeho čin posuzován podle § 150 TrZ.

Častým proviněním, které již nesouvisí přímo s dopravní nehodou (často k ní však vede), je také řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. TrZ tento skutek definuje v § 274 **ohrožení pod vlivem návykové látky**. „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, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.“ [6, § 274]

Požil-li řidič bezprostředně před jízdou nebo během jízdy alkohol, může se jednat jak o přestupek, tak i trestný čin. V praxi se obvykle posuzuje hranice jednoho promile alkoholu v krvi, přičemž tato hranice není legislativně nikde ukotvena. Soudy (potažmo správní orgán) přistupují k vyměření trestu individuálně, výše trestu obvykle závisí na míře ovlivnění alkoholem, výši způsobené škody na majetku a zdraví, zda byl pachatel v minulosti již pro tento skutek trestán a dalších okolnostech. Tento čin může dopravce spáchat i během nakládky a vykládky. V tabulce č. 12 je vidět přehled počtu dopravních nehod, kde viník (řidič) byl pod vlivem alkoholu a jejich tragické následky na lidských životech. Z uvedených hodnot je vidět, že problematika alkoholu za volantem je vážný celospolečenský problém.

Tabulka č. 12: **Nehody pod vlivem alkoholu a jejich následky**

Rok	Nehody pod vlivem alkoholu [počet]	Usmrcené osoby [počet]	Zraněné osoby [počet]
2006	6 807	42	2 881
2007	7 466	36	3 013
2008	7 252	80	2 972
2009	5 725	123	2 658
2010	5 015	102	2 291
2011	5 242	89	2 701
2012	4 974	45	2 525

Zdroj: [11, s. 15]

V případech, kdy bude řidič ovlivněn jinou návykovou látkou než alkoholem, je situace složitější. Neexistuje totiž ustálený soupis látek a jejich množství v těle a k tomu odpovídající trestní sazby. Soudy tedy obvykle vycházejí ze znaleckých posudků z oblasti toxikologie a psychiatrie.

V případě, kdy řidičovi byl odebrán řidičský průkaz a byl mu udělen zákaz řízení motorových vozidel a ten i přesto motorové vozidlo řídí, dopouští se podle § 337 TrZ **maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání**. „*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, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta.*“ [6, § 337]

Zajímavostí je případ, kdy řidič řídí motorové vozidlo, aniž by vlastnil řidičský průkaz pro danou skupinu vozidel. V tomto případě v rámci nového TrZ nejde o trestný čin, ale pouze o přestupek. Zařazení takového činu mezi přestupky je velmi sporné a patrně se jedná o jeden z největších omylů zákonodárců, při konstrukci nového TrZ.

V tabulce č. 13 je uvedena statistika trestných činů maření výkonu úředního rozhodnutí a ohrožení pod vlivem návykové látky společně s opilstvím. Pro zajímavost je znovu uveden počet dopravních nehod spáchaných pod vlivem alkoholu. Ohrožení pod vlivem návykové látky v drtivé většině případů souvisí právě s řízením motorového prostředku. Z uvedených hodnot můžeme dovozovat, že téměř polovina trestných činů ohrožení pod vlivem návykové látky, jinak řečeno řízení pod vlivem alkoholu, končí dopravní nehodou. Samozřejmě v praxi je ještě další spousta případů, kdy řidič řídí vozidlo pod vlivem alkoholu a PČR jej neodhalí anebo je čin klasifikován pouze jako přestupek.

Tabulka č. 13: **Statistika trestných činů podle § 337, § 274 a § 360 TrZ**

Rok	Maření výkonu úředního rozhodnutí - § 337 [počet]	Ohrožení pod vlivem návykové látky, opilství - § 274, § 360 [počet]	Nehody pod vlivem alkoholu [počet]
2007	6 072	10 038	7 466
2008	5 324	11 507	7 252
2009	6 607	12 812	5 725
2010	13 447	11 066	5 015
2011	13 796	10 354	5 242
2012	12 936	9 661	4 974

Zdroj: [11, s. 15; 16, tabulková a grafická část č. 2; 17, tabulková a grafická část č. 2; 18, tabulková a grafická část č. 2; 19, tabulková a grafická část č. 2; 20, tabulková a grafická část č. 2]

V případě, kdy řidič v rámci dopravní nehody poškodí např. dopravní značku, semafor, silniční radar, stožár elektrického vedení, pouliční osvětlení, přejezdové zabezpečovací zařízení atd., dopustí se trestného činu podle § 277 TrZ **poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti**. „*Kdo z hrubé nedbalosti zničí, poškodí,*

odstraní nebo učiní neupotřebitelným obecně prospěšné zařízení nebo ohrozí provoz obecně prospěšného zařízení, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.“ [6, § 277]

V případě, kdy řidič z nedbalosti ohrozí životní prostředí (např. veze nebezpečný náklad, který nemá a dojde k úniku atd.) dopustil se trestného činu podle § 294 TrZ **poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti**. Tohoto trestného činu se dopustí ten, „*kdo v rozporu s jiným právním předpisem z hrubé nedbalosti poškodí nebo ohrozí půdu, vodu, ovzduší nebo jinou složku životního prostředí, a to ve větším rozsahu nebo na větším území, nebo takovým způsobem, že tím může způsobit těžkou újmu na zdraví nebo smrt anebo je-li k odstranění následků takového jednání třeba vynaložit náklady ve značném rozsahu, nebo kdo z hrubé nedbalosti takové poškození nebo ohrožení složky životního prostředí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění.*“ [6, § 294]

V praxi tato situace obvykle nastává v souvislosti s únikem provozních kapalin z automobilu, popř. s převozem nevhodně uskladněných pohonných hmot či jiných nebezpečných kapalin a následném úniku do okolí. Většina menších dopravců, aby nemuseli jezdit s každým ze svých automobilů k čerpací stanici pro palivo, si natočí palivo do kanystrů a dovezou si ho jedním vozem k ostatním automobilům. V případě úniku takto nesprávně a neoprávněně převáženého paliva se dopustí skutkové podstaty tohoto trestného činu.

Pro naplnění skutkové podstaty § 294 TrZ nepostačuje, pokud budou porušeny pouze jiné právní předpisy (např. zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů), i kdyby v jeho důsledku došlo ke znečištění nebo jinému poškození půdy, vody, ovzduší, apod. Takový případ lze demonstrovat únikem přepravovaných pohonných hmot do půdy a vodního toku po havárii nákladního automobilu z důvodů nepřiměřené rychlosti, není však vyloučena kvalifikace takového jednání podle ustanovení § 273 TrZ jako obecné ohrožení z nedbalosti (usnesení NS ČR ze dne 30.10.2008, sp. zn. 8 Tdo 1152/2008).

3.7 Vykládka a předání zboží – trestné činy

Během vykládky a předání zboží od dopravce k zákazníkovi je nutná kontrola zásilky. Příjemce (zákazník) vždy kontroluje neporušení a nepoškození zásilky. V případě, že je zásilka poškozena a k poškození došlo během přepravy (tedy v době od převzetí zásilky dopravcem od odesílatele, až po předání zásilky příjemci) je za poškození dopravce odpovědný. Může se tak dopustit trestného činu podle § 228 TrZ **poškození cizí věci**. „*Kdo zničí, poškodí nebo učiní neupotřebitelnou cizí věc, a způsobí tak na cizím majetku škodu*

nikoli nepatrnou, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, zákazem činnosti nebo propadnutím věci nebo jiné majetkové hodnoty.“ [6, § 228]

Tohoto trestného činu se dopravce opět může dopustit v okamžiku, kdy disponuje se zbožím. Jak již bylo uvedeno, existuje několik situací, kdy dopravce není odpovědný za škodu (vadný obal, přirozená povaha zásilky). Důkazní břemeno, že tato situace nastala, je ovšem na straně dopravce.

V tabulce č. 14 je zobrazena statistika trestných činů poškozování cizí věci za období 2007 – 2012. Ani tento ukazatel není sledován samostatně v souvislosti s dopravou, hodnoty tedy reprezentují i ostatní oblasti lidské činnosti.

Tabulka č. 14: **Statistika trestných činů podle § 228 TrZ**

Rok	Poškozování cizí věci - § 228 [počet]
2007	11 319
2008	11 351
2009	11 665
2010	11 345
2011	12 331
2012	11 896

Zdroj: [16, tabulková a grafická část č. 2; 17, tabulková a grafická část č. 2; 18, tabulková a grafická část č. 2; 19, tabulková a grafická část č. 2; 20, tabulková a grafická část č. 2]

3.8 Vyúčtování a vyhodnocení přepravy – trestné činy

V posledním kroku přepravního procesu se dopravce zpravidla nemá možnost dopustit tolika trestných činů, s ohledem na to, že již příprava většiny trestných činů musela proběhnout v některém z dřívějších kroků procesu.

Nejčastějším trestným činem v rámci vyúčtování přepravy je podle § 240 TrZ **zkrácení daně, poplatku a podobné povinné platby**. „*Kdo ve větším rozsahu zkrátí daň, clo, pojistné na sociální zabezpečení, příspěvek na státní politiku zaměstnanosti, pojistné na úrazové pojištění, pojistné na zdravotní pojištění, poplatek nebo jinou podobnou povinnou platbu anebo vyláká výhodu na některé z těchto povinných plateb, bude potrestán odnětím svobody na šest měsíců až tři léta nebo zákazem činnosti.*“ [6, § 240]

V praxi se tohoto trestného činu dopravce dopustí v případě, kdy nevystaví fakturu na poskytnuté služby a přijme platbu tzv. „na černo“, nebo vystaví fakturu na nižší částku, než jakou od zákazníka ve skutečnosti přijme.

Dalším trestným činem v souvislosti s vyúčtováním přepravy je **podvod** podle § 209 TrZ. Toho se dopravce může dopustit např. při navýšení fakturované částky zákazníkovi, aniž by fakturované úkony provedl.

V souvislosti s provozování silniční dopravy, respektive s provozování silničních dopravních prostředků, uzavírá dopravce celou řadu pojištění. Některé jsou povinné ze zákona (např. pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla), jiné jsou dobrovolné smluvní (např. havarijní pojištění). Často se dopravce dopustí trestného činu podle § 210 TrZ **pojistného podvodu**. „Kdo uvede nepravdivé nebo hrubě zkreslené údaje nebo podstatné údaje zamlčí v souvislosti s uzavíráním nebo změnou pojistné smlouvy, v souvislosti s likvidací pojistné události, nebo při uplatnění práva na plnění z pojištění nebo jiné obdobné plnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta, zákazem činnosti nebo propadnutím věci nebo jiné majetkové hodnoty. Stejně bude potrestán, kdo v úmyslu opatřit sobě nebo jinému prospěch vyvolá nebo předstírá událost, s níž je spojeno právo na plnění z pojištění nebo jiné obdobné plnění, nebo stav vyvolaný pojistnou událostí udržuje, a způsobí tak na cizím majetku škodu nikoli nepatrnou.“ [6, § 210]

Pojistný podvod tedy nejčastěji vznikne při uzavírání či změně pojistné smlouvy, nebo při neoprávněném nárokování pojistného plnění. V praxi se tento trestný čin vyskytuje nejčastěji při fingování dopravní nehody. Časté je i nepravdivé nahlášení dopravní nehody za účelem získání bonusů resp. neztracení bonusů, tím že se přizná skutečný viník nehody. V rámci havarijního pojištění jsou nejčastější podvody fingování údajné krádeže vozidla, zveličení poškození havarovaného vozidla atd. Nejčastěji jsou tedy pojistné podvody:

- „v rámci **havarijního pojištění** pojistné podvody, kdy dochází k **údajným krádežím vozidel**. V praxi u této skupiny pojistných podvodů jsou známy dva způsoby páchaných pojistných podvodů. První spočívá v tom, že u odcizeného vozidla jsou změněny základní identifikační znaky VIN, výrobní čísla jednotlivých agregátů jinými, které byly zpravidla vyříznuty z vozidla, které není bezprostředně nijak spojeno s trestným činem. Identifikační čísla a znaky jsou vzata z vrakovaných automobilů shodného typu, které jsou odhlášeny. Druhý způsob je charakteristický tím, že řidič se svým řádně pojištěným vozidlem, nebo vozidlem vypůjčeným v auto půjčovně (včetně leasingu), legálně vycestuje do zahraničí, kde vozidlo prodá. Nový majitel vozidlo zaregistruje. Původní majitel po návratu do ČR nahlásí policii odcizení vozidla v ČR. Pachatelé zde uvádějí především pojistitele v omyl tím, že se při sjednávání pojistných smluv snaží:

- nadhodnotit vozidlo dodatkovou výbavou, kterou vozidlo není vybaveno, nebo je vybaveno jen pro sjednání pojistné smlouvy, poté je tato výbava opět vymontována,
 - pojistit vozidlo, které bylo odcizeno v zahraničí a dovezeno do ČR, kde pro něj byly vytvořeny nové identifikační znaky (VIN, číslo motoru, apod.), nové doklady,
 - přihlásit vozidlo k provozu v ČR a poté pojistit vozidlo, které je zapůjčeno spolupachatelem (i když je formálně deklarován jeho prodej) ze zahraničí, vozidlo se po uzavření pojistné smlouvy vrací zpět do zahraničí a v ČR je nahlášeno jeho údajné odcizení a poté i pojistná událost,
 - při uzavírání pojistné smlouvy se změnou identifikačních znaků a dokladů zatajit skutečné „stáří“ vozidla a poté při údajné krádeži získat vyšší pojistné plnění,
 - ve spolupráci s pracovníky pojišťoven uzavírat pojistné smlouvy na vozidla prodaná mimo území ČR a v podstatě pojišťovat pouze „doklady od vozidla“,
 - ve spolupráci s pracovníky pojišťoven uzavírat pojistné smlouvy na vozidla, která již byla skutečně odcizena, a proto antidatují dobu uzavření pojistné smlouvy a snaží se vzbudit dojem, že vozidlo bylo v době odcizení pojištěno,
- **pojistné podvody v havarijním pojištění, kdy dochází k údajným poškozením vozidel při dopravních nehodách nebo živelných událostech.** Pachatelé zde uvádějí v omyl pojistitele jednak při sjednávání pojistných smluv zejména tím, že se snaží ve **spolupráci s pracovníky pojišťoven** uzavírat pojistné smlouvy na vozidla, která již předtím byla poškozena při dopravní nehodě, a proto antidatují dobu uzavření pojistné smlouvy a snaží se vzbudit dojem, že vozidlo bylo v době nehody pojištěno. Dále uvádějí pojistitele v omyl při **hlášení pojistných událostí** tím, že:
 - ve **spolupráci s příslušníky dopravní policie** vytvářejí fingované protokoly o dopravní nehodě a poté pracovníkům pojišťoven k prohlídce přistavují jiné havarované vozidlo, nebo u nižších škod, kde není vyžadována prohlídka havarovaného vozidla pracovníkem pojišťovny, nahlásí údajnou nehodu, doloží potvrzení o dopravní nehodě od policie a pojistnou událost si nechají likvidovat,
 - ve **spolupráci s pracovníky autoopraven** úmyslně nadhodnocují cenu opravy a uvádějí výměnu dílů, které jsou pouze opraveny nebo nebyly vůbec poškozeny,
 - v rámci **pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla** pachatelé zde mohou uvést v omyl pojistitele pouze při **uplatnění nároku na pojistné plnění**, a to zejména tím, že u **poškození motorových vozidel**:

- ve spolupráci s příslušníky dopravní policie vytvářejí fingované protokoly o dopravní nehodě a poté pracovníkům pojišťoven k prohlídce přistavují jiné havarované vozidlo, nebo u nižších škod, kde není vyžadována prohlídka havarovaného vozidla pracovníkem pojišťovny, nahlásí údajnou nehodu, doloží potvrzení od policie a pojistnou událost si nechají likvidovat rozpočtem pojišťovny,
- za spoluúčasti druhého řidiče, obvykle „známého“ pachatele, inscenují domnělé dopravní nehody, které poté nechávají vyšetřit policií a škodu na vozidle hradí pojišťovna z titulu pojištění jejich „známého“.“ [10, s. 152 - 153]

V tabulce č. 15 je přehled trestných činů pojistných podvodů podle § 210 TrZ (dříve § 250 TrZ) evidovaných v ČR. V roce 2012 bylo zaznamenáno PČR celkem 376 trestných činů pojistného podvodu, oproti tomu Česká asociace pojišťoven ve své tiskové zprávě „Pojišťovny odhalily pojistné podvody za miliardu korun!“ uvádí, že v roce 2012 pojišťovny odhalily 6 143 pojistných podvodů. Z uvedeného je patrné, že převážná část páchaných pojistných podvodů nejsou později klasifikovány jako trestný čin, respektive je pojišťovna mnohdy ani nenahlásí.

Tabulka č. 15: **Počet pojistných podvodů v ČR**

Rok	Pojistný podvod - § 210 TrZ [počet]
2007	582
2008	408
2009	429
2010	354
2011	378
2012	376

Zdroj: [16, tabulková a grafická část č. 2; 17, tabulková a grafická část č. 2; 18, tabulková a grafická část č. 2; 19, tabulková a grafická část č. 2; 20, tabulková a grafická část č. 2]

4 SYNTÉZA ÚDAJŮ A SPECIFIKACE MAPY RIZIK PŘEPRAVNÍHO PROCESU

V závěrečné kapitole se budu věnovat syntéze trestných činů v rámci jednotlivých kroků přepravního procesu, popsáním jejich příčin a následků. Cílem této kapitoly, potažmo celé diplomové práce, je sestavit grafické zobrazení dané problematiky, tedy procesní (myšlenkovou) mapu, která by mohla napomoci dopravcům k určování možných rizik trestné činnosti v rámci přepravního procesu.

Přepravní proces, jak byl popsán v kapitole 2, je graficky zobrazen na obrázku č. 1. Vzájemnou návaznost jednotlivých kroků přepravního procesu znázorňují šipky.

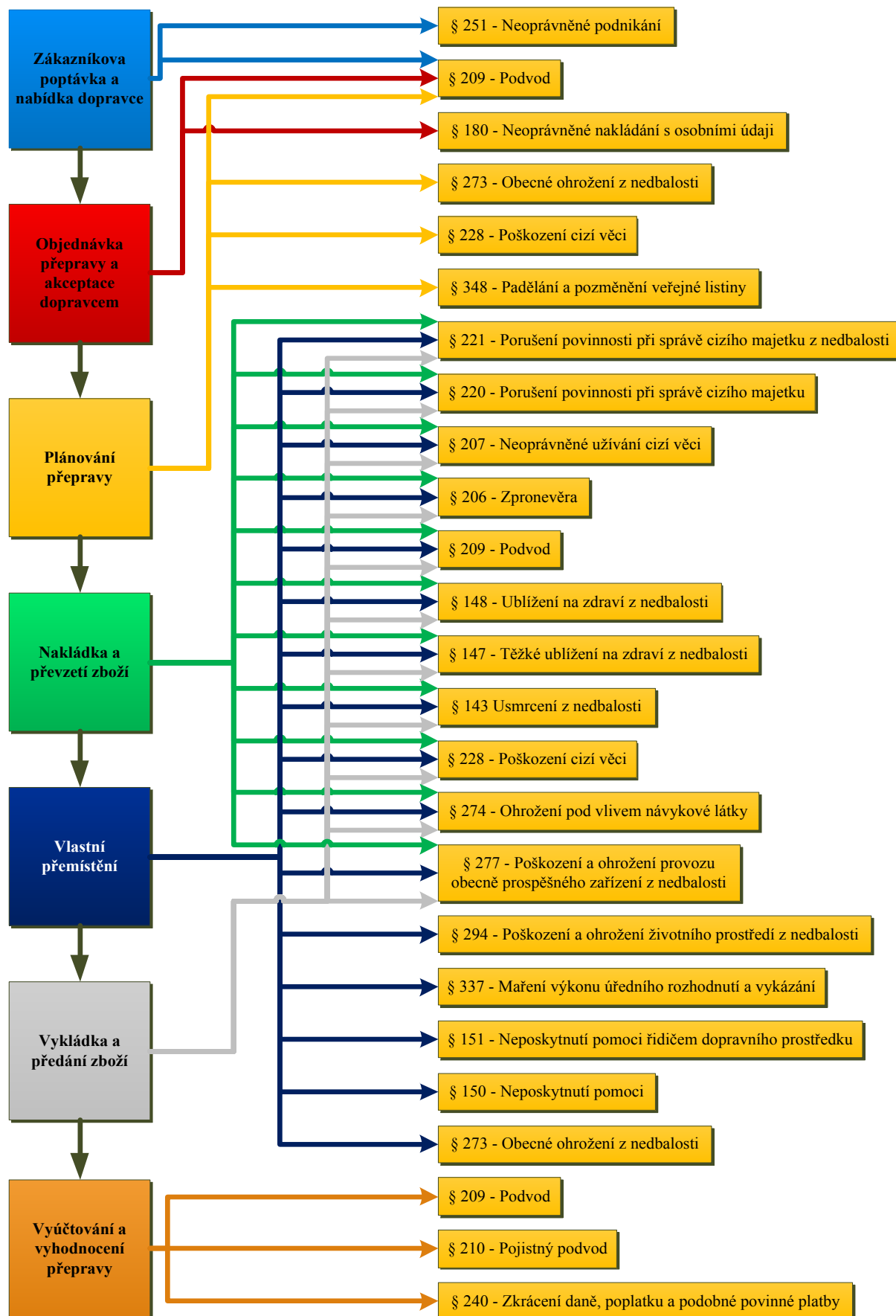
Obrázek č. 1: Přepravní proces



Zdroj: autor

Na obrázku č. 2 je zobrazena celková mapa přepravního procesu a trestných činů, kterých se v jednotlivých krocích přepravního procesu může dopravce dopustit podle TrZ. Každý krok přepravního procesu má svojí barvu, která je shodná s barvou spojovací šipky. Z obrázku je patrné, že několika trestných činů se dopravce může dopustit během více fází přepravního procesu. Typické jsou pak některé trestné činy, které se skutkovou podstatou mohou naplnit pouze v době, kdy dopravce má fyzicky přístup (dispozici) ke zboží. Největší riziko spáchání trestného činu je při samotné jízdě v souvislosti s dopravní nehodou.

Obrázek č. 2: Trestné činy v jednotlivých krocích přepravního procesu



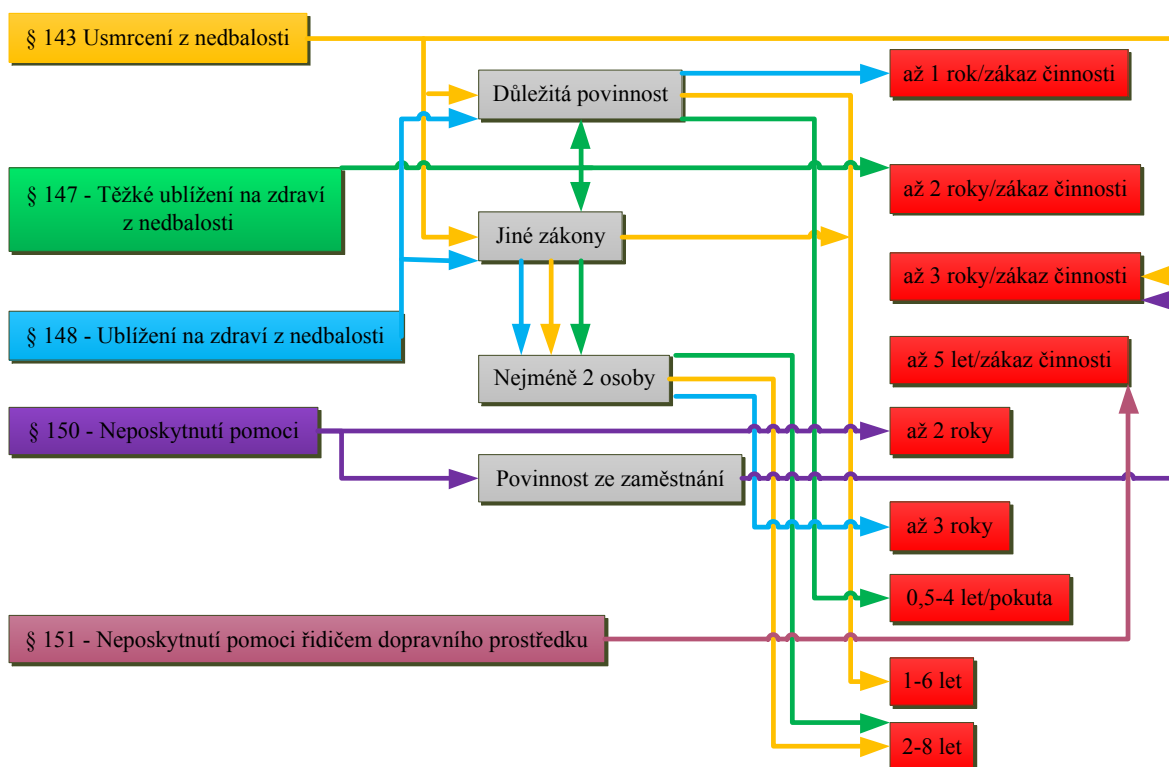
Zdroj: autor

4.1 Trestní sankce

V následujících obrázcích jsou zobrazeny trestné činy (barevné pole), kterých se dopravce může dopustit v rámci přepravního procesu a trestní sankce, které soud může uložit (červené pole). Při posuzování trestu za spáchání trestného činu TrZ definuje obvykle u jednotlivých paragrafů skutečnosti, které zpříšňují trestní sankci (šedé pole). V mapě se čte zleva doprava a orientace je vyjádřena šipkami, v příslušné barvě. Stejně tak i následující mapy budou mít stejnou strukturu a význam jednotlivých polí, tedy barevné pole = trestný čin, šedé pole = přitěžující okolnost, červené pole = trestní sankce.

Na obrázku č. 3 je zobrazena mapa trestných činů proti životu a zdraví. Šedé pole „Důležitá povinnost“ označuje spáchání činu s přitěžující okolností, kdy dopravce porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona. Šedé pole „Jiné zákony“ označuje skutečnost, že došlo k porušení zákonů o ochraně životního prostředí nebo zákonů o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony. Šedé pole „Nejméně 2 osoby“ označuje, že v rámci trestného činu jsou poškozeny alespoň dvě osoby. Šedé pole „Povinnost ze zaměstnání“ označuje povinnost z povahy zaměstnání poskytnout pomoc, tu dopravce nemá a pole je tedy uvedeno jen pro příklad, jak se mění trestní sankce.

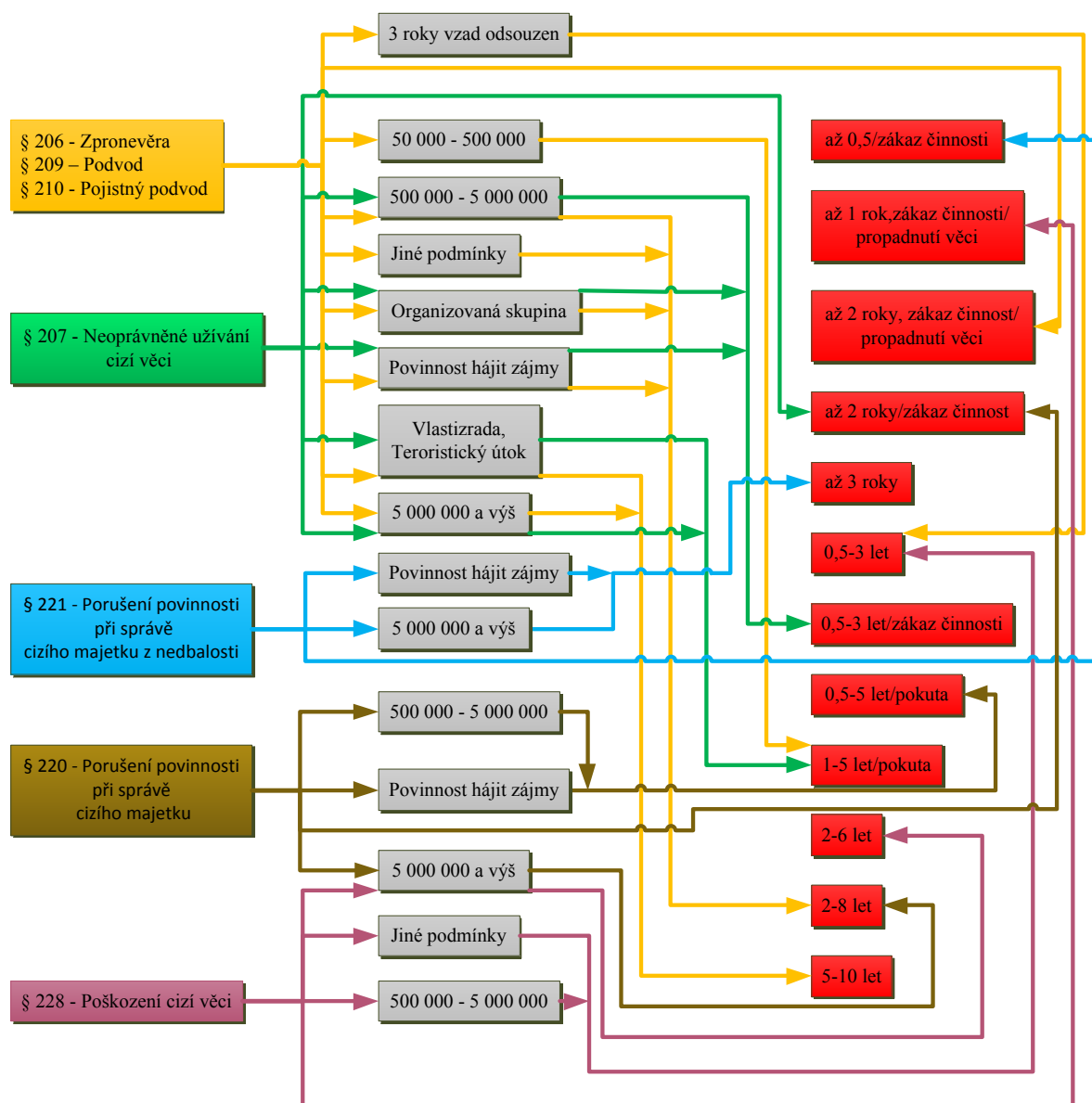
Obrázek č. 3: **Následky trestných činů proti životu a zdraví**



Zdroj: autor

Na obrázku č. 4 je zobrazena mapa trestných činů proti majetku a jejich trestní sankce. Při zpracování mapy vyšla najevo shodnost trestných činů zpronevěry, podvodu a pojistného podvodu, resp. jejich trestních sankcí a přitěžujících okolností. Výjimku tvoří pojistný podvod, který ve znění TrZ nemá jako přitěžující okolnost „Jiné podmínky“. Šedé pole „3 roky vzad odsouzen“ znamená, že dopravce byl za stejný čin v posledních třech letech odsouzen nebo potrestán. Všechny majetkové trestné činy automaticky předpokládají spáchání škody nikoliv nepatrné, tedy škody přesahující 5 000 Kč. Šedé pole s číselnou hodnotou (např. 50 000 - 500 000 Kč) označuje výši škody, kterou dopravce svým jednáním způsobil. Šedé pole „Jiné podmínky“ označuje skutečnost, že dopravce čin spáchal za stavu ohrožení státu, válečného stavu, živelné pohromy nebo jiné události vážně ohrožující život nebo zdraví lidí, veřejný pořádek nebo majetek. Šedé pole „Organizovaná skupina“ označuje fakt, že dopravce spáchal čin v rámci organizované skupiny. Šedé pole „Povinnost hájit zájmy“ značí, že trestný čin byl spáchán pachatelem, který má zvlášť uloženou povinnost hájit zájmy poškozeného. Šedé pole „Vlastizrada, Teroristický útok“ označuje spáchání činu v úmyslu umožnit vlastizradu, teroristický útok nebo teror. U trestného činu poškození cizí věci, šedé pole „Jiné podmínky“ znamená, že pachatel *„spáchá-li čin na věci svědka, znalce nebo tlumočnicka pro výkon jejich povinnosti, spáchá-li takový čin na věci jiného pro jeho skutečnou nebo domnělou rasu, příslušnost k etnické skupině, národnost, politické přesvědčení, vyznání nebo proto, že je skutečně nebo domněle bez vyznání, spáchá-li takový čin na věci, která požívá ochrany podle jiného právního předpisu.“* [6, § 228]

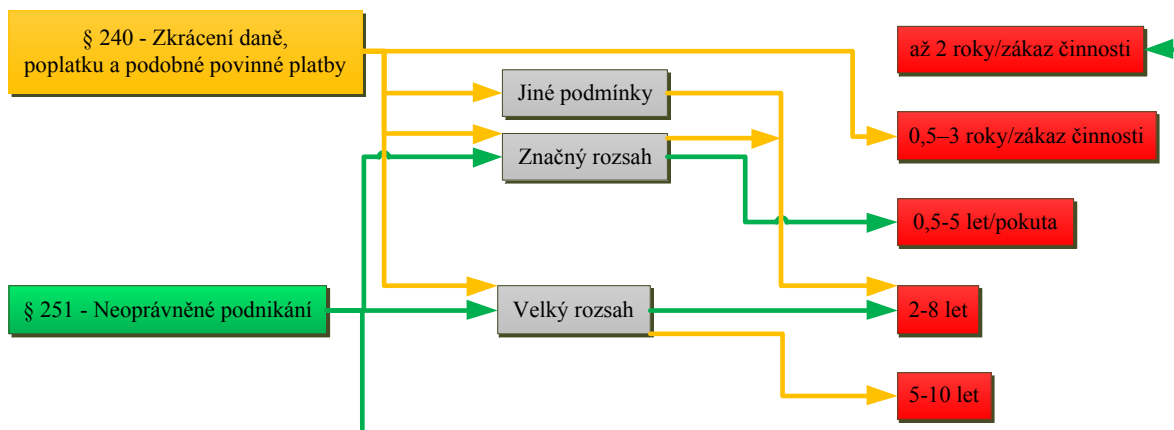
Obrázek č. 4: Následky trestných činů majetkových



Zdroj: autor

Na obrázku č. 5 je mapa hospodářských trestných činů a jejich trestních sankcí. Hospodářské trestné činy (dle TrZ), automaticky předpokládají způsobenou škodu ve větším rozsahu. Přitěžující okolnost, která má vliv na možnou trestní sankci, je velikost škody nebo velikost prospěchu ze spáchaného činu, na obrázku č. 5 to jsou šedé pole „Značný rozsah“ a „Velký rozsah“. Šedé pole „Jiné podmínky“ označuje spáchání činu nejméně se dvěma osobami nebo porušení úřední závěry k usnadnění činu.

Obrázek č. 5: Následky trestných činů hospodářských

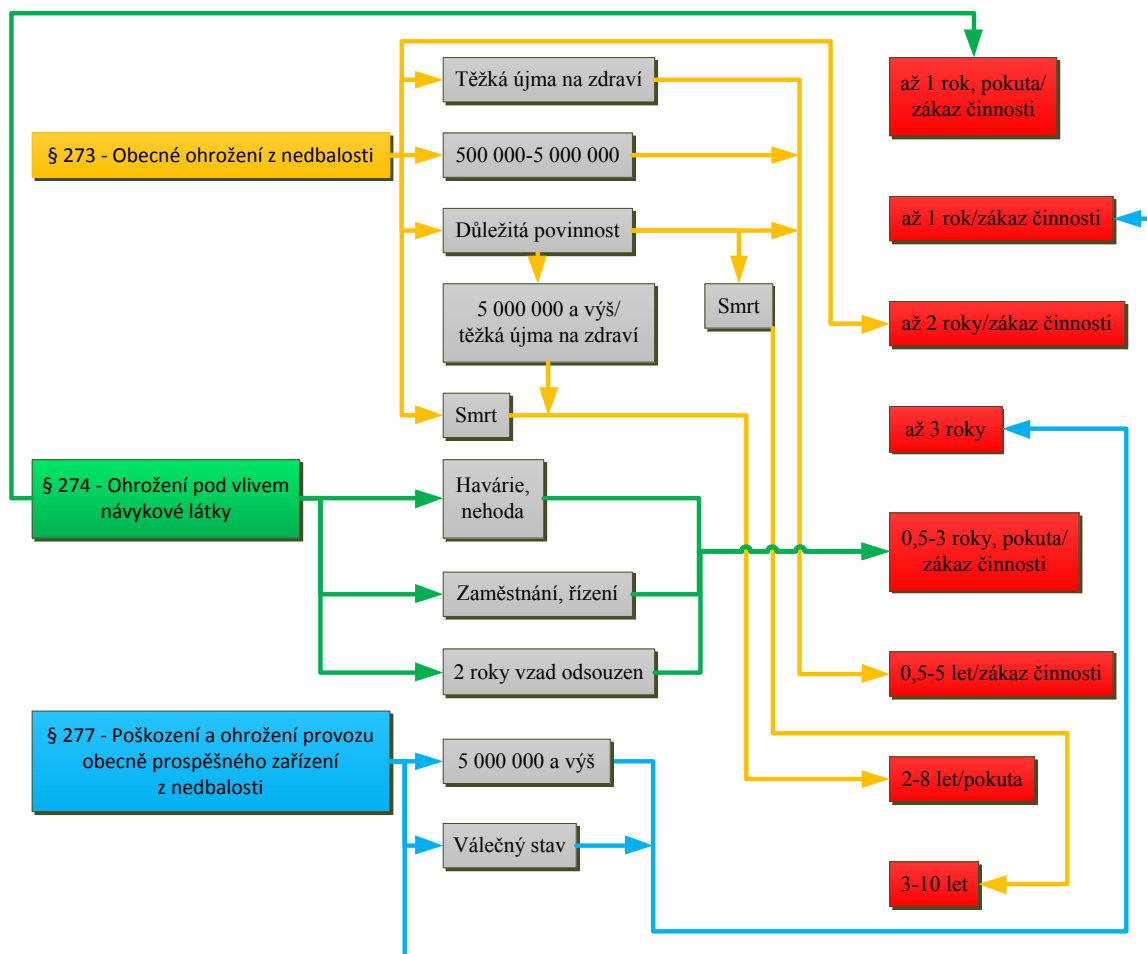


Zdroj: autor

Na obrázku č. 6 je zobrazena mapa trestných činů obecně nebezpečných a jejich trestních sankcí, které dopravci při spáchání činu hrozí. Šedé pole „Těžká újma na zdraví“ znamená, že poškozený utrpěl těžkou újmu na zdraví. Šedé pole s číselnou hodnotou (např. 500 000 - 5 000 000 Kč) označuje výši škody, kterou dopravce svým jednáním způsobil. Šedé pole „Důležitá povinnost“ označuje spáchání činu s přitěžující okolností, kdy dopravce porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona. Šedé pole „Smrt“ označuje skutečnost, že poškozený následkem jednání dopravce umřel. Šedé pole „Havárie, nehoda“ označuje, že dopravce způsobil pod vlivem návykové látky dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek. Šedé pole „Zaměstnání, řízení“ značí, že čin byl spáchán „při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řízení hromadného dopravního prostředku.“ [6, § 274]

Šedé pole „2 roky vzad odsouzen“ znamená, že dopravce byl za stejný čin v posledních dvou letech odsouzen nebo potrestán. Šedé pole „Válečný stav“ znamená, že čin byl spáchán za ohrožení státu nebo za válečného stavu.

Obrázek č. 6: Následky trestných činů obecně nebezpečných



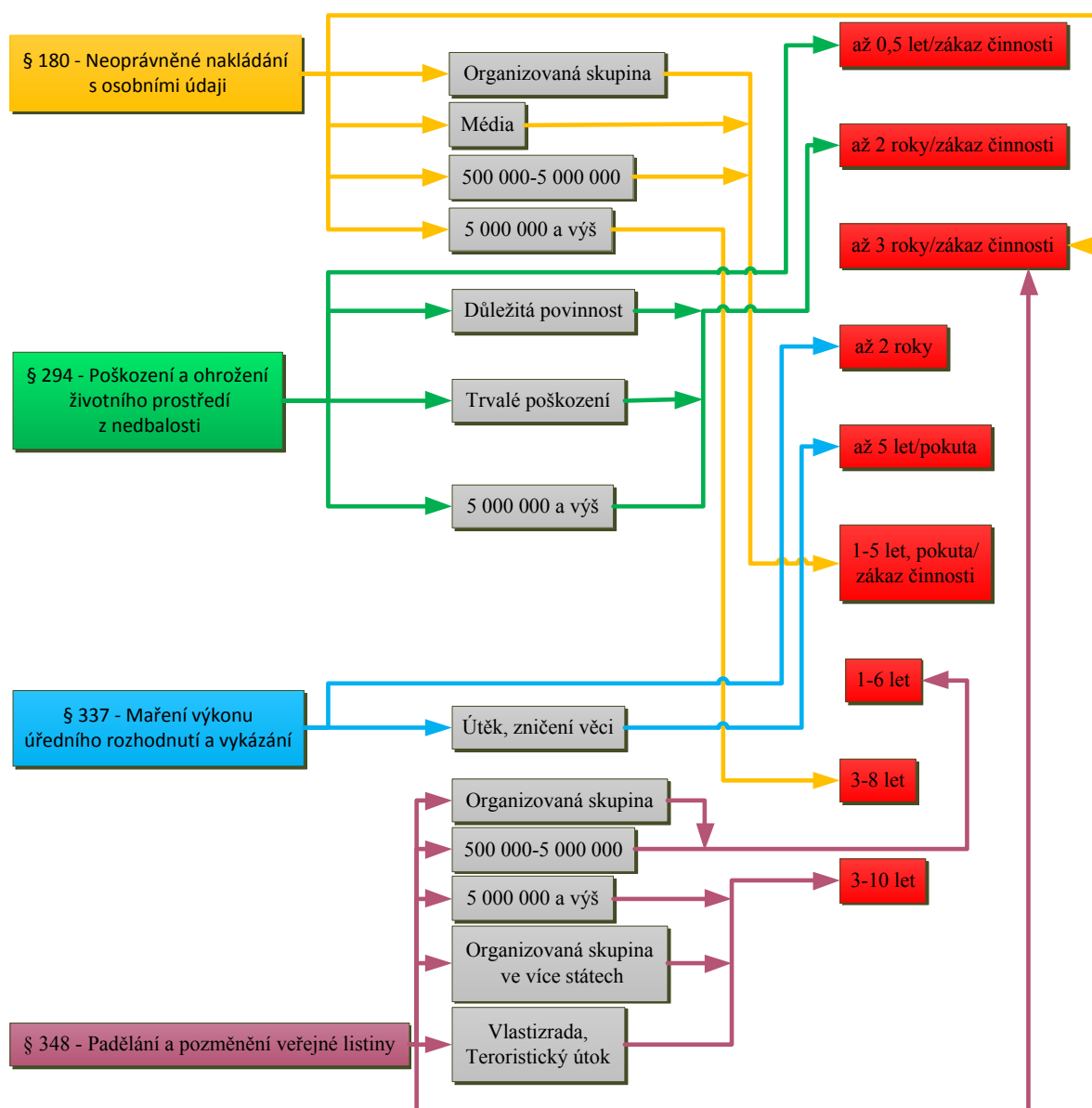
Zdroj: autor

Na obrázku č. 7 je zobrazena mapa trestných činů, které dle TrZ spadají do trestných činů proti svobodě a právům na ochranu osobnosti, soukromí a listovního tajemství, do trestných činů proti životnímu prostředí a do trestných činů proti pořádku ve věcech veřejných. Šedé pole „Organizovaná skupina“ označuje fakt, že dopravce spáchal čin v rámci organizované skupiny. Šedé pole „Média“ označuje, že čin byl spáchán prostřednictvím tisku, rozhlasu, televize, filmu, veřejně přístupnou počítačovou sítí nebo jiným obdobně účinným způsobem. Šedé pole s číselnou hodnotou (např. 500 000 - 5 000 000 Kč) označuje výši škody, kterou dopravce svým jednáním způsobil nebo náklady, které jsou potřeba k odstranění následků. Šedé pole „Důležitá povinnost“ označuje spáchání činu s přitěžující okolností, kdy dopravce porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona. Šedé pole „Trvalé poškození“ znamená, že čin má za následek trvalé nebo dlouhodobé poškození životního prostředí. Šedé pole „Útěk, zničení věci“ označuje spáchání činu, kdy pachatel „zničí, poškodí, učiní neupotřebitelnou, zatají, zcizí nebo odstraní věc nebo jinou majetkovou hodnotu, které se

takové rozhodnutí týká, nebo uprchne stráží, z vazby, z výkonu trestu odnětí svobody nebo zabezpečovací detence.“ [6, § 337]

Šedé pole „Organizovaná skupina“ označuje fakt, že dopravce spáchal čin v rámci organizované skupiny. Šedé pole „Vlastizrada, Teroristický útok“ označuje spáchání činu v úmyslu umožnit vlastizrada, teroristický útok nebo teror.

Obrázek č. 7: **Následky trestných činů ostatních**



Zdroj: autor

4.2 Mapa trestních rizik přepravního procesu

V příloze č. 1 je zobrazena celková mapa trestných činů, kterých se v jednotlivých krocích přepravního procesu může dopravce dopustit. Sestavená mapa trestných činů vychází

ze zpracování této práce a obsahuje nejčastější trestné činy, kterých se dopravce v rámci přepravního procesu může dopustit. Při jiné interpretaci přepravního procesu a trestné činnosti s ní související je možné sestavit výslednou mapu odlišně, než je v této práci. Přepravní proces je zobrazen barevnými poli, trestné činy jsou zobrazeny oranžovými poli. Dále jsou zobrazeny základní trestní sankce (červená pole), které soud může uložit, a vybrané přitěžující okolnosti (bílá pole), kterých se dopravce může dopustit, jako jsou porušení důležité povinnosti (v mapě označeno DP) nebo porušení povinnosti hájit zájmy poškozeného (v mapě označeno PHZP). Dále mapa zobrazuje možné příčiny jednotlivých trestných činů (modrá pole). Rozmanitost lidského chování a chyb je veliká a neustále se vyvíjí, proto nelze vystihnout všechny možné příčiny, které mohou nastat během praxe. V mapě jsou tedy zobrazeny ty, které se nejčastěji mohou vyskytnout. Vše je vzájemně propojeno šipkami v příslušné barvě kroku přepravního procesu. Černá přerušovaná šipka označuje souhrnnou pokračující šipku, pro všechny příchozí různě barevné šipky do daného pole.

Ostatní druhy dopravy

Mapa trestních rizik přepravního procesu v příloze č. 1 je sestavena pro silniční nákladní přepravu. Pro ostatní nákladní přepravy jiných doprav (železniční, vodní, letecká) bude mapa vypadat obdobně za předpokladu uvažování stejných kroků přepravního procesu. Jednotlivé příčiny trestných činů se mohou nepatrně lišit s ohledem na charakteristiku dané dopravy. Avšak trestné činy vždy vycházejí ze stejného porušení TrZ, tedy je jedno, jestli např. zboží je poškozeno při přepravě silničním vozidlem, nebo při přepravě vlakem, lodí nebo letadlem.

Větších rozdílů zaznamená mapa trestních rizik přepravního procesu pro osobní silniční přepravu, která je zobrazena v příloze č. 2. Změna příčin, potažmo trestných činů, bude vycházet z charakteristiky rozdílů mezi osobní přepravou a nákladní přepravou. Základní rozdíl je zcela jasný, u nákladní přepravy dopravce manipuluje převážně se zbožím, u osobní přepravy je objektem přepravy člověk. Z toho vychází i základní rozdíly v krocích přepravního procesu, resp. celé mapy (např. místo nakládky je nástup cestujících, místo poškození zboží je poškození zavazadel atd.). S tím souvisí fakt, že pro dopravce v osobní přepravě bude větší riziko trestných činů proti zdraví a životu, než proti majetku. I zde však dopravce manipuluje se zbožím, a to v podobě zavazadel cestujících. Je potřeba si uvědomit, že např. při letecké dopravě manipuluje dopravce se zavazadly bez kontroly zákazníkem, tedy obdobně jako při nákladní přepravě. Trestné činy spojené s pohybem dopravních prostředků po dopravní síti zůstávají stejné. Opět bude obdobná mapa platit pro všechny druhy osobních

přepřav (železniční, vodní, letecká). Mírné rozdíly jsou v osobní individuální dopravě, v osobní pravidelné linkové dopravě a v osobní zakázkové (smluvní) dopravě. Mapa zobecňuje příčiny a trestné činy pro všechny tři uvedené typy osobních přepřav.

4.3 Návrh na omezení vybraných příčin trestných činů

Při pohledu na mapu rizik přepřavního procesu je patrné, že dopravce se může aktivně zaměřit na uvedené příčiny a minimalizovat jejich výskyt ve své činnosti, potažmo minimalizovat trestně právní odpovědnost za své chování. U některých trestných činů je v podstatě nemožné spáchání neúmyslně nebo z nedbalosti, dopravce se jej tedy dopustí úmyslně. V těchto případech nemá smysl navrhnout opatření k minimalizaci výskytu příčin, protože libovolné opatření v případě úmyslu se vždy dá obejít. Následuje několik vybraných příčin neúmyslného nebo nedbalostního chování dopravce, jejímž důsledkem může být trestný čin, a návrhy možných protiopatření pro eliminaci těchto příčin.

Příčinu „chybějící oprávnění; porušení živnostenského zákona; porušení obchodního zákoníku; „vykrádání“ zakázek jiných dopravců“ může dopravce eliminovat lepší kontrolou své činnosti v současně platné legislativě. Je dobré mít zaměstnance (popř. oddělení), který bude problematiku měnících se zákonů sledovat. Zároveň má dopravce možnost využít externího právního poradenství, aby v rámci své činnosti se řídil aktuálně platnou legislativou.

Příčinu „zveřejnění osobních údajů; chybná el. komunikace; nesprávná skartace; nezabezpečení dokumentace“ může dopravce eliminovat zlepšením interních procesů kontroly a úschovy dokumentů, zlepšením technologického zabezpečení privátní sítě.

U většiny příčin, které se staly neúmyslně nebo z nedbalosti, by stačilo zlepšit ze strany dopravce systém kontroly jednotlivých úkonů, např. schvalování druhým zaměstnancem. V praxi se osvědčují i kontrolní IT systémy. Softwarové řešení dopravci napomáhá vyvarovat se mnohých chyb, od špatně naplánované trasy, přes hlídání technického stavu vozidla až po správné vyfakturování a odvedení příslušných daní. Je-li příčina provedena úmyslně, tak ani kontrola druhým kolegou, ani speciální software není zárukou minimalizace příčiny. Chce-li dopravce (nebo jeho zaměstnanec) spáchat trestný čin, vždy si najde způsob, jak obejít kontrolní mechanismy.

Dalším z možných způsobů eliminace většiny rizik je zavedení pozice tzv. „bezpečnostního auditora“. Pozice může být obsazena interně (zaměstnancem dopravce) nebo externě (poradenskou firmou). Náplň práce bezpečnostního auditora je vyhledávání možných rizik, sledování aktuálních změn v činnosti dopravce, sledování platné i připravované

legislativy a samozřejmě předkládání a uskutečňování návrhů na snížení rizikovosti provozování dopravy. Právě bezpečnostní auditor by nejvíce využil grafickou mapu sestavenou v příloze č. 1 a v příloze č. 2.

Alcolock

Společensky aktuálním tématem je trestný čin podle § 274 TrZ ohrožení pod vlivem návykové látky, tedy řízení pod vlivem alkoholu nebo drog. Častější je řízení pod vlivem alkoholu, než drog, proto se dopravci zaměřují právě na alkohol. Obecně vnímá nebezpečnost tohoto skutku veřejností je více v osobní přepravě, než v nákladní přepravě. To pramení z pocitu, že při přepravě osob jsou v ohrožení lidské životy, kdyžto při přepravě zboží je v ohrožení pouze materiální škoda. To je však omyl, protože opilý řidič nákladního vozidla, který způsobí dopravní nehodu, může způsobit při nejmenším stejně tragické následky na životech jako řidič autobusu. Nemluvě o řidiči nákladního vozidla převážejícího např. vysoce výbušné materiály.

Jako opatření se nabízí kontroly řidičů na alkohol pomocí nahodilých kontrol ze strany dopravce, který na to má ze zákona (pracovně právního vztahu) nárok. Tyto kontroly jsou však pro dopravce náročné na čas. Postupem času tedy hrozí, že kontroly nebudou nahodilé, ale ustálí se na pravidelných intervalech (např. každé pondělí ráno), kdy dopravce ve svém harmonogramu na ně bude mít čas. Zároveň kontroly musí být poměrně časté (např. několikrát do týdne). Nejsou-li kontroly nahodilé a časté, ztrácí tato metoda svoji efektivnost.

Zmíněné nedostatky vynahrazuje metoda kontroly alkoholu u řidičů, kdy je přímo na centrální jednotku vozidla připojen alkohol tester, tzv. alcolock. Řidič před nastartováním vozidla musí vždy dýchnout do alkohol testeru. Ten vyhodnotí přítomnost alkoholu v dechu a v případě zjištěného alkoholu nedovolí pomocí imobilizéru vozidlu nastartovat. V opačném případě centrální jednotka připojí startér a vozidlo může nastartovat. Během chodu motoru si alkohol tester nahodile může vyžádat další kontrolní dýchnutí, v případě zjištěného alkoholu se chod motoru nepřerušuje, ale zaznamená se do paměti přístroje, popř. odešle informaci na dispečink. Samozřejmě při vyžádání kontrolního dýchnutí nemusí řidič dýchat ihned, ale při nejbližší možné příležitosti, kdy mu to dopravní situace dovolí. Časová prodleva, mezi žádostí o dechovou zkoušku a vdechnutím do alkohol testeru, se dá u většiny přístrojů nastavit. Alkohol tester využívá stejných principů, jako certifikované alkohol testery, které používá PČR. Zároveň fungují ve velkém teplotním rozmezí, obvykle - 40 °C až + 50 °C. Dále se

přístroje dají napojit na zvukové a světelné houkačky automobilů. Kalibrace přístrojů se provádí pouze jednou za 12 měsíců. Na obrázku č. 8 je ukázka přístroje alcolock, který používá společnost Volvo trucks ve svých vozech.

Obrázek č. 8: **Alcolock společnosti Volvo trucks**



Zdroj: [21]

System alcolock může plnit i určitou marketingovou funkci, daný dopravce tím v podstatě garantuje, že jeho řidiči jezdí střízlivý. To může být v tržním segmentu určitá záruka kvality. V současné době již začíná řada zákazníků, při sjednávání dopravních služeb, tuto záruku po dopravci požadovat.

Naše současná legislativa na možnost povinných alkohol testerů ve vozidle zatím nikterak nemyslí. Nedostatek legislativní vůle v tomto směru považuji za velkou chybu. Možnost omezit dopravní nehody způsobené pod vlivem alkoholu se přímo nabízí. Některé vyspělé státy tato opatření již mají zavedeno ve svém právním řádu nebo jej alespoň testují. Například ve Švédsku musí být alkohol tester nainstalován v každém vozidle autoškoly, autobusu a do budoucna i v nákladním automobilu. Francie plánuje povinnost instalace zařízení v první fázi pro všechny autobusy převážející děti, a v druhé fázi pro všechny autobusy hromadné městské nebo pravidelné linkové dopravy. Současně zde platí povinnost pro všechny řidiče mít sebou v rámci povinné výbavy ve vozidle nepoužitý, originálně zabalený s neprošlou dobou spotřeby a certifikovaný alkohol tester. To splňují buď detekční

trubičky, nebo právě integrovaný alkohol tester ve vozidle. Toto nařízení je při nejmenším sporné, protože řidič v praxi, musí mít ve vozidle detekční trubičky minimálně dvě. Jednu pro kontrolní dechovou zkoušku a druhou pro případnou kontrolu policií. Jedná se tedy o nesystematické opatření, které nemá za účel snížení nehodovosti, ale zvýšení finanční zátěže řidičů (resp. výběr poplatků do státního rozpočtu). Finsko, Nizozemí a Belgie k dané problematice řízení pod vlivem alkoholu přistoupili inovačně a zavedli systém, kdy řidič chycený při jízdě pod vlivem alkoholu dostane na výběr, zda bude sankcionován standardním postupem (peněžitý trest, ztráta řidičského oprávnění, popř. trestní stíhání), nebo zda si dobrovolně na své náklady nainstaluje alkohol tester do vozidla, a pravidelně předkládá státním orgánům výpisy měření. Mnohé z dalších států jako jsou např. USA, Kanada, Austrálie, Německo, Španělsko, Norsko, Velká Británie, Irsko, Rakousko, Německo a Slovinsko mají se zařízením také zkušenosti při používání jak v nákladní, tak i v osobní dopravě nebo jeho užívání v současné době zavádějí do testovacích projektů. Ve zbylých zemích je používání alcolocku zatím dobrovolné a tím pádem velmi málo využívané.

V dokumentu „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020“ vydaným Ministerstvem dopravy a organizací BESIP, je uveden cíl pro rok 2020 zabudování alcolocků do všech vozidel řízených profesionálními řidiči a zároveň snížení počtu mrtvých v souvislosti s dopravní nehodou způsobenou pod vlivem alkoholu o 40 osob, a těžce zraněných o 150 osob. Přední výrobci nákladních automobilů (např. Volvo trucks, Scania) instalují alcolocky do příplatkového vybavení svých nových vozů již ve výrobě, a zároveň nabízejí dodatečnou instalaci do starších typů vozů. V kontrastu s tím zatím není aktuální zákonodárná vůle se tomuto tématu vůbec věnovat. Přitom odborných studií a materiálů k dané problematice již je celá řada.

Studie, kterou v roce 2005 zpracoval Willem Vlakveld, Paul Weseman, Eline Devillers, Rune Elvis a Knut Vrosten, v rámci evropského výzkumného programu IMMORTAL s názvem „Detailed cost-benefit analysis of potential impairment countermeasures“, který by se mohl volně přeložit jako „Podrobná analýza nákladů a přínosů možných snižujících protiopatření“, zahrnuje mimo jiné i cost-benefit analýzu společensko ekonomických nákladů zavedení alcolocku v automobilech pro řidiče, kteří již byli chyceni s úrovní alkoholu 1,3 g/l a více nebo pro řidiče, kteří jsou chyceni dvakrát s úrovní alkoholu mezi 0,5 g/l až 1,3 g/l. Ve studii byla posuzována možnost zavedení tohoto systému v několika evropských státech včetně ČR. Poměr společensko ekonomického užitku a nákladů

je ve studii vypočten pro ČR na 1,6. Což samo o sobě naznačuje výhodnost zavedení tohoto systému a při nejmenším důvod, zabývat se seriózně myšlenkou zavedení.

Na tuto studii navazuje další studie provedená společností Supreme na území EU v roce 2005 - 2007, která se zabývala mimo jiné i možnostmi používání alcolocku v praxi a velikostí nákladů pro řidiče, který byl při řízení pod vlivem alkoholu již chycen. Podle této studie je na zavedení tohoto systému do praxe a používání po dobu jednoho roku potřeba pro jeden automobil částka v celkové výši do 2 548 €, tedy 65 828 Kč (přepočteno pomocí aktuálního měnového kurzu ČNB dne 5.11.2013 – 1:25,835).

„V Nizozemsku jsou pro každého účastníka náklady na zavedení 420 € (10 851 Kč) - aplikace, lékařská prohlídka, správa a náklady na instalaci. Po instalaci se roční náklady skládají z pronájmu přístroje 1 344 € (38 754 Kč) a z nákladů na čtyři lékařské prohlídky ročně 672 € (17 360 Kč). Po používání po dobu dvou let, jsou náklady spojené s demontáží přístroje 112 € (2 894 Kč). Celkem jsou náklady na jednoho účastníka do výše 4 564 € (117 911 Kč) za dva roky programu.“ [17, s. 40 - 41]

„Pro Českou republiku vycházejí náklady související s realizací alcolocku z průměrných nákladů. Tyto náklady jsou upraveny pomocí mzdového koeficientu mezi Nizozemskem a Českou republikou (podle Mezinárodní organizace práce). Náklady na zavedení jsou 104 € (2 687 Kč), roční pronájem přístroje 332 € (8 577 Kč), roční náklady na lékařské vyšetření 166 € (4 289 Kč), demontáž zařízení 28 € (723 Kč). Celkové roční náklady na provozování systému jsou tak 5.6 mil. € (144,68 mil. Kč) ročně. Pro Českou republiku by byl odhadovaný společensko ekonomický užitek ve výši 9 mil. € (232,52 mil. Kč) za rok, poměr užitku/nákladů je tedy 1,6.“ [17, s. 41]

„Nebezpečí dopravních nehod s následkem zranění u vozidel, která jsou vybavena zařízením alcolock, je sníženo přibližně o 50 %. Dále se odhaduje, že zařízení alcolock způsobují snížení míry recidivy řidičů usvědčených z řízení pod vlivem alkoholu o 40 - 95 %. Náklady na program alcolock pro řidiče opakovaně řídící pod vlivem alkoholu zahrnují náklady na zavedení, tedy na administrativu, lékařskou prohlídku a instalaci, přibližně 400 € (10 334 Kč), roční provozní náklady zahrnují pronájem zařízení alcolock a čtyři lékařské prohlídky, přibližně 2 000 € (51 670 Kč) a náklady na demontáž přibližně 100 € (2 584 Kč).“ [18, s. 34]

Z citovaných studií vyplívá, že užitek ze zavedení systému alcolocku je větší než náklady na provozování systému. Zavedení systému do praxe by sebou v první fázi přinášelo

ještě další náklady jako např. náklady na změnu legislativy (právní posudky a analýzy), náklady na výběrová řízení, náklady na státní administrativu atd.

Samotná cena pro dopravce, který se rozhodne do nově zakoupených dopravních prostředků (např. nákladních automobilů, autobusů atd.) zařízení alcolock nainstalovat, se dá označit za zanedbatelnou, a to především s ohledem na celkové pořizovací náklady na nový dopravní prostředek a k faktu, že je alcolock montován již během výroby. I tak se ale cena na českém trhu pohybuje kolem 1 800 € (46 503 Kč). Rozhodne-li se dopravce do svých dopravních prostředků alcolock nainstalovat dodatečně, je cena přibližně 2 700 € (69 755 Kč). Cena dodatečné montáže pro menší užitkové vozy a osobní automobily se pohybuje kolem 1 000 € (25 835 Kč). Komplikací však je, že na území ČR zatím není autorizovaný servis, který by se montáží alcolocku zabýval. To neplatí o firmách Volvo trucks a Scania, které nabízejí na území ČR i dodatečnou instalaci alcolocku, ovšem pouze do vozidel své značky.

Samozřejmě i zabudování alkohol testerů do vozidel není 100 % zárukou toho, že řidič bude střízlivý při jízdě. Možné způsoby obcházení se přímo nabízí, např. za řidiče do přístroje bude dýchat někdo jiný, řidič použije naplněný balónek nebo jinou simulaci dechu, pokusí se mechanicky odpojit zařízení a nastartovat vozidlo bez dechové zkoušky. První způsob obcházení se dá eliminovat právě funkcí nahodilých požadavků na dechovou zkoušku během jízdy, navíc např. v autobuse, před zraky cestujících, si řidič nedovolí, někoho požádat o dýchnutí do přístroje. Druhý způsob obcházení, tedy použití náhražky dechu, hlídá samotný přístroj pomocí několika funkcí, kde zásadní je posuzování teploty vdechnutého vzduchu do přístroje. Odhalení manipulace se zařízením je poměrně jednoduché, vychází z funkce ukládání jednotlivých dechových zkoušek, které jsou po čase předloženy příslušnému orgánu (nebo nadřízenému), to v kombinaci se speciálním izolačním materiálem, na kterém je dobře vidět jakýkoliv zásah je dostatečně odstrašující fakt, aby si někdo dovilil manipulovat se zařízením. To vše by bylo podpořeno právní odpovědností za neoprávněnou manipulaci či pokus o obcházení alcolocku (např. klasifikace činu jako přestupek).

Dle mého názoru by povinné využívání systému alcolock mělo být v dnešní technologicky vyspělé době naprostým standardem v silniční přepravě osob i v silniční nákladní přepravě. Jinak řečeno, systém by měl být zaveden všude tam, kde je řidič motorového vozidla řidičem z povolání. Zároveň by systém mohl fungovat, jako efektivní nápravné opatření proti recidivě řízení pod vlivem alkoholu v silniční individuální dopravě.

Český trh je orientován na cenu, nikoliv na bezpečnost. Proto se systémů alcolock v ČR zatím příliš nenainstalovalo. Konkrétně společnost Volvo trucks uvádí pouze šest

instalací do nových vozů, určených pro ČR. Je to dáno nulovou podporou ze strany státu a vysokou cenou. Po legislativní stránce by bylo jistě zapotřebí upravit trestní zákoník, zákon o silničním provozu a zákon o motorových vozidlech. Vysokou cenu by částečně mohly kompenzovat např. pojišťovny, které by vozidlům s instalací alcolocku vyměřovali levnější povinné ručení nebo jednorázové státní dotace pro firmy, které všechny své vozidla vybaví alcolockem. Na české silnice si bezpečnostní systém alcolock tržním mechanismem sám cestu nenajde, je tedy zapotřebí, aby zákonodárci podpořili tento systém po legislativní stránce.

ZÁVĚR

Doprava je nezbytnou součástí lidského života. Jako taková je místem pro častý výskyt trestné činnosti. V dopravě, více než v kterékoliv jiné lidské činnosti, je riziko spáchání trestného činu neúmyslně či z nedbalosti poměrně vysoké. Nejčastěji souvisí se zaviněním dopravní nehody. Nicméně i za takovéto činy je potřeba mít trestně právní odpovědnost.

Trestná činnost v dopravě je společensky velmi nebezpečný jev, protože s sebou nese často tragické následky, a to nejen značné škody na majetku, na zdraví či na lidských životech, ale i např. nezvratitelné škody na životním prostředí. Nejenom z tohoto důvodu je zapotřebí mít přísné a jasně definované tresty v případě spáchání trestného činu.

V této práci je detailněji zpracován přepravní proces v silniční nákladní dopravě a zároveň i potenciální trestná činnost z pohledu dopravce, která souvisí přímo s přepravním procesem. Uvedené základní rysy přepravního procesu a trestných činů, lze modifikovat pro kterýkoliv druh dopravy. Vždy se však musí přihlídnout ke specifickým vlastnostem jednotlivých druhů doprav.

Práce je zpracována v souladu se současně platnou legislativou ČR. Od 1.1.2014 se v právních předpisech ČR chystá významná změna, tou je platnost nového občanského zákoníku. Změny, které přináší, se dotknou každého občana, tedy i dopravců. Např. budou zrušeny tabulky, určující pevnou částku peněžitého trestu při způsobení škody na zdraví. Soudci tedy budou posuzovat jednotlivé případy individuálně.

Provozování dopravy je ve vztahu k trestně právní odpovědnosti velmi riziková činnost. Dopravce se může velmi snadno dostat do střetu se zákonem, aniž by k tomu aktivně sám nějak přispěl. Stačí tedy i pouhá neaktivita dopravce nebo podcenění některých aspektů provozování dopravy. Grafická mapa sestavená v této diplomové práci by měla dopravci napomoci k předvídání možných příčin trestné činnosti. Zároveň dopravci dává představu o možných následcích, které z jeho činnosti (resp. nečinnosti) mohou plynout. S určitou nadsázkou se za dopravce dá považovat každý řidič osobního automobilu. Zpracovaná mapa tedy v mnoha případech odráží i přepravní proces v osobní individuální dopravě, včetně rizik a následků, které si většina řidičů při usednutí za volant často neuvědomuje.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. 4. rozšíř. vyd. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2011. 246 s. ISBN 978-80-86530-78-9.
- [2] NOVÁK, Radek, Petr PERNICA, Vladimír SVOBODA a Lubomír ZELENÝ. *Nákladní doprava a zásilatelství*. 2. přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005. ISBN 80-735-7086-6.
- [3] KLEPRLÍK, Jaroslav. *Silniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011. ISBN 978-80-7395-451-2.
- [4] NOVÁK, Radek, Lubomír ZELENÝ, Petr PERNICA a Petr KOLÁŘ. *Přepravní, zásilatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. 392 s. ISBN 978-80-7357-735-3.
- [5] KAMPF, Rudolf, Václav CEMPÍREK a Rudolf KAMPF ml. *Zásilatelství*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. ISBN 80-7194-745-855-721-05.
- [6] ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009, částka 11, s. 354-461. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>
- [7] CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
- [8] ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. ISSN 1211-1244. Dostupné také z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>
- [9] ŠEBESTA, Kamil a Jana BOUČKOVÁ. Právní důsledky dopravní nehody. In: *ELAW: právní portál* [online]. © eLAW.cz, 2. 10. 2011 [cit. 2013-10-06]. ISSN 1804-0551. Dostupné také z: <http://www.elaw.cz/cs/trestni-pravo/581-pravni-dusledky-dopravni-nehody.html>
- [10] CHMELÍK, Jan. Charakteristika pojistných podvodů: příspěvek XV. mezinárodní konference soudních znalců. In: *Soudní inženýrství: časopis pro soudní znalectví v technických a ekonomických oborech* [online]. 2006, č. 3 [cit. 2013-03-25]. ISSN 1211-443X. Dostupný také z: <http://www.sinz.cz/archiv/docs/si-2006-03-152-157.pdf>

- [11] TESAŘÍK, Josef a Petr SOBOTKA. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012. In: *Policie České republiky: Ředitelství služby dopravní policie - statistika* [online]. Praha: 2013, © 2010 Policie ČR [cit. 2013-10-06]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>
- [12] TESAŘÍK, Josef a Petr SOBOTKA. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011. In: *Policie České republiky: Ředitelství služby dopravní policie - statistika* [online]. Praha: 2012, © 2010 Policie ČR [cit. 2013-10-06]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>
- [13] TESAŘÍK, Josef a Petr SOBOTKA. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v české republice za rok 2010. In: *Policie České republiky: Ředitelství služby dopravní policie - statistika* [online]. Praha: 2011, © 2010 Policie ČR [cit. 2013-10-06]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09NA%3d%3d>
- [14] TESAŘÍK, Josef a Petr SOBOTKA. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v české republice za rok 2009. In: *Policie České republiky: Ředitelství služby dopravní policie - statistika* [online]. Praha: 2010, © 2010 Policie ČR [cit. 2013-10-06]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09NA%3d%3d>
- [15] TESAŘÍK, Josef a Petr SOBOTKA. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v české republice za rok 2008. In: *Policie České republiky: Ředitelství služby dopravní policie - statistika* [online]. Praha: 2009, © 2010 Policie ČR [cit. 2013-10-06]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09NA%3d%3d>
- [16] MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY. Zpráva o bezpečnostní situaci na území České republiky za rok 2012. In: *Ministerstvo vnitra České republiky: bezpečnostní politika (kriminalita - dokumenty)* [online]. Praha: 2013, © 2010 Ministerstvo vnitra České republiky, 16. 5. 2013 [cit. 2013-08-24]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/statistiky-kriminality-dokumenty.aspx>

- [17] MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY. Zpráva o bezpečnostní situaci na území České republiky za rok 2011. In: *Ministerstvo vnitra České republiky: bezpečnostní politika (kriminalita - dokumenty)* [online]. Praha: 2012, © 2010 Ministerstvo vnitra České republiky, 16. 5. 2013 [cit. 2013-08-24]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/statistiky-kriminality-dokumenty.aspx>
- [18] MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY. Zpráva o bezpečnostní situaci na území České republiky za rok 2010. In: *Ministerstvo vnitra České republiky: bezpečnostní politika (kriminalita - dokumenty)* [online]. Praha: 2011, © 2010 Ministerstvo vnitra České republiky, 16. 5. 2013 [cit. 2013-08-24]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/statistiky-kriminality-dokumenty.aspx>
- [19] MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY. Zpráva o bezpečnostní situaci na území České republiky za rok 2009. In: *Ministerstvo vnitra České republiky: bezpečnostní politika (kriminalita - dokumenty)* [online]. Praha: 2010, © 2010 Ministerstvo vnitra České republiky, 16. 5. 2013 [cit. 2013-08-24]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/statistiky-kriminality-dokumenty.aspx>
- [20] MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY. Zpráva o bezpečnostní situaci na území České republiky za rok 2008. In: *Ministerstvo vnitra České republiky: bezpečnostní politika (kriminalita - dokumenty)* [online]. Praha: 2009, © 2010 Ministerstvo vnitra České republiky, 16. 5. 2013 [cit. 2013-08-24]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/statistiky-kriminality-dokumenty.aspx>
- [17] EUROPEAN COMMISSION. Summary and publication of best practices in road safety in the member states: thematic report - vehicles. In: *European Commission* [online]. 2007, 17. 6. 2007 [cit. 2013-11-05]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_f4_thematic_report_thematic_report_vehicles.pdf
- [18] EVROPSKÁ KOMISE. Souhrn a zveřejnění nejlepších postupů v bezpečnosti silničního provozu v členských státech: nejlepší příklady opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu - příručka pro opatření na úrovni státu. In: *Evropská komise* [online]. 2007, 17. 6. 2007 [cit. 2013-11-05]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/projects/doc/supreme_c_cs.pdf

- [19] BAX, Charlotte, Otto KÄRKI, Claudia EVERS, Inger Marie BERNHOFT a René MATHIJSEN. Alcohol Interlock Implementation in the European Union: feasibility study. In: *European Commission* [online]. 2001, 1. 9. 2001 [cit. 2013-11-05]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/rapport_swov_alcolock.pdf
- [20] VLAKVELD, Willem, Paul WESEMANN, Eline DEVILLERS, Rune ELVIK a Knut VEISTEN. Detailed cost-benefit analysis of potential impairment countermeasures. In: *SWOV Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid* [online]. 2005, 7. 2. 2005 [cit. 2013-11-05]. Dostupné z: <http://www.swov.nl/rapport/R-2005-10.pdf>
- [21] *Volvo Trucks Czech Republic* [online]. © AB Volvo 2011 [cit. 2013-11-09]. Dostupné z: <http://www.volvotrucks.com/trucks/czech-market/cs-cz/Pages/home.aspx>

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: Deset nejčtenějších příčin dopravních nehod za rok 2012.....	- 14 -
Tabulka č. 2: Statistika celkového počtu trestných činů v ČR.....	- 30 -
Tabulka č. 3: Statistika nehodovosti v ČR.....	- 31 -
Tabulka č. 4: Statistika přestupků a nehod z nedbalosti.....	- 32 -
Tabulka č. 5: Statistika trestných činů podle § 209 a § 251 TrZ.....	- 33 -
Tabulka č. 6: Statistika trestných činů podle § 180 TrZ.....	- 34 -
Tabulka č. 7: Statistika trestných činů podle § 348 TrZ.....	- 36 -
Tabulka č. 8: Statistika trestných činů podle § 205, § 206, § 207 TrZ.....	- 37 -
Tabulka č. 9: Statistika trestných činů podle § 205, § 206, § 207, § 209 TrZ.....	- 38 -
Tabulka č. 10: Statistika trestných činů podle § 143 TrZ.....	- 40 -
Tabulka č. 11: Počet usmrcených osob.....	- 40 -
Tabulka č. 12: Nehody pod vlivem alkoholu a jejich následky.....	- 42 -
Tabulka č. 13: Statistika trestných činů podle § 337, § 274 a § 360 TrZ.....	- 43 -
Tabulka č. 14: Statistika trestných činů podle § 228 TrZ.....	- 45 -
Tabulka č. 15: Počet pojistných podvodů v ČR.....	- 48 -

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1: Přepavní proces.....	- 49 -
Obrázek č. 2: Trestné činy v jednotlivých krocích přepravního procesu.....	- 50 -
Obrázek č. 3: Následky trestných činů proti životu a zdraví.....	- 51 -
Obrázek č. 4: Následky trestných činů majetkových.....	- 53 -
Obrázek č. 5: Následky trestných činů hospodářských.....	- 54 -
Obrázek č. 6: Následky trestných činů obecně nebezpečných.....	- 55 -
Obrázek č. 7: Následky trestných činů ostatních.....	- 56 -
Obrázek č. 8: Alcolock společnosti Volvo trucks	- 60 -

SEZNAM ZKRATEK

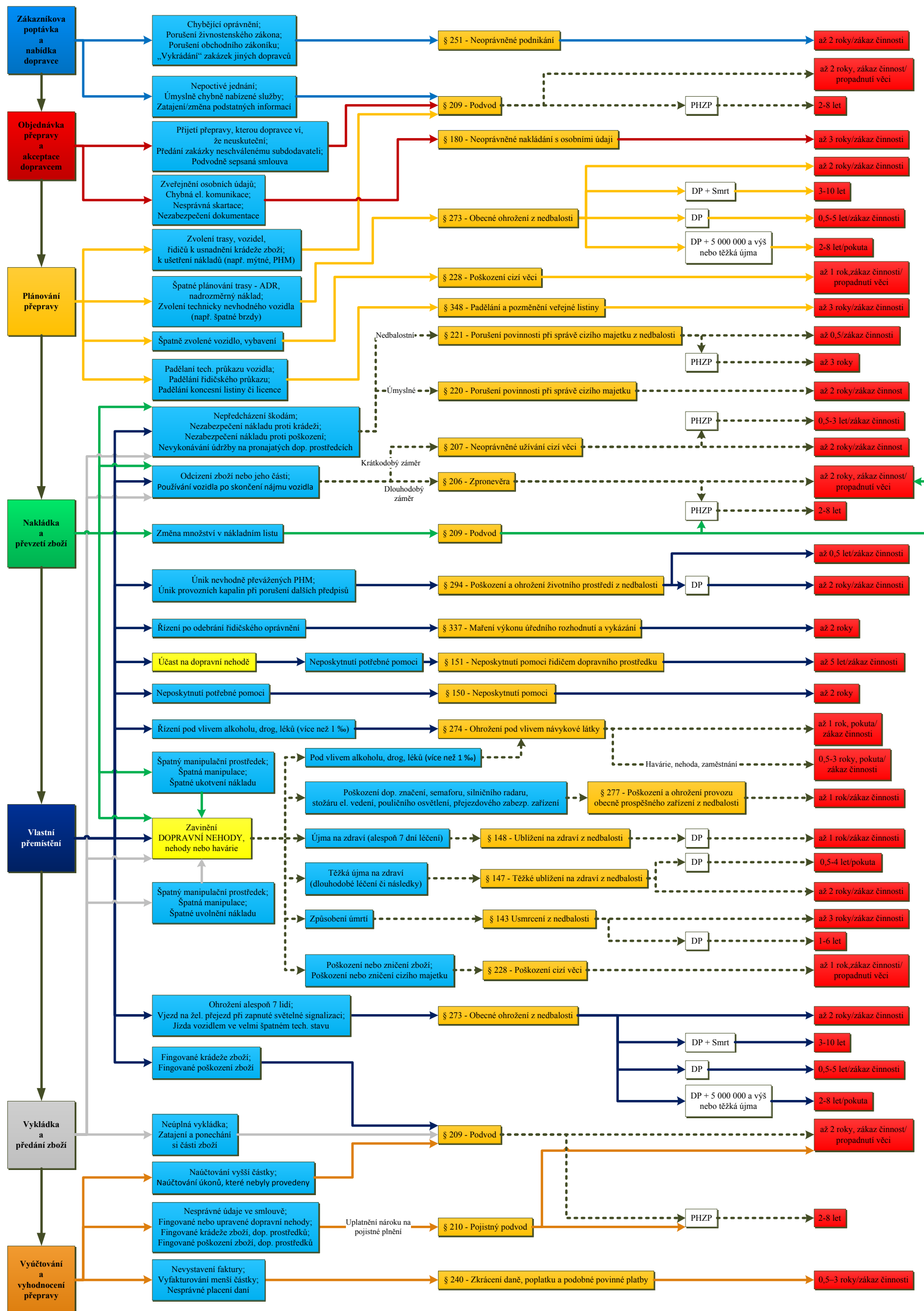
ADR	Úmluva o přepravě nebezpečných věcí po silnici
BESIP	Bezpečnost silničního provozu
CMR	Dohoda o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě
ČNB	Česká národní banka
ČR	Česká republika
DP	Důležitá povinnost
EU	Evropská unie
GPS	Global position system
IT	Informační technologie
NS	Nejvyšší soud
PČR	Policie české republiky
PHM	Pohonné hmoty
PHZP	Povinnost hájit zájmy poškozeného
PPL	Professional parcel logistic
TrZ	Trestní zákoník
USA	United States of America
VIN	Vehicle identification number

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Mapa trestních rizik v přepravním procesu v silniční nákladní dopravě

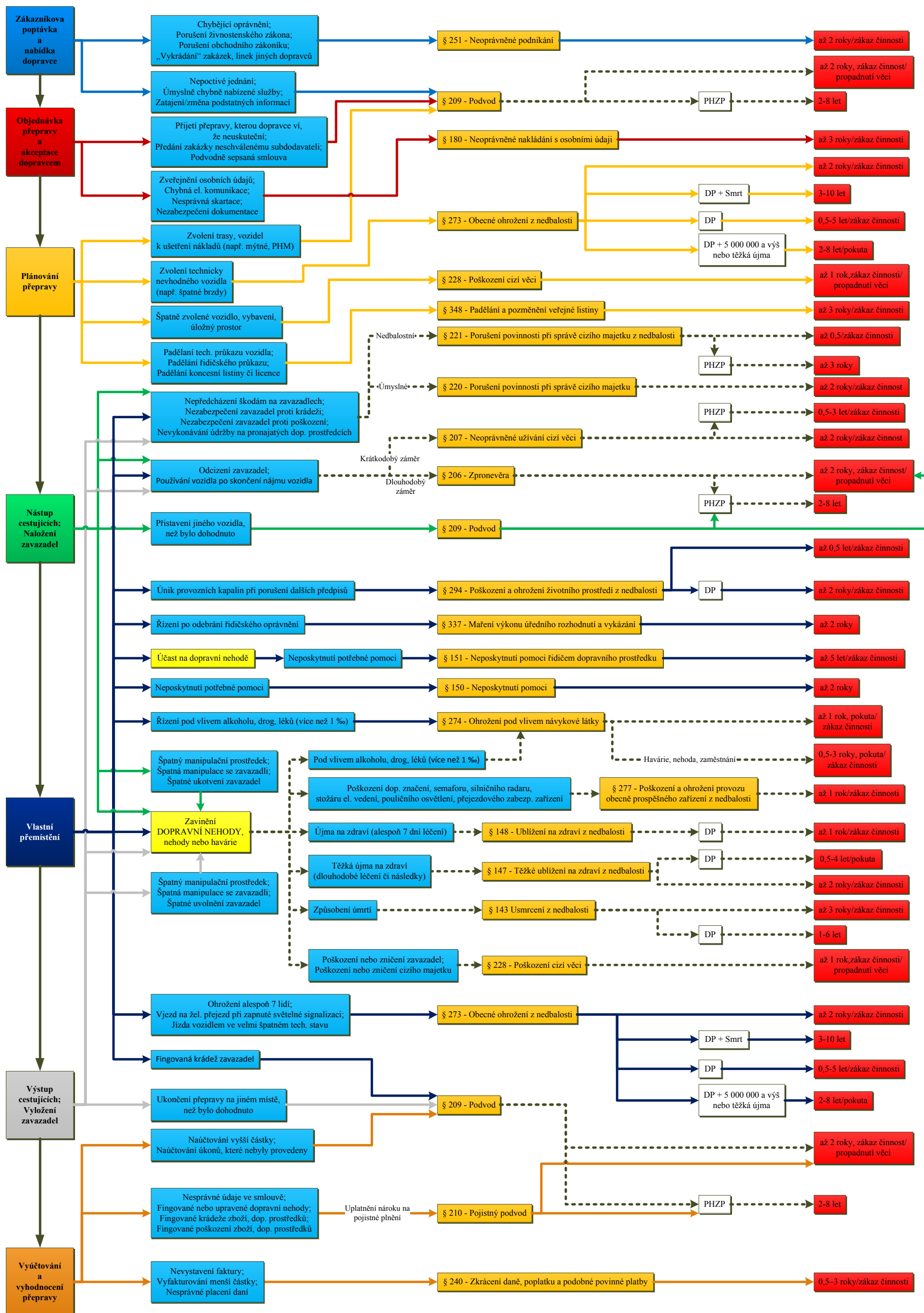
Příloha č. 2: Mapa trestních rizik v přepravním procesu v silniční osobní dopravě

Příloha č. 1: Mapa trestních rizik v přepravním procesu v silniční nákladní dopravě



Zdroj: autor

Příloha č. 2: Mapa trestních rizik v přepravním procesu v silniční osobní dopravě



Zdroj: autor