

Univerzita Karlova v Praze  
Právnická fakulta

Eva Jelínková

**Dopravní kriminalita a její prevence**

**Diplomová práce**

Vedoucí diplomové práce: JUDr., Bc. Tomáš Gřivna, PhD.

Katedra trestního práva

leden 2009

„Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracovala samostatně za použití zdrojů a literatury v ní uvedených.“

.....  
Eva Jelínková

Poděkování panu JUDr., Bc. Tomáši Gřivnovi, PhD., za pomoc a trpělivost při vedení této diplomové práce.

## Obsah

<b>1. Úvod</b> .....	str. 5
1.1. Vymezení některých souvisejících pojmů .....	str. 6
<b>2. Fenomenologie dopravní kriminality</b> .....	str. 7
2.1. Fenomenologické zvláštnosti dopravní kriminality.....	str. 8
1.2.1. Dopravní nehoda.....	str. 8
1.2.2. Pachatel a zavinění.....	str. 11
1.2.3. Následky.....	str. 13
1.2.4. Ostatní fenomenologické zvláštnosti.....	str. 14
2.2. Typické trestné činy dopravní kriminality.....	str. 15
2.3. Stav a vývoj dopravní kriminality.....	str. 16
2.4. Struktura dopravní kriminality.....	str. 20
<b>3. Příčiny a podmínky dopravní kriminality</b> .....	str. 22
3.1. Dopravní nehoda jako jedna ze základních příčin.....	str. 22
3.2. Hlavní příčiny silničních dopravních nehod.....	str. 23
3.3. Bližší vymezení hlavních příčin dopravních nehod.....	str. 24
3.3.1. Nepřiměřená rychlost.....	str. 24
3.3.2. Nesprávné předjíždění.....	str. 26
3.3.3. Nedání přednosti v jízdě.....	str. 27
3.3.4. Nesprávný způsob jízdy.....	str. 28
3.4. Subjektivní příčiny dopravních nehod.....	str. 28
3.4.1. Právní selhání účastníků silničního provozu.....	str. 31
3.4.2. Psychosomatické subjektivní příčiny.....	str. 32
3.4.3. Technicky podmíněné subjektivní příčiny.....	str. 35
3.4.4. Existuje u některých řidičů sklon k nehodovosti?.....	str. 36
3.4.5. Vliv alkoholu a drog.....	str. 37
3.5. Objektivní příčiny dopravních nehod.....	str. 42
3.6. Dopravní nehodovost, čas a místo nehody.....	str. 42
<b>4. Prevence</b> .....	str. 44
4.1. Bezpečnost silničního provozu.....	str. 45

4.2. Situační prevence.....	str. 47
4.2.1. Dopravně bezpečnostní činnost policie .....	str. 48
4.2.2. Technická opatření situační prevence .....	str. 51
4.3. Ostatní preventivní opatření.....	str. 53
4.3.1. Bodový systém.....	str. 53
4.3.2. Řidičský průkaz na zkoušku.....	str. 58
4.3.3. Dopravní výchova a ( nejen ) mediální kampaně.....	str. 60
4.3.4. Pasivní bezpečnost motorových vozidel.....	str. 62
4.4. Shrnutí.....	str. 64
<b>5. Závěr.....</b>	<b>str. 66</b>
<b>6. Přílohy.....</b>	<b>str. 69</b>
<b>7. Použitá literatura.....</b>	<b>str. 77</b>

## 1.Úvod

V této diplomové práci se pokusím z kriminologického hlediska vymezit tzv. dopravní kriminalitu, její fenomenologické zvláštnosti, příčiny a podmínky jejího vzniku, ale také opatření, která by jejímu vzniku měla předcházet nebo ji alespoň minimalizovat ( část prevence ).

Kriminalita neboli zločinnost obecně je nejčastěji vymezována ve dvou různých pojetích - rozlišuje se tzv. **legální** ( právnické ) pojetí, které se shoduje s vymezením kriminality tak, jak ji chápe trestní právo. V tomto případě tedy bude kriminalita zahrnovat pouze trestné činy dle zákona č. 140/1961 Sb., trestní zákon, v platném znění ( dále jen „TZ“ ), a její vymezení bude užší než při dalším pojetí, **sociologickém**, které je na trestním právu nezávislé. Zahrnuje totiž i takové sociálně patologické jevy, jejichž výskyt sice ještě nemusí být regulován trestním právem, ale přesto již s trestnou činností úzce souvisejí, předcházejí ji nebo ji podmiňují.<sup>1</sup>

Já se budu zabývat dopravní kriminalitou v legálním pojetí, tj. trestnou činností páchanou v dopravě, která je samostatným specifickým druhem kriminality ( např. vedle kriminality násilné, hospodářské apod. ). Její problematika u nás ještě donedávna nebyla brána příliš vážně a to i přes poměrně velkou závažnost negativních následků, s nimiž je spojena. K páchání trestné činnosti samozřejmě dochází u všech druhů dopravy ( např. železniční, letecké ), ale jednoznačně nejčastěji je kriminalita páchaná v souvislosti s dopravou **silniční** ( a v rámci ní hlavně v souvislosti s dopravou automobilovou ), na níž je tato práce zaměřena. Termín dopravní kriminalita tedy používám v dalším textu ve smyslu trestné činnosti páchané v silniční dopravě.

Bohužel i přes to, že dopravní kriminalita tvoří samostatný druh kriminality, je tato trestná činnost stále podceňována a nedostává se jí takové pozornosti, kterou by si jistě zaslouhovala, ačkoli i tento trend se v posledních letech výrazně změnil a posunul k lepšímu.

Nicméně podle sociologických výzkumů považovala ještě v roce 2006 většina řidičů v ČR obecnou kriminalitu ( např. krádeže, vraždy apod. ) za

---

<sup>1</sup> Kuchta,J., Válková,H.: Základy kriminologie a trestní politiky, Praha: C.H.Beck, 2005, str.1

mnohem více nebezpečnou než daleko rizikovější ohrožení svých životů v silničním provozu<sup>2</sup>. A přitom při dopravních nehodách ročně zemře asi 6x více lidí, než je zavražděno. Lidé si jednoduše nebezpečí, které na ně při každé cestě ( nejen ) automobilem může číhat, neuvědomují, protože jízda autem je v dnešní době naprostou samozřejmostí a běžnou věcí, stejně jako např. nákup v samoobsluze.

Silniční doprava tvoří v současné moderní civilizaci naprosto neodmyslitelnou součást každodenního života naprosté většiny lidí a to jednoduše proto, že je všude kolem nás a prakticky není možné se jí vyhnout. Přináší samozřejmě celou řadu výhod, ale na druhou stranu i mnoho negativních důsledků, které jsou s jejím neustálým rozmachem a zvyšujícími se požadavky a nároky spojeny.

Dnes už asi nikdo nepochybuje o jejím nepříznivém vlivu na životní prostředí, zejména na ovzduší a vzhled krajiny, ale její nejzávažnější bezprostřední dopad, kterým je bezesporu dopravní nehodovost a její důsledky, byl poměrně dlouhou dobu přecházen bez většího zájmu, který by si jistě zaslouhoval.

### **1.1. Vymezení některých souvisejících pojmů**

Základním pojmem souvisejícím s dopravní kriminalitou, který je třeba především vymežit, je **silniční doprava**, již se rozumí souhrn činností, kterými se přemísťují osoby, náklady a samotná vozidla po pozemních komunikacích a ve volném terénu.<sup>3</sup>

Ostatní související pojmy jsou vymezeny hlavně v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ( zákon o silničním provozu, dále jen „ZSP“ ), v platném znění, a v zákoně č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, v platném znění ( dále jen „ZPK“ ) a patří k nim zejména:

- **pozemní komunikace**, kterou se rozumí *dopravní cesta určená k užití silničními ( a jinými ) vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti*; pozemní komunikace se dělí na čtyři

<sup>2</sup> Polcar, M.: Dopravní nehodovost a princip omezené důvěry v dopravě, Bezpečnostní teorie a praxe 3/2006, str. 67

<sup>3</sup> Porada, V., Slámka, J., Pavlíček, K., Bradáč, K.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde, 2000, str.38

kategorie a to na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace; někdy se pro zjednodušení ( nepřesně ) používá synonymicky termín silnice či vozovka;

- **účastník provozu na pozemních komunikacích** ( synonymicky účastník silničního provozu ) - každá osoba, která se přímým způsobem účastní silničního provozu;

- **řidič** - takový účastník silničního provozu, který řídí motorové vozidlo nebo jiné vozidlo včetně jízdního kola nebo tramvaje, vozka nebo jezdec na zvířeti;

- **chodec** - takový účastník silničního provozu, který není ani řidičem, ani vozkou či průvodcem vedených nebo hnaných zvířat, naopak je to ale i osoba, která např. tlačí dětský kočárek, pohybuje se na lyžích či kolečkových bruslích, nebo pomocí invalidního vozíku, vede jízdní kolo apod.;

- **motorové vozidlo** - každé vozidlo s vlastní pohonnou jednotkou, pojíždějící po pozemních komunikacích vlastní silou a jiné než kolejové vozidlo;

- **nemotorové vozidlo** - vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly;

- **silniční provoz** - synonymický termín pro provoz na pozemních komunikacích.

## **2. Fenomenologie dopravní kriminality**

Informace o dopravní kriminalitě získáváme především ze statistických údajů vedených příslušnými státními orgány. Jedná se o statistiky soudů a státních zastupitelství ( tzv. **justiční** statistiky ) a o statistiky vedené policií ČR ( **policejní** statistika ).

Já budu v této části vycházet pouze ze statistik justičních, protože policejní statistiky tuto trestnou činnost samostatně neupravují a nevykazují.

U dopravní kriminality ( stejně jako u jiných druhů kriminality ) je třeba mít na zřeteli, že míra její registrace je ovlivněna aktivitou a kapacitou orgánů činných v trestním řízení, zejména půjde o činnost policie. To znamená, že uvedené statistiky informují pouze o kriminalitě **zjevné**, tedy takové, která vyšla najevo a byla zaregistrována v oficiálních statistikách. Ovšem kriminalita

zjevná tvoří pouze část skutečné kriminality. Tu další část tvoří kriminalita **skrytá** ( latentní ), o níž se orgány činné v trestním řízení vůbec nedozví a tudíž nemůže být ani vykázána v oficiálních statistikách.<sup>4</sup>

U dopravní kriminality se tak bude vycházet převážně z informací o dopravních nehodách se závažnými následky na lidském zdraví, jejichž utajení je daleko složitější či spíše nemožné, naopak vyšší míra latence bude typická pro méně závažné dopravní nehody, kde dochází pouze k menším majetkovým škodám a které nikoli v ojedinělých případech nebudou ani hlášeny ( za předpokladu, že se účastníci takové nehody domluví na vyřešení náhrady škody ).<sup>5</sup> Kromě toho se počet těchto nehlášených nehod pravděpodobně od 1.1. 2009 ještě zvýší, neboť by měla nabýt účinnosti novela ZSP, která mění povinnost účastníků dopravní nehody o ni informovat policii, pokud dojde pouze k majetkové škodě, a to tak, že tato povinnost bude dána tehdy, jestliže odhadovaná škoda přesáhne hranici 100.000 Kč ( do 31.12. 2008 to bylo více než 50.000 Kč ). Vedle toho bude vyšší míra latence také u ohrožovacích trestných činů, které v dopravní nehodu nevyústily a u kterých míra jejich registrace bude ještě více odviset od činnosti policie a jejich dopravních kontrol.

## **2.1. Fenomenologické zvláštnosti dopravní kriminality**

Dopravní kriminalita jakožto samostatný druh kriminality vykazuje určité zvláštnosti, které jsou pro ní typické, a jež ji odlišují od jiných druhů kriminality.

Trestná činnost v silniční dopravě vzniká v zásadě porušením povinností uložených právními předpisy, které upravují provoz na pozemních komunikacích a jeho bezpečnost, tedy zejména ZSP.

### **1.2.1. Dopravní nehoda**

Základní fenomenologickou zvláštností dopravní kriminality je její souvislost s dopravní nehodu. **Dopravní nehoda** bude ve většině případů obecným základem spáchání trestného činu a patří k nezávažnějším poruchovým

<sup>4</sup> Novotný,O.,Zapletal,J. a kol.: Kriminologie, 2. vydání, Praha: ASPI Publishing,a.s.,2004, str. 45

<sup>5</sup> Kuchta,J., Válková,H.: Základy kriminologie a trestní politiky, Praha: C.H.Beck, 2005, str. 453



jevům v silniční dopravě. Obecně se jí rozumí určitá škodná událost v silniční dopravě způsobená účastníky silničního provozu, jež vedla ke škodlivému následku na životech či zdraví lidí nebo na majetku a jako právní pojem je pak definována přímo v ZSP v § 47 odst. 1 jako „*událost v provozu na pozemních komunikacích, např. havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“ K tomu je třeba dodat, že dopravní nehoda nemusí být nutně vždy jen střetem dvou vozidel, ale může se jednat i o střet vozidla s jiným účastníkem silničního provozu, zejména se může jednat o chodce či cyklistu. Podstatné je to, že událost započala na pozemní komunikaci a je v přímé souvislosti s pohybem vozidla.<sup>6</sup>

Mezi základní znaky dopravní nehody patří:

- a) Neočekávanost, ale zpravidla předvídatelnost nehody, tj. úlohu zde hraje moment překvapení.
- b) Událost v silničním provozu, tj. v místech, na která se v plném rozsahu vztahují pravidla silničního provozu (půjde tedy o dálnice, silnice, místní a účelové komunikace).
- c) Způsobení škody na životě, zdraví, či majetku, která musí být v příčinném vztahu s nehodou. ( Tato škoda bude pak základním znakem skutkové podstaty poruchových trestných činů, které jsou typicky páchané v souvislosti se silniční dopravní nehodou. )
- d) Posledním znakem je, že k dopravní nehodě dochází v přímé souvislosti s jízdou po pozemní komunikaci ( tedy v souvislosti s plněním účelu, ke kterému je vozidlo určeno ).<sup>7</sup>

Rozlišují se tři základní druhy dopravních nehod podle jejich charakteru:

- a) **srážky** – jde o střet dvou či více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden se pohyboval na silničním vozidle; tvoří drtivou většinu všech nehod a půjde zejména o srážky dvou motorových vozidel či motorového s nemotorovým, náraz do pevné překážky ( např. do stromu či mostního pilíře), střet s chodcem či zvířetem apod.,

---

<sup>6</sup> Leitner, M., Lukášek, V.: Bezpečnost silničního provozu ( komentář), Praha: Eurounion, 2006, str. 100

<sup>7</sup> Porada, V., Slámka, J., Pavlíček, K., Bradáč, K.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde, 2000, str. 104, 105

b) **havárie** – jde o nehodu s účastí pouze jediného silničního vozidla, např. převrácení vozidla a

c) **jiné nehody** – např. úrazy ve vozidle při náhlém zabrzdění.<sup>8</sup>

Dopravní nehody jsou považovány za nešťastný následek dovoleného rizika, jemuž jsou vystaveni všichni účastníci silničního provozu.<sup>9</sup> Zpravidla jsou souhrnem několika příčin a podmínek s tím, že typické je pro ně to, že příčina, která vede k trestnému činu, existuje dřív, než pachatel začne s jednáním, jehož důsledkem je spáchání trestného činu.<sup>10</sup> To znamená, že příčina, kterou bude porušení konkrétních ustanovení ZSP, předchází vlastnímu jednání pachatele. Sama o sobě dopravní nehoda ovšem kriminalizována není, ale bude tomu tak tehdy, pokud k ní dojde zaviněným porušením dopravních předpisů, jež bude vykazovat potřebnou společenskou nebezpečnost a kdy jejím následkem bude porušení či kvalifikované ohrožení zájmů chráněných trestním zákonem, tj. především zranění či usmrcení jiného člověka či hmotná škoda.<sup>11</sup> V takovém případě bude tedy její pachatel stíhán pro konkrétní trestnou činnost. V některých ostatních případech bude dopravní nehoda kvalifikována jako přešůpek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle zákona č. 200/1990 Sb, zákon o přešůpcích, v platném znění ( dále jen „PřesZ“ ).

Vliv na dopravní nehodovost obecně má především intenzita automobilové dopravy, která je spojena s rostoucím počtem automobilů a to na silnicích, které u nás nejsou zatím mnohdy na takový provoz technicky připraveny. Vždyť k 1. červenci roku 2008 bylo v České republice registrováno téměř 7,5 milionů automobilů. To je, vzhledem k celkovému počtu obyvatel naší republiky ( necelých 10,5 milionů ), číslo celkem úctyhodné. Vedle toho je také poměrně velkým problémem českých silnic výrazně heterogenní vozový park, tj. takový, který je složený jak z nových, tak i starých vozidel v přibližně vyrovnaném poměru ( průměrné stáří vozidel jezdících po českých silnicích je asi 14 let ) a je jasné, že osazenstvo starších vozidel má při dopravní nehodě minimální šanci na přežití, protože taková auta jsou v prvcích pasivní

---

<sup>8</sup> Porada,V., Slámka,J., Pavlíček,K., Bradáč,K.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde, 2000, str. 112

<sup>9</sup> Kučerová,H.: Dopravní přešůpky v praxi ( po změnách účinných od 1. července 2006 ), Praha: Linde, 2006, str.54

<sup>10</sup> Porada,V., Slámka,J., Pavlíček,K., Bradáč,K.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde, 2000, str.

103

<sup>11</sup> Kuchta,J., Válková,H.: Základy kriminologie a trestní politiky, Praha: C.H.Beck, 2005, str. 451

bezpečnosti naprosto nedostatečně vybavená a dala by se tak s určitou nadsázkou označit za „pojízdné rakve“.

Ovšem nárůst motorizace samozřejmě není tím jediným faktorem, který bude mít vliv na dopravní nehodovost. Velkou roli bude také hrát chování účastníků silničního provozu, jejich neukázněnost a agresivita a tedy i vyšší pravděpodobnost, že dojde k dopravní nehodě, resp. k trestnému činu. Největší požadavky jsou v tomto ohledu kladeny na řidiče motorových vozidel, neboť jejich účast na dopravní nehodě způsobuje ty nejtěžší následky a jsou to i oni, kdo způsobuje každoročně nejvíce dopravních nehod ( viz dále ).

S tímto uvedeným znakem je úzce spojen i další charakteristický rys těchto trestných činů v silniční dopravě - na rozdíl od jiných skupin trestných činů je pro ně typické, že jejich spáchání je často otázkou **zlomku vteřiny**. Může se jednat o chybnou reakci na vzniklou situaci, její nesprávné zhodnocení, úlek apod.<sup>12</sup>

### 1.2.2. Pachatel a zavinění

Mezi další fenomenologické zvláštnosti tohoto druhu kriminality, který jej výrazně odlišuje od jiných druhů, je třeba dále zařadit především **osobu pachatele** těchto trestných činů. Tím totiž může být prakticky každý účastník silničního provozu, tedy v podstatě celá populace, neboť účastníkem silničního provozu je více či méně často každý z nás, ať už v roli chodce, cyklisty nebo třeba řidiče. A právě řidiči motorových vozidel tvoří tu nejpočetnější skupinu pachatelů těchto trestných činů. Důvodem je neustále se zvyšující intenzita využívání motorových vozidel, čímž se úměrně zvyšuje i riziko, že se někdo stane pachatelem trestného činu v silniční dopravě, než riziko, že se dopustí jiné trestné činnosti.<sup>13</sup>

Kromě toho, právě výše uvedený fakt, že silniční dopravy se může zúčastnit v podstatě každý, tedy i ten, kdo pravidla silničního provozu neovládá nebo je úmyslně porušuje, taktéž výrazně zvyšuje riziko, že dojde v souvislosti s následky tohoto porušení dopravních předpisů ( za splnění ostatních podmínek ) ke spáchání trestného činu.

---

<sup>12</sup> Polcar, M.: Dopravní nehodovost a princip omezené důvěry v dopravě, Bezpečnostní teorie a praxe 3/2006, str.76

<sup>13</sup> Nezkusil, J. a kol.- Československá kriminologie, 1. vydání, Panorama, 1978, str. 225

V České republice patří bohužel nízká úroveň právního vědomí účastníků silničního provozu ( ve srovnání se zeměmi západní Evropy ) k poměrně velkým problémům silničního provozu a jeho bezpečnosti, stejně tak jako neustále rostoucí agresivita jeho účastníků ( a netýká se to již pouze řidičů motorových vozidel ).

Dalším typickým rysem pachatelů „silničních“ trestných činů, který je výrazně odlišuje od pachatelů tzv. obecné kriminality, je fakt, že se v naprosté většině případů jedná o osoby bez kriminální minulosti, tj. osoby, které se do konfliktu se zákonem dostávají poprvé v životě. Jedná se tedy většinou o bezúhonné občany, v naprosté většině o muže, a to prakticky všech věkových kategorií, s větší či menší zkušeností v řízení motorových vozidel.<sup>14</sup>

Na druhou stranu ale není zase úplnou výjimkou to, že někteří řidiči, kteří opakovaně způsobili dopravní nehodu, se do konfliktu se zákonem mimo dopravní situaci již v minulosti dostali.

S pachatelem trestných činů páchaných v silniční dopravě úzce souvisí další charakteristický rys, kterým je forma **zavinění**. Pro tyto trestné činy je ve většině případů typické zavinění z nedbalosti, což je ostatně dáno jejich úzkou souvislostí s dopravní nehodou. Samozřejmě i tady jsou ale výjimky - pouze úmyslně je možné spáchat trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d TZ, trestný čin neposkytnutí pomoci podle § 207 a 208 TZ a alternativně u trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 TZ.

Nejčastější formou zavinění bude patrně nedbalost vědomá, neboť většina trestných činů ( a tedy i dopravních nehod ) bude mít základ v naprosto vědomém porušování povinností ukládaných dopravními předpisy, kdy pachatel bez přiměřených důvodů jednoduše spoléhá na to, že k dopravní nehodě ( a tedy i trestnému činu ) nedojde. Tento fakt trochu koliduje s většinovou definicí dopravní nehody, totiž, že jde o nepředvídatelnou událost. Ovšem právě vzhledem k výše řečenému, tedy že dopravní předpisy jsou účastníky silničního provozu porušovány či nedodržovány vědomě, jde o událost předvídatelnou, neboť takový účastník si v obecné poloze uvědomuje nebezpečnost jejich porušování a možnost způsobení dopravní nehody

---

<sup>14</sup> Porada,V., Slámka,J., Pavlíček,K., Bradáč,K.- Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha:Linde, 2000, str. 132

( včetně tragických následků ), ale ( bez přiměřených důvodů ) spoléhá na to, že k nehodě nedojde.<sup>15</sup>

### 1.2.3. Následky

Za určitý charakteristický rys této specifické trestné činnosti jsou považovány též rozsáhlé a nepřehlédnutelné **následky**, k nimž tato trestná činnost, resp. dopravní nehoda, jež je jejím častým předpokladem, vede nebo vést může.

Jsou jimi především usmrcení člověka, poškození zdraví ve formě lehkého či těžkého zranění a nezanedbatelná je také hmotná škoda, která při dopravní nehodě vzniká. A právě plošný a časově nepřetržitý rozsah a intenzita ohrožení těchto hodnot ( tedy lidský život, zdraví a majetek ) je v této souvislosti rysem, který bude dopravní kriminalitu podstatně odlišovat od jiných druhů kriminality.

Nejzávažnějšími následky jsou nepochybně ztráty na lidských životech - za posledních 10 let zemřelo na českých silnicích v průměru přes 1200 lidí za rok, což odpovídá počtu obyvatel menšího českého městečka, tzn. že se vlastně - obrazně řečeno - každoročně jedno takové městečko kompletně „vylidnilo“ ( viz tabulka č. 1 v příloze ).

Na druhou stranu ale za poslední tři roky byl zaznamenán určitý pokles počtu osob usmrcených na českých silnicích, který byl nejvýraznější v roce 2006 ( kdy se nepochybně projevilo zavedení „bodového systému“ ), ale i tak Česká republika ( vedle např. Polska, Portugalska či Řecka ) patří mezi země, které dosahují nejhorších výsledků, pokud jde o počet obětí za rok na milion obyvatel ( ale i na milion osobních automobilů ) v porovnání s evropským průměrem ( viz tabulka č. 2 v příloze ).

Kromě smrtelných úrazů dochází v daleko větší míře ke zraněním, jejichž počty jsou samozřejmě několikanásobně vyšší ( viz tabulka č. 1 ). Uvádí se dokonce, že každý třetí člověk je během svého života zraněn při dopravní nehodě.<sup>16</sup>

Statistiky nehodovosti rozlišují zranění lehká a těžká. Těžká zranění budou pravděpodobně korespondovat s těžkou újmou na zdraví, tak, jak ji vymezuje

---

<sup>15</sup> Porada,V., Slámka,J., Pavlíček,K., Bradáč,K.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha:Linde, 2000, str. 136

<sup>16</sup> Štikar,J., Hoskovec J., Šmolíková J.: Psychologická prevence nehod: ( Teorie a praxe ), Praha: Karolinum, 2006, str. 9

TZ v § 89 odst. 7. Jak vyplývá ze statistik následků dopravních nehod, za posledních deset let se počet zraněných osob stále ( i když nijak dramaticky ) snižuje, zejména pokud jde o zranění těžká. I přesto jsou ale tyto závěry stále neuspokojivé a tragické. A to také proto, že dopravní nehoda ve svých důsledcích nepostihuje jenom její přímé účastníky, ale i jejich rodinné příslušníky a to právě ztrátou nebo zraněním blízkého člověka a tím ovlivňuje jejich další život.

Mezi následky dopravních nehod, resp. trestné činnosti páchané v souvislosti s nimi, patří také hmotná škoda, která sice vedle ztrát na lidských životech vypadá nepatříčně, ale i hmotná škoda, jež při dopravních nehodách vzniká, je taktéž poměrně závažným následkem, zejména pak v ročních součtech. Navíc se jedná v tomto případě pouze o odhady a skutečná škoda bude nepochybně daleko vyšší. Každoročně hmotná škoda, která je při dopravních nehodách způsobena a zjištěna, je počítána v řádech miliard korun. V posledních deseti letech se pohybovala mezi 8 a 10 miliardami Kč.

#### 1.2.4. Ostatní fenomenologické zvláštnosti

Dalším specifickým znakem trestných činů v silniční dopravě je fakt, že jejich **společenská nebezpečnost** vyplývá vlastně pouze z toho, že k nim došlo v souvislosti se silniční dopravou. Např. opomenutí některého pracovního úkonu, k němuž může dojít při různých činnostech ( např. vinou nepozornosti či únavy ), může v silniční dopravě vést k naplnění skutkové podstaty ohrožovacího nebo i poruchového trestného činu. Je to proto, že rozsah nebezpečí, které plyne z takového opomenutí v silničním provozu ( zejména jde - li o řidiče při řízení motorového vozidla ) a které samozřejmě nelze vyloučit, je daleko závažnější, než pokud k němu dojde při jiných činnostech.<sup>17</sup> Stejně tak to platí i o neochotě, aroganci a obdobném neadekvátním chování, s nímž je možno se setkat prakticky v každé jiné sféře lidské činnosti, ale i to nemá nikde jinde tak tragické dopady na lidské zdraví a životy jako právě v silničním provozu.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> Nezkusil, J. a kol.: Československá kriminologie, 1. vydání, Praha: Panorama, 1978, str. 225

<sup>18</sup> Srov. Tesařík, J.: Nehodová rizika, Kriminalistický sborník 9/1995, str. 356

Další zvláštností většiny těchto trestných činů je, že **prostředkem k jejich spáchání** ( popř. předmětem pachatelova útoku ) je zprvu motorové vozidlo nebo jeho zvláštní působení, pro které se používá označení „účast v silničním provozu či účast v provozu na pozemních komunikacích“. A protože tato účast je spojena se zvýšeným rizikem pro práve chráněné zájmy, zejména pro život a zdraví lidí, je podřízena určitým pravidlům, z kterých jasně vyplývá přímá úměra mezi mírou bezpečnosti silničního provozu a jejího dodržování.<sup>19</sup> Určitou pozoruhodností u těchto trestných činů je také zvláštní postoj a do jisté míry i určitá **shovívavost veřejnosti** k porušování dopravních předpisů na straně jedné a nekompromisního odsouzení a volání po trestu pro řidiče, který dopravní nehodou způsobil vážné následky na straně druhé, aniž by všichni tito „moralisté“ znali bližší podmínky a důvody, proč a jak k dopravní nehodě a jejím následkům vlastně došlo.<sup>20</sup>

### **1.3. Typické trestné činy dopravní kriminality**

Pokud jde o **konkrétní trestné činy**, které mohou být v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích spáchány, zejména při řízení motorového vozidla, tak to v podstatě mohou být skoro všechny trestné činy obsažené ve zvláštní části TZ. Motorové vozidlo může být použito ke krádeži, loupeži, znásilnění, nebo třeba k únosu, je možné ho neoprávněně užívat, použít jako zbraň apod. Ovšem toto všechno jsou jednání, která se běžného účastníka silničního provozu týkat nebudou. Pro dopravní kriminalitu jsou typické trestné činy, které budou vyplývat z aktivní účasti v provozu na pozemních komunikacích a jichž se dopouštějí jednotliví účastníci silničního provozu zejména při vlastním selhání, tj. typická ( ale nikoli bezpodmínečně nutná ) pro ně bude **souvislost se silniční dopravní nehodou**.<sup>21</sup> Na druhou stranu to ale v žádném případě neznamena, že by každá dopravní nehoda vedla ke spáchání trestného činu a že počet dopravních nehod odpovídá a koresponduje s počtem trestných činů.

---

<sup>19</sup> Polcar, M.: Dopravní nehodovost a princip omezené důvěry v dopravě, Bezpečnostní teorie a praxe 3/2006, str. 75

<sup>20</sup> Srov. Polcar, M.: Dopravní nehodovost a princip omezené důvěry v dopravě, Bezpečnostní teorie a praxe 3/2006, str. 76

<sup>21</sup> Polcar, M.: Dopravní nehodovost a princip omezené důvěry v dopravě, Bezpečnostní teorie a praxe 3/2006, str. 79

Mezi trestné činy, které budou páčány v silničním provozu nejčastěji a které pro účely této diplomové práce zahrnuji do dopravní kriminality, patří jak trestné činy poruchové, tak ohrožovací, a jsou jimi tedy:

- ▶ ublížení na zdraví podle § 223 a 224 TZ,
- ▶ neposkytnutí pomoci podle § 208 TZ,
- ▶ obecné ohrožení podle § 180 TZ,
- ▶ řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d TZ a
- ▶ ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 TZ.

Z toho plyne, že trestní zákon neupravuje trestné činy v silniční dopravě jako zvláštní kategorii trestných činů ( na rozdíl od dopravních přestupků upravených v PřesZ ) a můžeme je nalézt v několika hlavách zvláštní části TZ s tím, že skutkové podstaty těchto trestných činů jsou formulány vesměs obecně, aniž by zohledňovaly zvláštnosti silniční dopravy. Ovšem i tady lze najít výjimky - konkrétně se jedná o § 208 TZ, 180d TZ a § 201 odst. 1, odst. 2, písm. c), d) TZ.

### **2.3. Stav a vývoj dopravní kriminality**

**Stav** kriminality obecně je základní kvantitativní charakteristikou kriminality, která udává počet trestných činů a počet pachatelů trestné činnosti za určitou přesně vymezenou dobu, nejčastěji za rok.<sup>22</sup>

Další charakteristikou kriminality je její **dynamika**, která chápe kriminalitu jako určitý proces. Je dána změnami vývojové křivky evidované kriminality za určité delší časové období. Podle toho se pak rozlišuje vzestupná/ sestupná tendence či stagnace kriminality.<sup>23</sup>

Pokud jde o stav dopravní kriminality za rok 2007, tak celkový počet trestných činů spáchaných v souvislosti se silničním provozem vedených ve statistikách státních zastupitelství byl 34.919 ( podle soudních statistik to bylo 21.830 ), což tvoří asi 21 % z celkové kriminality, která byla statistikami státního zastupitelství zaznamenána. Nejvýznamněji se na tomto počtu jednoznačně podílejí ohrožovací trestné činy řízení motorového vozidla bez

---

<sup>22</sup> Srov. Novotný,O., Zapletal,J. a kol.: Kriminologie, 2. vydání, Praha: ASPI Publishing,a.s., 2004, str. 56

<sup>23</sup> Novotný,O., Zapletal,J. a kol.: Kriminologie, 2. vydání, Praha: ASPI Publishing,a.s., 2004, str. 62



řidičského oprávnění podle § 180d TZ a ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 TZ .

Podíl dopravní kriminality na **celkovém objemu kriminality** jako takové podle statistik státních zastupitelství za poslední tři roky stále a dost razantně roste. Zatímco v roce 2005 činil tento podíl pouhá necelá 3,5 %, o rok později to bylo přes 8 % a v roce 2007 to bylo již zmíněných skoro 21 %.

Důvodem tohoto nárůstu jsou nepochybně **legislativní změny**, které přinesl rok 2006. K 1. červenci roku 2006 totiž nabyla účinnosti rozsáhlá novela ZSP, která zavedla nejenom malou revoluci v systému postihu dopravních přestupků, ale touto novelou byly změněny některé další zákony, především TZ. A jde o změny, které se právě významně podepsaly na nárůstu dopravní ( ale také celkové ) kriminality. Jedná se o změnu ustanovení § 201 TZ, jež upravuje trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky a o zcela nově vloženou skutkovou podstatu ohrožovacího trestného činu řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění v § 180d TZ.

Pokud jde o novelizaci skutkové podstaty trestného činu **ohrožení pod vlivem návykové látky** § 201 TZ, pak ta řadí jízdu pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek mezi závažná pochybení s poměrně přísnou trestní sazbou. Základní skutková podstata je formulována takto: *Kdo, byť i z nedbalosti, vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo peněžitým trestem nebo zákazem činnosti. A kvalifikovaná skutková podstata v odst. 2 – Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán, a) byl- li za čin uvedený v odstavci 1 v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn, b) byl- li za obdobný čin spáchaný pod vlivem návykové látky v posledních dvou letech postižen, c) způsobí- li takovým činem havárii, **dopravní nehodu**, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek, d) spáchá- li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí- li hromadný dopravní prostředek.* Důležité je, že se jedná o ohrožovací trestný čin, tj. k jeho spáchání stačí pouhá možnost

ohrožení uvedených chráněných zájmů s tím, že pokud dojde k jejich poškození ( právě např. při dopravní nehodě, jež je ve 2. odstavci uvedeného paragrafu výslovně zmíněna ), bude naplněna kvalifikovaná skutková podstata tohoto trestného činu ( § 201 odst. 2 TZ ), tedy jinými slovy řečeno - za podmínek uvedených v tomto ustanovení bude dopravní nehoda kvalifikována jako tento trestný čin.

Trestný čin **řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění** podle § 180d TZ ( tohoto trestného činu se dopustí *každý, kdo řídí motorové vozidlo, ačkoli není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle zvláštního zákona* ) ve všech případech také nutně s dopravní nehodou nemusí být spojen, protože TZ zde postihuje pouze fakt, že pachatel řídí motorové vozidlo bez řidičského průkazu, aniž by jako další znak skutkové podstaty vyžadoval jakýkoli následek ( a v případě, že k němu dojde, bude se zpravidla jednat o souběh tohoto trestného činu s jiným, tentokrát poruchovým trestným činem, např. s nedbalostním ublížením na zdraví ). Nicméně zákonodárce kriminalizací tohoto jednání dal najevo, že považuje toto jednání za jednání pro společnost skutečně nebezpečné<sup>24</sup> ( kromě toho podobné jednání je postihováno též jako dopravní přestupek podle § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 PřesZ ), jež by mohlo vést k tragickým následkům a to proto, že řízení motorového vozidla je činností vyžadující určitou kvalifikaci - řídit ho mohou pouze osoby, které jsou držiteli řidičského oprávnění ( jak stanoví § 80 ZSP, jež v § 82 uvádí i podmínky pro jeho získání ).

Těmito legislativními změnami a povahou těchto dvou trestných činů, které mají na dopravní kriminalitě největší podíl, je možné si také vysvětlit i určitý paradox, že samotná registrovaná dopravní nehodovost v posledních letech na rozdíl od dopravní kriminality jako takové spíše klesá a v roce 2007 byla dokonce nejnižší za posledních 12 let ( viz tabulka č. 3 v příloze ).

Vliv na dopravní nehodovost obecně má především intenzita automobilové dopravy, která je spojena s rostoucím počtem automobilů a to na silnicích, které u nás nejsou zatím mnohdy na takový provoz technicky připraveny. Vždyť k 1. červenci roku 2008 bylo v České republice registrováno téměř 7,5

---

<sup>24</sup> Nicméně návrh nového trestního zákoníku, který je v současné době projednáván v Parlamentu ČR a jež by měl nabýt účinnosti k 1.1. 2010, bude - li schválen, už s touto skutkovou podstatou nepočítá.

milionů automobilů. To je, vzhledem k celkovému počtu obyvatel naší republiky ( necelých 10,5 milionů ), číslo celkem úctyhodné. Vedle toho je také poměrně velkým problémem českých silnic výrazně heterogenní vozový park, tj. takový, který je složený jak z nových, tak i starých vozidel v přibližně vyrovnaném poměru ( průměrné stáří vozidel jezdících po českých silnicích je asi 14 let ) a je jasné, že osazenstvo starších vozidel má při dopravní nehodě minimální šanci na přežití, protože taková auta jsou v prvcích pasivní bezpečnosti naprosto nedostatečně vybavená a dala by se tak s určitou nadsázkou označit za „pojízdne rakve“.

Ovšem nárůst motorizace samozřejmě není tím jediným faktorem, který bude mít vliv na dopravní nehodovost. Velkou roli bude také hrát chování účastníků silničního provozu, jejich neukázněnost a agresivita a tedy i vyšší pravděpodobnost, že dojde k dopravní nehodě, resp. k trestnému činu. Největší požadavky jsou v tomto ohledu kladeny na řidiče motorových vozidel, neboť jejich účast na dopravní nehodě způsobuje ty nejtěžší následky a jsou to i oni, kdo způsobuje každoročně nejvíce dopravních nehod ( viz dále ).

Významný je i podíl jednotlivých typických trestných činů dopravní kriminality na jejich celkovém počtu, jež byly v justičních statistikách v jednotlivých letech zaznamenány– např. trestný čin ublížení na zdraví podle § 223 i 224 TZ nebo ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 TZ jsou podle statistik soudů přibližně z 85 % celkového počtu v jednotlivých letech páčány právě v souvislosti se silničním provozem, resp. v souvislosti s dopravní nehodu.

Pokud jde o počet osob, které byly v roce 2007 za tuto trestnou činnost stíhané, obžalované a odsouzené, tak ten ukazuje tabulka č. 4 v příloze. I tady samozřejmě zaznamánáváme oproti dvěma předchozím letům podstatné zvýšení. Mimo to počet odsouzených osob v roce 2007 za trestné činy tvořící dopravní kriminalitu činí skoro jednu čtvrtinu z celkového počtu všech pravomocně odsouzených osob.

Zajímavý je také poměrně značný počet těchto trestných činů řešených ve zkráceném přípravném řízení, jež nakonec vyústilo v podání návrhu na potrestání, které má povahu zjednodušené formy obžaloby a navazuje na něj zjednodušené řízení před samosoudcem. Na počtu trestných činů dopravní kriminality řešených touto formou se nejvíce podílí opět trestný čin řízení

motorového vozidla podle § 180d TZ a ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 TZ a také u trestného činu obecného ohrožení podle § 180 TZ se právě touto cestou řešila v roce 2007 více jak polovina trestné činnosti.

Pokud jde o počty osob stíhaných, obžalovaných a odsouzených za první pololetí roku 2008, pak je třeba podle dosavadního vývoje v tomto roce očekávat pravděpodobně minimálně obdobná čísla jako v předchozím roce, neboť za zmíněné první pololetí se čísla pohybují přibližně na polovině počtu trestných činů loňského celého roku.

## **2.2. Struktura dopravní kriminality**

Struktura kriminality obecně představuje její kvalitativní charakteristiku a je určována celou řadou charakteristik, např. povahou trestného činu, vlastností týkající se osoby pachatele ( věk, pohlaví, recidiva ), nebo třeba z hlediska vlivu alkoholu.<sup>25</sup>

Struktura dopravní kriminality z hlediska **podílu jednotlivých trestných činů** na tomto druhu kriminality jako takové byla v roce 2007 tvořena především trestným činem řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění, který byl podle justičních statistik jednoznačně nejfrekventovanějším trestným činem spáchaným v souvislosti se silničním provozem, protože se na dopravní kriminalitě podílel více jak z 50 % ( v roce 2006, kdy bylo toto jednání zahrnuto mezi trestné činy, to bylo přes 40 % ). Hned za tímto trestným činem následuje trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 TZ. Tento trestný čin v roce 2007 tvořil podle statistik SZ přes jednu třetinu všech trestných činů dopravní kriminality, přesně 36,3 % ( viz tabulka č. 5 v příloze ).

A přitom v roce 2005 se na dopravní kriminalitě podle statistik státních zastupitelství nejvíce podílel trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 TZ ( 2.235 trestných činů, tj. přibližně 40 % ). Jeho podíl ale díky zavedení níže popsaných legislativních změn v posledních 3 letech výrazně klesal, ale absolutní čísla výrazných změn nedoznala ( takže v roce 2007 se tento trestný

---

<sup>25</sup> Novotný,O., Zapletal,J. a kol.: Kriminologie, 2. vydání, Praha: ASPI Publishing,a.s., 2004, str. 57

čin podílel již z pouhých 7,2 %, ale početně bylo těchto trestných činů více než ve zmíněném roce 2005, konkrétně o 265 trestných činů ).

Z hlediska sociodemografické **charakteristiky pachatelů** dopravní kriminality ukazují soudní statistiky odsouzených, že i tento druh kriminality je záležitostí v podstatě výhradně mužů a to i přes to, že držitelé řidičských průkazů jsou ženy zhruba ze 40 %, tedy tento poměr je přibližně vyrovnan. A přitom procentuální zastoupení odsouzených žen u těchto trestných činů za poslední tři roky kolísá mezi pouhými 6 až 8 % všech odsouzených za některý z trestných činů dopravní kriminality ( viz tabulka č. 6 v příloze ). Početně dochází ale v tomto roce oproti letům předchozím k výraznému zvýšení ( ovšem stejně jako u dopravní kriminality jako takové ).

Z hlediska pachatelů, kteří se trestné činnosti dopustili opakovaně a byli tedy soudem označeni a uznáni za **recidivistu**, bylo soudními statistikami zaznamenáno, že od roku 2005 dochází k mírnému, ale stálému nárůstu podílu těchto pachatelů na dopravní kriminalitě ( viz tabulka č. 7 v příloze ).

Pokud jde o **věkové kategorie**, které se nejčastěji dopouštějí této trestné činnosti, pak justiční statistiky tyto údaje neuvádí. Ovšem leccos napoví statistiky nehodovosti ( ač platí výše uvedené, že každá nehoda není trestným činem a ne každý trestný čin bude spojen s dopravní nehodou ), podle kterých způsobují dlouhodobě nejvíce nehod řidiči motorových vozidel ve věku 25- 34 let, ale z hlediska počtu usmrcených patří k „nejnebezpečnějším“ řidiči ve věku 18- 24 let ( viz dále ).

Stoupá také počet těchto trestných činů spáchaných **pod vlivem alkoholu**. Zatímco v roce 1999 se trestné činy pod vlivem alkoholu podílely na celkovém počtu trestných činů podle soudních statistik asi z 29%, v roce 2007 to bylo již skoro 45 % ( ovšem i tady hraje roli výše zmíněná legislativní změna ). Ovšem je třeba říci, že z hlediska těch nejzávažnějších následků, které jsou působeny při dopravních nehodách způsobených ( nejen ) pod vlivem alkoholu, ( tj. z hlediska počtu usmrcených ), dochází skutečně ke značnému snížení ( viz dále ).

Pokud jde o páchaní těchto trestných činů pod vlivem jiných návykových látek, pak i zde je v soudních statistikách zaznamenán obrovský nárůst. Zatímco v roce 2005 byl u trestných činů dopravní kriminality zaznamenán vliv jiných návykových látek pouze ve dvou případech, tak za první pololetí roku

2008 to bylo 57 případů. Je to pravděpodobně i tím, že policie se při svých dopravních kontrolách již přeci jen zaměřuje také na přítomnost těchto látek v těle ( zejména ) řidičů motorových vozidel a nejen na přítomnost alkoholu. Kromě toho to ale také může být způsobeno zvýšením počtu řidičů, kteří usedají za volant pod vlivem těchto jiných návykových látek.

### **3. Příčiny a podmínky dopravní kriminality**

#### **3.1. Dopravní nehoda jako jedna ze základních příčin**

Dopravní nehodovost a z ní vyplývající úrazovost a úmrtí patří nepochybně k velmi závažným a aktuálním celospolečenským tématům a je, vedle poškozování životního prostředí, jedním z hlavních negativních projevů motorizace moderní společnosti.<sup>26</sup>

Silniční dopravní nehody jsou zpravidla souhrnem několika příčin a podmínek, ale lze s určitou jistotou tvrdit, že faktorem, který je tím nejčastěji selhávajícím a nejvýznamnějším při dopravních nehodách, je faktor lidský, neboť naprostá většina dopravních nehod je způsobena ( zaviněna ) člověkem - ať už se jedná o řidiče motorových vozidel nebo jiného účastníka silničního provozu.<sup>27</sup>

Dopravní nehody jsou tedy obvykle bezprostředním výsledkem působení tří činitelů: člověka, vozidla a objektivních podmínek silničního provozu ( v této souvislosti se hovoří též o tzv. **dopravním systému** ).

Příčiny dopravních nehod se rozdělují do dvou základních skupin a to na příčiny objektivní a subjektivní podle toho, jakou roli při nich hraje člověk.

---

<sup>26</sup> Pavlíček, K.: Dopravní nehodovost jako jeden z hlavních negativních jevů silničního provozu, Policejní teória a prax 2/2004, str. 92

<sup>27</sup> Porada, V., Slámka, J., Pavlíček, K., Bradáč, K.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde, 2000, str. 112

### **3.2. Hlavní příčiny silničních dopravních nehod**

Vymezení hlavních příčin dopravních nehod je již dlouhou dobu naprosto neměnné a je jedním z kritérií, podle nějž se provádí rozdělení dopravních nehod pro statistické a evidenční účely.

Jedná se o příčiny, které se vztahují k selhání člověka v roli řidiče motorového vozidla.

Mezi **hlavní** příčiny dopravních nehod patří:

- a) nepřiměřená rychlost,
- b) nesprávný způsob jízdy,
- c) nedání přednosti v jízdě a
- d) nesprávné předjíždění.

Speciální a oddělenou skupinu členění dopravních nehod podle hlavní příčiny jsou pak ještě nehody způsobeny pod vlivem alkoholu.

Jediné, co v průběhu uplynulých několika let mohlo doznat změny, je pořadí těchto příčin podle počtu nehod, ke kterým vedly. V roce 2007 zůstalo pořadí i procentuální vyjádření nejčastějších hlavních příčin podle počtu dopravních nehod, ke kterým vedly, stejné jako v roce 2006. Nejvíce dopravních nehod tak bylo způsobeno nesprávným způsobem jízdy ( 63,8 % všech nehod ), následuje nedání přednosti v jízdě ( 19,2 % ), nepřiměřená rychlost ( 14,9 % ) a nejmenší podíl na celkovém počtu nehod z uvedených hlavních příčin připadá na nesprávné předjíždění ( 2 % ).<sup>28</sup>

Ovšem z jiného hlediska, které je veřejností vnímáno nejcitlivěji, tj. z hlediska počtu usmrcených, zcela jednoznačně vévodí mezi těmito příčinami nepřiměřená rychlost s 492 mrtvými, což představuje skoro 50 % z celkového počtu usmrcených při nehodách řidičů motorových vozidel a ve srovnání s rokem 2006 došlo ( jako u ostatních hlavních příčin ) k nárůstu počtu obětí usmrcených v důsledku nepřiměřené rychlosti o 72 osob.

Příčiny dopravních nehod jsou dále specifikovány s podrobnějším pojmenováním příčin, které jinak v obecnější charakteristice spadají mezi

---

<sup>28</sup> Údaje o počtu nehod a usmrcených v této 3. části diplomové práce jsou čerpány z Informací o dopravní nehodovosti za rok 2007, event. 2006, zpracováno pplk.ing.J.Tesaříkem a pplk.P.Sobotkou

uvedené čtyři hlavní, do dvou kategorií a to na nejčastější a nejtragičtější příčiny.<sup>29</sup>

**Nejčastější** příčinou nehod řidičů motorových vozidel bylo v roce 2007 to, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla ( což je jedna ze základních povinností každého řidiče výslovně zmíněná v § 5 odst. 1 písm. b) ZSP ). Celkem bylo v důsledku této příčiny způsobeno 32.558 nehod, tj. asi 18 % všech nehod ( viz tabulka č. 8 v příloze ).

Jasně **nejtragičtější** příčinou, tj. takovou, která vedla k nejvyššímu počtu usmrčených osob v uvedeném roce, je nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky. Tato příčina vedla k usmrcení 198 osob v daném období, tj. asi 17,5 % všech úmrtí na českých silnicích ( viz tabulka č. 9 v příloze ).

Je třeba ale podotknout, že u uvedených nejtragičtějších příčin nehod poměrně často dochází k souběhu více příčin, které pak až v souhrnu vedou k dopravní nehodě ( příkladem může být nehoda, která byla způsobena nevěnováním se řízení vozidla a jeho následným nezvládnutím ).

## **3.2. Bližší vymezení hlavních příčin dopravních nehod**

### **3.2.1. Nepřiměřená rychlost**

Dodržování předepsané rychlosti při jízdě motorovým vozidlem ( vztahuje se samozřejmě i na vozidla nemotorová - zejména jízdní kola, ačkoli u těch se o překračování této rychlosti bude jednat jen ve vyjímečných případech, týká se ale třeba i tramvají ) je jednou ze základních povinností, kterou ZSP řidičům ukládá. Přitom podle § 18 odst. 1 ZSP platí, že *řidič je povinen přizpůsobit rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.*

---

<sup>29</sup> Pavlíček, K.: Dopravní nehodovost jako jeden z hlavních negativních jevů silničního provozu, Policejné teória a prax 2/2004, str. 95



Jsou zde vlastně příkladmo uvedené okolnosti, které řidič může předvídat a kterým je povinen přizpůsobit rychlost jízdy svého vozidla. Přitom velice významná je výslovně stanovená **povinnost jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled**. To bude při snížené viditelnosti vzdálenost, na jakou je pozemní komunikace osvětlena světlomety užitými v daném okamžiku, při nesnížené viditelnosti bude tuto vzdálenost zkracovat např. blízkost nepřehledné zatáčky či vrchol stoupání.

Nepřiměřená rychlost je zastoupena především **nepřizpůsobením rychlosti vozidla stavu a povrchu vozovky** ( např. sníh, náledí, mokro apod. ), které bylo v roce 2007 čtvrtou nejčastější příčinou dopravní nehody řidičů motorových vozidel ( tedy asi 6,5 % celkového počtu ).

Dále následuje **nepřizpůsobení rychlosti vozidla dopravně technickému stavu vozovky**, kterým se rozumí zejména zatáčka, křižovatka či sklon vozovky. Ta je za výše uvedený rok sedmou nejčastější příčinou. Ovšem z hlediska tragičnosti následků tato příčina jasně dominuje ( viz výše ).

Bohužel značná část českých řidičů si s dodržováním předepsané rychlosti hlavu příliš neláme a tomu odpovídá i zjištění, že reálnou rychlostí vozidel v obci je 60 km/h a více oproti předepsaným 50 km/h. Řidič takový rozdíl v rychlosti nemusí za jízdy ani postřehnout, ale pokud dojde např. ke sražení chodce v rychlosti 60 km/h, je o 30 % vyšší pravděpodobnost, že chodec takovou srážku nepřežije, než když dojde k takové srážce při rychlosti 50 km/h.<sup>30</sup>

Následky, ke kterým tedy může vést překročení předepsané rychlosti „jen o deset“ kilometrů v hodině, jsou obrovské, kromě toho také proto, že rychlost má zásadní význam pro **dráhu pro zastavení vozidla**. Tato dráha je tvořena dvěma faktory - reakční dráhou a vlastní brzdou dráhou. Reakční dráha je ta, kterou řidič potřebuje k tomu, aby vůbec začal brzdit, tj. taková, kterou ujede od okamžiku, kdy zpozoruje a rozpozná kritickou situaci, zpracuje ji a začne brzdit. Reakční čas ( či doba ) průměrného řidiče je asi 1 sekunda, ovšem v tomto čase se vozidlo pohybuje stále stejnou rychlostí. Za tuto dobu nebrzděný vůz urazí při rychlosti 60 km/h ještě asi 17 metrů, při dodržení

---

<sup>30</sup> [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

50 km/h je tato vzdálenost necelých 14 metrů. Teprve poté jsou zapojeny brzdy.<sup>31</sup>

Délka reakční doby ovšem může být rozdílná u jednoho a téhož člověka. Roli bude hrát např. jeho únava, připravenost k určité činnosti a možnosti předvídání určité situace. Vliv má také četnost úkonů v určité době, neboť při monotónní činnosti se reakční čas prodlužuje.<sup>32</sup>

Druhý faktor, kterým je brzdná dráha, je závislý právě především na rychlosti vozidla, ale významný vliv bude mít také povrch vozovky ( náledí, mokro, sníh apod. ). Rozdíl v dráze zastavení z rychlosti 50 a 60 km/h na suché vozovce činí rovných 9 metrů ( viz tabulka č. 10 v příloze ).

Rychlost vozidla má také vliv na celkovou ovladatelnost vozidla, neboť to se stává při vyšších rychlostech méně ovladatelné, je těžší měnit dráhu jeho jízdy, ale především se snižuje přilnavost kol. K tomu, aby vozidlo sjelo ze silnice, pak stačí jen pár km/h nad rychlostní limit.

Za zmínku stojí i další skutečnost vyplývající ze statistik dopravních nehod a totiž ta, že přes polovinu dopravních nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v roce 2007 způsobili řidiči mladší 25 let.

### 3.2.2. Nesprávné předjíždění

Předjíždění je upraveno v § 17 ZSP. Základní zásadou předjíždění je, že se předjíždí vlevo. Vpravo je možno předjet např. vozidlo, které mění směr jízdy vlevo a není- li již pochybnosti o dalším směru jeho jízdy.

Nejdůležitější povinnosti uložené řidiči v ZSP při předjíždění jsou zejména:

- povinnost dávat znamení o změně směru jízdy,
- neohrozit ani neomezit řidiče jedoucí za ním,
- řidič předjížděného vozidla nesmí zvyšovat rychlost jízdy ani jinak bránit předjíždění.

Předjíždět řidič nesmí např. v situaci, kdy před sebe nemá rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí ( typicky v zatáčce ), dále jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky silničního provozu, dále na přechodu pro chodce a

---

<sup>31</sup> www.ibesip.cz

<sup>32</sup> Porada, V., Slámka, J., Pavlíček, K., Bradáč, K.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde, 2000, str. 240

bezprostředně před ním nebo na křižovatce a v těsné blízkosti před ní ( ovšem s výjimkami uvedenými v § 17 odst. 5 písm. f) bod 1- 4 ZSP ).

Porušování těchto povinností a zákazů je bohužel, stejně jako v jiných případech, na denním pořádku. Zvláště se zákazem omezit protijedoucí vozidla si řidiči mnohdy hlavu nelámou a předjíždějí bez ohledu na to, zda je to v daném místě dovoleno či nikoli, a na silnicích I. třídy dost často bohužel už i bez ohledu na to, zda proti nim jede jiné vozidlo nebo ne, přičemž spoléhají na to, že případné protijedoucí vozidlo se jim vyhne vjetím do odstavného pruhu.

U této příčiny jsou nejčastěji zastoupeny nehody zaviněné předjížděním vlevo vozidla odbočujícího vlevo, ohrožení protijedoucího vozidla, předjíždění bez dostatečného rozhledu aj.

Ve statistice hlavních příčin dopravních nehod patří předjíždění k těm nejméně závažným.

### 3.2.3. Nedání přednosti v jízdě

Povinnost dát přednost v jízdě je vymezena v § 2 písm. q) ZSP jako *povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.*

Přednost v jízdě se vztahuje především k poměru vedlejší - hlavní pozemní komunikace, tj. ke křižovatce. V této souvislosti je třeba poznamenat, že přednost mají nejenom vozidla motorová a nemotorová, ale i organizované skupiny chodců, pokud se pohybují po pozemní komunikaci označené jako hlavní.

Pod tuto příčinu bude se bude řadit zejména nerespektování dopravní značky „Dej přednost v jízdě“, nerespektování dopravní značky „STOP“, nedání přednosti při předjíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého, nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava či nedání přednosti při odbočování vlevo ( porušení této konkrétní povinnosti připravilo v roce 2007 o život přesně 30 lidí ).

### 3.2.4. Nesprávný způsob jízdy

Nesprávným způsobem jízdy se rozumí porušení jiných než výše uvedených povinností uložených řidičům právními předpisy. Do této skupiny budou patřit dopravní nehody zaviněné zejména v důsledku nedodržení bezpečné vzdálenosti, nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla, nesprávné otáčení nebo couvání, jízda po nesprávné straně komunikace apod.

Jedná se tedy o určitou sběrnou kategorii a tomu také odpovídá i to, že jde o hlavní příčinu, která vedla skoro k 64 % celkového počtu nehod za rok 2007 a je tedy jednoznačně nejčastější ( stejně jako v loňském roce ). Z hlediska počtu usmrcených se v uvedeném roce jednalo o druhou nejtragičtější příčinu s 312 mrtvými.

### 3.4. Subjektivní příčiny

Subjektivními příčinami dopravních nehod se rozumí ty, které byly způsobeny/ zaviněny člověkem a které tudíž bude možno kvalifikovat buď jako trestný čin podle jednotlivých ustanovení zvláštní části trestního zákona anebo jako přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 PřesZ.

Jak už bylo řečeno výše, je to právě člověk, který v dopravním systému selhává nejčastěji.

Mezi subjektivní příčiny se podřazují zejména příčiny **právní**, tj. vědomé porušování povinností uloženými zejména zákonem o provozu na pozemních komunikacích, dále příčiny **technické**, které jsou spojeny s malými zkušenostmi a nedostatečnou řidičskou praxí zvláště u mladých řidičů, další jsou **psychosomatické** příčiny týkající se dlouhodobé či krátkodobé indispozice duševní či fyzické. Stále čtenější jsou také případy **morálního selhání** účastníků provozu na pozemních komunikacích ( lidé se neovládají, jsou bezohlední, pohrdají obecnými hodnotami apod. ).<sup>33</sup>

Nejvyšší počet nehod mají jednoznačně „na svědomí“ **řidiči** osobních automobilů ( viz. tabulka č. 11 v příloze ), kteří jsou nejproblémovějším a

---

<sup>33</sup> Polcar, M.: Problematika zavinění u trestných činů páchaných v dopravě, Praha: PA ČR, 2006, str. 136

nejvíce selhávajícím faktorem dopravního systému . Na jimi zaviněné nehody připadá za rok 2007 skoro 92 % celkového počtu nehod, což je podíl, který se z dlouhodobého hlediska v podstatě nemění. Tomuto vysokému číslu odpovídá i obdobně vysoký počet usmrcených osob, který činil za výše uvedený rok 992 mrtvých, tj. přes 88 % jejich celkového počtu, což je oproti roku 2006 nárůst o 16 %. Za leden až říjen roku 2008 ovšem bylo registrováno oproti stejnému období roku 2007 nejen méně nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, ale také méně mrtvých ( a to o 96 osob ).

Pokud jde o **chodce** v roli viníků dopravních nehod, pak jejich podíl na celkovém počtu nehod je za rok 2007 sice necelé 1 %, významnější je ale jejich podíl z hlediska počtu usmrcených, neboť nehody jimi zaviněné vedly ke smrti 41 osob, což je třetí nejvyšší číslo hned po řidičích nemotorových a motorových vozidel. Ve srovnání s rokem 2006 jde o pokles počtu mrtvých o necelých 7 %, nicméně srovnáme - li počet usmrcených při nehodách zaviněných chodci za prvních deset měsíců roku 2008, pak oproti stejnému období roku 2007, zaznamenáváme nárůst usmrcených o 34, tj. asi o 26 %.

Nejběžnější příčinou nehod zaviněných touto skupinou je nedůsledné používání přechodů pro chodce ( ovšem někdy jiná možnost není ), nebo přecházení na červenou. Mezi staršími chodci jsou pak hlavními faktory snížená schopnost pohybu a zhoršený zrak. Ten má pak vliv na schopnost rychle reagovat v potenciálně nebezpečné situaci. Naopak u dětí bude běžnou příčinou dopravní nehody jejich impulzivní chování, zejména vběhnutí do vozovky, přecházení na nevhodném místě nebo bez dozoru.<sup>34</sup>

Kromě toho chodci, jakožto samostatná skupina účastníků silničního provozu, patří k těm nejvíce zranitelným. Přes 17 % všech usmrcených na českých silnicích v roce 2007 byli právě chodci ( konkrétně 198 osob, což je ve srovnání s rokem 2006 o 25 osob více ). A za období leden až říjen roku 2008 sledujeme další zvýšení tohoto počtu o 36 osob ve srovnání se stejným obdobím roku 2007.

Určitou zvláštností ( ale odbornou veřejností očekávanou ) byl nárůst dopravních nehod mezi motorovým vozidlem a chodcem v souvislosti se zavedením přednosti chodců na vyznačených přechodech před motorovým

---

<sup>34</sup> Schmeidler,K., Maršálek,J., Schmiedlerová,K.: Ochrana zranitelných účastníků v silničním provozu v ČR a EU, Policista 3/2007, str. IV

vozidlem v roce 2001. Jednalo se o změnu, u níž se snaha o vyšší bezpečnost chodců v počátcích potýkala především se zažitými stereotypy dopravního chování u motoristů, se špatnou informovaností chodců ( kdy si mnozí zavedení přednosti vykládali jako přednost absolutní ), ale i určitými technickými problémy ( přechody byly takřka na každém kroku )<sup>35</sup>.

Další samostatně statistikami sledovanou skupinu tvoří **cyklisté** jakožto řidiči nemotorových vozidel. Hlavní příčiny nehod cyklistů se v podstatě shodují s příčinami nehod řidičů motorových vozidel, tj. nejčastější příčinou je nesprávný způsob jízdy, nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost a nesprávné předjíždění. Kromě toho i cyklisté patří ke stejné skupině jako chodci, tj. k nejzranitelnějším účastníkům silničního provozu. Za rok 2007 bylo při dopravních nehodách usmrceno 103 cyklistů, což je oproti předchozím letům výrazný nárůst ( viz. tabulka č. 12 v příloze ). Z výše zmíněného počtu 103 jich 90 ( tj. 87 % ) nemělo na hlavě cyklistickou přilbu.<sup>36</sup>

Konečně třetí skupinu těch nejzranitelnějších účastníků, jež jsou ale veřejností vnímáni jako jedno z největších nebezpečí v silničním provozu, jsou **motocyklisté**, tj. řidiči jednostopých motorových vozidel. Jejich počet na českých silnicích neustále stoupá a ostatní motoristická veřejnost si na ně ještě příliš nezvykla. Problémem u většiny účastníků silničního provozu této skupiny je zejména riskantní způsob jízdy spojený s naprostým nerespektováním dopravních předpisů. Závažnost dopravních nehod ( počet usmrcených na 1000 nehod ) je mezi ostatními účastníky silničního provozu u motocyklistů dlouhodobě nejvyšší ( v roce 2007 připadlo na 1000 nehod „motorkářů“ skoro 38,7 mrtvých, což je asi 6krát více než u osobních automobilů ).<sup>37</sup>

Zvýšená pozornost je v rámci skupiny řidičů motorových vozidel věnována nehodám zaviněným řidiči motorových vozidel o hmotnosti nad 7,5 tuny ( nebo nad 3,5 tuny s připojeným přípojným vozidlem ), laicky řečeno **kamionů**, neboť jejich podíl na celkové nehodovosti za poslední léta určitě není zanedbatelný. Důvodem může být např. nedostatečná praktická průprava v řízení těchto „kolosů“, překračování maximální hmotnosti, což bude mít vliv

---

<sup>35</sup> Pavlíček, K.: Dopravní nehodovost jako jeden z hlavních negativních jevů silničního provozu, Policejní teória a prax 2/2004, str. 101

<sup>36</sup> [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

<sup>37</sup> [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

na ovladatelnost vozidla, ale také neukázněnost řidičů kamionů, tedy zejména nedodržování povinných přestávek, či jízda ve stylu „větší má přednost“, a možná i s tím související větší pocit bezpečí než v běžném osobním automobilu, což může ovlivnit množství, ale hlavně nebezpečnost riskantních manévrů, které mohou mít fatální následky především pro ostatní účastníky silničního provozu.

Za rok 2007 zavinili řidiči kamionů skoro 16,5 % z celkového počtu nehod, což bylo sice méně než v roce 2006, ale při těchto nehodách bylo usmrceno o 31 osob více než v roce 2006.

Z důvodu ochrany bezpečnosti ostatních účastníků bylo zavedeno omezení jízdy kamionů v době, kdy je očekáván na silnicích zvýšený provoz. V současné době to je podle § 43 odst. 1 ZSP v neděli a o svátcích od 13 do 22 hodin a v období letních prázdnin v sobotu od 7 do 13 hodin a v pátek od 17 do 21 hodin.

#### 3.4.1. Právní selhání účastníků silničního provozu

Právním selháním se rozumí porušení konkrétních podmínek v provozu na pozemních komunikacích a povinností ukládaných v ZSP. Je nebezpečné proto, že v naprosté většině jsou povinnosti ukládané zákonem porušovány naprosto vědomě a také proto, že takové jednání ohrožuje bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu, zvláště, pokud se ho dopouští právě řidič motorového vozidla.

Bohužel situace na českých silnicích jako by nasvědčovala tomu, že vědomé porušování pravidel silničního provozu je jakýmsi národním sportem a kdo se těmito pravidly řídí, je za hlupáka. Na tom moc nezměnilo ani zavedení zpočátku velmi obávaného tzv. bodového systému. Podle mého názoru je silnice odrazem společnosti jako takové a nevelká úcta k právním předpisům je bohužel pro většinu české společnosti typická.

Povahu právního selhání člověka budou mít všechny výše popsané hlavní příčiny dopravních nehod.

### 3.4.2. Psychosomatické subjektivní příčiny

Mezi tyto subjektivní příčiny můžeme zařadit především fyzickou, ale i psychickou indispozici řidiče, ať už dlouhodobou nebo okamžitou. Ta může být vyvolána např. stresem, únavou, momentálním, ale i dlouhodobým zdravotním stavem, alkoholem či jinými návykovými látkami, což jsou všechno skutečnosti, které budou ovlivňovat psychické funkce člověka, které jsou spojené s řízením - především zrakové vnímání, pozornost, soustředěnost a reagování.

Všechny výše uvedené negativní faktory budou řidiči znesnadňovat soustavné sledování dopravní situace a její následné správné vyhodnocení.

**Zrakové vnímání** je pro řidiče jednoznačně nejpodstatnější. Ovšem nestačí jen dobře vidět, ale je třeba též správně vyhodnotit, co vidíme. Vnímání je vždy záležitostí individuální, představuje vlastně výběr mezi tím, co dopravní situace k vnímání nabízí, a tím, co řidič může, chce a potřebuje registrovat. Sledování dopravní situace na značnou vzdálenost dopředu představuje řízení vozidla s vědomím, že řidič zrakově vnímá, co se děje minimálně 15 vteřin před současnou pozicí vozidla.<sup>38</sup>

Vnímání bude tlumit a zkreslovat právě především aktuální psychický i tělesný stav, nálada, zlost, alkohol, drogy, počínající nemoc aj.

**Nepozornost** je ve statistikách dopravních nehod jasně vévodící příčinou a patří jí přední místa jak z hlediska počtu nehod, tak i pokud jde o jejich závažnost ( v roce 2007 vedla ke smrti 124 osob ).

Nepozorností se rozumí pozornost obrácená kamkoli jinam, než k dopravní situaci. Nepozorný řidič často nebezpečnou dopravní situaci vidí, ale už si ji nemusí uvědomit.

Pro konkrétní činnost řidiče má význam hlavně tzv. pozornost úmyslná, která je charakterizována zaměřeností a selektivitou ( výběrovostí ). Jde vlastně o to, že řidič si z celé řady podnětů vybírá pouze ty, které jsou pro řízení vozidla a řešení konkrétní dopravní situace důležité. Důležitá je také schopnost plynule přenášet pozornost z jednoho podnětu na druhý, nebo několik jiných současně a to vše při dané rychlosti. Tato vlastnost bude

---

<sup>38</sup> Porada,V., Slámka,J., Pavlíček,K., Bradáč,K.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde, 2000, str. 86



důležitá např. při projíždění křižovatkou. Řidič se soustředí na řešení náročné dopravní situace, do které se v nejbližším okamžiku dostane. To má pak klíčový význam pro řešení kritických dopravních situacích, jakými jsou např. zabránění čelnímu střetu, zvládnutí smyku, vyhnutí se náhlé překážce apod.<sup>39</sup> K poklesu pozornosti dochází např. při telefonování za jízdy ( protože telefon odvádí pozornost, bude řidiči např. déle trvat, než začne brzdit, aniž by si to vůbec uvědomoval ), při rozhovoru se spolujezdcem, nebo také častými úkony nesouvisejícími s řízením vozidla ( ovládání autorádia, klimatizace, svačina apod. ).

Největší nárok na vytrvalost a stálost pozornosti je kladen při monotónní jízdě ( typicky po dálnici ), protože pozornost při řízení na jednotvárné silnici velmi snadno ochabuje.<sup>40</sup>

Významným faktorem, který ovlivňuje řidičovu schopnost řídit a může být příčinou jeho selhání a následné dopravní nehody, je **stres**. Samozřejmě, že v dnešní době se není možné stresu vyhnout a zvláště pak v silničním provozu. Zvýšené psychické zatížení může u řidiče vyvolávat např. časová tíseň, vědomí potenciální havárie, překvapivé a konfliktní dopravní situace, ale třeba i zhoršené klimatické podmínky, nedostatek odpočinku, či jízda v nevhodném voze ( hluk, vibrace, chybějící klimatizace apod. ). Ovšem vliv mohou mít také například osobní problémy ( rozvod manželství, ztráta zaměstnání ). K závažným nehodám dochází také v období přicházejících vánočních svátků nebo před odjezdem na dovolenou, kdy je člověk stresu vystaven ve vyšší míře, aniž by si to uvědomoval či připouštěl.<sup>41</sup> Kromě toho člověka mohou ovlivnit i okamžité stavy vyvolané radostí, rozčilením či vztekem, které taktéž budou mít vliv na pozornost řidiče.

Tzv. „nervy na pochodu“ se pak projevují roztěkaností, podrážděností, úzkostí, neklidem a děravou pamětí, a přesáhne - li zátěž situační kapacitu, řidič jednoduše vypne a selže.<sup>42</sup>

Pokud jde o **únavu**<sup>43</sup>, i ta je jako původní příčina v pozadí nejedné dopravní nehody ( podle odhadů dokonce až dvě pětiny ). Statistika tuto příčinu

---

<sup>39</sup> Porada,V., Slámka,J., Pavlíček,K., Bradáč,K.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde, 2000, str. 88

<sup>40</sup> Štikar,J., Hoskovec,J., Šmolíková,J.: Psychologická prevence nehod: ( Teorie a praxe), Praha: Karolinum, 2006, str. 77

<sup>41</sup> Polcar, M.: Dopravní nehodovost a princip omezené důvěry v dopravě, Bezpečnostní teorie a praxe 3/2006, str.73

<sup>42</sup> Havlík,K.: Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, str. 64

neuvádí, nicméně podíl vyčerpání se dá mnohdy odvodit i z nevhodného předjíždění, jízdy v protisměru či nedodržení bezpečné vzdálenosti.

Únava zpravidla přichází pozvolna, nicméně existují u každého člověka určité varovné signály, které ho na přicházející únavu a ospalost upozorňují (např. klíží se víčka, tlak na spáncích, prodloužené dýchání, pomalý tep, zívání, pálení a slzení očí). Pak už jenom záleží na tom, jak jedinec bude na tyto varovné signály reagovat (např. zastavit a jízdu na chvíli přerušit).

Mnoho řidičů se při způsobení dopravní nehody vymlouvá na tzv. **mikrospánek**. Argumentuje se jím zvláště v případech, kdy je řidič trestně stíhán za trestný čin spáchaný v souvislosti s dopravní nehodou a kdy se jím advokáti snaží prokázat absenci subjektivní stránky trestného činu.<sup>44</sup>

Mikrospánek byl poprvé popsán americkým neurofyziologem Libersonem. Nejde vlastně ani o skutečný spánek nebo mdlobu, ale o cosi mezi spánkem a bdělostí, kdy na mžik pohasnou určité okruhy centrální nervové soustavy. Útlum dílčích psychických funkcí zaviní náhlý zkrat - mentální blok - v trvání 0,5 - 3 vteřin (za tuto dobu ujede vozidlo při rychlosti 60 km/h skoro 40 metrů a při 90 km/h okolo 70 metrů).<sup>45</sup>

Mikrospánek se projevuje jako následek nějakého (většinou skrytého) onemocnění, např. narkolepsie a tudíž je u zdravých osob v podstatě vyloučený, protože zdravý člověk je vždy schopen uvědomit si příznaky blížícího se spánku.<sup>46</sup>

Pokud se tento výpadek bdělosti u zdravého jedince vyskytne, pak pouze jako důsledek neodpovědného přístupu k řízení (např. po probdělé noci, těžké únavě nebo při počínajícím onemocnění).

Jako další skrytá subjektivní příčina dopravní nehody může vystupovat i špatný či zhoršený **zdravotní stav** řidiče před nehodou a to jak dlohodobý, tak momentální.

ZSP v § 5 odst. 2 písm. c) zakazuje řidiči *řídít vozidlo (nebo jet na zvířeti), jestliže je jeho schopnost k řízení vozidla (nebo jízdě na zvířeti) snížena*

---

<sup>43</sup> Lékaři definují únavu jako přirozený fyziologický jev a subjektivní pocit, charakterizovaný oslabením látkové přeměny; důvodem je vyčerpání energetických zdrojů pro výživu tkání a nahromadění odpadových produktů; viz Havlík, K.: Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, str. 68

<sup>44</sup> Polcar, M.: Problematika zavinění u trestných činů páchaných v dopravě, Praha: PA ČR, 2006, str. 138

<sup>45</sup> Havlík, K.: Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, str. 72

<sup>46</sup> Polcar, M.: Dopravní nehodovost a princip omezené důvěry v dopravě, Bezpečnostní teorie a praxe 3/2006, str. 72

v důsledku jeho zdravotního stavu. Nemusí jít jen o snížení schopnosti řídit způsobené nějakou chorobou, ale také např. následkem úrazu.

Z dlouhodobě působících chorob může řidiče negativně ovlivňovat např. hypertenze ( zvýšený krevní tlak ), která se může projevit např. nesoustředěností, popudlivostí či nespavostí, dále též např. cukrovka, deprese, nebo třeba jenom běžná začínající chřipka či viróza, protože i ta může nepříjemně ovlivnit proces vnímání.

Uvádí se, že řídit s chřipkou je stejně nebezpečné, jako řídit po jednom „panáku“ vodky, kdy krev obsahuje asi 0,4 promile alkoholu, což způsobí prodloužení reakce asi o půl vteřiny.<sup>47</sup>

Svůj vliv samozřejmě může mít i přibývajícím věk řidiče, který taktéž nesporně působí na schopnosti potřebné k bezpečnému řízení motorového vozidla. Proto ZSP v § 87 odst. 2 uvádí, že držitel řidičského oprávnění, s výjimkou těch, na které se vztahuje přísnější režim ( § 87 odst. 1 ZSP ), *je povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 60, 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku a pak každé dva roky.*

### 3.4.3. Technicky podmíněné subjektivní příčiny

Technicky podmíněné subjektivní příčiny jsou spojené např. s nedostatkem znalostí, zkušeností a zručnosti, což se bude týkat zejména čerstvých držitelů řidičských průkazů.

Naprostá většina lidí skládá řidičské zkoušky krátce po dosažení 18 let. Mladí řidiči vytvářejí specifickou skupinu řidičů a to právě pro svou nezralost, „nevyježděnost“ a nezkušenost. Na druhou stranu se však většina těchto řidičů po obdržení řidičského průkazu, ze kterého takřikajíc „ještě kape tiskařská barva“, vyznačuje určitou nekritičností k sobě samému. Auto jim zvyšuje sebedůvěru a mají pocit, že se jim nemůže nic stát a pokud jde o agresivní chování, patří řidiči ve věku 18- 25 let k těm nejagresivnějším - riziko dopravní nehody je u těchto řidičů několikanásobně vyšší než u ostatních.<sup>48</sup> A

<sup>47</sup> Havlík, K.: Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, str. 114

<sup>48</sup> Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J.: Psychologická prevence nehod: ( Teorie a praxe), Praha: Karolinum, 2006, str. 80

podle výše uvedené charakteristiky velké řady zástupců této skupiny řidičů motorových vozidel vypadají statistiky dopravních nehod, které této věkové kategorii řidičů věnují samostatou pozornost.

V roce 2007 byla každá pátá dopravní nehoda zaviněna řidičem mladším 25 let, přičemž při těchto nehodách bylo usmrceno přes 26 % osob z celkového počtu usmrcených v tomto roce. V 73 % tito řidiči „zabíjeli“ z důvodu nepřiměřené rychlosti. A významný je také podíl této věkové skupiny na nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu, jež činí necelou jednu třetinu z celkového počtu nehod zaviněných pod vlivem alkoholu.

Ze statistiky dopravní nehodovosti roku 2007 ovšem vyplývá, že nejvíce nehod ( takřka 31 % ) mají na svědomí řidiči z poměrně široké věkové skupiny 25- 34 let ( viz tabulka č. 13 v příloze ).

S touto statistikou souvisí i jiná statistika, ve které mladým patří smutné prvenství a ta se týká počtu usmrcených osob na českých silnicích. V roce 2007 více jak 41 % z celkového počtu usmrcených bylo mladších 35 let (z toho jednoznačně nejvíce je ve věku 25 - 34 let ). V této věkové skupině patří dopravní nehoda vůbec k nejčastější příčině smrti.

#### 3.4.4. Existuje u některých řidičů sklon k nehodovosti?

Subjektivní příčiny v podstatě vyplývají z osobnostních charakteristik subjektu, v našem případě řidiče motorového vozidla. To znamená, že důležitou roli hrají osobnostní vlastnosti každého řidiče. Ne nadarmo se říká, že člověk jezdí tak, jak žije.

Vzhledem k tomu, že v silničním provozu je klíčový člověk a zvláště ten, který vystupuje v roli řidiče motorového vozidla, vyvinul se specifický obor psychologie - dopravní psychologie. Ta se zabývá poznatky o potenciálních nositelích dopravní nehodovosti, resp. subjektivními tendencemi k rizikovému chování.<sup>49</sup>

Vychází z poznatků získaných zkoumáním osobností účastníků dopravního provozu v systému člověk - vozidlo - dopravní prostředí.<sup>50</sup>

---

<sup>49</sup> Schmiedler,K., Hanzlíková,I., Weiberger,J.: Selhání lidského činitele v silniční dopravě, Policista 3/2005

<sup>50</sup> Havlík,K.: Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, str. 10

Dopravní psychologie používá termín dopravní charakter. Tím se rozumí soubor osobnostních vlastností a vyjadřuje určitý, obvyklý způsob jednání řidiče při řízení. Z poznání charakteru lze pak odvodit předpokládané chování a naopak, z chování lze soudit na předpokládaný charakter.<sup>51</sup>

I když nikdy nelze podceňovat jedinečnost konkrétní dopravní situace, budou se prosazovat za běžného provozu, ale i v kritických situacích, trvalejší osobnostní rysy a schopnosti.

Osobnost bezproblémového řidiče je vyrovnaná, emotivně stabilní. Takový řidič je přizpůsobivý, dobře se ovládá, má přiměřenou sebedůvěru, je odolný vůči stresu, je svědomitý a spolehlivý. Velice významná, a dalo by se říci možná i stěžejní, je schopnost předvídat.<sup>52</sup>

Naopak v osobnosti tzv. nehodového řidiče, tedy takového, u něhož je mnohem větší pravděpodobnost, že způsobí dopravní nehodu, poznáváme takové vlastnosti jako povrchnost, lehkomyšlnost, sklon k riskování, arogance, nepřizpůsobivost, tendence ke kompenzaci pocitů méněcennosti, spoléhání na náhodu, ale třeba i agresivita. Za agresivního je možno řidiče označit tehdy, pokud zvyšuje riziko kolize a jeho jednání je motivováno netrpělivostí, nepřátelstvím, nebo pouze snahou o získání času.<sup>53</sup> Agresivita určitě v dnešní době patří k významným rizikovým faktorům silničního provozu. S agresivitou za volantem pak úzce souvisí také impulzivnost, která se projevuje bezohledným chováním, prosazováním svých vlastních zájmů a naopak nezájmem o to, že svým chováním ohrožují druhé. Impulsivní osoby nedbají pravidel, jednají spontánně a orientují se na své momentální potřeby.<sup>54</sup> S takovým chováním je možné se setkat na českých silnicích bohužel dnes a denně.

#### 3.4.5. Vliv alkoholu a drog

Dopravní nehody způsobené pod vlivem **alkoholu** tvoří samostatnou kategorii, které statistiky dopravních nehod věnují soustavnou a vysokou pozornost. Je tomu tak i přesto, že jejich podíl na celkové nehodovosti není tak vysoký; za

---

<sup>51</sup> Havlík, K.: Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, str. 15

<sup>52</sup> Havlík, K.: Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, str. 13

<sup>53</sup> Schmieider, K., Hanzlíková, I., Weiberger, J.: Selhání lidského činitele v silniční dopravě, Policista 3/2005

<sup>54</sup> Protivínský, M.: Existují souvislosti mezi dopravní delikvencí a sklonem ke kriminalitě?, Kriminalistický sborník 1/2008, str. 48, 49

rok 2007 to byla zhruba 4 % a i v předchozích letech se pohybuje mezi 4 až 5 %. Přesto jsou velmi nebezpečným fenoménem, který je veřejností dost citlivě vnímán.

Pokud jde o následky na lidských životech, tak u těchto nehod za poslední roky výrazně klesá počet usmrcených a v roce 2007 si tyto nehody vyžádaly 36 obětí, což je nejnižší číslo za posledních 28 let ( viz tabulka č. 14 v příloze). Ovšem za období leden až říjen roku 2008 je počet obětí těchto nehod jen o dva nižší, než bylo za celý loňský rok. Je tedy možno za rok 2008 očekávat alespoň minimální nárůst.

ZSP v § 5 odst. 2 výslovně stanoví, že řidič nesmí a) požit alkoholický nápoj nebo užít jinou návykovou látku během jízdy,

b) řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by ještě mohl být pod jejich vlivem.

Co se rozumí alkoholickým nápojem upravuje zákon č. 379/2005 o opatřeních k ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami, ve znění pozdějších předpisů. Ten ve svém § 2 písm. g) stanoví, že alkoholickým nápojem je lihovina, víno nebo pivo; je jím ale také nápoj, který není uveden ve větě první, pokud obsahuje více než 0,5 objemového procenta alkoholu.

Z výše uvedeného tedy plyne, že Česká republika patří mezi země, které vychází z principu **nulové tolerance** pro hladinu alkoholu v krvi řidiče motorového ( ale i nemotorového ) vozidla. Ovšem velká část evropských států určitou toleranci pro hladinu alkoholu v krvi má a to od 0,2 promile, např. ve Švédsku, až po poměrně vysokých 0,8 promile v Irsku a Velké Británii.

Nepovolovat žádné množství alkoholu v krvi má bezesporu své opodstatnění, protože alkohol má prokazatelně nepříznivé účinky vlastně na všechny funkce, které jsou u člověka pro bezpečnou jízdu ( nejen ) motorovým vozidlem nezbytné ( oslabuje koncentraci, zhoršuje se vnímání apod. ).

Alkohol je patří mezi tzv. návykové látky a to návykové látky legální, neboť je po staletí součástí lidské společnosti a proto je svým způsobem společností tolerován, narozdíl od jiných drog, jejichž užívání a veškerá další manipulace s nimi je potírána daleko přísněji ( především postižení trestním právem ).

Alkohol je psychotropní látkou, která ovlivňuje chemickou rovnováhu v centrální nervové soustavě a to samozřejmě způsobuje změnu psychických procesů a funkcí. Vážně např. narušuje zrakové vnímání, což má vliv na následné zpracování podnětu, jeho vyhodnocení, rozhodnutí a reagování. Např. už 0,75 dcl vodky způsobí prodloužení reakčního času řidiče 2,5krát oproti střízlivému stavu. 0,5 promile alkoholu v krvi ( tomu odpovídá přibližně litr dvanáctistupňového piva ) ztlumí zrakové sledování v přímém směru o více než 6 % a do stran o 5,5 %, aniž si to řidič vůbec uvědomí. Jinými slovy řečeno, čím více vypitých piv, tím užší zorné pole, takže např. po pěti „desítkách“ nabývá řidič dojmu pohledu do tunelu, což může vést k přehlédnutí chodce, dopravní značky nebo jiného vozidla.<sup>55</sup>

Účinky alkoholu na člověka jsou různé. Záleží na každém jednotlivci a jeho organismu, jak je schopen se s alkoholem vyrovnat. Roli bude hrát hlavně věk, váha, pohlaví, ale i momentální tělesný a duševní stav. Stejně tak individuální je i doba potřebná k vyloučení alkoholu z organismu. Tabulka č. 15 v příloze uvádí orientační odhadovanou dobu, za kterou by měl vymizet alkohol z krve. K faktorům, které tento proces ovlivňují, patří např. fyzická aktivita, psychický stav osoby, schopnost organismu tyto látky vylučovat, četnost požívání alkoholu či množství požitého alkoholu.

Z hlediska silničního provozu je významný především fakt, že požití alkoholického nápoje a následný podíl promile alkoholu v krvi řidiče u něj výrazně zvyšuje riziko dopravní nehody ( viz tabulka č. 16 v příloze ).

Již při 0,2 promile se u většiny lidí zvyšuje sebedůvěra, objevuje se tendence více riskovat, hlavně se ale mění odhad vzdálenosti a prodlužuje se reakční doba.

Řízení pod vlivem alkoholu ve stavu vylučujícím způsobilost může být přestupkem podle § 22 odst. 1 písm. b), c) PřesZ, ale pokud u takového jednání bude dána nebezpečnost pro společnost vyšší než nepatrná ( a budou - li splněny další podmínky trestní odpovědnosti ), bude se jednat o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 TZ, což bude prakticky vždy, pokud pojedou řidič motorovým vozidlem. PřesZ tedy bude spíše postihovat řízení nemotorového vozidla ( nebo jízdu na zvířeti ) ve stavu

---

<sup>55</sup> Havlík, K.: Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, str. 94

vylučujícím způsobem vyvolaným požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky.

Co se rozumí **stavem vylučujícím způsobem**, žádný zákon nestanoví, nicméně v tomto ohledu je naše judikatura konstantní, neboť vychází z jednotného názoru, že takový stav je u řidiče dán tehdy, má-li v krvi alespoň 1 promile alkoholu v krvi. Tato hodnota byla stanovena s ohledem na poznatky lékařské vědy, neboť při této hladině alkoholu v krvi není žádný řidič schopen bezpečně řídit ( motorové ) vozidlo. Z toho tedy plyne, že pokud je dosažena koncentrace 1 promile alkoholu v krvi, jde o nevyvratitelnou právní domněnku, že řidič byl ve stavu vylučujícím způsobem k řízení ( motorového ) vozidla ( tzv. absolutní nezpůsobem k řízení ). V konkrétním případě ale může hladina alkoholu být i nižší ( tzv. relativní nezpůsobem k řízení ). V takovém případě ale bude třeba vždy prokázat, že schopnost řídit byla u takového řidiče skutečně snížena v rozsahu požadovaném trestním právem.<sup>56</sup>

Určitou zvláštností těchto dopravních nehod zaviněných řidiči pod vlivem alkoholu je to, že většina z nich se stane na trase kratší jak 3 kilometry<sup>57</sup>, tedy tehdy, kdy se asi více či méně podnapilý řidič domnívá, že na krátké vzdálenosti a ve známém prostředí riziko dopravní nehody nehrozí .

Pokud jde o ostatní **drogy**, platí stejné základní pravidlo jako u alkoholu, tedy nulová tolerance. I pokud jde o zákonnou úpravu, vztahují se na zákaz drog ( zejména ale nejen ) za volantem ty samé předpisy.

Rozdíl je ale v tom, že role alkoholu v dopravní nehodovosti je v ČR statisticky zmapována daleko lépe a podrobněji, než v případě informací o skutečném podílu jiných návykových látek na dopravních nehodách. Důvodem je fakt, že jejich toxikologické prokazování u účastníků dopravních nehod, u dopravních přestupků a při náhodných kontrolách řidičů není stále tak časté a běžné jako testování přítomnosti alkoholu v krvi řidiče.<sup>58</sup> Toxikologická vyšetření drog se tedy u řidičů zadržených pro různé dopravní přestupky provádějí v menší míře než u alkoholu, protože většinou se policisté spokojí s dechovou zkouškou, která odhaluje právě alkohol. Zkouška na jinou drogu je totiž o něco složitější i dražší - toxikologové ji laboratorně zjišťují v moči a

---

<sup>56</sup> Jelínek, J. a kol. - Trestní právo hmotné. Obecná a zvláštní část, 3. vydání, Linde, 2008, str. 598

<sup>57</sup> [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

<sup>58</sup> Balíková, M., Valenta, V.: Výskyt drog v silniční dopravě, toxikologické důkazy, Bulletin NPDC 4/2002, str.21



v krvi, bohužel často až při soudní pitvě, která následuje po tragické nehodě. Kromě toho tato praxe bude patrně pokračovat a to s ohledem na změnu ZSP ( účinnou od 1.1. 2009 ), která z dechové zkoušky, jež má do konce prosince 2008 pouze orientační charakter, činí v podstatě usvědčující důkaz o požití alkoholu.

Pojem drogy označuje skupinu psychotropních látek, tedy látek, které nepříznivě ovlivňují psychiku člověka. Negativní působení drogy by se dalo v mnohém přirovnat k působení alkoholu, neboť v obou případech se např. zvyšuje sebevědomí a sebejistota, nastává také zúžení zorného pole - tzv. tunelové vidění. Přesto je ale možné u jednotlivých drog vysledovat určité rozdíly v jejich účincích.

Jednou z nejrozšířenějších drog je **marihuana** ( konopí, cannabis, hašiš ). Na řidiče působí silným narušením prostorového vidění, zesílením akustických a vizuálních vjemů a deformací prostorových vztahů a vzdáleností. Snižuje se koncentrace, ztrácí se pojem o čase, zpomalují se reakce.

Dalším příkladem je **extáze**, která se svým stimulačním účinkem vede k přeceňování vlastních schopností, narušení koordinace, či rozšíření zornic s citlivostí na zaclonění zraku.

**Heroin** je opiát s účinnou látkou morfin, který silně tlumí, mírní bolest a uspává. Nebezpečí heroinu pro silniční provoz tkví v tom, že intoxikovaný má pocit netušených možností, působí ale také psychomotorické zpomalení, vyčerpanost či apatii.

**Kokain** je silně povzbuzující a euforizující, vyvolává vysokou dráždivost a vznětlivost. Objevují se náhlé a neúčelné pohyby, častá je vysoká ochota riskovat, přehnané sebevědomí.<sup>59</sup>

**Halucinogeny** ( typickým představitelem je extáze či houby lysohlávky ) zase způsobují dezorientaci, poruchy hybnosti, zvyšují krevní tlak, mění motorickou koordinaci a samozřejmě způsobují halucinace, což může mít v silničním provozu tragické následky.<sup>60</sup>

Posledním vybraným příkladem drogy, která do silničního provozu rozhodně nepatří ( stejně jako jakákoli jiná ), je **speed** s povzbuzující látkou

---

<sup>59</sup> Weinberger, J.: Vliv některých drog na způsobilost k řízení motorových vozidel a zkušenosti s kontrolami řidičů prováděnými v cizině, Policista 1/2008, str. 12, 13

<sup>60</sup> Polcar, M.: Drogy a doprava, Bulletin NPDC 1/2006, str. 36, 37

Amfetaminem ( českou specialitou je pervitin ). Osoby povzbuzené touto drogou jsou v silničním provozu nebezpeční proto, že u nich dochází k sebezpečování, halucinacím či paranoidním stavům.<sup>61</sup>

### **3.5. Objektivní příčiny silničních dopravních nehod**

Objektivními příčinami dopravních nehod se rozumí zpravidla takové, které vznikají nezávisle na subjektu, tj. na řidiči.

Řadí se mezi ně zejména technické poruchy způsobené nedostatečnou kontrolou, údržbou ( ovšem v těchto případech se o čistě objektivní příčinu nejedná, neboť technické problémy se často ohlašují předem a je tedy opět věcí řidiče, jakou tomu bude věnovat pozornost a jak se podle toho zachová ) nebo stářím a opotřebením vozidla, dále je možno sem zařadit technické poruchy provozního, signalizačního a zabezpečovacího zařízení ( např. semaforey nebo zařízení chránící bezpečnost na železničních přejezdech ). Významný je také vliv dopravního prostředí, kam lze podřadit intenzitu a hustotu provozu, či stav, údržbu a povahu komunikací. Nezanedbatelným faktorem, který nelze ovlivnit, avšak je třeba minimalizovat jeho dopady, je počasí.<sup>62</sup>

Dále je v této souvislosti možné zmínit též dopravní nehody, které byly způsobeny **lesní či domácí zvěří**. Jejich podíl na celkovém počtu dopravních nehod není vůbec zanedbatelný. Za letošních prvních deset měsíců vedly k více jak šesti tisícům nehod ( asi 4,5 % celkového počtu ), při nichž byly usmrceni dva lidé ( což je ve srovnání se stejným obdobím roku 2007 o tři osoby méně ).

### **3.6. Dopravní nehodovost, čas a místo nehody**

Na dopravní nehody má vliv i **denní doba**, v níž k nehodě dochází. V této souvislosti se někdy zapomíná na nehody, které se odehrávají v **noční době** a to i přesto, že mají nepoměrně vyšší následky. Intenzita silničního provozu

---

<sup>61</sup> Weinberger, J.: Vliv některých drog na způsobilost k řízení motorových vozidel a zkušenosti s kontrolami řidičů prováděnými v cizině, Policista 1/2008, str. 13

<sup>62</sup> Kuchta, J., Válková, H.: Základy kriminologie a trestní politiky, Praha: C.H.Beck, 2005, str. 457, 458

sice v noci klesá asi desetkrát v porovnání s denní dobou, ale počet nehod tento trend nesleduje. Je to právě naopak - noční nehody tvoří asi polovinu všech kolizí, ke kterým během čtyřadvaceti hodin dochází. Za nejnebezpečnější dobu lze označit dobu mezi druhou a čtvrtou hodinou ranní, neboť v tomto časovém rozmezí jsou tělesné a duševní funkce člověka nejvíce utlumeny. To je jeden z faktorů, které náchylnost k nehodovosti v nočních hodinách ovlivňují. V noci jsou totiž narušeny např. základní funkce oka ( vizuální ostrost, barevné i hloubkové vnímání ), neboť lidské oko dost dobře vidění v noci přizpůsobené není. A o co hůře člověk vidí, o to složitěji mozek viděné vnímá a zpracovává.<sup>63</sup>

Problémy může činit i tzv. kontrastní vidění ( např. chodec v tmavém oblečení bývá spatřen značně opožděně, neboť tmavá barva pohlcuje až 90% světla reflektorů ), těžší odhad rychlosti ostatních vozidel, či prostorová orientace.

Na řidiče nepříznivě doléhá také oslnění, které bude mít spíše psychologickou povahu, neboť s přibližujícími se reflektory protijedoucího vozidla řidič vnímá i nebezpečí spojené s možným střetem. Nepříjemné mohou ale být i nesprávně seřazené světlomety, neboť mohou vést ke zvýšení fyziologického oslnění. To je poměrně nebezpečné, protože adaptace oka na takové oslnění trvá jednu až tři vteřiny.<sup>64</sup>

V noci řidiči také více riskují, nedodržují předepsanou rychlost, ale především nedodržují rychlost ve vztahu ke vzdálenosti, na kterou bezpečně vidí. Důvodem takového chování je dle mého názoru právě výše zmíněná nižší intenzita provozu, protože právě tento fakt v řidiči může vyvolávat pocit, že se snižuje pravděpodobnost nehody. Avšak jak ukazují statistiky, opak je pravdou.

Své místo má v nočních hodinách i alkohol, což je další faktor, který má na nehodovost v této době vliv. Více jak polovina nehod, které se staly v noci, byla způsobena pod vlivem alkoholu ( z toho 43 % jich způsobili řidiči do 25 let ).<sup>65</sup>

---

<sup>63</sup> Havlík, K.: Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, str. 86

<sup>64</sup> Havlík, K.: Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, str. 85

<sup>65</sup> [www.nemylis-zaplatis.cz](http://www.nemylis-zaplatis.cz)

Nejčastějším druhem nočních nehod je srážka jedoucích vozidel, následuje srážka s pevnou překážkou nebo srážka se zaparkovaným vozidlem. Ovšem nejnebezpečnějším druhem nočních nehod je srážka s chodcem.<sup>66</sup> V roce 2007 bylo 67 % chodců zabito řidiči právě v noci.<sup>67</sup>

Pokud jde o **místo dopravních nehod**, můžeme rozlišovat dopravní nehody zejména podle toho, zda k nim dochází v obci nebo mimo obec ( nehody v tzv. intravilánu a extravilánu ) s tím, že zvláštní pozornost je věnována nehodám na dálnicích.

Statistiky jednoznačně vykazují, že k naprosté většině nehod ( uvádí se až 70 % ) dochází právě **v obcích** a asi 37 % usmrcených připadá taktéž na nehody v obci.

Nemalý je také podíl usmrcených chodců v obci v nočních hodinách - za rok 2007 to bylo téměř 57 % ( což představuje nárůst o 27 osob ve srovnání s rokem 2006 ).

Dopravní nehody **mimo obec** se na celkovém počtu nehod šetřených policií za rok 2007 podílely z necelých 28 % ( tomu odpovídá i dosavadní vývoj nehodovosti za prvních 10 měsíců roku 2008 ), ovšem počty usmrcených jsou mnohem vyšší, přesněji řečeno přes 60 % všech mrtvých na českých silnicích ( viz tabulka č. 17 v příloze ).

## **4. Prevence**

Prevenčí kriminality ( či kriminální prevencí ) se rozumí takové strategie, které jsou zaměřeny především na ovlivňování samotných kriminogenních faktorů, tedy eliminaci či alespoň omezování určitých nepříznivých jevů, které vytváří podmínky kriminality nebo ji doprovází.<sup>68</sup> Součástí tohoto systému kriminální prevence jsou i represivní opatření, neboť i ta mohou působit preventivně a leckdy budou i účinnější. Prevence a represe jsou zde tedy velmi úzce propojeny.

---

<sup>66</sup> Tesařík, J.: Nehody v noční době, Kriminologický sborník 1/1997, str. 33

<sup>67</sup> [www.nemyslis-zaplatis.cz](http://www.nemyslis-zaplatis.cz)

<sup>68</sup> Kuchta, J., Válková, H.: Základy kriminologie a trestní politiky, Praha: C.H.Beck, 2005, str. 5

Kriminální prevenci je možno dělit z různých hledisek do jednotlivých skupin. Významné je dělení na prevenci primární, sekundární a terciární z hlediska **hlavních adresátů** ( u primární prevence jimi je celá společnost nebo určitá široce vymezená skupina obyvatel, u sekundární jsou to již rizikové skupiny potenciálních pachatelů a u terciární je - zjednodušeně řečeno - orientovaná na recidivisty ).

Dále je možno rozlišovat především **situační** prevenci, která je zaměřená na ztěžování podmínek a omezování příležitostí pro páčání trestných činů a na zvyšování rizika dopadení pachatele<sup>69</sup> a která hraje v omezování dopravní kriminality zvláště významnou roli.

#### **4.1. Bezpečnost silničního provozu**

V rámci dopravní kriminality je prevence zaměřená v podstatě výhradně na zvyšování bezpečnosti silničního provozu ( užíván je také termín dopravní bezpečnost ).

Bezpečností silničního provozu se rozumí potenciální stav optimálně fungujícího systému silniční dopravy, bez konfliktních situací při zaručení plynulosti a organizaci dopravního provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o plynulý, intenzivní dopravní ruch, bez výskytu neúměrně složitých dopravních situací, vytvářejících na jeho účastníky úměrnou zátěž a umožňující optimální snížení výskytu kritických situací a dopravních nehod.<sup>70</sup> Bezpečnost silničního provozu je stále aktuálnější téma právě s ohledem na negativní následky, které jsou se silničním provozem spojeny a o nichž byla již řeč. Pozornosti se tomuto problému dostává na úrovni Evropské unie, o čemž svědčí např. existence Evropské rady pro bezpečnost dopravy či **Evropského akčního plánu bezpečnosti silničního provozu**, jehož hlavním cílem je snižování počtu mrtvých na silnicích tak, aby jejich počet byl v roce 2010 poloviční ve srovnání s rokem 2000 ( každoročně umírá na silnicích Evropské unie více než 40.000 lidí ).

Česká republika se k této iniciativě připojila vyhlášením tzv. **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu**, která byla schválena vládním

---

<sup>69</sup> Novotný,O., Zapletal,J. a kol.: Kriminologie, 2.vydání, Praha: ASPI Publishing,a.s., 2004, str. 180

<sup>70</sup> Pavlíček,K., Kopecký,Z.: Dopravně bezpečnostní činnost, obecná část, Praha: PA ČR, 1999, str. 16

usnesením č. 394 ze dne 28. dubna 2004. Hlavní cíl Strategie je dosti odvážný a vlastně kopíruje cíl stanovený Evropskou komisí v Akčním plánu: Do roku 2010 snížit počet usmrcených v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002, tedy na 650 osob.<sup>71</sup>

Národní strategie jednak analyzuje nejproblémovější záležitosti bezpečného silničního provozu v ČR ( za ty považuje nízké právní vědomí účastníků silničního provozu, nízká vymahatelnost práva, závažné následky nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí a nedáním přednosti v jízdě, závažné následky nehod způsobených pod vlivem alkoholu, nízké používání prvků pasivní bezpečnosti a nebezpečný dopravní prostor především v obcích a městech ), jednak uvádí i prostředky, pomocí nichž by mělo postupně dojít, když ne k eliminaci, tak alespoň k omezení těchto největších „nešvarů“ na našich silnicích<sup>72</sup> ( viz dále ).

Na Národní strategii BESIP pak navazuje a rozvádí ji tzv. **Resortní akční plán** bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, který od roku 2004 každoročně zpracovává a následně aktualizuje ministerstvo vnitra. Směřuje zejména k realizaci nástrojů Strategie, která jsou v gesci či spolugesci právě ministerstva vnitra.

Ještě je třeba zmínit **Radu vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu**, která byla zřízena vládním usnesením č. 833 ze dne 1. září 2004. Tato Rada je stálým poradním orgánem vlády a vrcholným koordinačním orgánem v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Cílem je maximálně podpořit zvyšování silniční bezpečnosti, zvláště plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Koordinuje činnost ústředních orgánů státní správy, Parlamentu, krajů, obcí, nestátních neziskových organizací i podnikatelských subjektů aktivních v této oblasti..

Obecně je ale třeba říci, že pozitivně a preventivně by měla působit právní úprava jako taková, neboť nastavuje pravidla silničního provozu a ukládá povinnosti tak, aby silniční provoz byl bezpečný a k dopravním nehodám nedocházelo. V tomto ohledu byla významná **novela ZSP účinná od 1. července 2006**, jež zavedla některá významná opatření, která jsou jinde v Evropě běžnou součástí právní úpravy již řadu let. Účel této novely ( zák. č.

---

<sup>71</sup> Národní strategie BESIP, [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

<sup>72</sup> [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

411/2005 Sb. ) byl vládou specifikován tak, že již déle nelze přihlížet rostoucímu počtu úmrtí a vážným zraněním, resp. celkovému počtu nehod na českých silnicích.<sup>73</sup> Ovšem od své účinnosti byla tato novela ZSP opět již osmkrát novelizována ( poslední je účinná od 1. 1. 2009 ), což může svědčit i o určitých nedostacích této právní úpravy.

Nejvýznamnějším opatřením bylo zavedení tzv. **bodového systému** ( viz dále ), dále se jedná o zavedení zákazu při jízdě držet v ruce nebo jiným způsobem **telefonní přístroj** či jiné hovorové nebo záznamové zařízení. Nově jde o přešupek mj. ohodnocený třemi trestnými body. Proč zákonodárce tuto změnu zavedl, je vysvětleno výše.

Další z těch významnějších změn bylo zavedení **celodenního svícení** motorových vozidel a to po celý rok. S touto změnou nelze jinak než souhlasit, protože předchází stavu, s kterým se můžeme setkat např. v sousedním Německu. Zde tato povinnost motoristům uložena není, takže svítí jen ten, kdo chce, což je ( alespoň podle mého názoru ) pro přehlednost a viditelnost vozidel na silnici snad to nejhorší, co může být.

Dále jde o staronové kompetence policie ( a obecního úřadu ) **zadržení řidičského průkazu** či **zabránění v jízdě** ( viz dále ).

Další změna se týká pojetí dopravní nehody ( od 1.1.2009 se povinnost přivolat k nehodě policii, pokud dojde jen k hmotné škodě, zvyšuje na 100.000 Kč ), či zavedení dopravně - psychologického vyšetření ( taktéž viz dále ).

## **4.2. Situační prevence**

Prevence dopravní kriminality by měla být zaměřena především na opatření situační prevence, neboť právě snižování následků dopravní nehodovosti a zvyšování bezpečnosti silničního provozu je možno ovlivnit především tím, že se budou ztěžovat podmínky pro porušování dopravních předpisů a toto porušování přísně a hlavně účelně postihovat.

Proto bych do situační prevence zařadila v první řadě dohled policie a následně vesměs technická opatření, jež mají na silnicích působit ke zvyšování ochrany lidských životů.

---

<sup>73</sup> Beran, T.: Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona, Brno: Computer Press, 2006, str. 7

#### 4.2.1. Dopravně bezpečnostní činnost policie

Dopravně bezpečnostní činnost policie by určitě měla patřit k nejvýznamnějším opatřením situační prevence a měla by určitě tvořit jeden ze základních stavebních kamenů v oblasti zajišťování bezpečnosti silničního provozu a tím i v omezování dopravní kriminality.

V rámci uplatňování preventivních a represivních opatření při zajišťování bezpečnosti silničního provozu se v této činnosti policie široce uplatňuje princip jednoty prevence a represe s tím, že základem je systém přímé, bezprostřední ochrany, tedy prevence ( v podobě zabránění, překažení a znemožnění útoků na zákonem chráněné zájmy, v tomto případě na komplexně pojímanou bezpečnost silničního provozu ).<sup>74</sup>

Z pohledu účastníků silničního provozu bude většina opatření - ve své podstatě preventivních - hodnocena jako represivní a budou tedy zaměřena na zabránění dalšího ohrožování bezpečnosti silničního provozu ( ať už se v konkrétním případě jedná o přešupek či trestný čin ). To znamená, že platí pravidlo, že to, co je pro jeden subjekt represivním opatřením, je společností vnímáno jako preventivní znak ( např. zadržení řidičského průkazu ).

Asi nejvýznamnějším preventivním opatřením, jež je spojeno s činností dopravní policie, je **dohled na silniční provoz**, realizovaný především prostřednictvím základních a speciálních kontrol a dopravně bezpečnostních akcí.<sup>75</sup>

Pokud jde o **základní kontroly**, tak ty mají obecný charakter a spočívají zejména v přímém dohledu na silniční provoz, v dohledu na dodržování dopravních předpisů všemi účastníky silničního provozu a v kontrole dokladů předepsaných k řízení a provozu vozidla. V tomto případě jde především o to, aby policie byla na silnicích vidět, neboť i to na většinu účastníků silničního provozu stále alespoň krátkodobě působí preventivně ( např. celá řada řidičů reaguje na policejní vozidlo snížením rychlosti ). Bohužel na českých silnicích je tento dohled nedostatečný a to údajně proto, že se policie neustále potýká s nedostatkem policistů.

---

<sup>74</sup> Pavlíček,K., Kopecký,Z., Hořín,J.: Vybrané kapitoly z dopravně bezpečnostní činnosti, Praha:PA ČR, 2003, str. 16, 17

<sup>75</sup> Kopecký,Z., Pavlíček,K.: Dopravně bezpečnostní činnost ( zvláštní část ), Praha:PA ČR, 1998, str. 28, 29



**Speciální kontroly** jsou takové, které jsou zaměřené na dodržování konkrétních povinností stanovených účastníkům silničního provozu dopravními předpisy ( tedy zejména ZSP ). Patří sem např. kontroly zaměřené na alkohol za volantem, kontrolu technického stavu vozidel či na dodržování předepsané rychlosti. Posledně jmenované kontroly budou patřit k těm nejčastějším. Měřit rychlost mohou především policisté Služby dopravní policie ČR a staronově též městská policie, která byla za způsob výkonu této kontroly poměrně dost kritizována a podezírána, že radary využívá pouze k tomu, aby si obce, pod něž městská policie spadá, vylepšily svůj obecní rozpočet ( kritika se týkala např. umístování radarů k dopravním značkám označujícím začátek a konec obce ), neboť peníze z vybíraných pokut putují právě obci, která městskou policii zřídila. Proto je v novele ZSP, jež má nabýt účinnosti k 1. lednu 2009, výslovně uvedeno, že městská policie měří rychlost v součinnosti s policií ČR a že úseky silnic, kde je rychlost měřena městskou policií, musí být označeny speciálními dopravními značkami.

Měření rychlosti městskou policií má určitě své opodstatnění. Jednak se tím odlehčí policii ČR, která se tak bude moci zaměřit na rizikovější lokality z pohledu dopravní nehodovosti a jednak fakt, že městská policie může rychlost měřit pouze v obci, by mělo pozitivně působit právě na nehodovost v obcích.

**Dopravně bezpečnostní akce** se týkají buď celého území České republiky nebo úžeji vymezeného území, zpravidla kraje, a bývají zaměřené na všeobecný dohled na silniční provoz s využitím jednotlivých speciálních kontrol.<sup>76</sup> Patří sem např. akce typu Kryštof. Ovšem těžko hodnotit vliv takových akcí ( jako byla právě akce typu Kryštof ) na zlepšování bezpečnosti na českých silnicích, zvláště, když se informace o nich objevily na veřejnosti dlouho před tím, než se měly uskutečnit a řidiči tak měli možnost tomu své dopravní chování přizpůsobit a s ukončením akce ukončit i tuto svou „proměnu k lepšímu“.

Daleko účinnější by nepochybně bylo zavedení pravidelných, systematických a hlavně smysluplných silničních kontrol ( za než určitě nelze považovat např. kontrolu autolékárniček, zvláště s ohledem na to, že většina řidičů by ji stejně

---

<sup>76</sup> Pavlíček,K., Kopecký,Z., Hořín,J.: Vybrané kapitoly z dopravně bezpečnostní činnosti, Praha:PA ČR, 2003, str. 34

v případě potřeby neuměla použít ) a na to navazující případný okamžitý postih těch, kteří dopravní předpisy ignorují.

Významným preventivním opatřením ( jež je ale postiženým řidičem vnímáno jako represe ) je možnost ( resp. povinnost ) policejní hlídky policie ČR **zabránit řidiči v jízdě** a možnost **zadržet řidičský průkaz** za podmínek stanovených v § 118a a 118b ZSP. Jedná se o staronovou kompetenci policistů, která jim byla odebrána a novelou ZSP účinnou od 1.7.2006 opět navrácena, ovšem v jiném rozsahu, neboť dříve tato kompetence policie ve vztahu k zadržování řidičských průkazů nebyla nijak limitována. V současné době je k tomu policista oprávněn v těchto taxativně vymezených případech:

- 1) u řidiče, který je podezřelý, že bezprostředně předtím zavinil dopravní nehodu, při níž došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví;
- 2) u řidiče, který ujel z místa dopravní nehody, na níž měl bezprostředně předtím účast a kterou byl povinen oznámit policii;
- 3) u řidiče, který řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky;
- 4) u řidiče, který se odmítl na výzvu policisty podrobit dechové zkoušce ke zjištění, není- li ovlivněn alkoholem;
- 5) u řidiče, který se odmítl na výzvu policisty v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, podrobit se lékařskému vyšetření, ke zjištění, není - li ovlivněn alkoholem ( ačkoli toto vyšetření nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví );
- 6) u řidiče, který se odmítl na výzvu policisty podrobit lékařskému vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou, ( ačkoli toto vyšetření nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví );
- 7) u řidiče, který řídil motorové vozidlo, aniž by byl držitelem řidičského oprávnění příslušné skupiny nebo podskupiny a
- 8) u řidiče, který řídil motorové vozidlo, přestože mu byl soudem uložen trest nebo ve správním řízení orgánem uložena sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

Z tohoto výčtu tedy jednoznačně vyplývá, že policisté mohou zadržet řidičské oprávnění ( a ve stejných případech též zabránit v jízdě ) jen u těch nejzávažnějších přestupků, resp. trestných činů, s čímž nelze jinak než souhlasit.

#### 4.2.2. Technická opatření situační prevence

Do této skupiny preventivních opatření bych zařadila především preventivní opatření **v obcích a městech**, kde je větší pohyb chodců i vyšší koncentrace motorových vozidel a kde půjde především o opatření, která mají řidiče donutit k tomu, aby respektovali předepsanou rychlost. Půjde např. o **zpomalovací prahy**, které se instalují na riziková místa, zpravidla k přechodům pro chodce.

Preventivně působí i **kruhové objezdy**, které nahrazují světelné křižovatky. Jednak na nich dochází k dopravním nehodám spíše vyjimečně ( ve srovnání se světelnou křižovatkou ) a jednak působí pozitivně i na plynulost provozu.

Dalším „omezovačem rychlosti“ ve městech a obcích je tzv. **optická brzda**. Jedná se o příčné pruhy namalované na silnici v postupně se zkracujících vzdálenostech. To má u řidiče vyvolat dojem, že jede vyšší rychlostí a tak ho přimět k tomu, aby „sundal nohu z plynu“. Uvádí se, že optická brzda zpomalí rychlost vozidla až o třetinu.<sup>77</sup>

Další, i když poměrně nákladnější opatření, je instalování „**zpomalovacích semaforů**“ na ty úseky v obci, kde dochází k častému a výraznému překračování povolené rychlosti. Princip je v tom, že pokud se budete k semaforu řídit rychlostí překračující tu povolenou ( což zaznamená čidlo umístěné v určité vzdálenosti od semaforu ), jednoduše vám skočí červená ( funguje např. v Itálii ).

Pokud jde o preventivní opatření směřující k větší **ochraně chodců**, pak významně může pomoci **osvětlení přechodů** pro chodce, budování **ochranných ostrůvků** na přechodech pro chodce uprostřed silnice ( zvláště té víceproude ), které umožní klidnější přejítí vozovky, či **ochranná zábradlí** zejména podél nástupních ostrůvků dopravních prostředků hromadné dopravy.

V menších obcích, kde je vyšší intenzita silničního provozu, je pak podle mě naprostou nezbytností pro zvýšení bezpečnosti osob vybudování **oddělených**

---

<sup>77</sup> Havlík, K.: Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, str. 166

**chodníků** pro chodce v úsecích, kde by jinak člověk musel jít po krajnici vozovky, což se stalo osudným již mnoha lidem, zvláště v nočních hodinách.

Bohužel naprostá většina těchto příkladů jmenovaných preventivních opatření, která by mohla pozitivně ovlivnit bezpečnost na českých silnicích ( anebo již na mnoha místech ovlivňují ) a tím se odrazit i ve snížení počtu dopravních nehod a jejich následků, je dost nákladná a zejména v obecních rozpočtech menších obcí na mnohé z nich nezbývají peníze.

Pokud jde o technická opatření situační prevence, jež by měla zvyšovat bezpečnost silničního provozu **mimo obce**, pak sem by bylo možno zařadit **nainstalování středových svodidel** nebo alespoň zádržných lan na vícepruhých silnicích I. třídy nebo vyznačování **středových a okrajových čar** ( které jsou velmi důležité nejen při jízdě za snížené viditelnosti, ale hlavně významně snižují riziko vjetí do protisměru ), které se bohužel na spravených či nových silnicích nižší třídy již většinou neobjevují.

Pokud jde o **bezpečnost křižovatek**, mělo by se dbát především na to, aby byly **dopravní značky** postaveny na viditelném místě a ve správné vzdálenosti od křižovatky, neboť je prokázáno, že před vjezdem do křižovatky klesá u řidiče schopnost vnímat a pamatovat si dopravní značky ( mohou potvrdit z vlastní zkušenosti ). Člověk totiž zaměřuje svou pozornost bezprostředně na provoz na křižovatce, tím pádem zpravidla přestává okolí v požadované míře registrovat. Chybou tedy bude její umístění jak těsně u křižovatky, tak v přehnané vzdálenosti od ní. Výzkumem totiž bylo zjištěno, že nejvíce řidičů ( 85 % ) si všimlo dopravní značky „Dej přednost v jízdě“ umístěné 15 metrů od křižovatky ( naopak byla- li umístěna ve vzdálenosti 35 metrů, registrovalo ji 45 % a ve vzdálenosti 5 metrů pouhých 30 % řidičů ).<sup>78</sup> Kromě toho je významným a účinným opatřením na světelných křižovatkách umístění **kamer na semaforech**, které sledují především jízdu na červenou a umožňují tak jednodušší prokázání tohoto přestupku a jeho následný postih.

---

<sup>78</sup> Havlík, K.: Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, str. 164

### 4.3. Ostatní preventivní opatření

Mezi ostatní preventivní opatření zaměřená na zvyšování bezpečnosti silničního provozu, bych zařadila především „bodový systém“, řidičský průkaz na zkoušku, dopravně psychologické testy, dopravní výchovu a prvky pasivní bezpečnosti motorových vozidel.

#### 4.3.1. Bodový systém

Jedním z ( v zahraničí ) osvědčených preventivních opatření, které má ale ve svém důsledku vlastně represivní dopad, je tzv. **bodový systém**, jež byl do našeho právního řádu začleněn novelou č. 411/2005 zákona o silničním provozu s účinností od 1. července 2006. Jedná se o odzkoušený model postihu řidičů, který je zaveden v celé řadě evropských států ( např. Německo, Irsko, Polsko, Maďarsko, Španělsko, Itálie, Rakousko či Řecko ).

Jeho zavedení v ČR bylo velmi diskutovaným tématem a bylo ( zejména ze strany řidičů ) poměrně obávanou změnou dosavadní právní úpravy. A to i přesto, že s jeho zavedením se počítalo již v roce 1999, kdy se připravovala právní úprava silničního provozu na úrovni zákona, jež pak nahradila do té doby platnou vyhlášku č. 99/1989 o pravidlech silničního provozu.

**Zákonné vymezení** bodového hodnocení ( systému ) je stanoveno v § 123a ZSP tak, že se jím *zajišťuje sledování opakovaného páchání přestupků nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští.*

Zásadním důvodem pro jeho zavedení byl především neuspokojivý vývoj v oblasti bezpečnosti silničního provozu, stále rostoucí agresivita řidičů a velké množství dopravních přestupků, event. trestných činů.

Jeho účelem ( jak vyplývá z důvodové zprávy k dané novelizaci ) je jednak předcházet porušování vybraných pravidel silničního provozu a to formou odrazení ( konkrétně jde o hrozbu ztráty řidičského oprávnění ) a jednak eliminovat neukázněné řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí závažných

dopravních přestupků. Kromě toho jde i o vytvoření čitelného systému postihu přestupců, který je jasně definovaný.<sup>79</sup>

Je třeba také podotknout, že bodový systém vlastně představuje administrativní postup, jímž se hodnotí závažnost spáchaných přestupků a jež může, jak už bylo řešeno výše, vyústit v pozbytí řidičského oprávnění. Přesto ale nejde o dvojí postih za jedno jednání a to právě proto, že body jsou administrativním důsledkem spáchání vybraných dopravních přestupků či trestných činů, nikoli trestem.<sup>80</sup>

Tomu odpovídá i skutečnost, že zaznamenávání bodů do karty řidiče a ostatní s tím související činnosti vykonávají obecní úřady obcí s rozšířenou působností, nikoli policejní orgány nebo soud.

Bodový systém se vztahuje pouze na řidiče motorových vozidel a to i na ty, kteří nejsou držiteli příslušného či žádného řidičského oprávnění ( tedy vlastně na „neřidiče“ ) a to pouze na taxativně vymezené skutkové podstaty přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 PřesZ a dále na trestné činy řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d TZ, ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 TZ a nedbalostní trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 TZ, tj. způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrti ( viz tabulka č. 18 v příloze ).

Podstata bodového systému je založena na postupném přičítání trestných bodů, a to až do celkového počtu 12 bodů, přičemž zaznamenání bodů do evidenční karty v registru řidičů je vázán buď na existenci pokuty uložené v blokovém řízení ( a není rozhodující, zda pokuta byla na místě zaplacená nebo byl vydán blok na pokutu na místě nezaplacenou ), na existenci pravomocného rozhodnutí o přestupku s výrokem o sankci anebo pravomocného odsuzujícího rozsudku za trestný čin s výrokem o trestu. Dojde-li k vyčerpání 12 bodů, dochází k pozbytí odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel neboli k pozbytí řidičského oprávnění. Důležité je to, že tato skutečnost nastává přímo ze zákona ( není tedy nutné vést kvůli tomu správní řízení ) uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, kdy bylo takovému řidiči doručeno písemné oznámení o této skutečnosti. Toto oznámení obsahuje současně i výzvu k odevzdání řidičského oprávnění. O navrácení řidičského

---

<sup>79</sup> Kučerová,H.: Zákon o silničním provozu s komentářem, judikaturou a související předpisy, 2007, str. 404

<sup>80</sup> Kučerová,H.: Dopravní přestupky v praxi ( po změnách účinných od 1.července 2006 ), Praha:Linde, 2006,str. 119

průkazu může pak „vybodovaný“ řidič požádat až po uplynutí jednoho roku ode dne jeho pozbytí. Ovšem protože dosažením maximálního počtu bodů dochází k pozbytí odborné způsobilosti, bude podání takové žádosti podmíněno podrobením se přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, neboli složením předepsané zkoušky v autoškole ( tj. zkoušky z předpisů o silničním provozu a zdravotnické přípravy, znalostí, ovládnutí a údržby a z praktické jízdy ). Pokud by řidič tuto žádost nepodal, měl by stejné postavení jako osoba, která držitelem řidičského průkazu nikdy nebyla, a to nastalo.<sup>81</sup> Jinak ale při splnění uvedených podmínek získává řidič opětovně řidičské oprávnění a zároveň mu jsou z registru vymazány všechny trestné body.

Jak už bylo řečeno, bodový systém má i svou **preventivní složku**, která zahrnuje již zmíněnou hrozbu ztráty řidičského průkazu, ale také možnost odečtu již zaznamenaných bodů za zákonem stanovených podmínek. Jednou z těchto podmínek je, že se řidič po dobu 12 po sobě jdoucích měsíců nedopustí žádného přestupku nebo trestného činu, s jejichž spácháním je spojeno zaznamenání bodů. Je - li tato podmínka splněna, jsou řidiči „umazáni“ 4 trestné body z jeho karty řidičů ( pokud po dobu 24 po sobě jdoucích měsíců, odečtou se další 4 body, a pokud po dobu 36 po sobě jdoucích měsíců, odečtou se všechny body, které mu zbyly ). Toto zahlazování bodů provádí obecní úřad obce s rozšířenou působností z úřední povinnosti, ovšem povinnost informovat řidiče o odečtení bodů vzniká až v momentě, kdy jsou řidiči odečteny všechny v minulosti mu uložené body.

Další, zcela nová možnost „umazat“ si 3 body s účinností od 1. září 2008 spočívá v tom, že se řidič dobrovolně podrobí školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy ( podle zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel ). Tato možnost je však vázána na současné splnění následujících podmínek - řidič nesmí mít zaznamenáno více jak 10 bodů a musí jít o body za jednání ohodnocená méně než 6 body s tím, že takové odečtení bodů je možné pouze jednou za kalendářní rok.

Tato novelizace byla již podrobena poměrně velké kritice a to jednak proto, že školící středisko je v celé republice v současné době jedno jediné a jednak

---

<sup>81</sup> Kučerová,H.: Zákon o silničním provozu s komentářem, judikaturou a související předpisy, 2007, str. 430

proto, že takový výcvik není nejlevnější. Existují tedy obavy ze zneužívání této možnosti „zbavit se“ trestných bodů.

Pokud jde o předpovědi o tom, že rok po zavedení bodového systému zmizí z našich silnic téměř všichni řidiči, tak ty se rozhodně nepotvrdily. Za prvních 12 měsíců fungování bodového systému ( tedy od července 2006 do června 2007 ) přišlo o řidičský průkaz z důvodu nasbírání 12 bodů celkem 1.528 řidičů. Nicméně toto číslo měsíc od měsíce stoupá a dosud největší počet „vybodovaných“ řidičů byl zaznamenán v měsících září a říjnu roku 2008 ( v září 1033 a v říjnu jen o pět méně ). K říjnu roku 2008 nasbíralo maximální počet bodů celkem 13.449 řidičů ( z toho je přes 95 % mužů ), což je 0,2 % celkového počtu registrovaných řidičů ( z toho nejvíce „vybodovaných“ při přepočtu na registrované řidiče bylo ve věku 21 let ). Určitou zvláštností je pak fakt, že z této skupiny „dvanáctibodových“ řidičů přes 25 % osob nikdy držiteli žádného řidičského oprávnění nebylo.

Budeme - li sledovat počet řidičů, kteří mají na svém kontě „nějaký ten bod“, tak ten ( k říjnu 2008 ) činil 591.833 řidičů, což odpovídá asi 9 % z celkového počtu registrovaných řidičů ( tedy zhruba každý 11. řidič se již dopustil „bodovaného“ přestupku ).<sup>82</sup>

Problém ale je, že výše popsany průběh nasbírání 12 bodů a následná ztráta řidičského oprávnění v praxi moc neplatí. Realita je taková ( jak je zjišťováno při namátkových policejních kontrolách nebo při způsobení dopravní nehody ), že celá řada řidičů s dvanácti dosaženými body řídí „vesele“ dál.

Pokud jde o **účinnost** bodového systému, pak je třeba říci, že asi byly očekávány lepší výsledky, pokud jde o dopravní nehodovost a její následky. Jeho zavedení se projevilo hlavně krátce po účinnosti novely, tedy zejména od července do září roku 2006. V tomto období se podle statistik ukázalo, že bodový systém by skutečně mohl fungovat a příznivě ovlivňovat nehodovost na našich silnicích. Příznivá bilance nehod a jejich následků v období těchto tří měsíců pak ovlivnila i následnou celoroční statistiku roku 2006. Tento rok byl vyjimečný nejen co do počtu šetřených nehod ( ten byl od roku 1990 8. nejnižší ), ale hlavně co do počtu usmrcených osob, neboť ten byl poprvé od

---

<sup>82</sup> Informace o stavu bodového systému v České republice, [www.mdcz.cz](http://www.mdcz.cz)



roku 1990 pod „magickou hranicí“ 1000 osob ( konkrétně 956 mrtvých ). A pokud bychom sledovali počet usmrčených v měsíci červenci, pak zjistíme, že ten byl v uvedeném měsíci roku 2006 ( společně s červencem roku 1988 ) vůbec nejnižší za posledních 36 let.<sup>83</sup>

Ovšem vzhledem k velké kritice jak z kruhu odborníků, tak i politiků, neustálému zpochybňování kvality právní úpravy tohoto systému se tento pozitivní trend v dopravní nehodovosti bohužel poměrně rychle snižoval a rok po jeho zavedení se negativní následky dopravních nehod ( konkrétně pokud jde o počet mrtvých ) dostaly na úroveň předcházejících let. Kromě toho samozřejmě ale roli sehrálo určitě i to, že zavedení bodového systému bylo naprostou novinkou a nevědělo se, jak to bude fungovat, takže po určité době řidičům do určité míry tzv. otrnulo, což je ale do určité míry asi zcela normální jev.

Hlavní kritika, která se na bodový systém snáší, se týká především nepoměru v bodovém hodnocení jednotlivých přestupků či trestných činů ve vztahu k jejich závažnosti, dále je mu vyčítána přílišná přísnost a malá tolerance vůči nejméně závažným přestupkům, příliš pomalé vyřizování přestupků na obecních úřadech ( což prevenci také moc nepřidá, když řidiči přijde výzva k podání vysvětlení o přestupku, kterého se řidič dopustil před několika měsíci ) či fakt, že obecní úřady jsou povinny informovat o počtu bodů až v momentě, kdy řidič dosáhne jejich maximálního počtu ( jinak informuje pouze na žádost řidiče ), což moc preventivně působit taky nemůže, neboť na nápravu už je v tomto případě vlastně pozdě.

V tomto ohledu by bylo určitě lepší, kdyby každý řidič mohl do své evidenční karty kdykoli nahlédnout ( např. prostřednictvím internetu ) a zjistit tak aktuální stav svého „bodového konta“. Jiným řešením tohoto problému by mohla být povinnost obecního úřadu obce s rozšířenou působností, který body zaznamenává, informovat řidiče při dosažení určitého počtu bodů ( např. osmi či devíti ). K tomu je třeba doplnit poznámku, že policie při ukládání pokuty není povinna řidiči sdělovat, kolik bodů mu bude za spáchaný přestupek uděleno ( a tuto povinnost nemá ani soud při vynesení odsuzujícího rozsudku za „bodovaný“ trestný čin ).

---

<sup>83</sup> Tesařík, J.: Bilance roku 2006 na silnicích aneb Kterak body zachránily 137 lidských životů, Kriminologický sborník 3/2007, str. 60

Jisté zjednodušení tohoto problému by měla přinést novela ZSP, která má nabýt účinnosti k 1.1.2009. Tou by mělo být řidiči umožněno získat výpis z registru řidičů ( a tedy se záznamem svého „bodového hodnocení“ ) v rámci tzv. CzechPOINTŮ ( tj. např. na krajském úřadě, matričním úřadě, obecním úřadě či úřadě městských částí, u držitele poštovní licence atd. ).

Ze svého pohledu musím říci, že se zavedením bodového systému zcela souhlasím. A je - li mu vyčítána přílišná tvrdost, pak, jak se bohužel ukazuje, to na českých silnicích jinou než touto cestou asi nepůjde.

Na druhou stranu ale určitá míra tolerance by neuškodila, např. jde - li o rychlost. Pokud jsou udělovány body za překročení rychlosti např. o 2 km/h ( což se dělo zkraje fungování bodového systému a možná se děje stále ), pak mi to přijde trochu jako šikana ze strany policie, neboť kdo nemá auto vybavené tempomatem, ztěžší udrží nohu na plynovém pedále tak, aby jel v obci přesně a nepřetržitě povolených 50 km/h.

V případech překročení povolené rychlosti o 3 až 4 či 5 km/h by bylo možno uvažovat o potrestání řidiče pouze blokovou pokutou bez záznamu bodů do jeho evidenční karty.

#### 4.3.2. Řidičský průkaz na zkoušku

**Řidičský průkaz na zkoušku**, stejně jako např. omezení možnosti po určitou dobu od absolvování autoškoly v neomezeném výběru motorového vozidla, pokud jde o sílu a výkon jeho motoru a možná i jejich přísnější bodové hodnocení ( což jsou všechno opatření, která jsou již osvědčena v drtivé většině evropských států ), patří mezi preventivní opatření zaměřené na řidiče - začátečníky a směřuje tak především na mladé řidiče, kteří se významně podílí na dopravní nehodovosti.

Řidičský průkaz na zkoušku je v naší republice poměrně hodně diskutované téma a dlouho se uvažuje o jeho zavedení, nicméně součástí naší právní úpravy dosud bohužel není.

Toto opatření je chápáno nejen jako ochrana mladých začínajících řidičů ( neboť na silnicích v důsledku dopravních nehod umírají právě hlavně mladí lidé ), ale také jako ochrana ostatních účastníků silničního provozu. Ze statistik nehodovosti vyplývá, že nejkritičtější jsou pro řidiče první dva roky po

absolvování autoškoly, kdy mnozí z nich mají pocit, že je po úspěšném složení zkoušek nemůže nic překvapit a že vše zvládnou.<sup>84</sup>

Udělení řidičského oprávnění na zkušební období ( ve většině států, kde tento systém funguje, je toto období dvouleté ) spočívá v tom, že řidič je přísněji postihován za případná porušení dopravních předpisů ( např. je mu odebráno více bodů než řidiči, který ve zkušební době není ) nebo je takovým řidičům např. stanovena nižší maximální rychlost. Pokud se ve zkušební době dopustí nějakého zpravidla závažnějšího porušení pravidel silničního provozu, je mu uloženo absolvování doškolovacího kurzu či podrobení se psychologickému přezkoušení zkušebním komisařem, především se ale v takovém případě zkušební doba prodlužuje, zpravidla o jeden rok.<sup>85</sup>

Další inspirací pro české zákonodárce by v této oblasti mohlo být zavedení **řidičského průkazu na určitou dobu a to s omezením**. Toto omezení může spočívat např. v tom, že s takovým řidičským průkazem nesmí jeho držitel na dálnici, jezdit v noci apod. Po stanovené době omezení ( což je i zde jeden až dva roky ) řidič nastupuje znovu do výcviku a to v těch podmínkách, ve kterých řídit vozidlo nesměl a po absolvování takového kurzu získává normální řidičský průkaz. Tento model je uplatňován např. v Norsku.<sup>86</sup>

Kromě toho by možná neuškodilo ani zavedení **dopravně - psychologických testů** žadatelů o řidičský průkaz. V celé řadě zemí EU je naprosto běžné, že žádost o řidičský průkaz, resp. přihláška do autoškoly, která musí být potvrzena od lékaře, je jím konzultována s dopravním psychologem. Dopravní psychodiagnostika totiž umí odhalit osoby, které představují značné riziko pro silniční provoz. Účelem takového psychodiagnostického testu ( či vyšetření ) je diagnostikovat vlastnosti a schopnosti, které jsou nutné pro bezúhonnou řidičskou činnost.<sup>87</sup>

U nás bylo takové vyšetření jako povinné ( společně s vyšetřením neurologickým ) zavedeno s účinností od 1. července 2006 podle § 87a ZSP, ale pouze u vybraných skupin a podskupin řidičských průkazů, např. jde o nákladní automobily s hmotností nad 7,5 tuny či vozidla pro více než 8 osob

---

<sup>84</sup> Hamerníková,V.: Řidičák na zkoušku, Psychologie Dnes 1/2008, str. 27

<sup>85</sup> Hamerníková,V.: Řidičák na zkoušku, Psychologie Dnes 1/2008, str. 27

<sup>86</sup> Pavlíček,K., Zámek,D.: Řidičský průkaz na zkoušku, Bezpečnostní teorie a praxe 3/2006, str. 117

<sup>87</sup> Havlík,K.: Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, str. 189

( tedy především autobusy ) s tím, že tomuto vyšetření se bude muset řidič podrobit předtím, než bude oprávněn zahájit svou činnost řidiče a pak v zákonem stanovených intervalech.<sup>88</sup>

#### 4.3.3. Dopravní výchova a ( nejen ) mediální kampaně

Výchovné programy, které se vztahují ke konkrétním problémům silničního provozu a k jeho konkrétním účastníkům, patří dle mého názoru k velmi důležitým preventivním opatřením. Jedna z nejvýznamnějších jsou ta, která jsou zaměřena na **děti a mládež**, neboť i ony jsou již od raného dětství účastníky silničního provozu ( a to těmi nejzranitelnějšími ) a z většiny z nich se v dospělosti stanou řidiči motorových vozidel. Proto je třeba na děti působit již od malička, neboť návyky, které si v dětství osvojí, ovlivní i jejich chování v dospělosti ( což ale platí obecně, nikoli jen pro dopravní chování ).

V tomto směru sehrává důležitou úlohu **dopravní výchova**. Jejím hlavním cílem je totiž připravit děti na samostatný a hlavně bezpečný pohyb v dopravním prostředí a dále zajistit, aby děti byly vybaveny potřebnými znalostmi a návyky, které jsou nutným předpokladem bezpečného pohybu v dopravním prostředí. Smyslem dopravní výchovy je tak nejen jejich ochrana, ale především z nich vychovat ohleduplné účastníky silničního provozu, kteří se budou řídit stanovenými pravidly.<sup>89</sup>

V České republice je dopravní výchova v současné době součástí výuky v mateřských školkách a na prvním stupni základních škol, kde se zaměřuje hlavně na bezpečnou chůzi a orientaci v silničním provozu. Pro o něco starší děti představují důležitou součást dopravní výchovy dětská dopravní hřiště, kde se mohou nejen naučit jezdit na kole, ale především si v praxi vyzkoušet, jak fungují dopravní pravidla v praxi. Ovšem tato možnost je většinou dána bohužel pouze v době mimoškolních ( tedy nepovinných ) aktivit, což není zrovna uspokojující stav, neboť ne každé dítě má možnost se těchto aktivit zúčastnit.

---

<sup>88</sup> Beran, T.: Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona, Brno: Computer Press, 2006, str. 62

<sup>89</sup> [www.policie.cz](http://www.policie.cz)

Samozřejmě ale, stejně jako v jiných oblastech lidského života, i zde budou klíčovou roli sehrávat rodiče a jejich výchova. Škola totiž nezmůže všechno a tak záleží na tom, jak se k tomuto problému postaví rodiče, kteří mají na formování charakteru dítěte zásadní vliv. Pokud tedy bude rodič např. přecházet s dítětem na červenou, nebo mimo přechody, případně si při řízení automobilu počíná agresivně a nevhodně komentuje chování ostatních účastníků silničního provozu, je velmi pravděpodobné, že se tak zachová i jeho dítě, dostane - li se později samo do obdobné situace. Výchova k dopravní bezpečnosti ve škole a v rodině by se tedy měla určitě doplňovat.

Preventivně - výchovně by měly působit také nejrůznější ( nejen ) **mediální kampaně**, ať už v podobě billboardů, televizních spotů či zvláštních akcí, které se týkají nejrůznějších problémů spojených s bezpečností silničního provozu. Jsou zaměřené např. na používání bezpečnostních pásů, dětských autosedaček, alkohol za volantem, únavu, dodržování povolené rychlosti či bezpečné vzdálenosti apod., ale třeba také na chodce či cyklisty. Tyto kampaně organizuje ministerstvo dopravy a jeho samostatné oddělení BESIP. Toto oddělení provádí preventivní činnost v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích v souladu se ZSP a úzce spolupracuje s ostatními ústředními orgány státní správy působícími v oblasti prevence dopravních nehod a prostřednictvím svých regionálních pracovníků zajišťuje preventivní aktivity v regionech, městech a obcích. Ve své práci se BESIP soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele, a to formou celostátních kampaní, dopravní výchovy a rozšiřováním informací o osvědčených postupech v této oblasti.

V současné době je nejnovější kampaní projekt **Nemyslíš- zaplatíš!**. Ten je zaměřen na věkovou skupinu řidičů do 25 let a nejčastější příčiny jejich dopravních nehod. Je založená na billboardech, ale především na televizních spotech s drastickými záběry, které odpovídají realitě dopravních nehod.

Další kampaní, která je též zaměřená na mladé řidiče, ale týká se výhradně jízdy pod vlivem alkoholu, je projekt **DOMLUVME SE!**. Koncept kampaně vychází z obdobných kampaní v zahraničí a je každoročně organizován již od roku 2006.

Klíčový multimediální preventivní projekt zaměřený na mladé účastníky silničního provozu je **The Action**, jež má podobu jakéhosi divadelního

představení a zprostředkovává studentům středních škol, tedy mladým začínajícím řidičům, emotivní zážitek reálných dopadů dopravní nehody, ale i výpovědi jejich přímých účastníků, či zasahujících zdravotníků a hasičů.<sup>90</sup>

#### 4.3.4. Pasivní bezpečnost motorových vozidel

Prvky tzv. **pasivní bezpečnosti** se vztahují ke kvalitě vozidel z hlediska bezpečnosti, kterou nabízejí. Pasivní bezpečnost zahrnuje takové bezpečnostní prvky jako jsou, airbasy, protismykové systémy ( např. ABS ), konstrukci bočních a přední části vozidla ( tzv. deformační zóny ) či omezovače rychlosti.

Tyto a další prvky jsou běžnou součástí moderních či alespoň modernějších vozidel a každý řidič, který uvažuje alespoň trochu racionálně a odpovědně, by měl vybírat vozidlo právě podle jeho bezpečnostních parametrů.

Kromě toho by sem bylo možno zařadit též bezpečnostní pásy, dětské zádržné systémy, zimní pneumatiky či barvu vozidla.

Pokud jde o používání **bezpečnostních pásů**, pak povinnost jejich používání ukládá ZSP jako jednu z povinností, kterou musí řidič za jízdy dodržet (vyjimka je možná např. při couvání či ze zdravotních důvodů ) a její případné nerespektování trestá mj. přičtením dvou trestných bodů.

Nejrůznější tzv. crash- testy jednoznačně potvrzují, že zapnutý pás výrazně snižuje riziko usmrcení, popř. těžkého zranění při dopravní nehodě na polovinu až třetinu ( záviset to bude na rychlosti jízdy v momentě střetu ).

Nejčastějšími úrazy u nepřipoutaných osob jsou poranění lebky a není se čemu divit - vždyť při rychlosti 50 km/h naráží hlava do volantů či čelního skla se stejnou razancí jako při pádu ze čtvrtého patra. K tomu se přidávají zranění způsobená nárazem hrudníku na volant, jako např. zlomená žebra, postižení životně důležitých orgánů, vnitřní krvácení, ale třeba i zlomeniny stehenních kostí či pánve.<sup>91</sup>

Bohužel i přesto se Češi stále nenaučili pásy používat tak, jak mají a jenom za rok 2007 zemřelo 329 řidičů a spolujezdců, kteří nepoužili bezpečnostní pásy. Někteří z nich možná mohli být mezi námi, kdyby věnovali ty potřebné 2

---

<sup>90</sup> [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

<sup>91</sup> [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

vteřiny zapnutí bezpečnostního pásu. Mnozí z nich také věří tomu, že když se při nárazu zaprou za volant, nic se jim nestane, aniž by brali v potaz fyzikální zákony, které fungují naprosto neomylně i zde. Jde zejména o setrvačnost pohybu lidského těla při náhlém zabrzdění či nárazu, ale též o kinetickou energii člověka, kterou v momentě nárazu má, takže např. člověk vážící 90 kg při nárazu do pevné překážky ( nebo jenom při prudkém sešlápnutí brzdového pedálu ) při rychlosti 50 km/h zvýší svou hmotnost skoro až na 5,5 tuny, váží-li 50 kg, zvýší se jeho váha až na 3 tuny.<sup>92</sup>

Další prvek pasivní bezpečnosti, který úzce souvisí s používáním bezpečnostních pásů, jsou tzv. **airbagy**. Jedná se o vzduchový polštář, který při nárazu vytváří prostor mezi hlavou ( popř. jinými částmi těla podle toho, kde je ve vozidle umístěn ) a deformující se kostrou vozidla. Airbagy jsou ovšem funkční pouze se zapnutým pásem, neboť tvoří pouze doplňkový záchranný systém a samy o sobě jsou při redukci úmrtí efektivní pouze asi z 12 %. Vzhledem k tomu, že se nafukují rychlostí asi 0,1 sekundy, pak při nezapnutých bezpečnostních pásích může vést náraz obličeje do tohoto nafukujícího se polštáře k vážným zraněním obličeje a otřesu mozku, případně může i zabít.<sup>93</sup>

Dalším preventivním a dle mého názoru v Čechách zatím stále okrajovým a nedoceněným opatřením vztahujícím se k bezpečnosti silničního provozu v zimních měsících je používání **zimních pneumatik**. Tou se rozumí pneumatika, na jejíž bočnici je vyraženo označení M+S, M.S, M/S nebo MS či terénní pneumatiky s hloubkou vzorku hlavních dezénových drážek nebo zářezů pneumatik minimálně 4 mm.<sup>94</sup>

Jejich povinné zavedení na českých silnicích v zimním období je každoročně diskutovanou problematikou. Bohužel k uzákonění používat v zimním období zimní pneumatiky zatím došlo jen omezeně. Od 1.7.2008 platí nové dopravní značky „Zimní výbava“ a „Zimní výbava - konec“, jež označují úseky pozemní komunikace, na kterých je povinnost mít vozidlo kategorie M a N vybaveno pro provoz za zimních povětrnostních podmínek zimními pneumatikami a to v období od 1. listopadu do 30. dubna. V současné

---

<sup>92</sup> [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

<sup>93</sup> [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

<sup>94</sup> [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)

době byla tato značka umístěna na několika úsecích dálnice D1 na Vysočině, kde každoročně dochází k zablokování dálnice automobily ( převážně kamiony ) s letními pneumatikami, a dále na některých silnicích I. třídy.

Tato právní úprava představuje určitě pozitivní posun, ale podle mého názoru je stále nedostačující. V tomto ohledu jsem jednoznačně pro zavedení celoplošného používání těchto pneumatik v uvedeném období a to bez rozdílu kategorie vozidel a to z prostného důvodu - jízdou na letních pneumatikách v zimě řidiči ohrožují nejen sebe, ale především ohrožují všechny ostatní. Vozidla bez zimních pneumatik zkrátka podle mě nemají v zimě na silnicích co pohledávat. Tady se ale dostáváme k problémům, které se týkají chování řidičů na silnicích obecně, tedy zejména k bezohlednosti a nezodpovědnosti.

Vzhledem k tomu, že jízda po náledí nebo sněhu sama o sobě vyžaduje značnou zručnost, používání zimního „obutí“ automobilu může zvládnutí těchto náročnějších podmínek jízdy výrazně usnadnit. Zimní pneumatiky zkrátka umožňují lepší ovládání vozidla. Letní pneumatiky za teploty okolo 7°C začínají tvrdnout, čímž ztrácejí především svou přilnavost a účinnost. Oproti tomu zimní pneumatiky lépe zabírají na sněhu a ledu, umožňují lepší stabilitu při průjezdu zatáčkami a především mají kratší brzdovou dráhu.<sup>95</sup> A to jsou určitě všechno vlastnosti, které jsou nezbytné pro bezpečnou jízdu v zimních měsících.

#### **4.4. Shrnutí**

Na závěr této části je možno konstatovat, že tou nejlepší prevencí v předcházení dopravním nehodám a z nich plynoucí dopravní kriminalitě, je dodržování pravidel silničního provozu, což bude platit opět zejména pro řidiče - prevencí je už jenom to, že zkontrolují před jízdou vozidlo, správně si připevní bezpečnostní pás, respektují dopravní značky, jedou předepsanou rychlostí, dodržují bezpečnou vzdálenost mezi vozidly a před jízdou ani během ní nepijí alkohol ( či neužívají jiné drogy ).<sup>96</sup>

Na vytváření nebezpečných situací v silničním provozu máme všichni svůj větší či menší podíl. Jestliže se tedy naučíme v provozu správně pohybovat a

---

<sup>95</sup> [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

<sup>96</sup> Havlík,K.: Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, str. 194



hlavně se správně chovat, povede to k výraznému snížení počtu možných rizikových situací, což by mělo ve svém důsledku mít vliv na snížení dopravní nehodovosti a především jejich nepříznivých následků. Každý by měl proto začít sám u sebe, třeba se pokusit dodržovat toto **desatero bezpečné jízdy**.<sup>97</sup>

1. **Chránit** zranitelné účastníky provozu ( hlavně děti či méně pohyblivé osoby ) zpomalením, nebo dáním přednosti ve vhodný čas a na vhodném místě.
2. **Předvídat** - předvídavý způsob jízdy je základní schopností beznehodového řidiče a jednou ze základních zásad, které by se řidič měl držet. Zahrnuje koncentraci řidiče na to, co se v konkrétní dopravní situaci, v níž se právě nachází, může přihodit. Tím, že předvídá, může s předstihem ovlivnit své chování a předejít tak třeba jinak hrozící dopravní nehodě.
3. **Nenechat se vyprovokovat** a řídit se raději rčením „moudřejší ustoupí“.
4. **Pospíchat pomalu** a myslet na to, že je lepší dojet později, než - li nedojet vůbec.
5. **Jezdit vždy přiměřenou rychlostí** a to nejen s ohledem na vnější podmínky, ale i s ohledem na vlastní schopnosti a momentální možnosti.
6. **Dodržovat při jízdě dostatečný odstup** - obecně platí povinnost dodržovat takovou vzdálenost, na které je řidič schopen bezpečně zastavit. Jako určité zjednodušující pravidlo používané již dlouho v zahraničí je časový odstup 2 vteřin od určitého pevného ( tedy nepohybujícího se ) bodu. Jde o to, že když vozidlo jedoucí před námi míjí např. patník nebo strom, tak my bychom okolo tohoto bodu neměli projet dříve než za 2 vteřiny. Je to čas, který stačí na to, aby řidič dokázal zareagovat v neočekávané situaci, tedy k rozhodnutí a provedení potřebného manévru.<sup>98</sup>
7. **Nepředjíždět**, pokud si nejsme stoprocentně jisti, že máme dost času i prostoru na tento manévr, přesvědčit se, že nejsme sami předjížděni a mít na paměti mrtvý úhel zpětných zrcátek.

---

<sup>97</sup> Havlík, K.: Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, str. 198, 199

<sup>98</sup> www.ibesip.cz

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 utopii, 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.

Vyjímkou byl ve sledovaném období rok 2006, který se vymykal nejen nízkým počtem registrovaných dopravních nehod, nižším počtem usmrčených 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 usmrčených 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.

## 6. Přílohy

**Tabulka č. 1:** Následky dopravních nehod za posledních 10 let

rok	usmrcení	těžce zranění	lehce zranění
1997	1.411	6.632	30.155
1998	1.204	6.152	29.225
1999	1.322	6.093	28.747
2000	1.336	5.525	27.063
2001	1.219	5.493	28.297
2002	1.314	5.492	29.013
2003	1.319	5.253	30.312
2004	1.215	4.878	29.543
2005	1.127	4.396	27.974
2006	<b>956</b>	3.990	<b>24.231</b>
2007	1.123	<b>3.960</b>	25.382

zdroj: Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích ČR za rok 2007, [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

**Tabulka č. 2:** Počet usmrcených při dopravních nehodách na 1 milion obyvatel, EU 27, rok 2007

země	počet usmrcených na 1 mil. obyvatel
Malta	34
Nizozemsko	48
Norsko	50
Velká Británie	55
SRN	60
Finsko	71
Francie	73
Dánsko	75
Irsko	78
Rakousko	83
Španělsko	86
<b>průměr EU 27</b>	<b>87</b>
Itálie	90
Lucembursko	90
Portugalsko	92
Belgie	102
Kypr	114
Slovensko	116
<b>Česká republika</b>	<b>119</b>
Maďarsko	122
Rumunsko	130
Bulharsko	131
Řecko	144
Slovinsko	146
Estonsko	146
Polsko	146
Litva	184
Lotyšsko	218

zdroj: [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

**Tabulka č. 3:** Vývoj počtu dopravních nehod v ČR za posledních 12 let

rok	počet nehod
1996	201.697
1997	198.431
1998	210.138
1999	225.690
2000	211.516
2001	185.664
2002	190.718
2003	195.851
2004	196.484
2005	199.262
2006	187.965
2007	<b>182.736</b>

zdroj: Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2007

**Tabulka č. 4:** Počet stíhaných, obžalovaných a pravomocně odsouzených osob za dopravní kriminalitu v roce 2005 až 1. pol. 2008

	2005	2006	2007	1. pololetí roku 2008
<b>stíháno</b>	4.893	5.842	13.379	6.632
<b>obžalováno</b>	3.441	4.278	10.818	5.402
<b>podán návrh na potrestání ve zkráceném příprav. řízení</b>	308	6.797	19.840	9.824
<b>pravomocně odsouzeno</b>	3.093	5.799	18.775	11.203

zdroj: justiční statistiky

**Tabulka č. 5:** Struktura trestných činů dopravní kriminality v ČR za rok 2007 podle statistik státních zastupitelství

trestný čin dle TZ	absolutní čísla	v %
§ 180	181	0,5
§ 180d	17.676	<b>50,6</b>
§ 201	12.687	36,3
§ 208	121	0,4
§ 223	1.754	5,0
§ 224	2.500	7,2
<b>celkem</b>	<b>34.919</b>	100,0

zdroj: statistika státních zastupitelství

**Tabulka č. 6:** Podíl žen na celkovém počtu odsouzených za dopravní kriminalitu

rok	počet odsouzených žen	v %
2005	231	7,5
2006	354	6,1
2007	1.069	5,7
1. pololetí roku 2008	687	6,1

zdroj: soudní statistika

**Tabulka č. 7:** Počet recidivistů uznaných soudem za období 2005 až 1. pol. roku 2008

rok	počet recidivistů uznaných soudem	v %
2005	179	5,8
2006	369	6,4
2007	1.352	7,2
1. pol. 2008	799	7,8

zdroj: soudní statistika

**Tabulka č. 8**

pořadí	Nejčtenější příčiny nehod řidičů motorových vozidel za rok 2007	počet nehod
1.	nevěnování se řízení vozidla	32.558
2.	nedodržení bezpečné vzdálenosti	29.659
3.	nesprávné otáčení nebo couvání	17.483
4.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	11.628
5.	nedání přednosti v jízdě	10.460
6.	nezvládnutí řízení vozidla	7.630
7.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	7.386
8.	vjetí do protisměru	5.489
9.	jiný druh nesprávné jízdy	5.069
10.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	4.990

zdroj: Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2007, [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

**Tabulka č. 9**

pořadí	Nejtragičtější příčiny nehod řidičů motorových vozidel za rok 2007	počet usmrcených
1.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	198
2.	nevěnování se řízení vozidla	124
3.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	105
4.	vjetí do protisměru	102
5.	nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	85
6.	nezvládnutí řízení vozidla	51
7.	nedání přednosti v jízdě	34
8.	kolize s protijedoucím vozidlem při předjíždění	32
9.	nedání přednosti při odbočování vlevo	30
10.	jiný druh nepřiměřené rychlosti	30

zdroj: Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2007, [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

**Tabulka č. 10:** Dráha pro zastavení vozidla v závislosti na povrchu vozovky

rychlost vozidla	reakční dráha	brzdná dráha	dráha zastavení
<b>suchý povrch</b>			
50 km/h	14 m	14 m	28 m
60 km/h	17 m	20 m	37 m
80 km/h	22 m	35 m	57 m
<b>náledí</b>			
50 km/h	14 m	64 m	78 m
60 km/h	17 m	93 m	110 m
80 km/h	22 m	165 m	187 m

zdroj: [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

**Tabulka č. 11:** Počet nehod a usmrcených osob podle viníků dopravní nehody v roce 2007

viníci nehod za rok 2007	počet nehod	počet usmrcených
řidič motorového vozidla	167.633	992
řidič nemotorového vozidla	2.419	65
chodec	1.576	41
jiný účastník	244	0
závada komunikace	468	0
technická závada vozidla	1.091	7
lesní, domácí zvěř	8.501	5
jiné zavinění	804	13

zdroj: Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2007, [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)



**Tabulka č. 12:** Vývoj počtu usmrcených cyklistů za posledních pět let

rok	počet usmrcených cyklistů
2003	123
2004	99
2005	93
2006	83
2007	103

zdroj: www.mvcr.cz

**Tabulka č. 13:** Počet zaviněných nehod a usmrcených osob za rok 2007 podle věku řidiče

věk řidiče	počet zaviněných nehod	nehody v %	počet usmrcených	usmrcení v %
do 18 let	229	0,2	4	0,6
18 – 24	23.130	20,9	<b>186</b>	26,2
25 – 34	34.006	<b>30,7</b>	174	24,5
35 – 44	22.284	20,1	121	17,0
45 – 54	14.843	13,4	81	11,4
55 – 64	10.711	9,7	81	11,4
nad 64	5.632	5,1	56	7,9
nezjištěno	12	0,0	8	1,1

zdroj: Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2007, www.ibesip.cz

**Tabulka č. 14:** Počet nehod způsobených pod vlivem alkoholu a počet usmrcených osob při těchto nehodách za posledních šest let

rok	počet nehod	nehody v %	počet usmrcených
2002	9.552	5,0	126
2003	9.076	4,9	111
2004	8.445	4,5	59
2005	8.192	4,3	59
2006	6.807	3,8	42
2007	4.776	4,3	36

zdroj: www.mvcr.cz

**Tabulka č. 15:** Průměrná orientační doba potřebná k vyloučení alkoholu z krve v závislosti na pohlaví a množství zkonsumovaného alkoholu

pivo	muž vážící 75 kg	žena vážící 60 kg
0,5 l 10°	1 hod. 43 min.	2 hod. 32 min.
0,5 l 12°	2 hod. 03 min.	3 hod. 01 min.
1 l 12°	4 hod. 07 min.	6 hod. 02 min.
2 l 12°	8 hod. 13 min.	12 hod. 05 min.
3 l 12°	12 hod. 18 min.	18 hod. 07 min.

zdroj: Havlík, K.: Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, str. 96

**Tabulka č. 16:** Míra rizika způsobení dopravní nehody podle hladiny alkoholu v krvi řidiče

hladina alkoholu v krvi řidiče, v promile	tomu odpovídající míra rizika ( x krát )
0,5	2
0,8	5
1	7
1,2	12
1,4	19
1,6	25
1,8	30

zdroj: www.ibesip.cz

**Tabulka č. 17:** Vývoj počtu usmrcených osob v obci a mimo obec za posledních osm let

rok	počet usmrcených v obci	počet usmrcených mimo obec
2000	520	816
2001	455	764
2002	501	813
2003	486	833
2004	438	777
2005	425	702
2006	<b>366</b>	<b>590</b>
2007	382	741

zdroj: Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2007, www.ibesip.cz

**Tabulka č. 18:** Bodové ohodnocení vybraných dopravních přestupků a vybraných trestných činů podle ZSP

<b>počet bodů</b>	<b>jednání spočívající v porušení povinností stanovených ZSP, za něž se ukládají body</b>
<b>7</b>	řízení vozidla bez držení příslušné skupiny či podskupiny řidičského oprávnění ( § 22/1 e) bod 1 PřesZ, § 180d TZ )
	řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, jež si řidič přivodil užitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky ( § 22/1 c) PřesZ, § 201 TZ )
	odmítnutí řidiče podrobit se zkoušce na alkohol, tj. dechové či krevní zkoušce ( § 22/1 d) PřesZ )
	odmítnutí řidiče podrobit se zkoušce na jinou návykovou látku ( § 22/1 d) PřesZ )
	zavinění nehody, při které došlo ke smrti nebo těžké újmě na zdraví ( § 224/1,2 nebo 3 TZ )
	nezastavení vozidla po nehodě, neohlášení nehody policii nebo ujetí z místa nehody, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby, či u níž hmotná škoda zřejmě přesáhne 50.000 Kč ( od 1.1.09 100.000 Kč ), nebo došlo k poškození či zničení příslušenství pozemní komunikace
<b>6</b>	řízení vozidla pod vlivem alkoholu s hladinou vyšší než 0,3 ‰, popř. pod vlivem jiné návykové látky ( § 22/1 b) PřesZ )
	zakázané předjíždění ( § 22/1 f) bod 7 PřesZ )
	otáčení se, couvání, nebo jízda v protisměru na dálnici či silnici pro motorová vozidla tam, kde to není dovoleno ( § 22/1 f) bod 10 PřesZ )
	nedovolený vjezd na železniční přejezd ( § 22/1 f) bod 9 PřesZ )
	řízení vozidla po zadržení řidičského průkazu ( § 22/1 e) bod 2 PřesZ )
<b>5</b>	řízení vozidla, jehož nedostatek technické způsobilosti ohrožuje bezpečnost a plynulost silničního provozu ( § 22/1 a) bod 3 PřesZ )
	řízení vozidla bez platného osvědčení o profesní způsobilosti ( § 22/1 e) bod 3 PřesZ )
	řízení vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti ( § 22/1 e) bod 4 PřesZ )
	překročení rychlosti v obci o více než 40 km/h a 50 km/h mimo obec ( § 22/1 f) bod 2 PřesZ )
	nezastavení na červenou nebo signál policisty ( § 22/1 f) bod 5 PřesZ )
<b>4</b>	neumožnění chodci bezpečně přejít přes přechod nebo ohrožení chodce na přechodu při odbočování ( § 22/1 f) bod 6 PřesZ )
	ohrožení chodce při couvání, otáčení nebo při výjezdu na pozemní komunikaci nebo při vyjíždění mimo pozemní komunikaci ( § 22/1 f) bod 6 PřesZ )
	nedání přednosti v jízdě ( § 22/1 f) bod 8 PřesZ )
	překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení povinné bezpečnostní přestávky
	řízení neregistrovaného vozidla ( § 22/1 a) bod 2 PřesZ )
	řízení vozidla s registrační značkou jinou, než byla vozidlu přidělena ( § 22/1 a) bod 3 PřesZ )
<b>3</b>	nezastavení vozidla po méně závažné dopravní nehodě, ujetí od místa nehody, nepřivolání policie ( § 22/1 j) PřesZ )
	telefonování za jízdy ( § 22/1 f) bod 1 PřesZ )
	překročení rychlosti v obci o více než 20 km/h a 30 km/h mimo obec ( § 22/1 f) bod 3 PřesZ )
	nezastavení vozidla před přechodemv případech, kdy je řidič povinen tak učinit ( § 22/1 f) bod 6 PřesZ )
	ohrožení jiného řidiče při přejíždění z pruhu do pruhu ( § 22/1 l) PřesZ )
	řízení vozidla pod vlivem alkoholu s hladinou nižší nebo rovné 0,3 ‰ ( § 22/1 b) PřesZ )
	provoz vozidla, které je přetížené

2	nedovolená jízda po tramvajovém pásu ( § 22/1 l) PřesZ )
	nepřipoutání se ve vozidle za jízdy anebo jízda bez přilby ( § 22/1 l) PřesZ )
	porušení povinnosti užít dětskou autosedačku ( § 22/1 l) PřesZ )
	neoznačení překážky silničního provozu, kterou řidič způsobil ( § 22/1 l) PřesZ )
	porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel ( § 22/1 g) PřesZ )
	překročení rychlosti v obci o méně než 20 km/h a 30 km/h mimo obec ( § 22/1 f) bod 4 PřesZ )
1	nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla ( § 22/1 l) PřesZ )
	neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu ( § 22/1 l) PřesZ )
	nesplnění povinnosti svítit podle § 32 ZSP ( § 22/1 l) PřesZ )
	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky ( s výjimkou některých případů ( § 22/1 l) PřesZ )
	neoprávněné užití výstražných modrých světel nebo sirény ( § 22/1 l) PřesZ )
	neoprávněné užití oranžového výstražného světla ( § 22/1 l) PřesZ )

zdroj: ZSP

## **7. Použitá literatura**

Balíková, M., Valenta, V.: Výskyt drog v silniční dopravě, toxikologické důkazy, Bulletin NPDC 4/2002

Beran, T.: Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona, Brno: Computer Press, 2006

Hamerníková, V.: Řidičák na zkoušku, Psychologie Dnes 1/2008

Havlík, K.: Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005

Jelínek, J. a kol.: Trestní právo hmotné. Obecná a zvláštní část, 3. vydání, Praha: Linde 2008

Kopecký, Z., Pavlíček, K.: Dopravně bezpečnostní činnost ( zvláštní část ), Praha : PA ČR, 1998

Kučerová, H.: Dopravní přestupky v praxi ( po změnách účinných od 1.7. 2006 ), Praha: Linde 2006

Kučerová, H.: Zákon o silničním provozu s komentářem, judikaturou a související předpisy, 2007

Kuchta, J., Válková, H.: Základy kriminologie a trestní politiky, Praha: C.H. Beck , 2005

Leitner, M., Lukášek, V.: Bezpečnost silničního provozu ( komentář ), Praha: Eurounion, 2006

Nezkusil, J. a kol.: Československá kriminologie, 1. vydání, Praha: Panorama, 1978

Novotný, O., Zapletal J. a kol.: Kriminologie, 2. vydání, Praha: ASPI Publishing, a.s., Praha 2004

Pavlíček, K.: Dopravní nehodovost jako jeden z hlavních negativních jevů silničního provozu, Policejní teória a prax 2/2004

Pavlíček K., Kopecký, Z.: Dopravně bezpečnostní činnost, obecná část, Praha: PA ČR, 1999

Pavlíček, K., Kopecký, Z., Hořín, J.: Vybrané kapitoly z dopravně bezpečnostní činnosti, Praha: PA ČR, 2003

Pavlíček, K., Zámek, D.: Řidičský průkaz na zkoušku, Bezpečnostní teorie a praxe 4/2007

Polcar, M.: Dopravní nehodovost a princip omezené důvěry v dopravě, Bezpečnostní teorie a praxe 3/2006

Polcar, M.: Drogy a doprava, Bulletin NPDC 1/2006

Polcar, M.: Princip omezené důvěry v dopravě, Trestní právo 7-8/2008

Polcar, M.: Problematika zavinění u trestných činů páchaných v dopravě, Praha: PA ČR, 2006

Porada V., Slámka J., Pavlíček K., Bradáč K.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde 2000

Protivínský, M. : Existují souvislosti mezi dopravní delikvencí a sklonem ke kriminalitě ?, Kriminologický sborník 1/2008

Schmeidler, K., Hanzlíková, I., Weinberger, J.: Selhání lidského činitele v silniční dopravě, Policista 3/2005

Schmeidler, K., Maršálek, J., Schmiedlerová, K.: Ochrana zranitelných účastníků v silničním provozu v ČR a EU, Policista 3/2007

Štikar J., Hoskovec J., Šmolíková J.: Psychologická prevence nehod: ( Teorie a praxe ), Praha: Karolinum, 2006

Tesařík, J.: Bilance roku 2006 na silnicích aneb Kterak body zachránily 137 lidských životů, Kriminalistický sborník 3/2007

Tesařík, J.: Nehodová rizika, Kriminalistický sborník 9/1995

Tesařík, J.: Nehody v noční době, Kriminalistický sborník 1/1997

Weinberger, J.: Vliv některých drog na způsobilost k řízení motorových vozidel a zkušenosti s kontrolami řidičů prováděnými v cizině, Policista 1/2008

---

Informace o nehodovosti za rok 2007 a leden až říjen 2008, zpracováno pplk. ing. J. Tesaříkem a pplk. P. Sobotkou

Informace o stavu bodového systému v ČR, ministerstvo dopravy

Národní strategie BESIP

**internetové stránky:**

[www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

[www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)

[www.mvcr.cz](http://www.mvcr.cz)

[www.nemyslis-zaplatis.cz](http://www.nemyslis-zaplatis.cz)

[www.novapravidla.cz](http://www.novapravidla.cz)

[www.policie.cz](http://www.policie.cz)

[www.silnicnizakon.cz](http://www.silnicnizakon.cz)

## TITLE: TRAFFIC CRIMINALITY AND ITS PREVENTION

RESUMÉ: Diese Diplomarbeit behandelt die Thema „Verkehrskriminalität und ihre Prävention“ in der Tschechischen Republik. Man versteht hier mit dem Begriff Verkehrskriminalität nur die Kriminalität, die nur mit dem Straßenverkehr verbunden ist. Es handelt sich um die Straftaten, die jeder Teilnehmer am Straßenverkehr verüben kann.

Für Bedarf dieser Diplomarbeit bilden die Verkehrskriminalität sechs Straftaten, die die Leute ( und vor allem die Autofahrer ) am häufigsten im Straßenverkehr begehen und die am meisten mit dem Verkehrsunfall zusammenhängt oder zusammenhängen kann. Es geht um die folgenden Straftaten: allgemeine Bedrohung ( laut § 180 des Strafgesetzbuchs, weiter nur „ StGB“ ), Fahren ohne Fahrerlaubnis ( laut § 180d „StGB“ ), Bedrohung unter dem Einfluss des Suchtstoffes ( laut § 201 „StGB“ ), Versagung der Hilfeleistung ( laut § 208 „StGB“ ) und fahrlässige Körperverletzung ( § 223 und 224 „StGB“ ).

In der Einführung der Diplomarbeit ist der Begriff „Verkehrskriminalität“ ( und ein paar andere vereinigten Begriffe wie z.B. der Lenker, der Fussgänger oder das Kraftfahrzeug ) definiert.

Der zweite Teil verfolgt das Ausmaß, den Stand, die Struktur und die Entwicklung der Verkehrskriminalität in letzten drei und halb Jahren. Außerdem ist hier die Aufmerksamkeit den Besonderheiten gewidmet, die die Verkehrskriminalität wie selbständige Deliktsgruppe charakterisieren. Zu ihnen gehört z.B. der Zusammenhang mit dem Verkehrsunfall, der Täter und die Verschuldung oder die Folgen der Verkehrsunfälle.

Man geht in diesem Teil von den Justizstatistiken aus.



Die Struktur der Verkehrskriminalität ist vom Gesichtspunkt aus der Täter ( aus ihrem Alter, Geschlecht ), Rezidiv und Alkohol – oder Drogeneinfluß auf die Lenkung verfolgt.

Der dritte Teil dieser Diplomarbeit orientiert sich auf die Ursachen und die Bedingungen der Verkehrskriminalität. Es konzertriert sich vor allem auf die Verkehrsunfälle und die Ursachen, die zu dem Verkehrsunfall führen.

Der letzte ( vierte ) Teil behandelt die Prävention der Verkehrskriminalität und vor allem die Prävention der Verkehrsunfälle und auch die Verkehrssicherheit. Es überhäuft verschidene Maßnahmen, die die Verkehrsunfälle und damit verbunde Verkehrskriminalität erniedrigen sollen. Zu diesen erwähnten Maßnahmen gehören z.B. systematische polizeiliche Aufsicht, das sogenannte Punktsystem, Führerschein für Probezeit, Verkehrserziehung und passive Sicherheit der Kraftfahrzeuge.

KLÍČOVÁ SLOVA: KRIMINALITA – DOPRAVNÍ NEHODA - PREVENCE

KEYWORDS: CRIMINALITY – TRAFFIC ACCIDENT - PREVENTION