

VYSOKÁ ŠKOLA LOGISTIKY O.P.S.

**Kriminalita páchaná na úseku cestnej dopravy ako novodobý
fenomén na medzinárodnej úrovni
(Diplomová práca)**

Přerov 2021

Bc. Kristián Petřík



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání diplomové práce

student	Bc. Kristián Petrik
studijní program	Logistika
obor	Logistika

Vedoucí Katedry magisterského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v navazujícím magisterském studijním programu určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu: **Kriminalita páchaná na úseku silniční dopravy jako novodobý fenomén na mezinárodní úrovni**

Cíl práce:

Zpracovat analýzu vybraných trestních činů spáchaných na úseku dopravy. Identifikovat příčiny, způsoby a důvody jejich vzniku v oblasti dopravní kriminality. Navrhnout opatření na omezení trestního činu převaděčství.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Diplomovou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teoretická východiska pro řešení zadání
2. Vybrané trestné činy v rámci dopravní kriminality a jejich identifikace
3. Návrh opatření na omezení trestního činu převaděčství
4. Zhodnocení návrhu

Závěr

Rozsah práce: 55 – 70 normostran textu

Seznam odborné literatury:

DRAHOTSKÝ, Ivo a Bohumil ŘEZNÍČEK. Logistika: procesy a jejich řízení. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-521-0.

GNAP, Jozef a kol. Medzinárodná cestná nákladná doprava. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline, 2004. ISBN 80-8070-246-1.

GROS, Ivan a kol. Velká kniha logistiky. Praha: Vysoká škola chemicko-technologická v Praze, 2016. ISBN 978-80-7080-952-5.

MACUROVÁ, Pavla a kol. Řízení rizik v logistice. Ostrava: Vysoká škola báňská, 2011. ISBN 978-80-248-2538-0.

Vedoucí diplomové práce:

prof. Ing. Daniela Marasová, CSc.

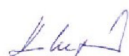
Datum zadání diplomové práce:

30. 10. 2020

Datum odevzdání diplomové práce:

13. 5. 2021

Přerov 30. 10. 2020



Ing. Blanka Kalupová, Ph.D.
vedoucí katedry



prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
rektor

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou diplomovou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat předtím o této skutečnosti prorektora pro vzdělávání Vysoké školy logistiky o.p.s. Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že diplomová práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované diplomové práce v její tištěné i elektronické verzi. Souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely. Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze diplomové práce, elektronická verze na odevzdaném optickém médiu a verze nahraná do informačního systému jsou totožné.

V Přerově, dne 13.05.2021



.....
podpis

Pod'akovanie

Na tomto mieste by som sa rád poďakoval vedúcej diplomovej práce, prof. Ing. Daniele Marasovej za cenné rady, usmernenia, trpezlivosť počas celého obdobia spracovávania diplomovej práce. Zároveň by som sa chcel poďakovať rodine, ktorá ma pri spracovávaní diplomovej práce motivovala, ako i kolektívu Obvodného oddelenia Policajného zboru Štúrovo a Okresného riaditeľstva Policajného zboru v Nových Zámkoch pri poskytovaní potrebných štatistických údajov a podkladov k diplomovej práci.

Anotácia

Témou diplomovej práce je „*Kriminalita páchaná na úseku cestnej dopravy ako novodobý fenomén na medzinárodnej úrovni.*“ Cieľom diplomovej práce bolo poukázať na rozsiahlu problematiku koncepcie kriminality páchanej na úseku cestnej dopravy, na teoretické východiská kriminality na úseku cestnej dopravy, na príčiny vzniku dopravnej kriminality a na súvisiace aspekty s touto problematikou. Diplomová práca je rozdelená na tri hlavné kapitoly.

Kľúčové slová:

kriminalita v doprave, dopravná nehodovosť, organizovaný zločin, prevádzáčstvo.

Annotation

The topic of the diploma thesis is "Crime committed in the field of road transport as a modern phenomenon at the international level." The aim of the thesis was to point out the extensive issues of crime committed in the field of road transport, the theoretical basis of crime in road transport, the causes of traffic crime and related aspects of this issue. The thesis is divided into three main chapters.

Keywords:

traffic crime, traffic accidents, organized crime, smuggling.

Obsah

Úvod	9
1 Charakteristika základných pojmov	11
1.1 Kriminalita v doprave.....	11
1.2 Kriminalita v dopravnej logistike.....	15
1.2.1 Príčiny vzniku dopravnej kriminality	16
1.2.2 Organizovaný zločin	17
1.2.3 Oblasti záujmu a vplyvu organizovaných skupín	20
1.3 Charakteristika páchatel'ov na úseku cestnej dopravy.....	22
1.4 Trestné činy páchané na úseku cestnej dopravy	24
1.5 Priestupky páchané na úseku cestnej dopravy.....	26
1.6 Dopravná nehoda.....	26
2 Analýza dopravných nehôd na úseku cestnej dopravy na území Slovenskej republiky	29
2.1 Prítomnosť alkoholu na dopravných nehodách na území SR.....	31
2.2 Príčiny vzniku dopravných nehôd	35
2.3 Návrhy a odporúčania – prevencia na úseku BaPCP.....	38
3 Analýza kriminality na medzinárodnej úrovni	40
3.1 Prevádzáčstvo ako jedna z foriem kriminality na medzinárodnej úrovni	41
3.1.1 Prevádzáčstvo na území Slovenskej republiky	42
3.1.2 Negatíva trestného činu prevádzáčstva	45
3.1.3 Obchodovanie s ľuďmi na území Slovenskej republiky	46
3.2 Pašovanie ako novodobý fenomén	48
3.2.1 Pašovanie drog.....	50
3.2.2 Pašovanie cigariet.....	55
3.2.3 Krádeže motorových vozidiel	57
3.3 Návrhy a odporúčania.....	61
Záver	63
Zoznam použitej literatúry	65
Zoznam tabuliek a grafov	68

Zoznam obrázkov	69
Prílohy	70

Úvod

Doprava v súčasnej neľahkej dobe tvorí dôležitú súčasť nášho života, ale taktiež aj celej spoločnosti. Nielenže zjednodušuje spojenie so zamestnaním, rodinou, kultúrou, športom, ale pre ľudstvo je enormne veľkým lákadlom z hľadiska prepravy tovaru, rozvoja priemyslu a tiež ako aj možnosť spojenia na väčšie vzdialenosti. Tak ako ostatné ľudské činnosti, aj doprava so sebou prináša negatívne aspekty, ako sú napríklad dopravné nehody a s tým súvisiace straty na životoch, poškodenie zdravia ľudí, majetkové škody a iné vážne vplyvy na obvyklý spôsob života ľudí. Okrem uvedeného sa s kriminalitou na úseku cestnej dopravy stretávame aj s vážnejšími problémami, ako sú protiprávne konania organizovaných skupín, ktoré sú zamerané na oveľa väčšie finančné zisky, ktoré súvisia s nelegálnou prepravou tovarov a osôb. Preto budeme osobitne v tretej kapitole detailnejšie venovať pozornosť trestnému činu prevádzachstva, obchodovaniu s ľuďmi, pašovaniu drog, cigariet a krádežiam motorových vozidiel, ktoré sú realizované najmä organizovanými skupinami.

Našou snahou bude poukázať na rozsiahlu problematiku kriminality páchanej na úseku cestnej dopravy na medzinárodnej úrovni, nakoľko kriminalita v oblasti dopravy je stále viac diskutovanou témou v dnešnej dobe. Náležitú pozornosť preto budeme venovať aspektom, ktoré úzko súvisia s prevádzkou motorových vozidiel, s prepravovaním tovarov a osôb.

Témou diplomovej práce je *„Kriminalita páchaná na úseku cestnej dopravy ako novodobý fenomén na medzinárodnej úrovni.“* Cieľom diplomovej práce bude poukázať na rozsiahlu problematiku koncepcie kriminality páchanej na úseku cestnej dopravy, na teoretické východiská kriminality na úseku cestnej dopravy, na príčiny vzniku dopravnej kriminality a na súvisiace aspekty s touto problematikou. Ďalším cieľom diplomovej práce bude priblížiť čitateľom analýzu vybraných trestných činov, ktoré sú páchané na úseku dopravy. Detailnejšia pozornosť bude venovaná najmä príčinám, spôsobom a dôvodom ich vzniku v oblasti dopravnej kriminality. Zároveň budeme formulovať v záveroch kapitol prínosné návrhy a odporúčania.

Diplomová práca je rozdelená na tri hlavné kapitoly. Prvá kapitola je venovaná charakteristike základných pojmov a teoretickým východiskám. V prvej kapitole sme venovali pozornosť najmä charakteristike základných pojmov týkajúcich sa kriminality. Pozornosť budeme venovať páchatelom na úseku cestnej dopravy, charakteristike dopravných nehôd, príčinám dopravných nehôd, kriminalite v dopravnej logistike, pričom

neopomenieme priblížiť ani oblasti záujmov a vplyvov organizovaných skupín . V rámci prvej kapitoly bude našim cieľom priblížiť čitateľom definíciu a výskyt najčastejších trestných činov, priestupkov ktoré sa týkajú kriminality na úseku cestnej dopravy.

V druhej kapitole budeme osobitne venovať pozornosť analýze dopravnej nehodovosti na území Slovenskej republiky a jej aspektom, ktoré úzko súvisia s dopravnými nehodami. Pri analýze dopravných nehôd budeme konkrétne venovať pozornosť dopravným nehodám zavineným pod vplyvom alkoholu, najčastejším príčinám dopravných nehôd, dopravným nehodám, pri ktorých došlo k umrteniu osôb a ostatným faktorom, ktoré súvisia s dopravnými nehodami. Pre účely záverečnej práce v závere druhej kapitoly navrhujeme prínosné odporúčania, ktorých cieľom je zníženie dopravnej nehodovosti.

Tretia kapitola bude zameraná na kriminalitu na medzinárodnej úrovni. Hlavným cieľom tretej kapitoly bude priblížiť problematiku trestného činu prevádzachstva, negatívne stránky trestného činu prevádzachstva a obchodovanie s ľuďmi. V súvislosti s kriminalitou na medzinárodnej úrovni náležitá pozornosť bude venovaná aj pašovaniu drog, pašovaniu cigariet a krádežiam motorových vozidiel, pri ktorých bude našou snahou za pomoci osobných skúseností autora prostredníctvom grafov, obrázkov a tabuliek priblížiť túto rozsiahlu problematiku. Zároveň bude našim cieľom po spracovaní teoretických východísk, formulovať aj návrhy a odporúčania, ktoré by mali byť inšpiráciou pre príslušníkov bezpečnostných zložiek.

Z metodologického hľadiska pri vypracovávaní diplomovej práce využívame metódy zberu štatistických údajov, popis údajov a následné vyhodnotenie získaných údajov a informácií. Pri spracovaní diplomovej práce sú využívané viaceré metódy všeobecného, ale aj špecifického charakteru. Pri písaní práce využívame najmä metódy ako sú analýza, syntéza, dedukcia, syntéza a hlavne komparácia.

1 Charakteristika základných pojmov

V tejto časti diplomovej práce považujeme za potrebné poukázať na teoretické východiská kriminality na úseku cestnej dopravy, pričom prioritne budeme venovať pozornosť najmä základným pojmom, ktoré súvisia s danou problematikou. V úvodných častiach prvej kapitoly budeme venovať pozornosť najmä charakteristike základných pojmov týkajúcich sa témy záverečnej práce, ako sú pojmy: kriminalita, protiprávne konanie, dopravná nehoda, páchatel', vodičské oprávnenia. Našou snahou bude priblížiť aj protiprávne konania na úseku cestnej dopravy, ktoré sa najčastejšie vyskytujú v tejto oblasti.

Na problematiku cestnej premávky resp. protiprávneho konania na úseku dopravy sa vzťahuje nespočetné množstvo právnych predpisov. Vzhľadom na rozsah práce rozoberieme iba tie najhlavnejšie z nich. V súvislosti s charakteristikou považujeme za vhodné charakterizovať pojmy prevažne zo Zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a vykonávaciu vyhlášku, ktorá sa viaže k tomuto právnomu predpisu, a to Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva samotný zákon o cestnej premávke. Vzhľadom na charakter témy diplomovej sú dôležité aj právne predpisy, ktoré upravujú protiprávne konanie na úseku cestnej dopravy a to Zákon č. 300/2005 Z. z., Zákon č. 372/1990 Zb. o priestupkoch a pod. Legislatívne vymedzenie trestných činov a priestupkov páchaných na úseku cestnej dopravy budeme bližšie definovať v nasledujúcich častiach diplomovej práce.

1.1 Kriminalita v doprave

Ako už aj názov záverečnej práce napovedá, naša pozornosť bude vychádzať z pojmu kriminalita. Vo všeobecnosti môžeme kriminalitu definovať ako spoločenský jav, ktorým sa rozumie súhrn trestnej činnosti v určitej oblasti za určité obdobie. Pojem kriminalita môžeme teda označiť ako súhrn trestných činov, ktoré boli spáchané úmyselne alebo z nedbanlivosti na určitom mieste za určité obdobie.

Kriminalita v doprave je veľmi široký pojem. Na úseku kriminality v doprave vystupujú páchatelia, ktorí sa zameriavajú najmä na trestnú činnosť, ktorá súvisí s dopravnými prostriedkami. V súvislosti s problematikou v oblasti kriminality v doprave sa v dnešnej dobe veľmi rozšírili kriminálne skupiny z rôznych susedných štátov, pričom páchatelia takýchto kriminálnych skupín sa zaoberajú pašovaním rôznych tovarov, prípadne obchodovaním s ľuďmi. Na kriminalitu má vo všeobecnosti výrazný vplyv prostredie, v ktorom sa vyskytuje. Najväčší vplyv na kriminalitu z faktorov kriminality má úroveň

urbanizácie. Čím je väčšia úroveň urbanizácie, tým je väčšia príležitosť na spáchanie trestného činu. To znamená, že čím je väčšia hustota ľudí v konkrétnom meste, tým je väčšia aj úroveň anonymity v konkrétnom prostredí. Preto si veľa krát páchatelia z nenápadných vidiekov vyhľadávajú útočisko vo väčších mestách. Ku znižovaniu kriminality najmä prispieva výkon policajných zložiek, ale aj v tejto modernej dobe prítomnosť rôznych bezpečnostných prvkov, ako sú napríklad bezpečnostné kamery.

Trestné činy a väčšina druhov kriminality je v súčasnej dobe realizovaná predovšetkým organizovanou formou. So stúpajúcim trendom kriminality na úseku dopravy sa môžeme čoraz častejšie stretnúť. Enormný nárast kriminality v doprave majú na svedomí najmä organizované skupiny páchatel'ov, ktoré neustále rozrastajú aj vďaka novým moderným technológiám. Tieto skupiny sa dokážu adaptovať na aktuálnu situáciu v konkrétnom prostredí na rozdiel od bezpečnostných alebo policajných zložiek, ktoré nedostávajú dostatočnú podporu, ktorú by jednoznačne potrebovali v boji proti organizovaným skupinám. Organizované skupiny sú v súčasnej dobe zaujaté najmä na väčšie krádeže, pašovanie rôznych tovarov, zatiaľ čo individuálna forma zločinu je zaujatá skôr na kriminalitu s menšími škodami. Trestná činnosť v dnešnej modernej dobe má rozsiahlu pôsobnosť pri obchodovaní s ľuďmi, s drogami, so zbraňami a vo veľkej miere s touto kriminalitou súvisí aj korupcia.¹

Na rozdiel od organizovanej kriminality sa individuálna kriminalita vyskytuje v oblastiach, kde sa určití páchatelia zdržiavajú, teda v prostredí ktoré dokonale poznajú. Trestnú činnosť páchatel'ov v prevažnej miere motivuje slabá finančná situácia, ale niekedy sú manipulovaní okolím. Títo jednotlivci však môžu neskôr prejsť do organizovaných skupín, kde je ich činnosť viac sofistikovanejšia a rozšírenejšia. Ako príklad môžeme uviesť, že bežný zločinec, ktorý si odpykáva svoj trest vo väzení, počas toho získava nové poznatky a skúsenosti od svojich rovesníkov. Potom keď sa takýto človek opäť dostane na slobodu ťažko sa vie zapojiť do normálneho života, a to je hlavným dôvodom prečo sa veľa krát stretávame s recidivistami.

Každý spôsob dopravy, či už hovoríme o dopravu cestnú, železničnú, leteckú alebo lodnú prináša so sebou okrem prínosov aj veľké riziká. V cestnej doprave pod pojmom kriminalita rozumieme taký druh trestnej činnosti, ktorá vzniká v dôsledku porušenia právnych predpisov, ktoré súvisia s konkrétnym typom dopravy.

¹ HOLCR, K. a kol. 2005. *Bezpečnostní hrozby a rizika spojená s vývojem kriminality na Slovensku*. In. *Bezpečnost v podmínkách organizací a institucí ČR* sborníkem z mezinárodní konference. Praha 8: Soukromá vysoká škola ekonomických studií, s. 17 - 20

Kriminalitu v doprave delíme na kriminalitu v:

- cestnej doprave,
- lodnej doprave,
- leteckej doprave,
- železničnej doprave.²

V diplomovej práci je venovaná pozornosť najmä kriminalite na úseku cestnej dopravy, pretože prináša so sebou oveľa väčšie riziko vzniku protiprávneho konania zo strany páchatel'ov. To však neznamená, že pri ostatných druhoch dopravy sa nestretávame s protiprávnym konaním. Aj napriek tomu, že pri ostatných druhoch dopravy nie je výskyt protiprávneho konania až taký častý, jeho následky bývajú veľa krát veľmi vážne.

Hrozba následkov, ktoré so sebou prináša protiprávne konanie páchané na úseku cestnej dopravy sa týka každého z nás. Každodenne sme sami účastníkmi cestnej dopravy a preto sme každý deň vystavení možnosti vzniku zranenia, ujmy na zdraví prípadne vzniku majetkových škôd. Hrozba, že sa staneme poškodenými v cestnej doprave je vysoká a taktiež je vysoká aj hrozba, že sa ako vodiči motorových vozidiel staneme práve aj páchatel'mi takéhoto protiprávneho konania. Je dôležité tiež pripomenúť, že pri kriminalite na úseku cestnej dopravy rozlišujeme stupne zavinenia na:

- úmyselné zavinenie,
- zavinenie z nedbanlivosti.³

Predtým ako sa začneme venovať v druhej kapitole záverečnej práce analýze cestných dopravných nehôd držiteľ'ov vodičských oprávnení považujeme za prínosné v tejto časti práce zadefinovať pojmy, ako sú držiteľ' vodičského oprávnenia, vodičský preukaz a taktiež aj ilustráciu vydaných vodičských oprávnení mladých vodičov za rok 2020 v Nitrianskom kraji.

Držiteľ' vodičského oprávnenia

Vzhľadom na to, že prevádzkovať vozidlo môže iba osoba, ktorá je držiteľ'om vodičského oprávnenia, je dôležité vedieť aj charakteristiku takejto osoby. Za držiteľ'a vodičského oprávnenia označujeme osobu, ktorej orgán Policajného zboru udelil vodičské oprávnenie na území Slovenskej republiky alebo v inom štáte, avšak táto osoba po nadobudnutí vodičského oprávnenia získava právo k vedeniu motorového vozidla takej

² Kol. autorov, 2006. *Kriminológia II: 2. diel*, s. 30

³ Kol. autorov, 2001. *Kriminológia – osobitná časť, II. Diel*, s. 302

skupiny, na ktoré bolo vodičské oprávnenie udelené. V súčasnom znení zákona č. 8/2009 o Cestnej premávke je zakotvená aj podmienka, ktorá umožňuje udeliť vodičské oprávnenie pre skupiny „B“ aj pre osoby, ktoré ešte nedovърšili 18 rokov svojho života. Táto podmienka prináša pre mladšie osoby výhodu v tom, že môžu nadobudnúť vodičské oprávnenie už skôr, ako to bolo v staršej právnej úprave. Aktuálna právna úprava prináša však niekoľko podmienok, ktoré musia byť splnené na to, aby 17 ročný mladý vodič mohol viesť motorové vozidlo v cestnej premávke.

V ustanovení § 74 ods. 2 Zákona č. 8/2009 o Cestnej premávke je uvedené, že vodič ktorému bolo udelené vodičské oprávnenie skupiny „B“ v takom čase, keď ešte nedovърšil 18 rokov svojho veku, môže ako vodič motorového vozidla vstúpiť do cestnej premávky do času, kým ešte nedovърšil 18 rokov svojho života, najmenej však 3 mesiace iba v takom prípade, ak bude pri jazde prítomná aj osoba, ktorá splňa zákonom stanovené podmienky. V takomto prípade hovoríme o osobe, ktorá:

- sa pri jazde nachádza na mieste spolujazdca bezprostredne vedľa vodiča,
- je držiteľom vodičského oprávnenia skupiny „B“ v trvaní najmenej 10 rokov,
- je zapísaná v evidencii vodičov orgánom Policajného zboru na základe opodstatnenej žiadosti zákonného zástupcu vodiča.⁴

Na základe dostupných údajov z informačných systémov Ministerstva vnútra sme pre ilustráciu vypracovali počet vodičských oprávnení vydaných na skupinu „B“ za rok 2020 udelených pre vodičov vo veku 17 rokov v jednotlivých okresoch Nitrianskeho kraja.

Tab. 1 [Počet vodičských oprávnení vydaných vodičom vo veku 17 rokov v okresoch Nitrianskeho kraja za rok 2020]

Okres	Počet vodičských oprávnení vo veku 17 r.
Nitra	331
Komárno	86
Levice	91
Nové Zámky	156
Šaľa	77
Topoľčany	124
Zlaté Moravce	113
spolu	978

Zdroj: Štatistika vedená na Okresnom riaditeľstve Policajného zboru v Nových Zámkoch za rok 2020

⁴ § 74 Zákona č. 8/2009 Z.z. o Cestnej premávke

Vychádzajúc z uvedenej tabuľky je zrejmé, že v roku 2020 bolo na území Nitrianskeho kraja udelených 978 vodičských oprávnení vydaných na skupinu „B“ žiadateľom vo veku mladšom ako 18 rokov, čo pri celkovom počte vydaných vodičských oprávnení v Nitrianskom kraji vo všetkých kategóriách vodičských oprávnení – 4889 je percentuálny podiel 20 %.

Vodičský preukaz

Po splnení podmienok podľa zákona pre získanie vodičského oprávnenia je oprávnenej osobe vydaný vodičský preukaz, ktorým osoba preukazuje oprávnenie na vedenie motorového vozidla, pričom rozsah tohto oprávnenie resp. skupín je znázornený na zadnej strane vodičského preukazu. Vodičský preukaz je verejná listina, ktorá je povinným dokladom pri prevádzke motorového vozidla a musí ju mať každý vodič pri sebe, aby sa vedel preukázať v prípade potreby.

1.2 Kriminalita v dopravnej logistike

V súčasnej dobe v dopravnej logistike existuje viac druhov trestnej činnosti, pričom môžeme povedať, že druh trestnej činnosti sa mení z regiónu na región. Druh kriminality závisí od rôznych faktorov, ktoré v určitom teritóriu pôsobia v rámci synergie nežiadúcich vplyvov. Môžu preto vzniknúť podmienky, na základe ktorých dochádza k páchaniu určitého druhu kriminality, ktorá svojou pôsobnosťou má výrazný vplyv aj na susedné územia. Takéto faktory rovnako ovplyvňujú aj mieru individuálnej a organizovanej kriminality.

V dopravnej logistike môžeme kriminalitu rozdeliť do 5 hlavných skupín, a to:

- drobná krádež – páchaná v prevažnej miere jednotlivcom, ktorý si prisvojí malé množstvo tovaru,
- krádež – prisvojenie si napríklad celých paliet alebo rôznych kontajnerov, kým je táto činnosť spáchaná zamestnancom firmy tak sa jedná o krádež a ak nie, tak takýto úkon definujeme ako lúpež,
- falšovanie rôznych dokladov,
- podplácanie resp. vyhrážanie za účelom získania nezákonného zisku, či už majetkového alebo iného,
- krádež „Cargo“ – znamená odcudzenie celého množstva tovaru, ktorý je pripravený na tranzit.

Kriminalita v logistike nebýva spojená len v súvislosti s krádežou tovaru, ale aj jej pašovaním respektíve s pašovaním zbraní, tabaku, drog alebo aj obchodovaním s ľuďmi. Na úseku kriminality v doprave treba upriamiť pozornosť aj na fakt, že pri kriminalite v doprave nevznikajú len straty na majetku, ale niekedy aj na životoch pretože v niektorých prípadoch sa môže prejaviť aj násilná kriminalita. Násilná kriminalita je spôsobená hlavne organizovanými skupinami, ktoré sú v poslednej dobe vysoko sofistikované a dokážu po sebe ľahko zahadzovať stopy. Pri individuálnej forme kriminality dochádza k násilnému konaniu hlavne v prípadoch, ak sa páchatel potrebuje zbaviť svedkov alebo v prípade, ak sa páchatel ocitne pod tlakom stresu alebo koná v afekte.⁵

1.2.1 Príčiny vzniku dopravnej kriminality

V súčasnej dobe je kriminalita na úseku cestnej dopravy veľmi rozšírená. Kriminalita v cestnej doprave prechádza či už na národnej alebo medzinárodnej úrovni, pričom je dôležité poznamenať, že kriminalita na úseku cestnej dopravy je vyvolávaná rôznymi vplyvmi. Za určitých okolností má vplyv na kriminalitu štruktúrovanú povahu. Pravdou je však, že niektoré trestné činy organizovanej kriminality sú vzájomne prepojené a často krát na seba odkazujú. Hlavné príčiny, ktoré kriminalitu na úseku cestnej dopravy vyvolávajú môžu byť hlavne:

- **legislatívne** – sú tzv. štartérom pre vznik trestnej činnosti. V súčasnosti je pre organizované skupiny zrejmé, že sú isté medzery v zákonoch a nie je dostatočne odstrašujúca právna úprava za spáchanie niektorých trestných činov. Preto môžeme konštatovať, že organizovaným skupinám sa v týchto podmienkach darí, pričom do dnešného dňa tejto problematike zákonodarca nevenuje postačujúcu pozornosť. Taktiež pri legislatívnych príčinách môžeme uviesť, že nedostatok legislatívnych prostriedkov znemožňuje orgánom činným v trestnom konaní aktívne bojovať proti organizovaným skupinám.

- **technické** – súčasná doba so sebou obnáša stále modernejšie technológie, pričom môžeme poznamenať, že sa v novej dobe kriminalita často krát rozvíja práve prostredníctvom moderných technológií.

- **politické** – organizovaným skupinám sa najmä darí v prípadoch, keď ich činnosť je prepojená skrz politikov a taktiež je koordinovaná zo strany štátu. Najprepracovanejšie organizované skupiny sú veľa krát kooperácii s politikmi a najvyššími štátnymi

⁵ PORADA, V. 2016. *Kriminalistika, Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 1018 s.

predstaviteľmi, a preto je veľmi ťažké aj pre orgány činné v trestnom konaní odhaľovať tieto organizované skupiny. Na takýchto sférach totiž dominuje vysoká latencia, čo znamená, že táto kriminalita pre našu spoločnosť je „neviditeľná“.

• **ekonomické** – je pre nás veľmi dôležité poznamenať, že všetky organizované skupiny majú spoločný hlavný cieľ, ktorým je dosahovanie finančného zisku. V súčasnosti sme sami svedkami, že väčšie organizované skupiny podporujú tie menšie, pričom silnou stránkou každej organizovanej skupiny je vzájomná spolupráca medzi sebou.

Každý rok policajné orgány evidujú enormne veľké množstvo trestných činov zapríčinených na úseku cestnej dopravy. Boj s rastúcou kriminalitou však vyžaduje nepretržité sledovanie okolia na základe čoho je možné následne prijímať adekvátne opatrenia. Súčasný stav vyžaduje posilnenie kapacít pri využití rôznych poznatkov a pri skúmaní a sledovaní, či tieto poznatky a dôkazy sú schopné pomôcť, či budú fungovať jednotlivé opatrenia. Môžeme teda poznamenať, že kvalitnou spoluprácou medzi susednými krajinami by sme mohli dosiahnuť pozitívne výsledky v boji proti organizovaným skupinám a pri ich odhaľovaní. Najzávažnejšími následkami kriminality v tejto oblasti je strata životov.

Pre účely záverečnej práce môžeme rozdeliť následky kriminality:

- na kriminalitu s ťažkým ublížením na zdraví,
- na kriminalitu s následkom smrti,
- na kriminalitu so vznikom hmotnej škody,
- na kriminalitu všeobecného ohrozenia,
- na kriminalitu bez škodlivého následku.⁶

1.2.2 Organizovaný zločin

Autor M. Lisoň charakterizoval organizovaný zločin ako opakujúce, cieľavedomé, koordinované páchanie závažnej trestnej činnosti vrátane podporných aktivít, ktorej subjektom sú zločinecké skupiny alebo organizácie, ktorého hlavným cieľom je dosiahnutie ilegálnych ziskov pri minimalizácii rizika.⁷

Pojem organizovaný zločin je charakteristický multidisciplinárnou povahou. Teda už z povahy samotného javu možno konštatovať, že tento fenomén je nositeľom viacerých nejasností a problémov. Z hľadiska metodológie výskumu organizovaného zločinu môžeme

⁶ Kol. autorov, 2006. *Kriminológia II*, s. 127

⁷ LISOŇ, M. a kol. 2018. *Teória kriminálno – policajného poznania*, s. 174

uviesť určité špecifiká, ktoré sa premietajú do informácií o jednotlivých organizáciách organizovaného zločinu. Obzvlášť nie je možný systematický, dlhodobý respektíve objektívny výskum organizovaného zločinu prípadne jeho jednotlivých skupín ako objektu výskumu. Niektoré skutočnosti o organizáciách organizovaného zločinu môžu byť skreslené, nepresné a schválne manipulované páchatelmi organizovaného zločinu. Preto sú veľa krát poznatky o organizáciách organizovaného zločinu obmedzené vysokou latentnosťou trestných činov.⁸

Kvôli absencii špecifickej terminológie a kvôli lepšiemu pochopeniu organizácie zločincov navrhuje **von Lampe** dvojdimenzionálnu klasifikáciu zločineckých štruktúr.

Prvá dimenzia sa podľa von Lampeho vzťahuje na rozdiely medzi sieťami a organizáciami. „*Sieť je web takzvaných väzieb, ktoré spájajú dve alebo viac osôb, pričom organizácia taktiež pozostáva z kombinácie jednotlivcov. Avšak na rozdiel od siete, organizácia integruje svojich členov do štruktúry, aby mohlo vykonávať spoločné akcie.*“ Spomenutý rozdiel je čisto analytický a preto **von Lampe** poznamenal, že siete a organizácie sú empiricky závislé a treba vedieť zodpovedať na základnú otázku: či členovia, ktorí spolupracujú patria do organizačnej štruktúry alebo je ich prepojenie uskutočnené na základe väzby siete.⁹

Účasť a trestná činnosť v organizovanom zločine je postihovaná väčšou sadzbou trestov ako to je pri tej istej trestnej činnosti spáchanej jednotlivcom. Trestný zákon upravuje skutkovú podstatu trestného činu založenia, zosnovania a podporovania zločineckej skupiny v § 296 nasledovne:

„Kto založí alebo zosnuje zločineckú skupinu, je jej členom, je pre ňu činný alebo ju podporuje, potrestá sa odňatím slobody na päť rokov až desať rokov.“¹⁰

Označovanie organizovaného zločinu ako organizovanej kriminality nie je vhodné, nakoľko ide o určité vývojové štádium skupinovej trestnej činnosti, v ktorej môžeme definovať konkrétne špecifické typy skupinovej kriminality. Preto môžeme pojem organizovaný zločin označiť aj ako vyšší stupeň organizovanej kriminality, pričom sa

⁸ SMOLÍK, J. a kol. 2007. *Organizovaný zločin a jeho ohniská v súčasnom svete*. Brno: Masarikova Univerzita Brno, 204 s.

⁹ LAMPE, K. von. 2002. *Organizácia modelov zločineckej spolupráce v oblasti vydierania v rámci čierneho trhu s cigaretami v Nemecku*. In. *Cezhraničná organizovaná finančná kriminalita a korupcia*. Bratislava: Akadémia Policajného zboru, 2002. s. 148

¹⁰ § 296 Zákon č. 300/2005 Trestný zákon

kvalitatívne odlišuje, avšak do závažnosti, rozsahu a následkov ich kriminálneho pôsobenia je neporovnateľným stupňom.¹¹

Charakteristika pojmu organizovaný zločin a chápanie jeho významu na medzinárodnej úrovni je rozdielna, čo je zapríčinené odlišným kultúrnym a sociálnym prostredím. Pri definícii organizovaného zločinu treba brať do úvahy množstvo špecifik. Prvotne sú to kultúrno-sociálne špecifiká, ktoré predstavujú prekážku pri vytváraní jednotnej definície. Na druhej strane, a to v ére globalizácie geograficko – kultúrna determinácia klesá. Svoju výraznú rolu zohráva aj sila, kondícia a rozsah ekonomického prostredia, v ktorom organizovaný zločin pôsobí.

Môžeme teda konštatovať, že organizovaný zločin je druhom viacstrannej, dlhodobej a systematicky páchanej trestnej činnosti zločineckou skupinou. Vykazuje sa vysokou organizovanosťou, rozdelením úloh medzi jednotlivými členmi alebo celými organizovanými skupinami. Prevažne sa orientuje na vysoký zisk a na získanie vplyvu vo vyšších sférach, ako sú politické tak aj ekonomické. Zisk slúži k vlastnej reprodukcii a vo väčšej miere slúži ako kapitál, ktorý sa realizuje predovšetkým v podnikateľských sférach.

Európska únia si pre lepšie odlišovanie iných foriem kriminálnej činnosti od organizovaného zločinu určila desať identifikačných znakov:

- pranie špinavých peňazí,
- vyšívanie hospodárskych, obchodných štruktúr vo svoj prospech,
- používanie násilia a násilných prostriedkov,
- trestná činnosť páchaná na medzinárodnej úrovni,
- v rámci organizácie dominuje určitá forma kázne a kontroly,
- každý má svoje špecifické, konkrétne úlohy,
- dlhodobá činnosť, respektíve činnosť časovo neobmedzená,
- činnosť zameraná na nadmerný zisk,
- dominuje závažná trestná činnosť,
- spolupráca minimálne dvoch a viac osôb.¹²

Podmienkou pri identifikácii organizovaného zločinu je podľa Európskej únie nevyhnutné, aby boli minimálne splnené tri identifikačné znaky. Po identifikovaní troch

¹¹ CHMELÍK, J. a kol. 2011. *Zločin bez hraníc*. Praha: Linde, 2004. s. 185

¹² NOŽINA, M. 2003. *Medzinárodní organizovaný zločin v České republice*. Praha: Themis, 2003. s. 358

a viacerých spomenutých znakov je možné následne konštatovať, že sa jedná o organizovaný zločin.

Trestný zákon však vyslovene neupravuje definíciu organizovaného zločinu, ale v § 129 je zakotvená zákonná definícia skupiny osôb a organizácie, pričom na účely trestného zákona sa skupinou osôb rozumie najmenej tri osoby. Organizovanou skupinou na účely trestného zákona sa rozumie spolčenie najmenej troch osôb, ktoré sa zúčastňujú na páchaní trestnej činnosti s určitou deľbou určených úloh medzi jednotlivými členmi skupiny. Činnosť jednotlivých členov skupiny sa v dôsledku toho vyznačuje plánovitosťou, koordinovanosťou, čím dochádza k zvýšeniu pravdepodobnosti úspešného spáchania trestnej činnosti. Taktiež v § 129 ods. 3 je definovaná zločinecká skupina, ktorou sa na účely trestného zákona rozumie štruktúrovaná skupina najmenej troch osôb, ktorá existovala počas určitého časového obdobia a konala koordinovane s cieľom spáchať jeden alebo viac zločinov.¹³

Na základe uvedeného teda môžeme konštatovať, že sa v podstate jedná o naplnenie spomenutých identifikačných znakov Európskej únie na predošlej strane.

1.2.3 Oblasť záujmu a vplyvu organizovaných skupín

Nadmerné množstvo cezhraničnej kriminality majú na svedomí práve organizované skupiny. V dnešnej modernej dobe tieto organizované skupiny sú prepojené nielen na celom území Európskej únie, ale celosvetovo na medzinárodnej úrovni. V súvislosti s cezhraničnou kriminalitou, ktorú podrobnejšie budeme rozoberať v tretej kapitole záverečnej práce sme sa rozhodli v tejto časti priblížiť problematiku záujmov a vplyvov organizovaných skupín.

Ako sme už v predchádzajúcej časti záverečnej práce spomínali, že organizovaná kriminalita a organizovaný zločin sú definované a chápané podstate v každej krajine inak, preto sme sa rozhodli v nasledujúcich bodoch stručne poukázať na tieto rozdiely.

Organizovaný zločin teda pôsobí v rôznych oblastiach nášho života, či už hovoríme o spoločenskej alebo ekonomickej oblasti. Územnú pôsobnosť organizovaného zločinu preto môžeme rozdeliť z viacerých uhľov pohľadu.

V prvom rade je to z pohľadu rozsahu pôsobnosti. Môže to byť teda na úrovni:

- **domácej** – pôsobnosť vyslovene na našom území Slovenskej republiky,
- **medzinárodnej** – v týchto prípadoch organizovaný zločin siaha už aj za naše hranice, teda má tendenciu ohrozovať aj iné susedné krajiny,

¹³ § 129 Zákon č. 300/2005 Trestný zákon

- **celosvetovej** – organizovaný zločin má tendenciu ohrozovať už suverenitu vzdialených krajín aj mimo krajín Európskej únie.

V druhom rade môžeme hovoriť o prenikaní do spoločenských štruktúr, pričom v takomto prípade je možné rozdeliť organizovaný zločin takto:

- **obmedzené prenikanie** – cieľom je iba získanie financií a zdrojov,
- **vyhradené pôsobenie** – cieľom je legalizácia ziskov,
- **spoločensky zaujaté** – jednotlivé zločinecké skupiny už vplývajú na politikov, štátnu správu, samosprávu, charity,
- **súbežné fungovanie** – celá spoločnosť je prepojená organizovaným zločinom.¹⁴

Sme toho názoru, že výskyt organizovanej kriminality na národnej a medzinárodnej úrovni je dôsledkom toho, že v súčasnej dobe je enormné množstvo sociálnych, ekonomických a politických zmien. V dôsledku týchto zmien sa v našej novej dobe dostávajú do popredia záujmy zločineckých skupín, ktoré sú v poslednej dobe sústredené najmä na obchod s drogami, ľuďmi a migrantmi. Zároveň medzi ďalšie záujmy zločineckých skupín patrí aj obchodovanie s odcudzenými motorovými vozidlami, vykrádanie lodí, kamiónov, obchodovanie so zbraňami, výbušnami a pod.

Stretávame sa s názormi viacerých autorov, ktorí sa zhodujú na tom, že pri vyhodnocovaní vývoja organizovaného zločinu nemôžeme očakávať pokles trestnej činnosti organizovaných skupín. Slabšie organizované skupiny v prevažnej miere zanikajú alebo sa pridávajú k silnejším organizovaným skupinám, čím sa stávajú dokonalejšími a rozšírenejšími v rámci svojej trestnej činnosti. Páchatelia organizovaných zločineckých skupín majú väčšinou vynikajúci prehľad z právnej úpravy, a preto trestnú činnosť páchajú v dvojici, v trojici prípadne vo väčšom počte. V prípade, ak dôjde k odhaleniu alebo zadržaniu takýchto páchatel'ov majú často krát pripravené a naučené výpovede, ktorých sa budú držať aj napriek hrôzostrašným rizikom trestu zo strany policajných orgánov. Pri výpovediach sa spoliehajú na podporu od ich vedúcich organizovaných skupín a spoliehajú sa aj na to, že ich z toho dostanú.

Prevádzačstvo, pašovanie, obchodovanie so zbraňami a obchodovanie s ľuďmi sú mnoho krát prepojené s obchodovaním s drogami a vzhľadom na to, že problematika

¹⁴ SMOLÍK, J. et al. 2007. *Organizovaný zločin a jeho ohniská v súčasnom svete*. Brno: Masarikova univerzita, 2007. s. 189

cezhraničnej kriminality je veľmi rozsiahla podrobnejšie jej bude venovaná pozornosť v tretej kapitole záverečnej práce.

1.3 Charakteristika páchatel'ov na úseku cestnej dopravy

Pojem páchatel' je hmotnoprávny pojem trestného práva, ktorým označujeme osobu, ktorá bezprostredne spáchala trestný čin. Pokiaľ došlo k spáchaniu trestného činu spoločným konaním dvoch alebo viacerých osôb, každá z nich zodpovedá tak, akoby čin spáchala sama. (spolupáchatel'stvo). Za páchatel'a sa spravidla považuje ten, kto sa o spáchanie trestného činu pokúsil alebo sa na jeho spáchanie pripravoval. Každý trestný čin je objektívne spáchaný určitým páchatel'om bez ohľadu na to, či bude táto osoba niekedy zadržaná orgánmi činnými v trestnom konaní, či bude voči nej vedené trestné stíhanie, či bude obvinená zo spáchania trestného činu, či bude zo spáchania trestného činu odsúdená to znamená, že páchatel'om môže byť aj neznáma osoba.¹⁵

Keď sa však povie slovo „*páchatel'*“ každý z nás si domyslí osobu, ktorá sa dopustila nejakého protiprávneho konania. Najfrekvencovanejšie sa pojem páchatel' používa na označenie osoby, ktorá sa dopustila nejakej trestnej činnosti. Nezabúdajme však na páchatel'ov priestupkov, t. j. zavineného konania, ktoré porušuje alebo ohrozuje záujem spoločnosti a je za priestupok výslovne označené v priestupkovom alebo v inom zákone.¹⁶ Priestupky sa od trestných činov odlišujú mierou, akou sú nebezpečné pre spoločnosť. Pri majetkových konaniach je rozhodujúca výška škody.

Všetky charakteristiky, ktoré sa vzťahujú na páchatel'ov trestných činov platia rovnako aj pre páchatel'ov priestupkov. Dnešná mládež často krát svoju protiprávnu kariéru začína práve v priestupkovom konaní a neskôr sa dostáva ku vážnejším trestným skutkom.

Podľa autora **STILERA** je zločin produktom osobnosti páchatel'a. Je podmienený založením, vývojom a okolím, ktoré osobnosť a čin vytvára.¹⁷

Podľa autora **E.FERRIHO** okrem antropologických faktorov majú vplyv na zločinca sociálne, geografické, psychologické, ekonomické a iné faktory. Spomínaný autor E. Ferri vytvoril typológiu zločincov nasledovne:

- rodení (biologické dispozície),
- duševne chorí (patologicky motivovaní),

¹⁵ VAVERA, F. 2010. *Slovník kriminalistických pojmu a osobností*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2010. 349 s.

¹⁶ Zákon 372/1990 Zb. o priestupkoch

¹⁷ ARNAU, F. 1969. *Člověk mimo zákon*. Praha: Orbis, 1969, s. 324

- zločinci zo zvyku,
- zločinci z afektu (hnev, žiarivosť),
- príležitostní zločinci (zvláštne situácie).

Prítomnosť jedného alebo viacerých z týchto faktorov predurčuje človeka ku spáchaniu trestného činu.¹⁸

Treba však uviesť, že páchatelia niektorých druhov kriminality často krát trpia duševnými poruchami, pričom pod ich vplyvom sa môžu dopúšťať páchania priestupkovej aj trestnej činnosti, pričom sa navzájom líšia v mnohých smeroch. Niektoré spôsobujú utrpenie predovšetkým vlastnej osobe, niekedy však utrpenie pre ich okolie.

Z doteraz preštudovaných materiálov sme sa dozvedeli, že odsúdení mladiství sa cítili často krát citovo nemilovaní, opustení beznádejní a pod. Ich život sa obmedzoval na jednoduché prežívanie o ktoré často ani nestáli, čo ich viedlo k deprivácii a existenciálnej frustrácii a niekedy až k samovraždám. Najnebezpečnejším riešením takýchto situácií je sociálna dištancia teda uzatvorenie sa do seba. Príčinou sú veľa krát ochudobnené citové vzťahy, ktoré vyúsťujú do negatívneho vzťahu a rozporu s okolím, pretože človek nie je v súlade sám so sebou. Záujmy týchto ľudí sú často krát nízke a niekedy vôbec nie sú. Často navštevujú pohostinstvá, kde popíjajú alkohol, fajčia a niekedy sa prejavuje u nich aj narkománia.¹⁹

Pri charakteristike páchatel'ov na úseku cestnej dopravy budeme venovať pozornosť úzko vymedzenej skupine osôb – mladým dospelým páchatel'om, avšak vekové rozmedzie tejto skupiny môžeme definovať podľa viacerých uhľov pohľadu. Pre účely diplomovej práce považujeme za prínosné venovať pozornosť vekovej kategórii páchatel'ov vo veku v rozmedzí od 18 do 21 rokov. Podľa ustanovenia § 127 Trestného je upravená definícia pojmu **osoba blízka veku mladistvým**, to znamená, že sa jedná o osobu ktorá dosiahla 18 rokov svojho života, pričom neprekročila 21 rokov svojho života. Takúto skupinu osôb, ktorú nazývame „*osoby blízke veku mladistvých*“ môžeme nazvať ako osoby mladé dospelé.²⁰

Ak sa na to pozrieme z kriminologického uhľu pohľadu, horná hranica spomenutého vekového rozmedzia nie je jednoznačne určená, pretože intelektuálny a mravný vývoj

¹⁸ HERETIK, A. 2004. *Forenzná psychológia*. Bratislava: Slovenské pedagogické nakladateľstvo, 2004, s.56

¹⁹ OLEJÁR, F. a kol. 1979. *Utváranie osobnosti delikventa*. In: *Psychológia a patopsychológia*, roč. 14, č. 5, 1979, s. 441

²⁰ § 127 Zákona č. 300/2005 Z.z. Trestný zákon

jedinca predstavuje individuálny faktor pri dospievaní. Preto sa viac stretávame s názormi, že učenie hornej hranice veku takého páchatel'a môže závisieť od konkrétneho prípadu, nakoľko určenie jednoznačnej hranice dospelosti nie je možné vzhľadom na to, že každý z nás máme rôzne individuálne psychologické a sociálne dospievanie.²¹ Vek páchatel'a v trestnom práve je považovaný za veľmi dôležitý. Rôzne vývojové obdobia v živote človeka veľa krát prinášajú rozdielny vývoj osobnosti, niekedy aj istú mieru sociálneho zlyhania. Takýmto zlyhaním rozumieme riziko, pri ktorom sa človek stáva obeťou alebo páchatel'om trestnej činnosti. Dôležitosť pri skúmaní veku páchatel'a je potrebné vidieť nielen z hľadiska právneho posúdenia skutku ale aj z pohľadu aplikácie práva. Preto je vek páchatel'a mimoriadne dôležitý.²²

1.4 Trestné činy páchané na úseku cestnej dopravy

Vodiči na úseku cestnej dopravy majú voči vodičom v ostatných druhoch dopravy napr. v lodnej, železničnej, leteckej doprave špecifické postavenie. Rozdiel medzi vodičmi na úseku cestnej dopravy a vodičmi v iných druhoch dopravy spočíva najmä v tom, že v ostatných druhoch dopravy sú špecializovaní pracovníci, ktorí chodia pravidelne na kurzy, školenia pričom v cestnej doprave sú to v drvivej väčšine prípadov po absolvovaní základného kurzu iba bežní ľudia. V tejto časti práce je našim cieľom charakterizovať trestné činy a priestupky páchané na úseku cestnej dopravy so snahou priniesť čitateľom základný prehľad o protiprávných konaniach, ktorých sa vodiči motorových vozidiel dopúšťajú v súvislosti s cestnou premávkou.

Legislatívna úprava trestných činov páchaných na úseku cestnej dopravy nie je upravená v samostatnom zákone a taktiež netvorí ani samostatnú časť určitého zákona. V slovenskom právnom poriadku tieto trestné činy sú zakotvené v Zákone č. 300/2005 Z. z. Trestný zákon, pričom jednotlivé trestné činy, ktoré súvisia s dopravou sú upravené v jednotlivých častiach tohto zákona. Po dôkladnejšom preštudovaní predmetného zákona nájdeme skutkové podstaty trestných činov páchaných v súvislosti s cestnou dopravou zoradené nasledovne:

V prvej hlave Trestného zákona – Trestné činy proti životu a zdraviu:

Prvý diel – Trestné činy proti životu - § 149 – Usmrtenie

²¹ ZEMAN, Š. 2016. *Majetková kriminalita mládeže v Slovenskej republike – kriminologické a trestnoprávne aspekty*. In. *Trestnoprávna revue*. 2016. Roč. 15, č. 3 s. 43

²² DIANIŠKA, G. 2011. *Kriminológia – osobitná časť I.*, s. 86

Druhý diel – Trestné činy proti zdraviu - § 155 – 158 – Ublíženie na zdraví

Tretí diel – Trestné činy ohrozujúce život alebo zdravie - §177, 188 – Neposkytnutie pomoci²³

V šiestej hlave Trestného zákona – Trestné činy všeobecne nebezpečné a proti životnému prostrediu

Prvý diel – Trestné činy všeobecne nebezpečné - §284, §285 – Všeobecné ohrozenie,
§ 286 – Poškodzovanie a ohrozovanie prevádzky všeobecného prospešného zariadenia,
§ 289 – Ohrozenie pod vplyvom návykovej látky

Druhý diel – Trestné činy proti životnému prostrediu - § 300, § 301 – Ohrozenie a poškodenie životného prostredia.²⁴

V ôsmej hlave Trestného zákona – Trestné činy proti poriadku vo verejných veciach

Piaty diel – § 348 – Marenie výkonu úradného rozhodnutia.²⁵

Trestné činy páchané v cestnej doprave v drvivej väčšine prípadov úzko súvisia s dopravnou nehodou, ale nemusí to byť pravidlom. Niekedy možno povedať, že pri uvedenej skupine trestných činov je páchatelom v prevažnej miere vodič motorového vozidla.²⁶ Najzávažnejšie trestné činy, ktoré sú páchané na úseku cestnej dopravy sú tie, pri ktorých dochádza k stratám na životoch alebo pri ktorých dochádza k vážnemu ohrozeniu ľudského zdravia, a to v súvislosti s dopravnými nehodami. V tejto časti diplomovej práce sme vybrali tie najhlavnejšie trestné činy na úseku cestnej dopravy a stručne sme rozobrali ich jednotlivé skutkové podstaty.

Trestný čin ublíženia na zdraví podľa § 157 TZ

„Kto inému z nedbanlivosti spôsobí ťažkú ujmu na zdraví, potrestá sa odňatím slobody na šesť mesiacov až na dva roky.“²⁷

V súvislosti s týmto trestným činom sme považovali za potrebné uviesť, že objektom je zdravie človeka a za predmet útoku páchatel'a považujeme človeka, pričom v tomto prípade len žijúceho človeka. Podľa odseku dva § 157 sú upravené aj okolnosti, podľa ktorých je možné použiť aj väčšiu trestné sadzbu. Takýmito okolnosťami rozumieme závažnejšie spôsoby konania a spáchanie skutku na chránených osobách. Dôležité je však uviesť, že pri

²³ §149-178 Zákona č. 300/2005 Z.z. Trestný zákon

²⁴ § 284 – 301 Zákona č. 300/2005 Z.z. Trestný zákon

²⁵ § 348 Zákona č. 300/2005 Z.z. Trestný zákon

²⁶ POLCAR, M. *Trestné činy v doprave na pozemných komunikáciách*, In. *Bezpečnostní teorie a praxe*. 2013, diel. I., s. 209

²⁷ § 157 Zákona č. 300/2005 Z.z. Trestný zákon

tejto skutkovej podstate sa jedná o nedbanlivostný trestný čin, pričom páchatelom môže byť ktokoľvek.²⁸

Ohrozenie pod vplyvom návykovej látky podľa § 289 TZ

„Kto vykonáva v stave vylučujúcom spôsobilosť, ktorý si privodil vplyvom návykovej látky, zamestnanie alebo inú činnosť, pri ktorých by mohol ohroziť život alebo zdravie ľudí alebo spôsobiť značnú škodu na majetku, potrestá sa odňatím slobody až na jeden rok.“²⁹

Podľa uvedeného môžeme konštatovať, že sa jedná teda o ohrozovací trestný čin, ktorého sa dopustí ten, kto vykonáva činnosť, ktorým je vedenie motorového vozidla pod vplyvom alkoholických nápojov alebo inej návykovej látky.

1.5 Priestupky páchané na úseku cestnej dopravy

Okrem uvedených trestných činov, ktoré sme vyššie spomínali sú v súvislosti s cestnou dopravou páchané aj iné protiprávne konania, ktoré nie je možné vždy kvalifikovať ako trestný čin. V takýchto prípadoch môžeme hovoriť o priestupkoch proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, ktoré v súčasnosti tvoria veľmi rozšírený negatívny fenomén, ktorý sa vyskytuje v cestnej doprave.

Priestupkom podľa zákona č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov rozumieme vo všeobecnosti zavinené konanie, ktoré ohrozuje alebo porušuje záujem spoločnosti. Uvedená podmienka je však úplná len v prípade, ak je toto konanie vyslovene označené za priestupok v príslušnom zákone, pričom nejde o iný správny delikt, ktorý by mohol byť postihnutelný podľa osobitných právnych predpisov alebo o trestný čin.³⁰

1.6 Dopravná nehoda

Cestná doprava na území Slovenskej republiky, ako aj na celej našej planéte je posudzovaná ako najrozšírenejší spôsob dopravy, a preto pri definícii dopravnej nehody budeme pojednávať o kategórii cestnej dopravnej nehody. Z kriminologického uhľá pohľadu môžeme cestnú dopravnú nehodu charakterizovať ako súčet subjektívnych a taktiež objektívnych príčin a podmienok, ktoré pôsobia v cestnej premávke, avšak tieto môžu spôsobiť takú udalosť, pri ktorej dôjde k ujme na živote, zdraví alebo na majetku ľudí. Pri posudzovaní cestných dopravných nehôd je dôležitý druh a výška následku, ktorý sa stane

²⁸ SAMAŠ, O a kol. 2006. *Trestný zákon, stručný komentár*. 329 s.

²⁹ § 289 Zákona č. 300/2005 Z.z. Trestný zákon

³⁰ § 2 Zákona č. 372/1990 Zb. o priestupkoch

v príčinnej súvislosti s dopravnou nehodou, ktorý vytvára akúsi ohradu medzi kvalifikáciou tohto skutku na priestupok alebo na trestný čin.³¹

Cestné dopravné nehody môžeme kvalifikovať na zrážky, havárie a iné nehody. Vznik dopravných nehôd môže spôsobiť niekoľko faktorov, ktorými sú správanie sa účastníkov v cestnej premávke, technický stav vozidla, situácia v cestnej premávke a iné okolnosti.

Príčina vzniku dopravných nehôd môže byť objektívna alebo subjektívna. Za objektívnu príčinu môžeme napríklad uviesť nevyhovujúci stav pozemnej komunikácie alebo motorového vozidla. Za subjektívnu príčinu možno uviesť napríklad nedovolenú rýchlosť jazdy, nedodržiavanie predpisov v cestnej premávke, jazdu pod vplyvom návykových látok, nedanie prednosti v jazde a pod. Je dôležité tiež upriamiť pozornosť na fakt, že jazda pod vplyvom alkoholu je vážnym problémom v doprave a pomerne častou príčinou vzniku dopravných nehôd.

Na rozdiel od definície nehody podľa kriminologického uhľa pohľadu je pre spoločnosť prínosnejšia definícia dopravnej nehody podľa zákona č. 8/2009 o Cestnej premávke, kvôli tomu, že každý deň sme vystavení riziku vzniku dopravnej nehody a bolo by vhodné poznať podmienky, že kedy sa jedná o škodovú udalosť alebo dopravnú nehodu. Podľa § 64 zákona č. 8/2009 je dopravná nehoda definovaná nasledovne:

„Dopravná nehoda je udalosť v cestnej premávke, ktorá sa stane v priamej súvislosti s premávkou vozidla a pri ktorej sa:

- a) Usmrtí alebo zraní osoba,*
- b) Poškodí cesta alebo všeobecne prospešné zariadenie,*
- c) Uniknú nebezpečné veci, alebo*
- d) Na niektorom zo zúčastnených vozidiel vrátane prepravovaných vecí alebo na inom majetku vznikne škoda prevyšujúca jedenapolnásobok väčšej škody podľa Trestného zákona.*

Za dopravnú nehodu sa podľa zákona č. 8/2009 považuje aj škodová udalosť v prípadoch, ak:

- a) nie je splnená niektorá z vyššie menovaných povinností,*
- b) je vodič zúčastneného vozidla pod vplyvom alkoholu alebo inej návykovej látky alebo sa odmietol podrobiť vyšetrenie na zistenie ich požitia, alebo*

³¹ ČEČOT, V. a kol. 2016. *Kriminologická a inžiniersko-technická prevencia cestných dopravných nehôd*, s.26

c) *sa účastníci škodovej udalosti nedohodli na jej zavinení.*³²

Okrem uvedených podmienok sa ostatné udalosti v cestnej premávke, pri ktorých vznikne škoda v priamej súvislosti s premávkou vozidla sa nepovažujú za dopravnú nehodu, avšak v takých prípadoch hovoríme o škodovej udalosti.

³² § 64 Zákona č. 8/2009 o Cestnej premávke v znení neskorších predpisov – aktuálne znenie

2 Analýza dopravných nehôd na úseku cestnej dopravy na území Slovenskej republiky

V súvislosti s názvom záverečnej práce „*Kriminalita páchaná na úseku cestnej dopravy ako novodobý fenomén na medzinárodnej úrovni*“ budeme v tejto časti záverečnej práce detailnejšie venovať pozornosť analýze cestných dopravných nehôd na území Slovenskej republiky za vybrané obdobie, avšak našim prioritným cieľom bude spracovať analýzu dopravných nehôd, ktoré sú zavinené najmä vodičmi pod vplyvom alkoholu respektíve iných návykových látok. V súvislosti s analýzou dopravnej nehodovosti taktiež neopomenieme ani ostatné aspekty, ktoré súvisia s touto problematikou, a preto pri analýze sa budeme snažiť priblížiť aj ostatné faktory, ktoré sa vyskytujú v štatistikách dopravnej nehodovosti.

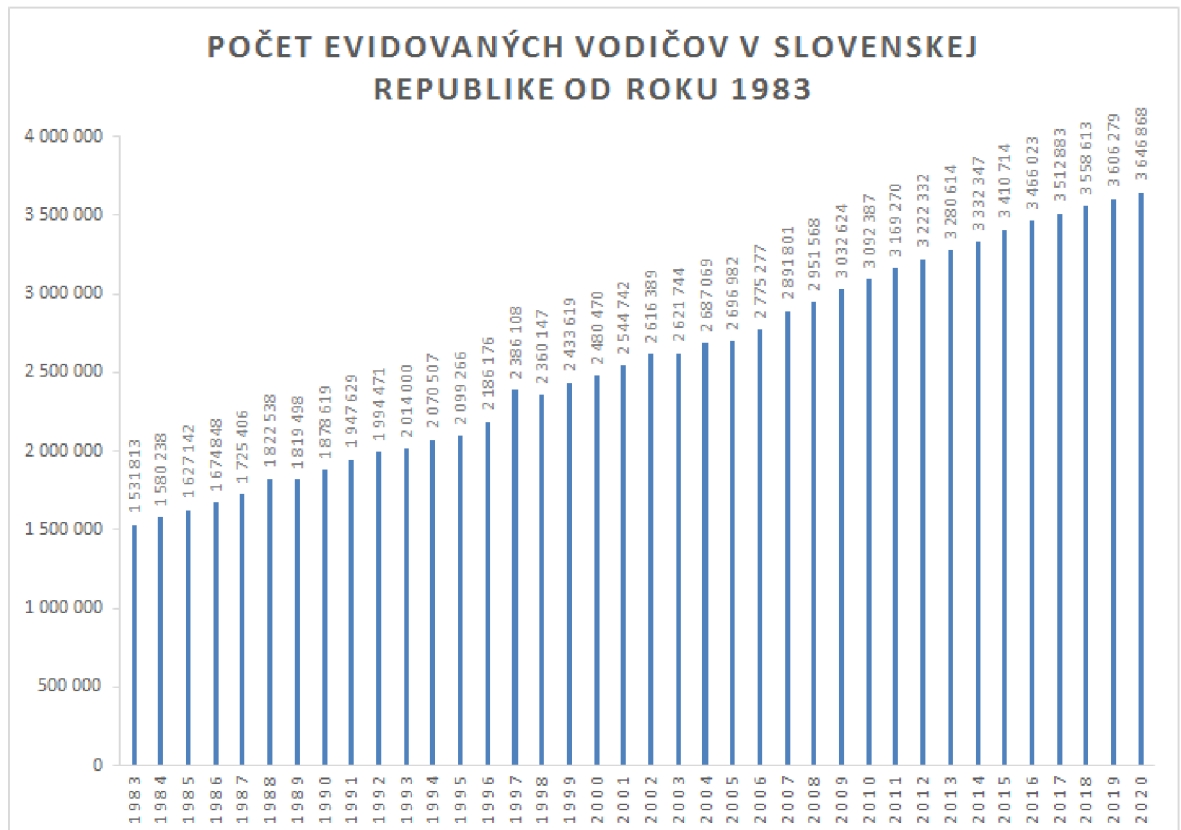
Sme toho názoru, že na vysoký počet dopravných nehôd vplyva „*alkohol za volantom*“ ako jedna z najfrekventovanejších dopravných kriminalít v súčasnej dobe, a práve preto sme sa rozhodli v tejto časti venovať pozornosť najmä tejto problematike.

Počet dopravných nehôd, príčiny, vekovú kategóriu vodičov, vplyv alkoholu a podobné aspekty, ktoré majú negatívny vplyv na cestnú premávku považujeme za prínosné znázorňovať prostredníctvom tabuliek, grafov a smerodajných obrázkov.

K problematike dopravných nehôd na úseku cestnej premávky však treba uviesť, že v súčasnej dobe je počet vodičov a motorových vozidiel na území Slovenskej republiky až príliš rozšírený, čo môžeme očividne pozorovať napríklad keď cestujeme do väčšieho mesta a máme problémy pri zaparkovaní vozidla kvôli nedostatku parkovacieho miesta.

S pribúdajúcim množstvom motorových vozidiel na pozemných komunikáciách narastá aj hrozba vzniku dopravnej nehody a v súvislosti s touto problematikou znázorníme nasledujúcu tabuľku, ktorá nám ukáže počet evidovaných vodičov na území Slovenskej republiky od roku 1983 do roku 2020.

Graf 1 Počet evidovaných vodičov na území SR od roku 1983 do 2020



Zdroj: Ministerstvo vnútra SR, [online][2021]. Dostupné na internete: <<http://www.minv.sk/?statisticke-prehlady-agendy-vodicov-a-vodickyh-preukazov>>

Zo znázorneného grafu môžeme vyvodit' fakt, že za uplynulé obdobie na území Slovenskej republiky od roku 1983 enormne rýchlym tempom rastie počet vodičov. Podľa znázornenej tabuľky môžeme pozorovať, že v roku 1983 bolo na našom území 1 531 813 vodičov odstupom času počet vodičov výrazne narastal. Ako príklad môžeme vidieť, že neskôr o 10 rokov v roku 1993 počet narástol na 2 014 000 vodičov, čo reálne predstavuje nárast o necelých pol milióna vodičov. Ďalej po ďalších 10 rokoch sa počet vodičov dostal na 2 621 744 vodičov, kde už počet stúpol na viac ako pol milióna vodičov. Teda v roku 2013 počet vodičov presiahol viac ako 3 milióny vodičov. Zo znázornenej tabuľky je teda zrejmé, že počet vodičov za uplynulé roky na našom území výrazne narástol s čím však súvisí aj pribúdanie množstva motorových vozidiel na pozemných komunikáciách kvôli čomu narastá aj počet nehodovosti na cestách.

V nasledujúcich bodoch diplomovej práce znázorníme aj štatistický prehľad nehodovosti na území Slovenskej republiky za rok 2020. Pozornosť budeme venovať najmä

počtu dopravných nehôd, príčinám dopravných nehôd a jej následkom na živote a zdraví ľudí. Zároveň budeme venovať pozornosť aj na dobu praxe vo vedení motorového vozidla a jej vplyv na nehodovosť. Za smerodajné v týchto bodoch považujeme na základe dostupných štatistických údajov zhodnotiť aj to, že aké sú najčastejšie príčiny dopravných nehôd. Pri vykonávaní analýzy sme pracovali s aktuálnymi číselnými hodnotami z roku 2021, ktoré sú verejne dostupné.

2.1 Prítomnosť alkoholu na dopravných nehodách na území SR

V tejto časti záverečnej práce bolo našim cieľom poukázať na počet dopravných nehôd za štvorročné obdobie, pričom sme sa zameriavali najmä na prípady, ktoré súvisia s jazdou pod vplyvom alkoholu. Myslíme si, že poznanie hlavných príčin dopravných nehôd môže byť prospešné a môže byť cestou k prevencii a potlačeniu tohto negatívneho fenoménu, akým je dopravná nehodovosť.

Vedenie motorových vozidiel pod vplyvom alkoholu alebo iných návykových je podľa nášho názoru neprípustná. Alkohol totiž ovplyvňuje reakcie a vnímavosť vodiča v značnej miere. Aj keď na území Slovenskej republiky je požívanie iných návykových látok alebo alkoholu v súvislosti s prevádzkou motorového vozidla zakázaná, napriek tomu je v hojnom počte prípadov príčinou vzniku dopravných nehôd prítomnosť alkoholu alebo inej návykovej látky. Preto považujeme za prínosné v tejto časti venovať pozornosť počtu dopravných nehôd zapríčinených alkoholom alebo inou návykovou látkou. Uvedenú problematiku sme spracovali v nasledujúcej tabuľke za vybrané štvorročné obdobie na území Slovenskej republiky.

Nasledujúca tabuľka znázorňuje počty dopravných nehôd za obdobie od 2017 do 2020 na území Slovenskej republiky.

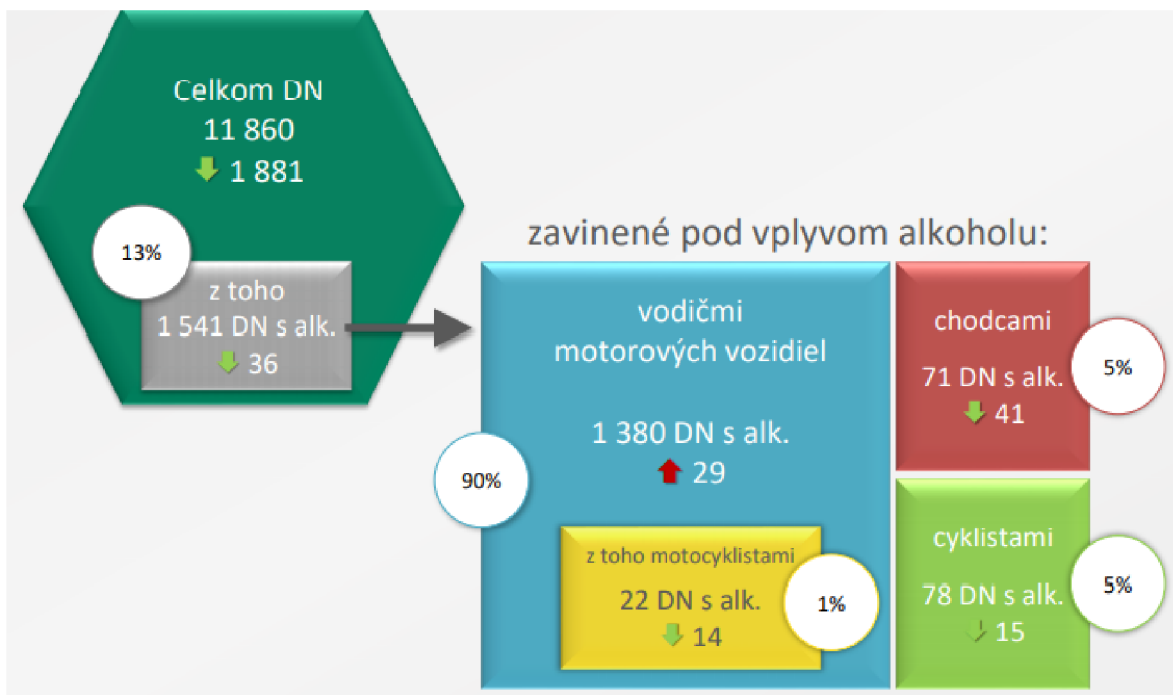
Tab. 2 [Počet dopravných nehôd na území SR v období od 2017 do 2020]

Rok	Počet DN	Vplyv alkoholu
2017	12 840	1642
2018	13 246	1746
2019	13 741	1577
2020	11 860	1541

Zdroj: Informačný systém Ministerstva vnútra SR

Podľa znázornenej tabuľky môžeme vidieť, že obdobie štyroch rokov na území Slovenskej republiky počet dopravných nehôd prevyšoval 10 000 nehôd. Našou snahou bolo ukázať čitateľom počet dopravných nehôd pod vplyvom alkoholu za štvorročné obdobie. V roku 2017 z počtu 12 840 dopravných nehôd bolo 1642 prípadov, kedy bol príčinou nehody alkohol za volantom čo predstavuje 13 %. V počte 13 246 prípadov DN bol v roku 2018 príčinou alkohol za volantom 1746 krát, čo takisto predstavuje 13 % ako v predchádzajúcom roku. Na rozdiel od roku 2018 bolo v roku 2019 o necelých 200 nehôd menej, avšak počet dopravných nehôd pod vplyvom alkoholu klesol iba o 2 %, teda zavinených bolo pod vplyvom alkoholu v 11 %. V roku 2020 bol počet dopravných nehôd zavinených pod vplyvom alkoholu iba o 36 krát menej oproti roku 2019. V porovnaní s rokom 2019 bolo v roku 2020 o 1 881 dopravných nehôd menej, pričom v 12 % percentách bolo príčinou nehody alkohol za volantom čo znamená, že počet opäť stúpol o 1 %.

Obr. 1 [Dopravné nehody zavinené pod vplyvom alkoholu za rok 2020]



Zdroj: Informačný systém Ministerstva vnútra SR

V roku 2020 bolo celkovo zavinených 11 860 dopravných nehôd z toho 1 541 prípadov bolo zavinených pod vplyvom alkoholu. Podľa znázorneného obrázku môžeme vidieť, že 90 % t. j. 1 380 prípadov zisteného alkoholu bolo u vodičov motorových vozidiel. Vo zvyšných prípadoch bolo 5 % prítomnosti alkoholu u chodcov, 5 % u cyklistov a 1 % u motocyklistov.

Nasledujúca tabuľka znázorňuje dopravnú nehodovosť v období od 01.1.2020 do 31.12.2020, pričom našim cieľom bolo porovnať rovnaké obdobie nehodovosti z roku 2019.

Tab. 3 [Dopravná nehodovosť od 01.01.2020 do 31.12.2020 v porovnaní s rovnakým obdobím z roku 2019]

počet / útvár (policajné krajie)	Obdobie	BA	TT	TN	NR	ZA	BB	PO	KE	Spolu SR
dopravné nehody	12 / 2020	1 513	1 216	1 080	1 355	1 826	1 360	2 006	1 504	11 860
	12 / 2019	1 798	1 433	1 353	1 617	2 086	1 467	2 271	1 716	13 741
	+ / -	↓ 285	↓ 217	↓ 273	↓ 262	↓ 260	↓ 107	↓ 265	↓ 212	↓ 1 881
DN s následkom na živote a zdraví	12 / 2020	493	473	421	530	648	509	638	580	4 292
	12 / 2019	573	594	524	598	724	550	803	735	5 101
	+ / -	↓ 80	↓ 121	↓ 103	↓ 68	↓ 76	↓ 41	↓ 165	↓ 155	↓ 809
usmrtení	12 / 2020	22	38	26	32	45	24	17	20	224
	12 / 2019	19	37	24	38	33	25	27	42	245
	+ / -	↑ 3	↑ 1	↑ 2	↓ 6	↑ 12	↓ 1	↓ 10	↓ 22	↓ 21
ťažko zranení	12 / 2020	65	58	71	110	163	134	136	156	893
	12 / 2019	67	79	91	131	189	114	192	187	1 050
	+ / -	↓ 2	↓ 21	↓ 20	↓ 21	↓ 26	↑ 20	↓ 56	↓ 31	↓ 157
ľahko zranení	12 / 2020	533	522	428	558	663	520	687	558	4 469
	12 / 2019	611	670	535	672	804	588	907	728	5 515
	+ / -	↓ 78	↓ 148	↓ 107	↓ 114	↓ 141	↓ 68	↓ 220	↓ 170	↓ 1 046
alkohol u vinníka nehody	12 / 2020	168	156	133	149	262	204	246	223	1 541
	12 / 2019	192	176	171	159	242	172	242	223	1 577
	+ / -	↓ 24	↓ 20	↓ 38	↓ 10	↑ 20	↑ 32	↑ 4	0	↓ 36

Zdroj: Informačný systém Ministerstva vnútra SR

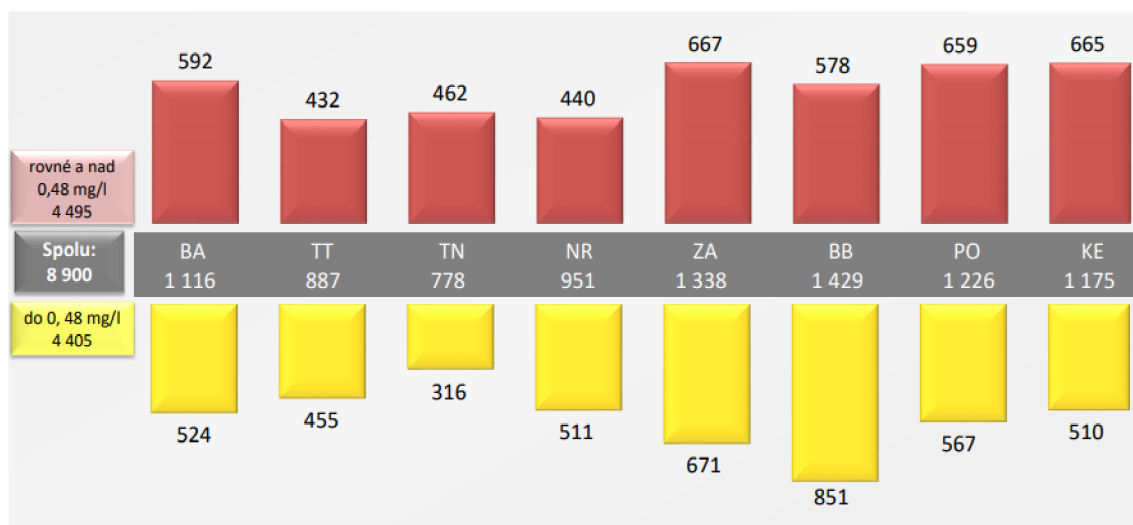
Na základe znázornenej tabuľky môžeme pozorovať, že rok 2020 v porovnaní s rokom 2019 predstavoval o 1 881 dopravných nehôd menej. Ak sa pozrieme na pozitívnu stránku môžeme vidieť, že počet ľahko zranených klesol o 1046, počet ťažko zranených klesol o 157 a počet dopravných nehôd s následkom na živote a zdraví klesol o 809 v porovnaní s rokom 2019. Myslíme si však, že za zníženie dopravných nehôd v počte o necelých 2000 môžu opatrenia Vlády SR, ktoré súvisia s obmedzením mobility ľudí, teda obmedzení pohybu v súvislosti so vzniknutou pandémiu COVID-19. Domnievame sa, že keby nebola obmedzená mobilita ľudí v súvislosti s celosvetovou pandémiu, tak by bol počet dopravných nehôd totožný s počtom aký bol v predchádzajúcom trojročnom období.

V súvislosti s problematikou vedením vozidiel v cestnej premávke pod vplyvom alkoholu je dôležité poznať aj postup pri zistení prítomnosti alkoholu u vodiča. Orgány Policajného zboru pri pozitívnych dychových skúškach u vodičov riešia alkohol za volantov v 2 prípadoch:

- Pozitívna dychová skúška od 0,15 Mg/l do 0,48 Mg/l (do 1 promile)
- Pozitívna dychová skúška nad 0,48 Mg/l (nad 1 promile)

To znamená, že ak pri policajnej kontrole bude zistený prítomnosť alkoholu nameraním hodnoty od 0,15 Mg/l do 0,48 Mg/l (do 1 promile) vec bude riešená ako priestupok na úseku bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, pričom dôjde k zadržaniu vodičského preukazu a k zákazu vo vedení motorového vozidla od 1 do 2 rokov. Zároveň bude páchatelovi uložená bloková pokuta v rozkaznom konaní. Na rozdiel od uvedeného bude v prípade zistenia prítomnosti alkoholu nameraná hodnota prevyšujúca 0,48 Mg/l (nad 1 promile) bude sa postupovať iným spôsobom. To znamená, že vec bude v takomto prípade kvalifikovaná ako trestný čin ohrozenia pod vplyvom návykovej látky podľa § 289 ods. 1 Trestného zákona, a preto bude páchatelovi obmedzená osobná sloboda v zmysle ustanovenia § 85 ods. 2 Trestného poriadku. Takisto ako pri priestupku sa páchatelovi zadrží vodičský preukaz, zakáže sa ďalšia jazda, lenže v takomto prípade bude páchatel eskortovaný do cely policajného zaistenia a do 48 hodín bude v tzv. super rýchlom konaní rozhodnuté na Okresnom súde o udelení zákazu, peňažného a trestu a pod. Na základe uvedeného sme sa preto rozhodli ukázať čitateľom, že aj napriek týmto hrozbám aký bol počet zistených prípadov, kedy bol zistený alkohol za volantom v jednotlivých krajoch.

Graf 2 [Zistené požitie alkoholu v jednotlivých krajoch za rok 2020]



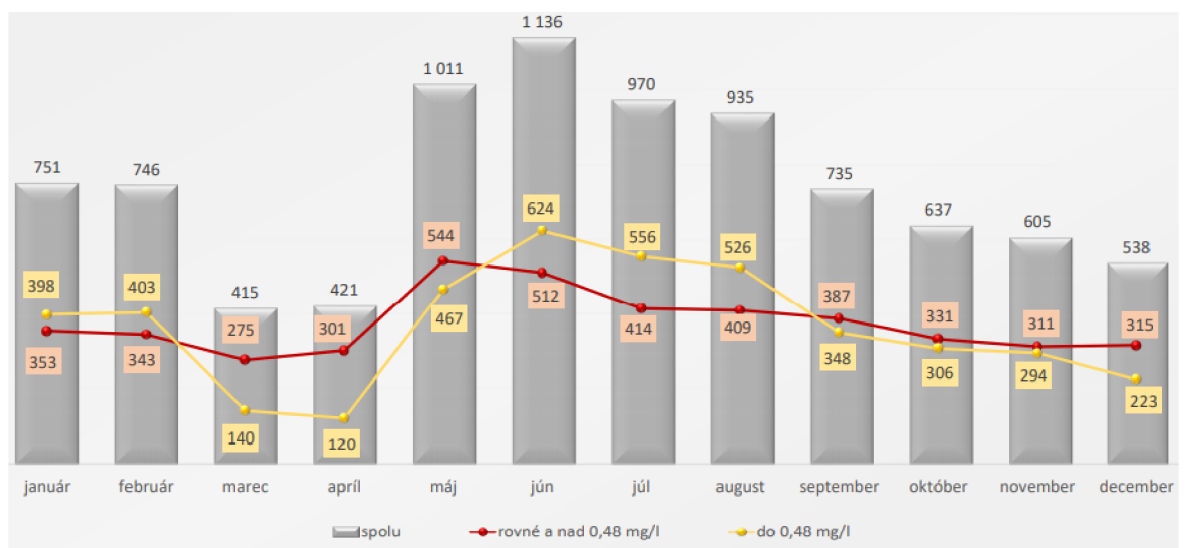
Zdroj: Informačný systém Ministerstva vnútra SR

Na základe uvedeného grafu môžeme vidieť, že najväčší počet trestných činov ohrozenia pod vplyvom návykovej látky bol zistený v Žilinskom kraji (667 prípadov). Najnižší počet trestných činov ohrozenia pod vplyvom návykovej látky bol v Trnavskom kraji (432 prípadov). Najväčší počet priestupkov proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, ktorých príčinou bolo zistenie prítomnosti alkoholu počas vedenia vozidla, bolo v Banskobystrickom kraji (851). Trenčiansky kraj

predstavoval v roku 2020 najnižšie číslo počtu priestupkov proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky v problematike jazdy pod vplyvom alkoholu (316 prípadov).

V súvislosti so spracovaním tejto časti záverečnej práce nás zaujalo aj to, že v ktorých mesiacoch bolo za rok 2020 najviac a najmenej zistených prípadov požitia alkoholických nápojov. Preto sme sa rozhodli poskytnúť štatistiku vedenú po jednotlivých mesiacoch za rok 2020.

Graf 3 [Zistené požitie alkoholu u vodičov motorových vozidiel]

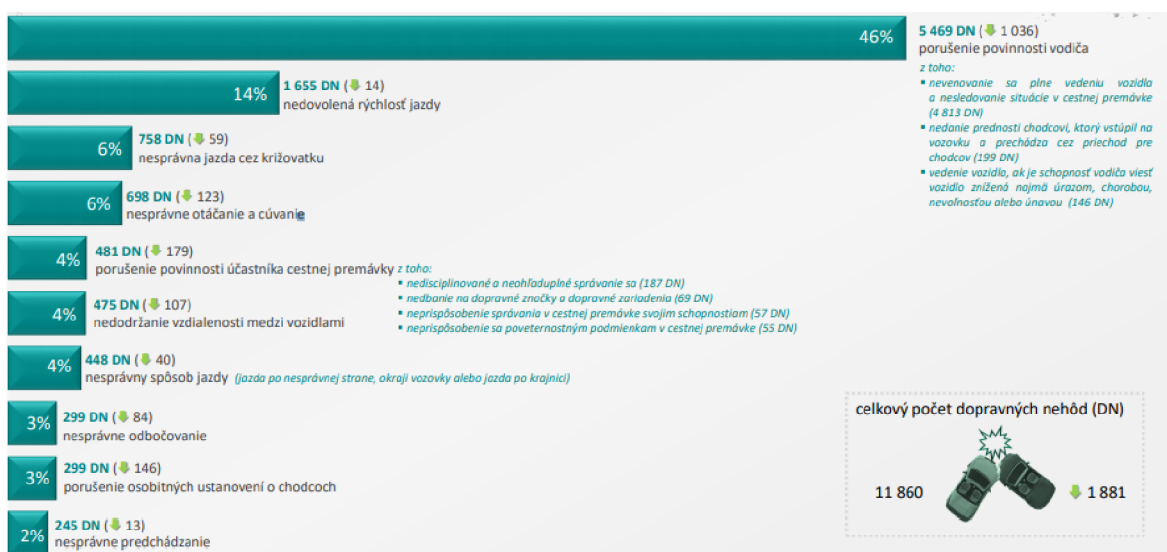


Zdroj: Informačný systém Ministerstva vnútra SR

2.2 Príčiny vzniku dopravných nehôd

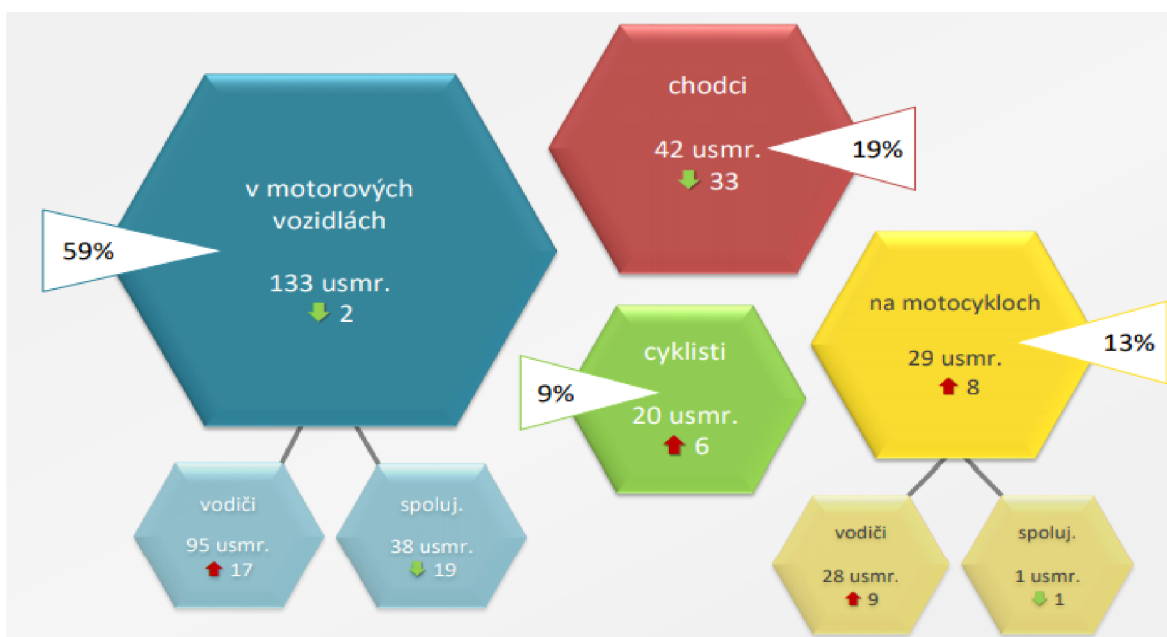
Naším ďalším cieľom bolo poukázať aj na hlavné príčiny dopravných nehôd za rok 2020. Na obrázku môžeme vidieť, že najviac dopravných nehôd za rok 2020 bolo zavinených porušením povinností vodiča, kde zaraďujeme napríklad nevenovanie sa plne vedeniu vozidla a nesledovanie situácie v cestnej premávke. Porušenie povinností vodiča predstavoval 54 % dopravných nehôd v roku 2020. Ďalej bolo 14 % zavinených nedovolenou rýchlosťou jazdy, 6 % nesprávne otáčanie a cúvanie, 4 % porušenie účastníkov cestnej premávky (nerešpektovanie dopravných značiek a pod.), 4 % nedodržanie vzdialenosti medzi vozidlami, 4 % nesprávny spôsob jazdy, 3 % nesprávne odbočovanie, 3 % porušenie osobitných ustanovení o chodcoch, 2 % nesprávne predchádzanie.

Graf 4 [Najčastejšie príčiny vzniku dopravných nehôd za rok 2020]



Zdroj: Informačný systém Ministerstva vnútra SR

Obr. 2 [Počet usmrtených za rok 2020]

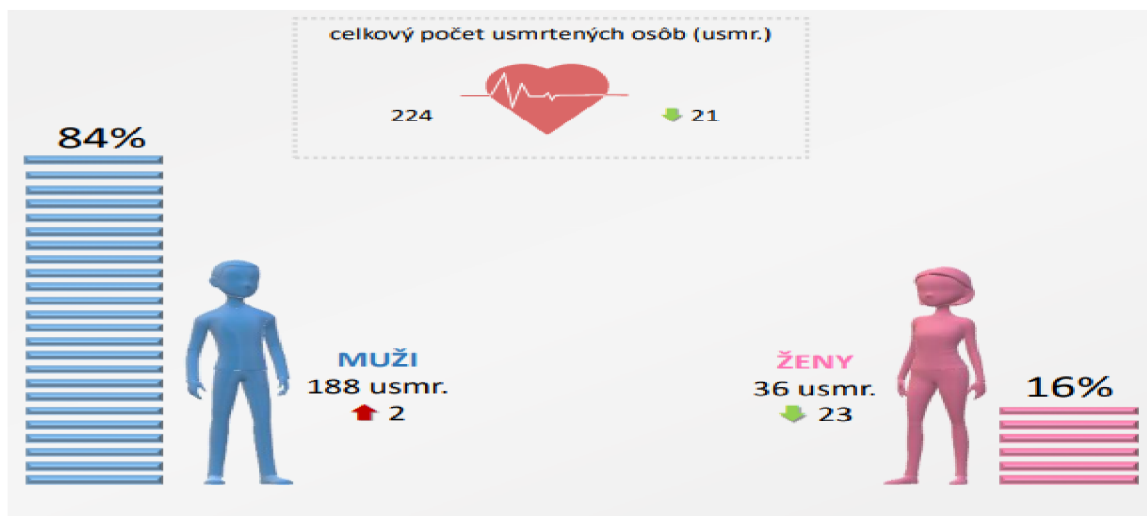


Zdroj: Informačný systém Ministerstva vnútra SR

Ďalej sme sa rozhodli znázorniť aj počet usmrtených účastníkov na dopravných nehodách za rok 2020. V roku 2020 na území SR bolo počet usmrtených osôb 224, z čoho bolo 133 ľudí usmrtených v motorových vozidlách (59 %). Ďalej bolo usmrtených 42 chodcov (19 %), 20 cyklistov (9%), 29 motocyklistov (13 %).

Pre zaujímavosť tejto časti práce považujeme za prínosné priblížiť čitateľom aj percentuálny počet usmrtených podľa pohlavia, ktoré môžeme vidieť na nasledujúcom obrázku.

Obr. 3 [Počet usmrtených podľa pohlavia]

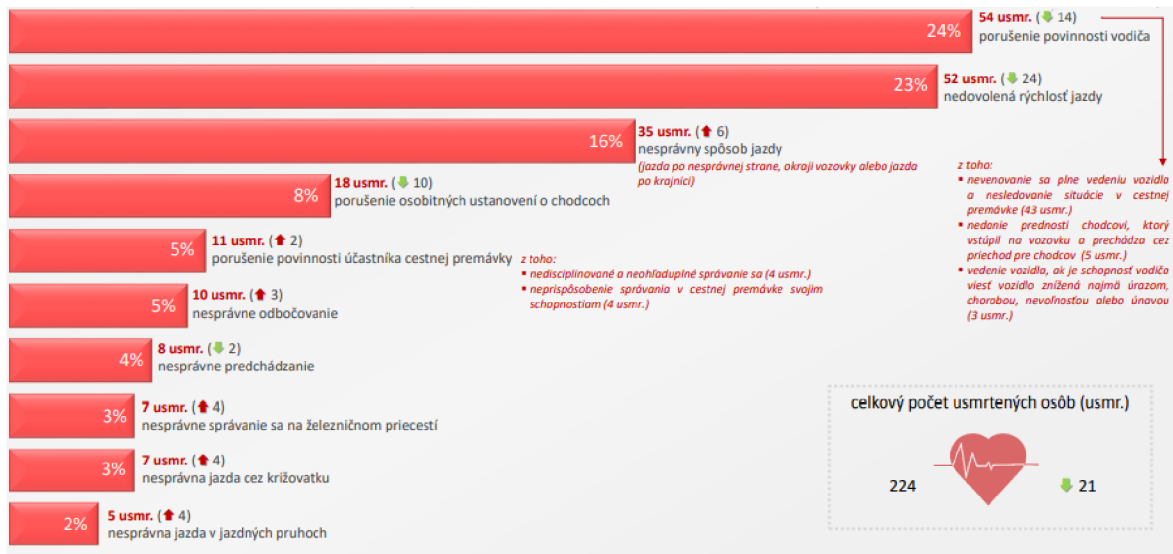


Zdroj: Informačný systém Ministerstva vnútra SR

Na základe dostupných informácií z informačného systému Ministerstva vnútra SR sme prostredníctvom tohto obrázku znázornili počet usmrtených podľa pohlavia. Z vyššie uvedeného obrázku teda môžeme vyvodit' fakt, že v prevažnej miere sú muži oproti ženám oveľa horší v porušovaní pravidiel cestnej premávky. Z počtu 224 usmrtených osôb v roku 2020 došlo k úmrtiu 188 mužov (84 %) a k úmrtiu 36 žien (16 %). Môžeme teda konštatovať, že ženy sú v dodržiavaní pravidiel cestnej premávky výrazne opatrnejšie.

Nasledujúci graf znázorňuje najčastejšie príčiny vzniku dopravných nehôd, pri ktorých došlo k usmrteniu osôb. V súvislosti s problematikou najčastejších príčin považujeme za dôležité priblížit' čitateľom najčastejšie porušenia pravidiel cestnej premávky, v čoho dôsledku dochádzalo k usmrteniu osôb.

Graf 5 [Najčastejšie príčiny DN pri ktorých došlo k usmrteniu osôb]



Zdroj: Informačný systém Ministerstva vnútra SR

Z uvedeného grafu je zrejmé, že z celkového počtu 224 dopravných nehôd z roku 2020 bolo 24 % zapríčinených porušením povinnosti vodiča, čo znamená že bolo z celkového počtu usmrtených 54 ľudí. Ďalej bolo 23 % zapríčinených usmrtení nedovolenou rýchlosťou jazdy, teda z celkového počtu bolo usmrtených 52 ľudí. Kvôli nesprávnemu spôsobu jazdy došlo k usmrteniu 35 ľudí čo predstavuje 16 % z celkového počtu. Ostatné porušenia pravidiel cestnej premávky sa pohybujú od 8 % po 2 %. Na záver môžeme vyvodíť fakt, že najviac usmrtení bolo zapríčinených porušením povinností vodičov a nedovolenou rýchlosťou jazdy. Účelom tohto obrázku bolo vyvolať u čitateľov cestu k prevencii na potlačenie negatívnej stránky dopravnej nehodovosti a tým znížiť počet nehôd v budúcnosti.

2.3 Návrhy a odporúčania – prevencia na úseku BaPCP

Prevencia dopravných nehôd je jednou z najväčších priorít našej spoločnosti. Účastníci v cestnej premávke by mali vysokú pozornosť venovať pohybu motorových vozidiel na cestných komunikáciách. Ako sme už v predchádzajúcej časti práce znázorňovali analýzou počty usmrtených ľudí, môžeme konštatovať, že každý rok dochádza k zbytočnému usmrteniu nevinných ľudí. Preto považujeme za prínosné v tejto časti priblížiť preventívne programy, aktivity a opatrenia, ktoré môžu byť prospešné pre čitateľov tejto diplomovej práce.

Všetky druhy pozemných komunikácií môžu byť za určitých okolností pre chodcov nebezpečné. Kritickými miestami sú najmä priechody pre chodcov, o ktorých si spoločnosť myslí, že sú najbezpečnejšími miestami, no vôbec nemusia byť. Väčšina chodcov vstupuje

na priechody pre chodcov bez toho, aby si vizuálne overila okolie, či má bezpečný priechod, či sa náhodou nepribližuje motorové vozidlo. Veľa krát sa stretávame s dopravnými nehodami, kedy dochádza ku zrážke chodcov na priechodoch určených pre chodcov. Dochádza k tomu najmä z dôvodu, že niektorí vodiči motorových vozidiel nerešpektujú povinnosti vodiča a jazdia na vozidle vysokou rýchlosťou, v čoho následku dochádza k takýmto zbytočným nehodám.

Na účely zabránenia vzniku dopravných nehôd sú v súčasnej dobe využívané bezpečnostné opatrenia, ktorými sú napríklad:

- ochranný ostrovček,
- ochranné betónové bloky medzi jazdnými pruhmi,
- zvislé dopravné značky priechod pre chodcov,
- vodorovné dopravné značky na vozovke („zebra“)
- priechody so zvýšenou plochou prechádzania („retardéry“) a pod.

Na takto zabezpečených priechodoch pre chodcov je minimálna šanca na vznik dopravnej nehody, ktoré je podchytené aj v štatistických údajoch Ministerstva vnútra Slovenskej republiky.

V záujme ochrany našich občanov, sme sa preto rozhodli v tejto časti práce upozorniť čitateľov na ostražitosť a zvýšenú pozornosť pri prechádzaní cez pozemnú komunikáciu na miestach, ktoré na to nie sú určené. Odporúčame v záujme ochrany vlastného zdravia používať iba tie priechody pre chodcov, ktoré sú na to určené a hlavne tie, ktoré sú zabezpečené týmito bezpečnostnými prvkami.

Ďalším odporúčaním, ktoré možno považovať za celoživotné vzdelávanie človeka v oblasti bezpečnosti cestnej premávky je vplyv médií. Najmä televízia prezentuje verejnosti každodenne najnovšie informácie, ako sú napríklad plánované zmeny v legislatíve, o plánovaných policajných akciách alebo o dopravných nehodách, ktoré sa práve udiali. Zaraďujeme sem aj celú radu konferencií a seminárov, ktoré sú usporiadané pre novinárov a odbornú verejnosť, ktorí poznatky z týchto akcií využijú pri svojej práci na riešenie problémov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky

3 Analýza kriminality na medzinárodnej úrovni

Vychádzajúc z názvu diplomovej práce „*Kriminalita páchaná na úseku cestnej dopravy ako novodobý fenomén na medzinárodnej úrovni*“ sme sa rozhodli, že v tretej kapitole bude osobitne venovaná pozornosť slovnému spojeniu „*medzinárodná úroveň*“. Slovné spojenie „*medzinárodná úroveň*“ je možné priblížiť z viacerých uhlov pohľadu. My sa však na to budeme pozeráť z pohľadu cezhraničnej respektíve medzinárodnej kriminality. Teda osobitne budeme venovať pozornosť problematike cezhraničnej kriminality, ktorá je najfrekvencovanejšie páchaná medzinárodne medzi susednými štátmi, ale zároveň aj na našom území. V problematike cezhraničnej kriminality na medzinárodnej úrovni budeme detailnejšie rozoberať prevádzacstvo ako novodobý fenomén a s tým spojené obchodovanie s ľuďmi. Zároveň budeme venovať pozornosť problematike pašovania (obchodovanie s drogami, alkoholom, tabakom, zbraňami, výbušnami), krádeže motorových vozidiel a ostatným aspektom, ktoré úzko súvisia s touto problematikou.

V súčasnej dobe v rámci medzinárodnej kriminality sa často krát používa pojem „*organizovaná transnacionálna kriminalita*“, pod ktorým rozumieme organizovanú kriminalitu medzinárodného významu. Ak podrobnejšie chceme rozobrať tento pojem môžeme poznamenať, že sa jedná o súhrn trestných činov, ktoré sú nebezpečné pre celé medzinárodné spoločenstvo a na účinnom potláčaní ktorých majú jednotlivé štáty enormne veľký záujem. Takže spolupráca pri tomto postihu je väčšinou upravovaná univerzálnymi alebo všeobecnými nástrojmi. Ako príklad môžeme uviesť, že sa jedná o zmluvne upravené potláčanie prejavov obchodu s drogami, obchodu s ľuďmi, zbraňami a pod.³³

Viacero autorov vykonanou analýzou národných a medzinárodných charakteristík organizovaného zločinu a ich vzájomnou komparáciou zistili, že je možné v ich obsahu zistiť určitú zhodu. Zhodu opisovali, že je registrovaná predovšetkým v tom, že pri ich vymedzení sú najbežnejšie využívané metódy, ktoré jednotlivci organizovaných kriminálnych skupín používajú pri páchaní trestných činov. Kolektív autorov tiež poznamenal, že spomínané metódy sa odlišujú od ostatných foriem trestného správania, avšak ich dôležitými znakmi sú násilie, korupcia a sústavná trestná činnosť. Skupiny organizovaného zločinu charakterizovali dlhou životnosťou bez ohľadu na dĺžku života ich členov.³⁴

³³ SLOPOVSKÝ, P. a kol. *Medzinárodná organizovaná trestná činnosť a spôsoby odhalovania a dokumentácie*. Bratislava 1994, s. 146

³⁴ JAGNEŠÁK, J. a kol. 2019. *Terorizmus vs. Organizovaný zločin*, s. 54

Pre účely diplomovej práce považujeme za prínosné v tejto časti priblížiť čitateľom cezhraničnú kriminalitu teda kriminalitu páchanú na hraniciach. Kriminalita páchaná na štátnych hraniciach je vo všeobecnosti nazývaná ako cezhraničná kriminalita, pretože je protizákonná na oboch stranách a páchatelia sa jej dopúšťajú v oboch štátoch najmä prekračovaním štátnej hranice. Či už hovoríme o prekročení na hraničnom priechode alebo mimo hraničného priechodu.

Medzi najčastejšie formy organizovanej kriminality, ktorá je páchaná medzinárodne cez štátne hranice zaraďujeme:

- **prevádzачstvo,**
- **pašovanie (drog, zbraní, výbušnín),**
- **obchodovanie s ľuďmi,**
- **vývoz odcudzených vozidiel.**

Spomenuté kriminálne aktivity sú páchané prostredníctvom spolupracujúcich zločineckých skupín na oboch stranách štátnych hraníc susedných štátov.

3.1 Prevádzачstvo ako jedna z foriem kriminality na medzinárodnej úrovni

Trestného činu prevádzачstva podľa aktuálneho znenia trestného zákona sa dopustí trestnoprávne zodpovedná osoba v prípade ak, pre osobu ktorá nie je štátnym občanom Slovenskej republiky alebo pre osobu, ktorá nemá trvalý pobyt na území Slovenskej republiky organizuje nedovolené prekročenie štátnej hranice Slovenskej republiky alebo prechod cez naše územie alebo ak takéto konanie umožní alebo v ňom pomáha. Páchatel' takéhoto skutku sa potrestá odňatím slobody na jeden rok až päť rokov.

Trestného činu prevádzачstva sa dopustí aj v prípade, ak v jeho úmysle bude získať pre seba alebo pre iného priamo či nepriamo finančnú výhodu alebo inú materiálnu výhodu pre takú osobu, ktorá nie je občanom Slovenskej. V takomto prípade sa páchatel' potrestá odňatím slobody na tri až osem rokov.

Za trestný čin prevádzачstva sa považuje aj zaobstaranie, vyrobenie a poskytnutie falošného cestovného dokladu totožnosti takej osobe, ktorá nie je štátnym občanom Slovenskej republiky a taktiež nemá ani trvalý pobyt na území Slovenskej republiky. Takisto

je trestnoprávna zodpovednosť vyvodená aj keď dôjde k pomoci alebo umožneniu nedovolenému zotrvaníu alebo zamestnaniu sa na území Slovenskej republiky.³⁵

Dôležitým faktorom pre účely záverečnej práce je poznamenať skutočnosť, že prevažná časť nelegálnej migrácie je umožnená medzinárodne organizovanými zločineckými skupinami. Prevádzáčstvo väčšinou začína tým, že samotná činnosť začína získavaním si zákazníkov, pričom pokračuje sľubmi o zabezpečení bezpečnej prepravy takýmto osobám. Novým zákazníkom organizované skupiny sľubujú najmä zaobstaranie falošných dokladov totožnosti a bezproblémové usadenie sa v nových vytúžených krajinách Európskej únie. Za tieto činnosti si prevádzачi vopred vypýtajú veľké sumy, pričom veľa krát predstavujú celý majetok ilegálnych migrantov.³⁶

Prevádzачi zadržaní orgánmi Policajného zboru sú hierarchicky v organizovaných skupinách na najnižšom stupni odhalenia, pretože sú v krátkom čase vystriedaní. Prevádzачmi sú väčšinou občania pohraničných oblastí v blízkosti hraníc, nakoľko perfektne poznajú celé okolie štátnej hranice. Dokonale poznajú všetky vedľajšie menej frekventované lesné cesty a dokonca poznajú aj časové intervaly výskytu policajných hliadok. Prevádzачi v súčasnej modernej dobe často krát disponujú modernými telekomunikačnými a dopravnými prostriedkami a majú vždy zabezpečené ubytovacie miesta na rôznych miestach najmä aby boli ťažko odhaliteľní. Novodobí prevádzачi majú v niektorých prípadoch bohužiaľ aj vymenené kontakty aj s tzv. čiernymi ovcami teda s niektorými príslušníkmi Policajného zboru. Na území Slovenskej republiky je problematika prevádzáčstva najviac rozšírená na východnej hranici s Ukrajinou. Práve preto sú na vonkajšej hranici Schengenského priestoru prísne hraničné kontroly, ktorých snahou je eliminácia prevádzáčov, ale aj eliminácia pašovania zbraní a drog. Najmä z týchto dôvodov je východná hranica Slovenskej republiky po vstupe do Európskej únie výrazne sledovaná.³⁷

3.1.1 Prevádzáčstvo na území Slovenskej republiky

Činnosť medzinárodných organizovaných zločineckých skupín bola prvýkrát zaznamenaná na našom území už v roku 1992. Vyjadrenia zadržaných ilegálnych migrantov ako aj tlak na jednotlivých úsekoch štátnej hranice potvrdzujú, že Slovenská republika pre ilegálnych migrantov predstavuje iba tranzitnú krajinu, ktorú potrebujú iba na precestovanie.

³⁵ Trestný zákon č. 300/2005, § 355

³⁶ HALÁDIK, J. 2002. *Medzinárodná migrácia*, s. 74

³⁷ VRCHOVSKÝ, M. 2000. *Prevádzáčstvo nelegálnych migrantov*. In. *Justičná revue*. Roč. 52, s. 172

Migranti najmä z tohto dôvodu nemajú veľký záujem usadiť sa na našom území, a preto 80 % z nich do troch dní od príchodu opúšťa naše územie.

Na našom území je najviac využívaná prevádzачmi južná a severná trasa, prostredníctvom ktorej sprevádzajú ilegálnych migrantov. Na severnej trase prenášajú migrantov najmä cez katastre obcí Zboj, Dúbrava, Uličské Krivé, Nová Sedlica. Na južnej trase prenášajú ilegálnych migrantov cez obce Lekárovce, Veľké Slemence, Záhor a Matovce. Prevádzачi dokonale poznajú, že na ktorých miestach a v ktorých časoch môžu stretnúť policajtov, a preto minimálne v rozmedzí 400 metrov ich stanoviská obchádzajú. Ak sa však pozrieme na druhú stranu nášho územia, teda na hranicu s Českou republikou, môžeme poznamenať, že na západnej hranici dominuje migračný tlak smerom von z územia Slovenskej republiky. Dôvodom je, že cieľom ilegálnych migrantov je dostať sa do Nemecka. Najčastejšími ilegálnymi migrantmi sú občania z Pakistanu, Afganistanu, Iránu, Turecka a Albánska.

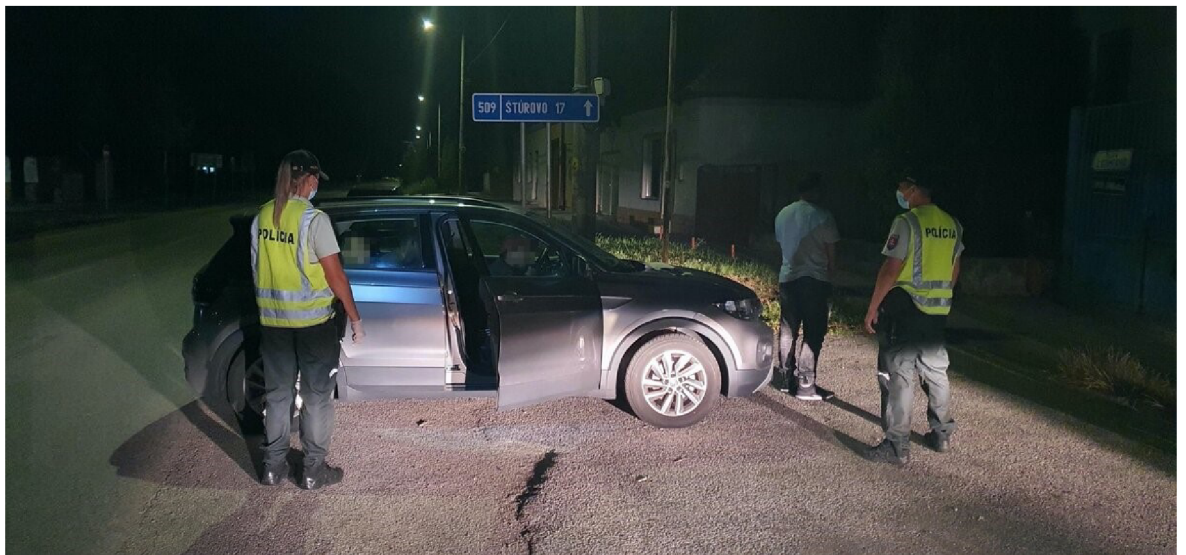
Prevádzачské skupiny realizujú prenos migrantov v počte od 4 do 50 osôb cez štátne hranice, a to môže trvať niekedy aj jeden celý týždeň. Okrem toho prevádzачi majú k dispozícii moderné technické vybavenie a veľa krát sú lepšie vybavení ako zložky Policajného zboru.

Ako príslušník Policajného zboru by som v nadväznosti na túto tému priblížil môj prípad z praxe. Dňa 05.08.2020 v čase okolo 01.00 hod. som vykonával nočnú hliadkovú službu, pričom v uvedenom čase som sa zdržiaval v katastri obce Gbelce. V uvedenom čase okolo 01.00 hod. sme s kolegyňou spozorovali osobné motorové vozidlo s maďarským evidenčným číslom, ktoré prichádzalo smerom od Štúrova a pokračovalo smerom na Nové Zámky, avšak na uvedenom vozidle sme spozorovali, že má nefunkčné brzdové svetlo na zadnej časti vozidla. Z uvedeného dôvodu sme predmetné vozidlo zastavili a začali kontrolovať. Pri kontrole posádky vozidla sme spozorovali, že okrem vodiča sa vo vozidle nachádza ešte päť osôb. Všetky osoby nachádzajúce sa vo vozidle boli tmavšej pleti, a preto sme zvýšili opatrnosť pri vykonávaní kontroly. Od vodiča vozidla sme si vyžiadali doklad totožnosti a vodičský preukaz, pričom po viacerých výzvach vodič akoby nereagoval. Vodič vozidla komunikoval s nami v anglickom jazyku, pričom pri kontrole predložil vodičský preukaz z Cyprusu a cestovný doklad z Indie. Ostatné osoby nevedeli predložiť žiadne doklady totožnosti. Počas kontroly posádky vozidla sme hneď nadobudli podozrenie, že sa môže jednať o nelegálnych migrantov, a preto sme bezodkladne informovali Národnú jednotku boja proti nelegálnej migrácii. Následne po príchode Národnej jednotky boja proti

nelegálnej migrácii sme zistili, že sa jedná o prevádzčača a piatich nelegálnych migrantov, pričom vodič – prevádzčač mal vypožičané vozidlo z požičovne a mal previesť nelegálnych migrantov z Maďarska do Nemecka. Ďalej po vykonanej kontrole dokladov od vozidla sme našli vytlačené papiere o „GPS“ súradniciach, ktoré boli určené na vyzdvihnutie nelegálnych migrantov v Taliansku. Na záver sme teda zistili, že prevádzčač pôvodom z Indie si vypožičal podľa pokynov organizovanej zločineckej skupiny vozidlo z požičovne v Budapešti, odkiaľ išiel do Talianska, aby vyzdvihol nelegálnych migrantov z Pakistanu. Následne bolo cieľom prevádzčača previesť ilegálnych migrantov z Talianska cez Maďarsko – Slovensko – Rakúsko, pričom cieľovou destináciou malo byť Nemecko.

Touto mojou osobnou skúsenosťou som chcel poukázať na modernú sofistikovanosť, teda na vytlačené vopred pripravené papiere o „GPS súradniciach“, ktoré slúžili na vyzdvihnutie nelegálnych migrantov na území Talianska. Môžeme teda uviesť, že organizované zločinecké skupiny – prevádzčači sú dokonale pripravení na to, aby znemožnili odhalenie trestnej činnosti prevádzčačstva. Nasledujúci obrázok znázorňuje konkrétny spomínaný príklad indického vodiča s posádkou piatich nelegálnych migrantov na vypožičanom osobnom motorovom vozidle s maďarským evidenčným číslom zo dňa 05.08.2020 v obci Gbelce, okres Nové Zámky.

Obr. 4 [Fotografia o odhalení a zadržení nelegálnych migrantov]³⁸



³⁸ Dostupné na internete: <http://mynovezamky.sk/c/22461041/policia-objavila-v-okrese-nove-zamky-nelegalnych-migrantov-z-indie.html>

3.1.2 Negatíva trestného činu prevádzáčstva

Ako sme už v predchádzajúcej časti záverečnej práce spomínali, že problematika prevádzáčstva so sebou prináša vysokú sofistikovanosť a pripravenosť u prevádzáčov, považujeme za vhodné priblížiť aj negatíva respektíve problémy pri odhaľovaní prevádzáčstva. Skupiny prevádzáčov sú v poslednej dobe často krát lepšie pripravené ako samotné bezpečnostné zložky orgánov Policajného zboru. To znamená, že napríklad pred tým ako vyzdvihnú ilegálnych migrantov prostredníctvom zašifrovaných znakov dávajú jasné pokyny a inštrukcie, ktoré migranti ako „*zákazníci*“ musia dodržiavať nielen pred ich vyzdvihnutím, ale aj počas presunu a aj po úspešnom prenose cez tranzitné krajiny.

Pre účely záverečnej práce sme sa rozhodli v tejto časti priblížiť najčastejšie inštrukcie a pokyny zo strany prevádzáčov určených pre nových migrantov „*zákazníkov*“. Najčastejšími pokynmi a inštrukciami sú najmä:

- **eliminácia** všetkých identifikačných znakov z osobných vecí, ktoré by mohli pomôcť k zisteniu pôvodu krajiny z ktorej pochádzajú,
- **odovzdanie** všetkých osobných dokladov (cestovného dokladu, dokladu totožnosti) už pred samotným vycestovaním z krajiny pôvodu.

Zároveň sú títo ilegálni migranti nútení dôverovať skupine prevádzáčov, ktorí už od prvého okamihu sľubujú migrantom úspešný prenos cez krajiny. Taktiež skupiny prevádzáčov dávajú pokyny, že ak náhodou dôjde k odhaleniu prevádzáčstva zo strany Policajného zboru, tak musia všetko popierať, že sú súčasťou ilegálneho prevozu. Takisto majú v inštrukciách, že nemôžu nič konkrétneho povedať a ani to, že odkiaľ pochádzajú. Ako sme už vyššie uvádzali, skúsenosť z praxe môžeme vidieť teda, že pri kontrole skupiny migrantov ani jeden z nich nebol ochotný s hliadkou polície komunikovať a v podstate sa snažili ukázať, že ani jeden z nich sa medzi sebou navzájom nepozná a že boli stopéri, pričom bol každý jeden z nich vyzdvihnutý. Následne ak dôjde k eskorte ilegálnych migrantov do útvarov policajného zaistenia určených pre cudzincov, tak sa snažia vysvetľovať prostredníctvom tlmočníkov, že v ich krajine sú prenasledovaní z rôznych rasových, náboženských, politických, ekonomických dôvodov a týmto sa snažia získať azyl na území Slovenskej republiky.

Môžeme teda konštatovať, že činnosť prevádzáčov je obzvlášť ťažko dokázateľná a odhaliteľná. Preto sme v predchádzajúcej kapitole uviedli príklad z osobnej skúsenosti autora záverečnej práce. Ak dôjde k priamemu odhaleniu respektíve zaisteniu posádky vozidla aj s prevádzáčom je to oveľa ľahšie dokázateľné zo strany Policajného zboru.

V súčasnosti disponujeme so skutočnosťou, že prevádzачi nepoznajú hlavného organizátora prevádzачskej skupiny a tiež postupujú iba inštrukcií a pokynov, ktoré takpovediac dostávajú z „hora“. V niektorých prípadoch sa jednotlivý prevádzачi nepoznajú ani navzájom medzi sebou. Pre zaujímavosť by sme ešte radi poznamenali, že často krát dochádza aj k poskytnutiu informácií zo strany organizátorov prevádzачskej skupiny o konkrétnom vozidle a posádke, že kedy, kde a na akej trase má dôjsť k prevádzachtvu. Teda v niektorých prípadoch hlavný organizatori poskytnú poznatok o najbližšom prenose nelegálnych migrantov najmä aby zaujali orgány Policajného zboru. Robia to preto, aby bola venovaná pozornosť malej skupine ilegálnych migrantov, pričom na druhej strane štátu kľudnejšie môžu previezť väčšie skupiny migrantov. Teda organizatori sa rozhodujú veľa krát, že ktorých prevádzáčov sa musia zbaviť a tí viac potrebný zostávajú pre nich dôležitým článkom organizovanej skupiny a prevádzajú vždy väčšiu skupinu migrantov.

Ďalšie negatíva pri prevádzachtve sú verejné financie. Trestný čin prevádzachtva je činnosť, ktorá zaťažuje verejné finančné prostriedky. Ako sme už spomenuli, že nelegálny migranti, ktorí sú zadržaní nikdy nemajú pri sebe žiadne cestovné doklady. Nelegálny migranti taktiež predstavujú veľké riziko prínosu vážnych ochorení, na ktoré nie sme v súčasnej situácii absolútne pripravení. Ak dôjde k zaisteniu týchto osôb, tak o tieto osoby sa musí postarať štát. Či už hovoríme o ubytovaní, stravovaní, liečení alebo zabezpečení dopravy do ich krajiny pôvodu. Môžeme preto poznamenať, že starostlivosť o tieto osoby zo strany štátu vyžaduje zbytočné výdavky, ktoré by bolo prospešnejšie investovať do iných záujmov spoločenského života.

3.1.3 Obchodovanie s ľuďmi na území Slovenskej republiky

Obchodovanie s ľuďmi v súčasnej dobe predstavuje závažný fenomén, ktorý sa vyskytuje medzinárodne vo všetkých krajinách sveta. Viest boj proti tomuto fenoménu je extrémne ťažké najmä kvôli tomu, že sa neustále objavujú nové formy a spôsoby jeho páchania. Takisto ako ostatné ilegálne činnosti, tak aj obchodovanie s ľuďmi je organizované hierarchicky štruktúrovanými organizovanými zločineckými skupinami. Obchodníci s ľuďmi prekračujú hranice suverénnych štátov vďaka novým moderným technickým a komunikačným systémom, ale aj nepriaznivým podmienkam zapríčinených hospodárskymi krízami a prekážkam vo vzájomnej komunikácii policajných orgánov, ktoré sú zodpovedné za boj proti tomuto fenoménu. Popri obchodovaní s drogami a nelegálnom obchode so zbraňami sa z obchodu s ľuďmi stal jeden z troch najrýchlejšie sa rozvíjajúcich a najziskovejších druhov organizovanej trestnej činnosti.

Je nám známe, že bez aktívnej reakcie orgánov činných v trestnom konaní zostane obchodovanie s ľuďmi pre páchatel'ov naďalej nízkorizikovou činnosťou s vysokými ziskami. Hovoríme však o vážnom porušovaní ľudských práv a slobôd občanov na vlastné obohacovanie proti ich vôli za využitia rôznych praktík, ktoré narúšajú integritu obetí.

Z dostupných štatistických údajov a informácií z informačných systémov Ministerstva vnútra Slovenskej republiky v súvislosti s problematikou k identifikovaným obetiam za rok 2020 vyplýva, že Slovenská republika je aj naďalej krajinou pôvodu obetí, čo znamená, že je zdrojovou krajinou aj napriek tomu, že v predchádzajúcom roku sme zaznamenávali nárast identifikovaných slovenských obetí vykorisťovania na území Slovenskej republiky. Slovenská republika je zdrojovou krajinou najmä pre krajiny, ako sú Rakúsko, Nemecko, Taliansko, Holandsko, Španielsko, Švajčiarsko, Česká republika, Rumunsko a Spojené kráľovstvo.

Všetky doteraz identifikované obeť za rok 2020 boli občania Slovenskej republiky pričom aj naďalej zaznamenávame na našom území len jednu zahraničnú detskú obeť, ktorá pochádzala z Afganistanu. Občania Slovenskej republiky sú v prevažnej miere vyberaní na území Slovenska páchatel'mi, ktorí sú väčšinou slovenskými občanmi. Zatiaľ disponujeme skutočnosťou, že doteraz boli zaznamenané iba dva prípady, keď sa jednalo o občanov zo susedného štátu – Českej republiky. Zaujímavosťou je, že podľa dostupných štatistik je pre nás známe, že viac obetí bolo napríklad za rok 2020 mužského pohlavia.

Môžeme teda konštatovať, že vo všeobecnosti bolo za rok 2020 hlavným dôvodom respektíve motiváciou obchodovania s ľuďmi pracovné vykorisťovanie. Druhým najbežnejším dôvodom bolo sexuálne vykorisťovanie, ktoré sa výlučne vyskytuje práve u opačnom pohlaví teda u žien. Viac ako polovicu ženských obetí tvoria v takýchto prípadoch detské obeť. V roku 2020 boli z dôvodu núteného sobáša vykorisťované najmä ženy, pričom viac ako polovicu tvoria takisto ako pri sexuálnom vykorisťovaní detské obeť.

V druhom kvartáli v roku 2020 bol Ministerstvom vnútra SR spozorovaný veľký nárast vykorisťovania ženských obetí za účelom núteného žobrania. Počet identifikovaných obetí v koncom roka 2020 mierne vzrástol oproti predchádzajúcemu roku. Veľkou snahou Ministerstva vnútra SR je poskytovať pomoc obetiam. Zaujímavým faktom je, že zo špecializovaného projektu bola poskytnutá starostlivosť rovnakému počtu mužov ako žien. V priebehu roka 2020 bolo do projektu pomoci obetiam zapojených 18 osôb, ktorým bola poskytnutá kompletná pomoc od partnerských organizácií. Ďalším zaujímavým faktom je,

že v roku 2020 bolo na linke pomoci obetiam obchodovania s ľuďmi uskutočnených celkovo 613 hovorov, pričom viac ako polovica z volajúcich bola mužského pohlavia.³⁹

Program podpory a ochrany obetí obchodovania s ľuďmi

Ministerstvo vnútra SR vytvorilo na roky 2019 až 2023 nový program nazvaný „*Národný program boja proti obchodovaniu s ľuďmi*“ pričom bol predložený na rokovanie vlády SR a následne schválený uznesením vlády SR bez pripomienok. Hlavným cieľom národného programu bolo zavedenie uceleného systému, ktorého cieľom je zníženie trestnej činnosti obchodovania s ľuďmi. Týmto programom sa Ministerstvo vnútra SR snaží zúžiť priestor pre páchanie trestného činu obchodovania s ľuďmi s poukazom na aktuálny vývoj situácie v predmetnej oblasti so zameraním sa na páchatel'a a potencionálne obeť. Podľa tohto programu je na pokrytie oboch strán potrebné sústrediť sa aj na posilnenie súčasných nástrojov, ktoré sú dlhoročnou praxou osvedčené a overené, pričom je dôležité tiež venovať pozornosť novým nástrojom boja proti obchodovaniu s ľuďmi, ktoré poukazujú na nové spôsoby páchania tejto trestnej činnosti.

Pre úspešné dosiahnutie hlavného cieľa „*Národného programu boja proti obchodovaniu s ľuďmi na rok 2019 – 2023*“ je dôležité venovať pozornosť čiastkovým oblastiam, ktoré sú v dokumente vyjadrené skratkou **4P**:

- **Prevention** (prevencia),
- **Protection** (ochrana),
- **Prosecution** (vyšetrovanie),
- **Partnership** (spolupráca).⁴⁰

3.2 Pašovanie ako novodobý fenomén

Pašovanie je v súčasnej dobe jednou z najrozšírenejších aktivít organizovaných skupín kriminality na medzinárodnej úrovni. Pod pojmom „*pašovanie*“ rozumieme nelegálnu prepravu tovarov alebo osôb cez medzinárodné hranice jednotlivých štátov, pričom samotná činnosť je v rozpore s platnými legislatívnymi predpismi. V súčasnosti existuje viac dôvodov, kvôli ktorým je pašovanie častou motiváciou. Môžeme hovoriť

³⁹ Ministerstvo vnútra SR. [online]. [citované 12.03.2021]. Dostupné na internete: <<http://minv.sk/?obchodovanie-s-ludmi-a-slovenska-republika>>

⁴⁰ Ministerstvo vnútra SR. [online]. [citované 12.03.2021] Dostupné na internete: <<http://minv.sk/?program-podpory-a-ochrany-obeti>>

o obchodovaní s drogami, o nelegálnej migrácii prípadne o pašovaní nelegálnych tovarov, ako sú napríklad zbrane, výbušniny a odcudzené motorové vozidlá.

Vo všeobecnosti však za pašeráctvo považujeme porušovanie predpisov o obehu tovaru v styku s cudzinou a v našom slovenskom právnom poriadku je jeho porušenie ako aj postih vyjadrený v Trestnom zákone č. 300/2005 v § 254, kde je uvedené, že ak trestnoprávne zodpovedná osoba vo väčšom rozsahu ohrozí všeobecný záujem tým, že poruší zákaz alebo obmedzenie dovozu, prevozu alebo vývozu tovaru potrestá sa odňatím slobody až na dva roky. Ďalej ak trestnoprávne zodpovedná osoba vo väčšom rozsahu skráti alebo nezaplatí clo alebo inú platbu, ktorá je vyberaná podľa zákona pri dovoze tovaru potrestá sa odňatím slobody na šesť mesiacov až na tri roky. Ďalej podľa aktuálneho znenia Trestného zákona je trest odňatia slobody od jedného do piatich rokov v prípade, ak sa tohto činu dopustia najmenej dve osoby. Taktiež ako je to uvedené v § 254, ak týmto protiprávnym činom dôjde k zapríčineniu značnej škody alebo ak je dokonaný čin závažnejším spôsobom konania môže byť uložený trest odňatia slobody od troch do ôsmich rokov.⁴¹

Problematika pašovania so sebou prináša veľmi dlhú a rôznorodú históriu adresovanú pravdepodobne do doby, keď boli prvý krát presne určené clá respektíve poplatky v ktorejkoľvek forme spoplatniť prevážaný tovar politickou silou. Viacero autorov sa zhodlo už v minulosti na názore, že pašeráctvo vzniklo najmä z dôvodu, aby sa vyhlo plateniu cla a poplatkov za tovary. Taktiež sa v súčasnosti stretávame s názormi, že nelegálne obchodovanie bolo bežnou príležitosťou cezhraničných obchodníkov už v minulosti ešte pred zavedením povinného platenia cla a poplatkov. Tento fakt bol aj potvrdený v starých obchodných záznamoch, ktoré v minulosti viedli cudzozemskí obchodníci. Tieto záznamy detailne znázorňovali ich nelegálne aktivity ako boli platenia úplatkov colným kontrolórom, vopred spísané stratégie ako si vytvoriť zisk a ako sa vyhnúť zatknutiu. Medzi ďalšie dôvody vzniku nelegálneho pašovania niektorí autori uvádzajú tiež vysokú korupciu.

Vzhľadom na uvedené sa bezpečnostná situácia na spoločnej východnej hranici Európskej únie s Ruskom, Ukrajinou, Bieloruskom v posledných rokoch nezmenila. Najväčším dôvodom pre pašovanie sú aj v súčasnej dobe veľké cenové rozdiely medzi jednotlivými členskými štátmi. Preto sú najčastejšie pašované napríklad cigarety, pohonné hmoty a pod. Významnou kriminálnou aktivitou boli v posledných rokoch aj pašovania

⁴¹ Trestný zákon č. 300/2005 Z.z., § 254

odcudzených motorových vozidiel. V prevažnej miere sa jedná najmä o pašovanie drog, zbraní, výbušnín.⁴²

Začiatkom roka 2013 však „EUROPOL“ Európsky policajný úrad uviedol, že pašovanie pohonných hmôt, cigariet spôsobuje enormne veľký cenový rozdiel medzi členskými štátmi Európskej únie a štátmi východnej Európy. Tiež podľa nich sa bezpečnostná situácia na východných hraniciach Európy výrazne nezmenila a za najväčšiu hrozbu považujú problematiku s nelegálnym pašovaním drog, cigariet, alkoholu a odcudzených motorových vozidiel. Zároveň spomenutý Európsky Policajný úrad so sídlom v Haagu uviedol, že jednou z najmarkantnejších je prevádzka a s tým spojené obchodovanie s ľuďmi.⁴³

3.2.1 Pašovanie drog

Základný pojem, ktorý súvisí s problematikou drogovej kriminality je pojem návyková látka. Podľa aktuálneho znenia Trestného zákona pod pojmom návyková látka v podmienkach Slovenskej republiky rozumieme alkohol, psychotropné a omamné látky, ostatné látky ktoré sú spôsobilé nepriaznivo ovplyvniť psychiku človeka prípadne jeho ovládacie alebo rozpoznávacie schopnosti alebo jeho sociálne správanie.⁴⁴

Právna úprava trestného zákona však nerátala s požívaním psychotropných alebo omamných látok. Aktuálne znenie trestného zákona postihuje iba ich držanie, výrobu a nakladanie s takýmito látkami. Slovenská republika je však krajinou s rozvinutým domácim drogovým reťazcom, v ktorom sú zastúpené všetky druhy drog.

Za základné smery vo fungovaní drogovej scény považuje Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky najmä:

- a) intenzívny nárast záujmu o opiáty so stimulačným účinkom (najmä pervitín a extáza),
- b) intenzívny nárast pestovania marihuany,
- c) užívatelia drog majú tendenciu páchať majetkovú a násilnú trestnú činnosť s jediným cieľom a to získať finančné prostriedky na drogy.

⁴² PAŠOVANIE. 2012. *Pašovanie cigariet a benzínu sú najväčšie hrozby pre schengen*. [online]. [citácia 12.03.2021]. Dostupné na internete: <<http://euractiv.sk/obrana-a-bezpecnost/clanok/pasovanie-cigariet-a-benzinu-su-najvacsie-hrozby-pre-schengen-018566>>

⁴³ EUROPOL. 2020. *Migrant smugglers and human traffickers to become more ruthless and clandestine*. [online]. [citácia 12.03.2021].

Dostupné na internete: <<http://europol.europa.eu/newsroom/news/migrant-smugglers-and-human-traffickers-to-become-more-ruthless-and-clandestine-says-new-report-europol>>

⁴⁴ Trestný zákon č. 300/2005, § 130

Modernizácia technológií a vozidiel v súvislosti s rozširujúcou sa globalizáciou v dnešnej dobe výrazne prispieva k ľahkému pašovaniu drog a k zníženiu schopnosti bezpečnostných zložiek úspešne zvládať tento boj s drogovou kriminalitou. Nedovolené obchodovanie s drogami a výroba drog sa stala v súčasnej dobe hlavným obchodným artiklom organizovanej kriminality. V súčasnej dobe je obchodovanie s drogami väčšinou hierarchicky usporiadaný. Obchodovanie s drogami sa dostáva od vysoko postavených pašerákov ku stredným článkom obchodného reťazca a následne na najnižší stupeň a ďalej ku posledným sociálne najslabším zákazníkom. Najmenší dealeri veľa krát ani netušia akého obchodného reťazca sú súčasťou. Obchodovanie s drogami a takisto aj obchodovanie so zbraňami patrí k najziskovejším a najvýnosnejším činnostiam organizovanej kriminality.⁴⁵

V krajinách Európy už po roku 2000 viac výskumov poukázalo na pozoruhodné výsledky. V spomínanom období viac ako jedna pätina (24 %) dospelých v Európe na základe výskumov už minimálne raz vyskúšala marihuanu. Na základe dostupných výskumov v spomínanom období z približne jedenásť miliónov ľudí v Európe užívalo a do dnešného dňa užíva kokain. Podľa štatistík z viacerých krajín Európy na predávkovanie umiera každú hodinu jeden občan Európskej únie, pričom koncom roka teda každoročne podľa štatistík umrie od 6500 – do 7500 ľudí na predávkovanie drogami. Ďalším negatívnym faktorom súvisiacim s užívaním drog je choroba HIV. Zdravotníctvo v Európskej únii každý rok eviduje do dnešného dňa minimálne 4000 nových ochorení na HIV, ktoré je zapríčinené s užívaním drog. Taktiež podľa štatistík WHO (World Health Organization) „Svetová Zdravotnícka Organizácia“ okolo 1,2 až 1,6 miliónov ľudí v Európskej únii patrí medzi závislých užívateľov drog.⁴⁶

Obchodovanie s marihuanou v súčasnosti laická verejnosť považuje za normálnu a bežnú vec. Marihuana je v súčasnosti ľahko dostupnou, veľmi obľúbenou a často používanou drogou medzinárodne vo všetkých krajinách sveta. Autor M. Mésároš, už v minulosti charakterizoval Slovenskú republiku ako krajinu, ktorá je plne rozvinutá s domácim trhom a uvádzal, že na území Slovenskej republiky sú zastúpené všetky druhy drog a sú ľahko dostupné pre každého. Ďalej uviedol, že v podmienkach Slovenskej republiky sa väčšinou zaoberajú s drogovou kriminalitou organizované skupiny, ktoré sú založené na rodinnom, ale aj etnickom princípe. Práve tieto princípy podľa autora M. Mésároša zabezpečujú vysokú nepreniknuteľnosť pre orgány Policajného zboru a iné bezpečnostné

⁴⁵ REUTER, P. 2003. *The political economy of the Drug Industry*. s. 127

⁴⁶ ŠLOSÁR, D. 2009. *Drogová prevencia v sociálnej práci*, s. 98

zložky. Medzi najzávažnejšie problémy v podmienkach Slovenskej republiky však spomínaný autor M. Mésároš zaradil Albáncov, založených na náboženskom, etnickom a rodinnom princípe, ktorí sú svojou drogovou organizáciou známe už nespočetné množstvo rokov.⁴⁷

Na základe dôvodovej správy od EMCDDA (European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction) teda správy od „*Európskeho monitorovacieho centra pre drogy a drogovú závislosť*“, Európska únia v súčasnosti vstupuje do novej doby v súvislosti s obchodovaním s drogami. V tejto správe sa uvádza, že záujem o syntetické drogy, kokain a heroín sa stále viac zvyšuje. Ďalej sa v dôvodovej správe uvádza, že organizovaný zločin sa uchopil nových oveľa viac sofistikovanejších príležitostí a využíva nové metódy k pašovaniu drog. Členovia Európskeho monitorovacieho centra pre drogy a drogovú závislosť sa domnievajú, že globalizácia je práve „*startérom*“ pre výrazné zmeny a ovplyvňovanie drogovej kriminality, a to je dôvodom dynamického a rýchleho nárastu drogovej kriminality na medzinárodnej úrovni.⁴⁸

Hlavnou trasou pre pašovanie drog do krajín Európy je trasa zo strednej časti Ázie, ktorá vedie do Ruska, pričom rôznymi vedľajšími cestami pokračuje na západné hranice Schengenského priestoru. Najvýznamnejší prístav je v Ukrajine, ktorým je prístav Odesa. Tento prístav je hlavným a najviac dôležitým tranzitným artiklom pre drogy pochádzajúce zo spojených štátov konkrétnejšie z južnej Ameriky. Približne jedna tretina všetkých organizovaných skupín je v rámci Európskej únie zapojená do nelegálneho obchodu s drogami. Majetok Európskeho trhu s drogami sa odhaduje na 13 miliárd eur ročne. Posledné najaktuálnejšie prieskumy poukazujú na fakt, že Nemecko, Francúzsko, Spojené kráľovstvo a Taliansko tvoria viac ako polovicu európskeho trhu s drogami. Môžeme teda konštatovať, že obchodovanie s drogami je podľa predpokladov najvýnosnejším a najziskovejším nelegálnym obchodom. Organizované skupiny obchodovania s drogami majú niekedy viac príjmov ako príjmy hrubého domáceho produktu niektorých menších krajín, a to je dôvodom, že prečo niektoré krajiny nemienia bojovať a ani nie sú schopné bojovať s drogovou kriminalitou.⁴⁹

⁴⁷ MÉSÁROŠ, M. a kol. 2009. *Bezpečnostné vzdelávanie v boji proti obchodovaniu s ľuďmi*. s. 48

⁴⁸ EMCDDA, *EU drug markets report – A strategic analysis*. [online]. 2019. Dostupné na internete: http://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/741/TD3112366ENC_406102.pdf_en

⁴⁹ PUBLISH.UWO.CA. *Prosperous Deviance: Drug trafficking*. [online]. [citované 12.03.2021] Dostupné na internete: <<http://publish.uwo.ca/~elebel/Papers/CriminologyPaper.pdf>>

V súvislosti s drogovou kriminalitou na území Slovenskej republiky považujeme za vhodné v tejto časti práce priblížiť najväčší úlovok pašovaných drog, aký v histórii Slovenskej republiky doteraz nemal obdobu. Príslušníci finančnej správy z Colného úradu Nitra v minulom roku 2020 prekazili miliónový obchod drogovým kartelom, keď za pomoci služobného psa pri colnej kontrole odhalili pašovanie drogy. Pri kontrole dvoch kovových nádrží určených na kvapaliny nadobudli podozrenie, že so „zásielkou“ nie je nič v poriadku. Zásielka bola totiž prepravovaná po známej drogovej trase z Mexika. Tovar bol prepravovaný v režime tranzit z Mexika cez prístav v Chorvátsku a cieľom bolo prečlieť ho na území Slovenskej republiky, odkiaľ by sa už mohol ďalej voľne pohybovať po celej Európe. Vďaka vycvičenému psovi „Hutchovi“ so svojim psovodom identifikovali prítomnosť drog v nádrži určenej na kvapalinu. Následne po tomto zistení príslušníci finančnej správy navrátili do spodnej časti nádrže diery, vďaka ktorým objavili enormne veľké množstvo bielej kryštalickej látky, ktorá bola ukrytá pozdĺž celej spodnej časti kovovej nádrže. Prvotný rozbor na mieste zistenia nelegálneho tovaru poukázal, že sa jednalo o pašovanie metamfetamínu – pervitínu, pričom celková hodnota z predaja by dosahovala viac ako 300 miliónov eur. Ak by sme hovorili o jednorazových užívateľských dávkach z celkového množstva, hodnota by presahovala hodnotu viac ako 2 miliárd eur. Následne po tomto zistení finančná správa z vecnej príslušnosti odovzdala prípad vyšetrovateľovi Národnej kriminálnej agentúry, ktorý vec prevzal k ďalšej realizácii procesných úkonov.

Na nasledujúcich obrázkoch je možné pozorovať vysokú sofistikovanosť a prepracovanosť drogového kartelu, že akou kreativitou disponujú v novej dobe v súvislosti s nelegálnym pašovaním drog. Na obrázku môžeme vidieť skryšiu drog, ktoré boli dovážané z Mexika.

Obr. 5 [Skrýša drog dovezených z Mexika]⁵⁰



Obr. 6 [Pervitín ukrytý v nádržiach na kvapalinu]⁵¹



⁵⁰ Informačný portál Ministerstva vnútra SR

⁵¹ Informačný portál Ministerstva vnútra SR

3.2.2 Pašovanie cigariet

Ďalším lukratívnym biznisom v súčasnej dobe sú nelegálne tabakové výrobky. Na územie Slovenskej republiky a ďalej do krajín Európskej únie využívajú často krát na pašovanie tabaku východnú hranicu Slovenska s Ukrajinou.

Východná Slovensko – Ukrajinská hranica je dlhá necelých sto kilometrov. Vzhľadom na to, že je to vonkajšou hranicou Schengenského priestoru na jej ochranu sa okrem príslušníkov Policajného zboru používa aj najmodernejšia technika. Policajný zbor Slovenskej republiky na východnej hranici s Ukrajinou v súčasnosti využíva viac ako 400 kamier, pričom viac ako polovica z nich sú termokamery, ktoré zaznamenávajú pohyb osôb do vzdialenosti pätnástich kilometrov. K odhaľovaniu pozemných tunelov pašerákov je k dispozícii georadar, ktorý je schopný zaznamenať pohyb do dvesto metrov. Napriek všetkým týmto opatreniam je východná hranica Slovenska s Ukrajinou najfrekventovanejším miestom, kde dochádza k pašovaniu tak ako ľudí, tak aj nelegálneho tovaru vrátane tabaku.

Cigarety sú lákavým článkom pre ilegálne obchodovanie. Dôvodom je najmä, že výraznú časť sumy cigariet tvoria spotrebné dane, DPH, avšak miera zdanenia a cena cigariet sa medzi jednotlivými členskými krajinami EÚ od seba líši. Iba v rámci Európskej únie je únik na daniach ročne viac ako desať miliárd eur. Cigarety sa navyše pašujú oproti nelegálnym migrantom relatívne ľahšie, pričom tento biznis vyžaduje menšie investície a prináša so sebou aj oveľa menšie riziko trestu.

Podľa poskytnutých údajov od Finančnej správy za rok 2020 bolo priamo na východnej hranici zadržaných viac ako 2 miliónov kusov cigariet v celkovej hodnote cez 70 000 €. Pri tomto údaje je vhodné upriamiť pozornosť aj na fakt, že sa jedná iba o nelegálny tabak pochádzajúci z Ukrajiny. Ďalší nález Finančnej správy SR priamo na východných hraniciach bol dňa 10. novembra v roku 2020, keď pracovníci Finančnej správy našli viac ako 3 tisíc kartónov pašovaných cigariet, ktoré pochádzali taktiež z Ukrajiny. Ďalší záhadný nález Finančnej správy bol v ten istý deň 10. novembra v roku 2020 na hraničnom priechode Ubl'a, keď colníci odhalili nelegálne cigarety ukryté v narodeninovej torte. Príslušníci Finančnej správy pri tomto prípade nadobudli podozrenie, pretože sa im nepozdávala hmotnosť prepravovanej narodeninovej torty.

Obr. 7 [Pašované cigarety v narodeninovej torte]⁵²



Hlavnou krajinou pôvodu pašovania nelegálneho tabaku je však Bielorusko. Práve odtiaľ pochádza najväčšie množstvo nelegálneho tabaku rôznych značiek. Bielorusko okrem EÚ zásobuje aj krajiny ako sú Ukrajina, Rusko, Moldavsko. Zdrojom sú podľa dostupných informácií dvaja najväčší výrobcovia. Jedným z nich je „*Grodno Tobacco Factory Neman*“, kde sa podľa odhadov vyrobí každá piata nelegálna cigareta. Druhým výrobcom je firma „*Tabak Invest*“.

Eurokomisár G. Oettinger, ktorý má na starosti európsky rozpočet koncom roka 2020 povedal, že hlavným impulzom nelegálneho obchodu sú rozdiely v zdanení a cenách, a preto bude komisia tlačiť na Bielorusko, aby priblížilo sadzby spotrebných daní na tabak k úrovni platnej v EÚ. Takisto koncom roka 2020 ukrajinský minister vnútra A. Avakov a riaditeľ Europolu R. Wainwright podpísali dohodu o rozšírení spolupráce proti cezhraničnej kriminalite. Cieľom tejto dohody je viesť efektívny boj proti medzinárodnému organizovanému zločinu, proti pašovaniu drog, nelegálneho tovaru a proti nelegálnej migrácii. Podpísaním tejto dohody umožnili výmenu informácií o osobných údajoch podozrivých osôb a dohodli sa na spoločnom plánovaní aktivít proti zločineckým skupinám.

Špecialista Europolu H. Pugh na organizovanú kriminalitu povedal, že Europol je európska agentúra, ktorá zhromažďuje a spracováva informácie o kriminalite a zároveň sleduje aj problematiku nelegálneho obchodu s tabakom, pretože v pozadí vidí vždy organizovanú kriminálnu sieť. Tiež uviedol, že nelegálny obchod s tabakom je aj bezpečnostnou hrozbou pre členské štáty EÚ. V súvislosti s problematikou organizovanej kriminality tiež uviedol, že napríklad systém financovania Islamského štátu v Európe využíva prepojenie s organizovanou kriminalitou, pričom sa jedná najmä o krádeže a podvody s kreditnými kartami.

⁵² Informačný systém Ministerstva vnútra SR

Známy francúzsky sudca J.L.Bruguierea vidí na rozdiel od spomínaného špecialistu problém v tom, že organizovaný zločin nie je intenzívne riešený na medzinárodnej úrovni. Problém vidí v tom, že krajiny ako sú Slovenská republika a Maďarsko nemajú vo vyšetrovaní organizovanej kriminality také skúsenosti ako vyspelejšie krajiny EÚ. Taktiež v súvislosti s touto problematikou J.L.Brugueira uviedol, že už aj v minulosti upozorňoval na to, že EÚ potrebuje lepší systém zdieľania informácií medzi tajnými službami členských štátov, avšak do dnešného dňa neuspel.⁵³

Môžeme teda konštatovať, že viac významných osobností sa v súčasnej dobe snaží prispieť k efektívnejšej eliminácii pašovania nelegálneho tovaru, avšak riešenie tejto problematiky vyžaduje medzištátnu spoluprácu medzi všetkými členskými štátmi EÚ.

3.2.3 Krádeže motorových vozidiel

Krádeže motorových vozidiel v súčasnej dobe predstavujú veľmi rozsiahlu aktivitu organizovaných zločineckých skupín. Krádeží motorových vozidiel sa väčšinou dopúšťajú organizované skupiny, ktorých hlavným cieľom je odcudzenie vozidla a následný prevoz odcudzeného vozidla do inej krajiny. Prevažne sa motorové vozidlá kradnú presne podľa vopred určených požiadaviek kupujúceho. Vo väčšine prípadov ide o drahšie luxusnejšie motorové vozidlá, ktoré sú vybavené už tými modernejšími zabezpečovacími zariadeniami proti krádežiam. Keďže drahších vozidiel nie je veľa, jediným spôsobom speňaženia vozidla je prevoz do inej krajiny. V súvislosti s krádežou motorových vozidiel súvisia často krát aj trestné činy pozmeňovania a falšovania dokladov k odcudzeným vozidlám. Ďalšou kategóriou krádeže motorových vozidiel sú vozidlá staršieho typu, ktoré sú rozobraté následne na náhradné diely a ich cieľom je rozpredanie do iných krajín. Ďalšou kategóriou krádeže motorových vozidiel sú aj krádeže so súhlasom majiteľa. V takýchto prípadoch páchatel' na žiadosť vedúceho organizovanej skupiny odcudzí automobil a majiteľ odcudzeného vozidla oznámi udalosť poisťovni ako poisťnú udalosť. V takomto prípade sa však jedná už o podvodné konanie, ktoré sa odbornejšie nazýva poisťovací podvod.

Za sociálne slabšiu vrstvu sa považuje východná časť Európy, ktorý je dlhodobo šrotoviskom pre motorové vozidlá z bohatších regiónov. Nespočetné množstvo motorových vozidiel často krát skončí vo východnej časti Európy na šrotoviskách po tom, čo už doslúžili svojim majiteľom. Okrem legálneho vývozu vozidiel však často krát dochádza aj ku

⁵³ GÁBRIŽOVÁ, Z. 2020. *Východná hranica EÚ – Nelegálny obchod s tabakom a jeho dopady*. [online]. [citované 13.03.2021]. Dostupné na internete: <<http://euractiv.sk/danova-politika/linksdossier/vychodna-hranica-eu-nelegalny-obchod-s-tabakom-jeho-dopady/>>

ilegálnym činnostiam, teda vývozu kradnutých vozidiel. Po takýchto motorových vozidlách je oveľa väčší dopyt, ako pri tých legálne dovezených.

Môžeme teda poznamenať, že významnú kriminálnu činnosť predstavuje aj pašovanie odcudzených motorových vozidiel, pričom tieto vozidlá sú často krát využívané aj na pašovanie drog, zbraní, výbušnín a pod. Spôsoby páchania krádeží osobných motorových vozidiel autor M. Lisoň v minulosti definoval do štyroch kategórií:

- výber osobných motorových vozidiel,
- ilegálne získanie osobných motorových vozidiel,
- prevoz, vývoz a uskladnenie osobných motorových vozidiel,
- konečný predaj osobných motorových vozidiel alebo náhradných dielov.⁵⁴

Takisto ako pri prevádzachtve alebo pri obchodovaní s drogami, aj trestná činnosť na úseku krádeží motorových vozidiel je vysoko sofistikovanou a organizovanou kriminalitou organizovaných zločineckých skupín. Cieľom organizovaných skupín pri kradnutí vozidiel nie je výlučne iba finančný zisk, ale aj financovanie a podporovanie inej trestnej činnosti.

Ako sme už vyššie spomínali, organizované skupiny zabezpečujú odcudzeným vozidlám, aby pri vývoze do inej krajiny bolo už na vozidle pozmenené identifikačné číslo vozidla a pripravené falošné doklady k vozidlu. Môžeme teda uviesť, že pred vývozom vozidla do zahraničia dôjde ešte k úpravám identifikačných prvkov motorového vozidla, ktoré sú pozmenené alebo nahradené novými, aby pri bežnej kontrole na hraničnom priechode nedošlo k žiadnemu podozreniu. Pašeráci vozidiel sa pohybujú väčšinou v nočnej dobe medzi tretou a piatou hodinou, pretože sa spoliehajú na to, že pozornosť policajtov je výrazne znížená únavou. Zvyčajne pred príchodom pašeráka s odcudzeným vozidlom k hraničnému priechodu sa objaví aj spolupáchateľ, ktorý je akousi návnadou a pridá sa pred kradnuté vozidlo ako ďalší cestujúci. Pri prechode cez hranicu sa tento spolupáchateľ začne pred príslušníkmi Policajného zboru správať podozrivo a snaží sa na seba upútať pozornosť. Týmto dôjde ku dôkladnejšej kontrole tejto osoby a pašerák s odcudzeným vozidlom môže bez problémov prejsť cez hranicu.

Kradnutím osobných motorových vozidiel sa zaoberajú väčšinou organizované zločinecké skupiny z Ukrajiny, Ruska a Poľska. V roku 2015 boli na území Slovenskej republiky zadržané dve organizované zločinecké skupiny z Ukrajiny a dve osoby z Poľska. V roku 2017 boli na území Slovenskej republiky orgánmi Policajného zboru zadržané štyri

⁵⁴ LISOŇ, M. 2001. *Organizovaná kriminalita III*, s.142

organizované skupiny z Ruska a tri osoby z Ukrajiny u ktorých bolo dokázané, že sa zúčastňujú na krádežiach osobných motorových vozidiel na našom území.⁵⁵

Za smerodajné v tejto časti práce považujeme priblížiť aj problematiku krádeží motorových vozidiel v podmienkach Slovenskej republiky. Aj na území Slovenskej republiky patrí krádež vozidiel k častým vykonávaným trestným činom. V minulom roku 2020 bolo v súvislosti s celosvetovou pandémiou COVID-19 všetko obmedzené a zatvorené, boli prísnejšie kontroly zo strany štátu a pod. Vzhľadom na uvedené, sme sa rozhodli, že v tejto časti práce budeme v nasledujúcich bodoch venovať pozornosť vývoji a krádežiam vozidiel iba do roku 2019.

Najčastejšou kradnutou značkou osobného motorového vozidla na území Slovenskej republiky je Škoda. Medzi najkradnutejšie modely vozidiel na území SR podľa zistených informácií zaraďujeme:

- Škoda Octavia, Škoda Karoq, Škoda Kodiaq, Škoda Rapid,
- Volkswagen Golf, Volkswagen Passat,
- BMW,
- Mercedes,
- Audi.

Medzi obľúbené modely zlodejov tiež zaraďujeme aj Renault, Fiat, Opel, Ford a Peugeot. Krádeži luxusnejších a drahších osobných motorových vozidiel, ako sú napríklad modely BMW, Mercedes, Audi sa venujú najmä sofistikovanejšie a prepracovanejšie organizované zločinecké skupiny. Pri krádežiach lacnejších vozidiel ako sú Peugeot Boxer, Fiat Ducato hlavným zameraním zlodejov je iba obsah vozidla, nakoľko sa jedná o pracovné vozidlá. Zlodeji pri výbere vozidla k odcudzeniu nevenujú pozornosť iba na nové vozidlá, ale veľa krát chcú ukradnúť aj staršie vozidlá. Teda nie je žiadnou výnimkou, keď sa niekde stretne s informáciou, že došlo k odcudzeniu staršieho typu vozidla. Je to najmä z dôvodu, že staršie typy vozidiel nemajú až tak vypracované zabezpečovacie zariadenia ako tie novšie, pričom sú tieto vozidlá vhodné na predaj náhradných dielov.

Počet krádeží osobných motorových vozidiel na území Slovenskej republiky podľa dostupných štatistík z roka na rok klesá. Podľa evidovaných štatistík z portálu Ministerstva vnútra SR sa počet odcudzených motorových vozidiel v roku 2019 znížil oproti

⁵⁵ Informačný portál Ministerstva vnútra SR

predchádzajúcemu roku o 279 vozidiel. Vývoj krádeží osobných motorových vozidiel, objasnené prípady a spôsobené škody znázorníme v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 4 [Vývoj krádeží vozidiel na území SR]⁵⁶

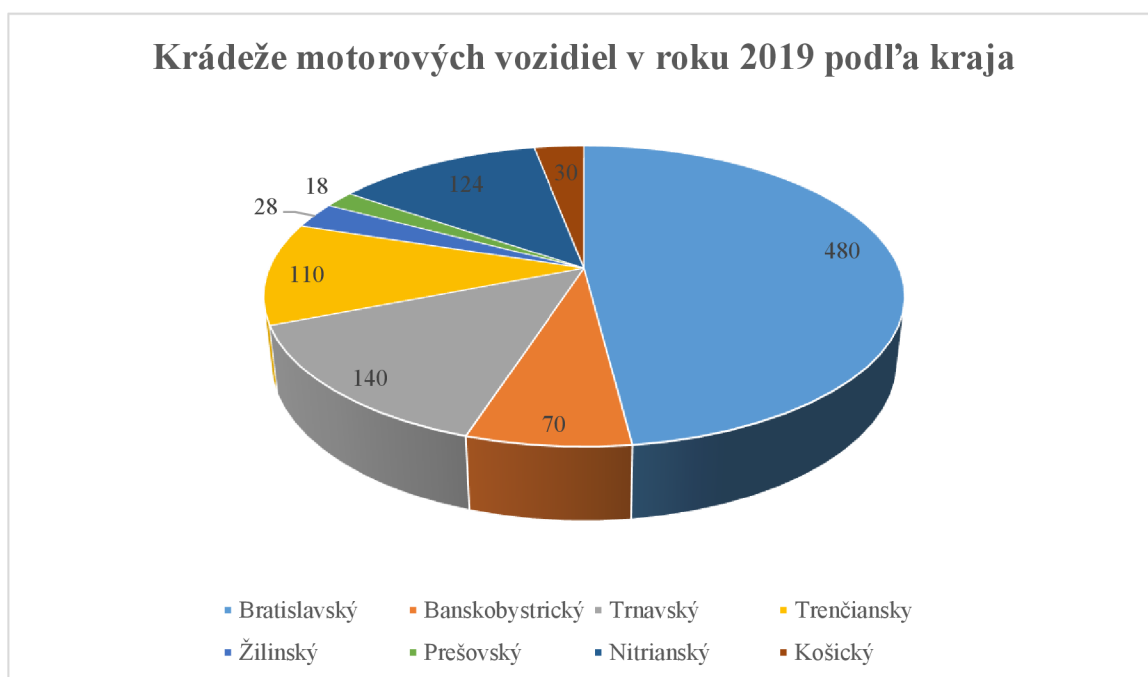
Rok	Počet evidovaných krádeží	Objasnené prípady	Škoda v €
2012	2543	522	25 462 000
2013	2430	564	24 305 000
2014	2298	574	19 546 000
2015	1931	578	16 547 000
2016	1670	571	13 305 000
2017	1523	531	13 193 000
2018	1338	513	11 225 000
2019	1041	510	9 611 000

Dôvodom výrazného poklesu počtu odcudzených osobných motorových vozidiel je stále vyššia dostupnosť vozidiel pre verejnosť. Keďže osobné vozidlá sú postupom času stále viac dostupnejšie, môže si ich dovoliť už pomaly každý z našej spoločnosti. Za klesajúci trend v znázornenej tabuľke môžeme byť vďačný aj novým moderným zabezpečovacím zariadeniam, ktorými sú nové vozidlá vybavené. Môžeme taktiež konštatovať, že zažívame už celkom vyspelé obdobie, pričom všade na verejných priestranstvách sú namontované kamery, ktoré môžu tiež odstrašujúco vplyvať na prípadných zlodejov vozidiel. Pozitívnu stránkou je aj počet objasnených prípadov v porovnaní s rokom 2012, kde bolo objasnených len 20,52 % z evidovaných krádeží, pričom v roku 2019 bolo objasnených už 48,90 %.

Podľa dostupných štatistík je najväčší počet krádeží vozidiel v Bratislavskom kraji. Je to najmä z dôvodu, že v uvedenom regióne je vysoká koncentrácia osobných motorových vozidiel. Podľa zistených informácií bolo v roku 2019 evidovaných 480 krádeží osobných motorových vozidiel len v Bratislavskom kraji. Na rozdiel od uvedeného bolo napríklad v Banskobystrickom kraji evidovaných iba 70.

⁵⁶ Informačný systém Ministerstva vnútra SR

Graf 6 [Krádeže motorových vozidiel v roku 2019 podľa kraja]⁵⁷



Ako sme už v úvodnej časti tejto časti práce spomenuli, hlavným dôvodom krádeže osobných motorových vozidiel je ich následný predaj. Väčšinou sa to týka luxusnejších vozidiel, ktoré sú kradnuté na objednávky. Tieto vozidlá však majú páchatelia vyhliadnuté oveľa skôr ako sa má krádež uskutočniť. V praxi sa veľa krát ocitneme aj v situáciách, keď sú osobné motorové vozidlá odcudzené kvôli páchaniu ďalšej trestnej činnosti. Tieto vozidlá sú väčšinou aj orgánmi Policajného zboru nájdené, nakoľko sa zloději snažia o to, aby sa ich čo najskôr zbavili.

3.3 Návrhy a odporúčania

Ako sme už v prechádzajúcich častiach záverečnej práce spomenuli, Európska únia už roky bojuje s problematikou trestného činu prevádzactva, pašovaním drog, cigariet a vyvázaním odcudzených motorových vozidiel. V súvislosti s problematikou prevádzactva bol v prechádzajúcom roku schválený súbor opatrení, ktorými by sa mal znížiť výskyt prevádzáčov. Opatrenia Rady Európy vychádzali najmä z aktuálneho úsilia Európskej únie a jednotlivých krajín, ktoré sa realizovali v rámci akčného plánu proti prevádzaniu migrantov.

Týmito opatreniami boli najmä:

- posilnenie medzirezortného prístupu na úrovni Európskej únie,

⁵⁷ Informačný systém Ministerstva vnútra SR

- najlepšie využitie súčinnosti medzi jednotlivými dostupnými operačnými nástrojmi v jednotlivých štátoch,
- maximálne nasadenie bezpečnostných zložiek na vonkajších hraniciach s Ukrajinou.

Cieľom týchto opatrení bolo narušiť siete prevádzачov nelegálnych migrantov, eliminácia pašovania drog, cigariet a vývozu kradnutých motorových vozidiel.

Sme však toho názoru, že tieto opatrenia sú nepostačujúce. Ako sme už v súvislosti s touto problematikou uvádzali, že na vonkajších hraniciach s Ukrajinou vedieme už dlhšiu dobu boj najmä s pašovaním, prevádzачstvom a vývozom kradnutých motorových vozidiel, máme za to, že tieto opatrenia nie sú vôbec efektívne.

Preto na základe vlastných skúseností a myšlienok, odporúčame nasledovné:

- Vykonávať hraničné kontroly v súčinnosti aj z inými bezpečnostnými zložkami (napríklad s príslušníkmi Ozbrojených síl, s príslušníkmi Finančnej správy) na všetkých hraničných priechodoch (nielen na vonkajšej hranici s Ukrajinou), pretože prevádzачi ako sme uvádzali majú prepojenosť na niektoré „čierne ovce“. *(Prítomnosť iných príslušníkov bezpečnostných zložiek na hraničných priechodoch by mala pozitívny vplyv na boj s prevádzачstvom, pašovaním a vyvážaním odcudzených vozidiel, pretože by mali „čierne ovce“ strach konať v prospech organizovanej skupiny).*
- Prideliť každému príslušníkovi bezpečnostnej zložky, ktorý vykonáva hraničnú kontrolu vlastnú telovú kameru, ktorá by zaznamenávala celý priebeh služby a po ukončení služby na hraničnom priechode by mal za povinnosť video záznam zo služby odovzdať do systému, ktoré by bolo sprístupnené kontrolnému úradu. *(Myslíme si, že týmto by sa ešte viac eliminovala korupcia na hraničných priechodoch).*
- Nasadiť na každý hraničný priechod minimálne jedného psovoda z útvaru Policajného zboru, ktorý by odhaľoval prítomnosť drog, cigariet, alkoholu a prítomnosť podobných vecí, ktoré sú lákavým artiklom pre organizované skupiny a prevádzачov.
- Zabezpečiť kamery na všetkých hraničných priechodoch, najmä na miestach, kde dochádza k prevádzачstvu nelegálnych migrantov a pašovaniu nelegálneho tovaru.

Záver

V teoretickej časti diplomovej práce boli vymedzené základné pojmy a rozdelenia, ktoré úzko súvisia s kriminalitou páchanou na úseku cestnej dopravy. Sme toho názoru, že kriminalita páchaná na úseku cestnej dopravy je súčasťou logistiky na úseku cestnej dopravy, pretože vzniknuté škody v súvislosti nelegálnou prepravou tovaru a osôb narúšajú ekonomické siete na našom území, ale aj v susedných štátoch. Preto bolo našou snahou v teoretickej časti priblížiť organizované skupiny, oblasti záujmov a vplyvov organizovaných skupín na dopravu.

Naším čiastkovým cieľom bolo poukázať na problematiku koncepcie kriminality páchanou prevažne na úseku cestnej dopravy. Pozornosť sme venovali najmä aspektom, ktoré úzko súvisia s kriminalitou v doprave, pričom našou snahou bolo priblížiť čitateľom charakteristiku páchatel'ov, trestné činy páchané na úseku cestnej dopravy a protiprávne konania organizovaných skupín. Hlavným cieľom diplomovej práce bolo priblížiť čitateľom analýzu vybraných protiprávných konaní respektíve trestných činov, ktoré sú najviac páchané na úseku dopravy. Detailnejšia pozornosť bola venovaná príčinám, spôsobom a dôvodom ich vzniku v oblasti dopravnej kriminality. Zároveň sme v záverečných častiach kapitol formulovali návrhy a odporúčania.

V prvej kapitole sme venovali pozornosť charakteristike základných pojmov a teoretickým východiskám. Neopomenuli sme ani charakteristiku základných pojmov, ktoré sa týkajú kriminality v doprave a logistiky v doprave. Náležitá pozornosť bola venovaná páchatel'om na úseku cestnej dopravy, charakteristike dopravných nehôd, najčastejším príčinám dopravných nehôd, kriminalite v dopravnej logistike, pričom sme rámcovo priblížili aj činnosť a zameranosť organizovaných zločineckých skupín. V rámci prvej kapitoly bolo našim cieľom priblížiť čitateľom aj definíciu a výskyt najčastejších trestných činov, priestupkov, ktoré úzko súvisia s kriminalitou v oblasti dopravy.

V druhej kapitole sme sa osobitne venovali analýze dopravnej nehodovosti na území Slovenskej republiky a jej aspektom, ktoré úzko súvisia s dopravnými nehodami. Pri analýze dopravných nehôd sme konkrétnejšie venovali pozornosť prítomnosti alkoholu na dopravných nehodách, dopravným nehodám zavineným pod vplyvom alkoholu, najčastejším príčinám dopravných nehôd, dopravným nehodám, pri ktorých došlo k umrteniu osôb, počtu umrtených na dopravných nehodách, počtu umrtených podľa pohlavia a ostatným aspektom, ktoré súvisia s dopravnými nehodami. Na záver druhej

kapitoly sme v rámci prevencie, priblížili opatrenia na zníženie dopravných nehôd najmä pri prechádzaní cez priechody pre chodcov.

Tretia kapitola bola zameraná na kriminalitu na medzinárodnej úrovni. Hlavným cieľom tretej kapitoly bolo priblížiť problematiku trestného činu prevádzačstva, negatívne stránky trestného činu prevádzačstva a obchodovanie s ľuďmi. V súvislosti s kriminalitou na medzinárodnej úrovni náležitá pozornosť bola venovaná aj pašovaniu drog, pašovaniu cigariet a krádežiam motorových vozidiel, pri ktorých bolo našou snahou za pomoci osobných skúseností autora prostredníctvom grafov, obrázkov a tabuliek priblížiť túto rozsiahlu problematiku. Zároveň bolo ďalším cieľom po spracovaní teoretických východísk, formulovať aj návrhy a odporúčania, ktoré by mali byť inšpiráciou pre príslušníkov bezpečnostných zložiek.

Pri vypracovávaní diplomovej práce sme využívali metódy zberu štatistických údajov, popis údajov a následné vyhodnotenie získaných údajov a informácií. Pri spracovaní diplomovej práce boli využívané viaceré metódy všeobecného, ale aj špecifického charakteru. Pri spracovávaní práce sme využívali metódy ako sú analýza, syntéza, dedukcia, syntéza a hlavne komparácia. Teoretickým spracovaním záverečnej práce a využívaním spomenutých metód považujeme ciele diplomovej práce za splnené.

Zoznam použitej literatúry

Knihy / Monografie

1. ARNAU, F. 1969. *Človek mimo zákon*. Praha: Orbis, 1969, s. 324
 2. CHMELÍK, J. a kol. 2011. *Zločin bez hraníc*. Praha: Linde, 2004. s. 185, ISBN 80-7201-480-3.
 3. DIANIŠKA, G. 2011. *Kriminológia – Osobitná časť I*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čenek, 2011. 250 s. ISBN 978-80-554-1275-7.
 4. HALÁDIK, J. 2002. *Medzinárodná migrácia*. Akadémia Policajného zboru, Bratislava 2002. ISBN 80-8054-230-9.
 5. HOLCR, K. a kol. 2005. *Bezpečnostní hrozby a rizika spojená s vývojem kriminality na Slovensku*. In. *Bezpečnosť v podmíňkách organizací a institucí ČR* sborníkem z mezinárodní konference. Praha 8: Soukromá vysoká škola ekonomických studií, s. 17 – 20, ISBN 80-86744-49-3
 6. KOLEKTÍV AUTOROV, 2006. *Kriminológia II: 2 diel*. Bratislava: Akadémia PZ v Bratislave, 2006. 175 s. ISBN 80-8054-394-1.
 7. KOLEKTÍV AUTOROV, 2001, *Kriminológia – osobitná časť, II. Diel*. Bratislava: Akadémia PZ v Bratislave. 2001. 314 s. ISBN 80-8078-078-1.
 8. LIŠOŇ, M. 2001. *Organizovaná kriminalita III*. Bratislava: APZ, 2001. ISBN 80-8054-059-4.
 9. LIŠOŇ, M., VAŠKO, A. a kol. *Teória kriminálno-policajného poznania*. Bratislava: Wolters Kluwer, 2018, 389 s. ISBN 978-80-8168-838-6.
 10. MÉSÁROŠ, M a kol. 2009. *Bezpečnostné vzdelávanie v boji proti obchodovaniu s ľuďmi*. In. *Obchodovanie s ľuďmi*. Košice: IURIDICUM, 2009. ISBN 978-80-89284-50-4, s. 45-57
 11. NOŽINA, M. 2003. *Medzinárodný organizovaný zločin v Českej republike*. Praha: Themis, 2003. s. 358, ISBN 978-80-7312-018-4
 12. PORADA, V. 2016. *Kriminalita. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čenek, s.r.o., 1018 s. ISBN: 978-80-7380-589-0.
 13. REUTER, P. 2003. *The political economy of drug smuggling*. Vellinga the political Economy of the drug Industry Florida University press, 2003. p. 127-147.
-

14. SAMAŠ, O. a kol. 2006. *Trestný zákon, stručný komentár*, Bratislava: IURA EDITION, 2006. 884 s. ISBN 80-8078-078-1
15. SLOPOVSKÝ, P. In GRÉDY, D a kol. Medzinárodná organizovaná trestná činnosť a spôsoby odhaľovania a dokumentácie. Bratislava : Akadémia PZ, 1994, 182 s.
16. SMOLÍK, J. a kol. 2007. *Organizovaný zločin a jeho ohniská v súčasnom svete*. Brno: Masarikova Univerzita Brno, 204 s. ISBN 978-80-970251-8-2.
17. VAVERA, F. 2010. *Slovník kriminalistických pojmu a osobností*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2010. 349 s. ISBN 978-80-7380-258-5.

Článok v časopise

18. OLEJÁR, F. a kol. 1979. *Utváranie osobnosti delikventa*. In: Psychológia a patopsychológia, roč. 14, č. 5, 1979, s. 433 – 446.
19. POLCAR, M. *Trestné činy v doprave na pozemných komunikáciách*, In. *Bezpečnostní teorie a praxe*. 2013, ISSN 1801-8211 diel. I., s. 209-233
20. VRCHOVSKÝ, M. 2000. *Prevádzачstvo nelegálnych migrantov*. In. *Justičná revue*. 2000, Roč. 52. s. 169-174.
21. ZEMAN, Š. 2016. *Majetková kriminalita mládeže v Slovenskej republike – kriminologické a trestnoprávne aspekty*. In. *Trestnoprávna revue*. 2016. ISSN 1213-5313, roč. 15, č. 3., s. 33-39

Článok zo zborníka a monografie

22. JAGNEŠÁK, J. Terorizmus vs. Organizovaný zločin. In JAGNEŠÁK, J., VAŠKO, A. Zborník príspevkov z medzinárodnej vedeckej konferencie „Organizovaný zločin v stredoeurópskom regióne „Pozícia a rola kriminálneho spravodajstva v systéme identifikácie aktivít kriminálnych skupín“. Bratislava, 2019, s. 52 – 68. ISBN 978 – 80 – 8054 – 828- 5.
 23. LAMPE, K. von. 2002. *Organizácia modelov zločineckej spolupráce v oblasti vydierania v rámci čierneho trhu s cigaretami v Nemecku*. In. *Cezhraničná organizovaná finančná kriminalita a korupcia*. Bratislava: Akadémia Policajného zboru, 2002. s. 148 – 155. ISBN 80-80-54-234-1
-

Internetové zdroje

24. EMCDDA, *EU drug markets report – A strategic analysis*. [online]. 2019. Luxemburg: Publications Office of the European Union, 2013. ISBN 978-92-9168-595-0. [citácia 12.03.2021]. Dostupné na internete: <http://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/741/TD3112366ENC_406102.pdf_en>
25. EUROPOL. 2020. *Migrant smugglers and human traffickers to become more ruthless and clandestine*. [online]. [citácia 12.03.2021]. Dostupné na internete: <<http://europol.europa.eu/newsroom/news/migrant-smugglers-and-human-traffickers-to-become-more-ruthless-and-clandestine-says-new-report-europol>>
26. GÁBRIŽOVÁ, Z. 2020. *Východná hranica EÚ – Nelegálny obchod s tabakom a jeho dopady*. [online]. [citované 13.03.2021]. Dostupné na internete: <<http://euractiv.sk/danova-politika/linksdossier/vychodna-hranica-eu-nelegalny-obchod-s-tabakom-jeho-dopady/>>
27. Ministerstvo vnútra SR. [online]. [citované 12.03.2021]. Dostupné na internete: <http://minv.sk/?obchodovanie-s-ludmi-a-slovenska-republika>
28. Ministerstvo vnútra SR. [online]. [citované 12.03.2021] Dostupné na internete: <http://minv.sk/?program-podpory-a-ochrany-obeti>
29. PAŠOVANIE. 2012. *Pašovanie cigariet a benzínu sú najväčšie hrozby pre schengen*. [online]. [citácia 12.03.2021]. Dostupné na internete: <http://euractiv.sk/obrana-a-bezpecnost/clanok/pasovanie-cigariet-a-benzinu-su-najvacsie-hrozby-pre-schengen-018566>
30. PUBLISH.UWO.CA. *Prosperous Deviance: Drug trafficking*. [online]. [citované 12.03.2021] Dostupné na internete: <<http://publish.uwo.ca/~elebel/Papers/CriminologyPaper.pdf>>

Legislatívne normy a dokumenty

31. Zákon č. 8/2009 Z.z. o Cestnej premávke
32. Zákon č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov
33. Trestný zákon č. 300/2005
-

Zoznam tabuliek a grafov

[Tab.1] Počet vodičských oprávnení vydaných vodičom vo veku 17 rokov v okresoch Nitrianskeho kraja za rok 2020

[Tab.2] Počet dopravných nehôd na území Slovenskej republiky v období od 2017 do 2020

[Tab.3] Dopravná nehodovosť od 01.01.2020 do 31.12.2020 v porovnaní s rovnakým obdobím z roku 2019

[Tab.4] Vývoj krádeží vozidiel na území Slovenskej republiky

[Graf 1] Počet evidovaných vodičov na území SR od roku 1983 do 2020

[Graf 2] Zistené požitie alkoholu v jednotlivých krajoch za rok 2020

[Graf 3] Zistené požitie alkoholu u vodičov motorových vozidiel

[Graf 4] Najčastejšie príčiny vzniku dopravných nehôd za rok 2020

[Graf 5] Najčastejšie príčiny dopravných nehôd pri ktorých došlo k usmrteniu osôb

[Graf 6] Krádeže motorových vozidiel v roku 2019 podľa kraja

Zoznam obrázkov

[Obr. 1] Dopravné nehody zavinené pod vplyvom alkoholu za rok 2020

[Obr. 2] Počet usmrtených za rok 2020

[Obr. 3] Počet usmrtených podľa pohlavia

[Obr. 4] Fotografia o odhalení a zadržaní nelegálnych migrantov

[Obr. 5] Skrýša drog dovezených z Mexika

[Obr. 6] Pervitín ukrytý v nádržiach na kvapalinu

[Obr. 7] Pašované cigarety v narodeninovej torte

Prílohy

CD médium – diplomová práca v elektronickej podobe.

Autor	Kristián Petřík
Název BP	Kriminalita páchaná na úseku cestnej dopravy ako novodobý fenomén na medzinárodnej úrovni
Studijní odbor	Dopravní logistika
Rok obhajoby DP	2021
Počet stran	71
Počet příloh	2
Vedoucí BP	prof. Ing. Daniela Marasová
Anotace	Témou diplomovej práce je „ <i>Kriminalita páchaná na úseku cestnej dopravy ako novodobý fenomén na medzinárodnej úrovni.</i> “ Cieľom diplomovej práce bolo poukázať na rozsiahlu problematiku koncepcie kriminality páchanej na úseku cestnej dopravy, na teoretické východiská kriminality na úseku cestnej dopravy, na príčiny vzniku dopravnej kriminality a na súvisiace aspekty s touto problematikou. Diplomová práca je rozdelená na tri hlavné kapitoly.
Klíčova slova	kriminalita v doprave, dopravná nehodovosť, organizovaný zločin, prevádzačstvo
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	