

8. **Respektovat přednost v jízdě** a zároveň se snažit předvídat chyby druhých, případně jim též ustoupit, a to i v případech, kdy pravidla jsou jasně na naší straně.
9. **Nesedat do auta pod vlivem alkoholu či při velké únavě.**
10. **Udržovat své vozidlo v dobrém technickém stavu**, neboť i ten je pro bezpečnost silničního provozu naprosto nezbytný.

Samozřejmě, že bezvýhradné dodržování těchto zásad je v dnešní době tak trochu utopíí, nicméně nepochybně by to přispělo k větší bezpečnosti každého z nás při pohybu v silničním provozu a měl by si je uvědomit každý řidič, když usedá za volant svého automobilu.

## **5. Závěr**

Dopravní kriminalita v posledních třech a půl letech zaznamenala prudký nárůst, jak vyplývá z dostupných justičních statistik. Důvody tohoto vývoje, jak již bylo řečeno výše v části fenomenologie, jsou legislativní změny, které přinesl rok 2006.

Pokud jde o dopravní kriminalitu za rok 2008, pak celoroční statistiky v době psaní této diplomové práce k dispozici ještě nebyly, nicméně vzhledem k tomu, že počet trestných činů za první pololetí roku 2008 poměrně výrazně převyšuje polovinu trestných činů zaznamenaných statistikami státních zastupitelství za celý rok 2007, lze jistě očekávat při nejmenším mírný nárůst počtu trestných činů i v roce 2008, tedy i v tomto roce bude s největší pravděpodobností zachována vzrůstající tendence dopravní kriminality ( i když asi ne v takovém rozsahu, jako tomu bylo v letech 2006 a hlavně v roce 2007 ).

Z toho, že mají na dopravní kriminalitě a jejím nárůstu největší podíl trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d TZ ( tedy typický ohrožovací trestný čin ) a trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 TZ ( jehož základní skutková podstata je též

ohrožovací povahy ), lze usuzovat, že vzrostl především počet trestných činů, které nevyústily v dopravní nehodu.

Tento závěr je možno vyvodit i z dalšího faktu, že počet dopravních nehod, ( které - pokud jsou spojeny se spácháním trestného činu, pak se jedná v naprosté většině o poruchové trestné činy, ale nemusí tomu tak být vždy, např. u trestného činu obecného ohrožení podle § 180 TZ ) , se v posledních letech počty zjištěných trestných činů pohybují okolo podobných čísel.

Výjimkou byl ve sledovaném období rok 2006, který se vymykal nejen nízkým počtem registrovaných dopravních nehod, nižším počtem usmrcených a zraněných osob, ale i výrazně nižším počtem těch nejzávažnějších trestných činů dopravní kriminality, kterými jsou ( alespoň podle mého názoru ) trestné činy ublížení na zdraví podle § 223 a 224 TZ. Bohužel ale hned v následujícím roce ( tedy v roce 2007 ) se počet těchto trestných činů dostal na hodnoty, které poměrně výrazně překročily počet těchto trestných činů zjištěných v roce 2005.

Tento naznačený trend bezpochyby souvisí s novelizací ZSP zákonem č. 411/2005 Sb, jež od 1. července 2006 zavedla mj. tzv. bodový systém hodnocení vybraných dopravních přestupků a trestných činů ( s níž byla spojena novelizace dalších zákonů, zejména TZ ). U českých řidičů se totiž projevil obavy z toho, co od této novinky čekat a jak vůbec bude daný systém fungovat. Kromě toho tomu napomohlo i naprosto nekompromisní ( ale mnohdy nesmyslné ) pokutování a ukládání bodů např. i za minimální překročení povolené rychlosti. Mezi řidiči tak zavládly obavy o jejich řidičské průkazy, čemuž odpovídala i do té doby nevídaná ukázněnost naprosté většiny českých řidičů. A také proto byl první měsíc zavedení těchto významných změn vyjímečný jak co do počtu šetřených dopravních nehod, tak co do počtu usmrcených osob ( zde se jednalo dokonce o nejnižší počet mrtvých v měsíci červenci za posledních 36 let ).

Bohužel ale kritika, která nově zavedený bodový systém postihovala prakticky od samého počátku jeho fungování, a která se linula z úst jak odborné, tak neodborné veřejnosti, způsobila, že se vše vrátilo do starých kolejí a v roce 2007 to podle statistik dopravní nehodovosti vypadalo hůře než před zavedením bodového systému.

Ovšem ZSP byl od účinnosti zmíněné novelizace již několikrát vylepšován a byly odstraňovány největší nedostatky ( a nesmyslnosti ) této původní novely.

Pokud jde o stav dopravní nehodovosti za rok 2008, tak zde v době psaní této diplomové práce ještě oficiální statistiky dopravní nehodovosti za celý rok 2008 zpracovány také nebyly. Nicméně konečná zatím neoficiální statistika, jež je k dispozici, uvádí nejenom nižší počet dopravních nehod, než kolik jich bylo zjištěno v roce 2007, ale i výrazně nižší počet usmrčených osob, což je asi nejdůležitější poznatek. Podle zatím neoficiálních údajů za celý rok 2008 se opět ( po roce 2006 ) počet usmrčených osob dostal pod hranici 1.000 mrtvých ( konkrétně 985 osob ). Pokud bude toto číslo potvrzeno, půjde o 2. nejnižší počet osob usmrčených na českých silnicích od roku 1990.

Pokud jde o budoucí pravděpodobný vývoj dopravní kriminality, pak lze usuzovat na to, že od příštího roku ( tedy od 1.1. 2010 ) se rozsah dopravní kriminality a její podíl na celkové kriminalitě sníží. Důvodem této úvahy je to, že nejpočetnější trestný čin dopravní kriminality, tj. řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění, v návrhu nového TZ, jež má nabýt účinnosti právě k 1.1.2010 ( bude - li schválen ), již není uveden mezi trestnými činy. Toto jednání bude pak postihováno pouze podle PřesZ ( což platí v některých případech i v současné době ).

Nezbývá, než doufat, že oficiální statistiky vývoj dopravní nehodovosti za rok 2008 skutečně potvrdí a věřit tomu, že se nejedná o pouhou náhodu tohoto vývoje a že i v následujících letech se dočkáme dalšího snižování počtu dopravních nehod a snižování počtu jejich obětí, což by mělo ve svém důsledku vést i ke snižování počtu těch nejzávažnějších trestných činů dopravní kriminality.