

Univerzita Karlova v Praze

Právnická fakulta

Roman Lenner

Dopravní kriminalita a její prevence

Diplomová práce



Vedoucí diplomové práce: doc. JUDr. Mgr. Jiří Herczeg, Ph.D.

Katedra: trestního práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): prosinec 2014

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci zpracoval samostatně za použití zdrojů, pramenů a literatury v ní uvedených a že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

.....

Roman Lenner

Na tomto místě bych rád poděkoval panu doc. JUDr. Mgr. Jiřímu Herczegovi, Ph. D. za cenné připomínky při psaní této práce a své rodině za trpělivost a pochopení po celou dobu studia.

Obsah

1	Úvod.....	1
2	Základní pojmy	3
2.1	Doprava obecně	3
2.2	Nevýhody moderní dopravy	3
2.3	Silniční doprava.....	4
2.4	Silniční právo.....	5
2.4.1	Pozemní komunikace	5
2.4.2	Technické prostředky organizace a řízení provozu.....	6
2.4.3	Obecné užívání pozemních komunikací	7
2.4.4	Sjízdnost komunikace a odpovědnost vlastníka.....	8
2.4.5	Silniční provoz	9
2.4.6	Řidičské oprávnění.....	10
2.4.7	Vozidlo	10
2.4.8	Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla	11
3	Dopravní kriminalita obecně.....	13
3.1	Dopravní nehoda jako základní příčina dopravní kriminality.....	13
3.1.1	Příčiny vzniku dopravních nehod.....	14
3.1.2	Vyšetřování dopravních nehod.....	16
3.1.2.1	Osobnost pachatele	16
3.1.2.2	Metodika vyšetřování.....	17
3.2	Chování při dopravní nehodě	19
4	Trestná činnosti v dopravě obecně	20
4.1	Posuzování nedbalosti v dopravě	21
4.2	Přičitatelnost následku.....	22
4.3	Princip omezené důvěry v dopravě a princip sekundární odpovědnosti	23
4.4	Výslech obviněného a presumpce nevinny	25
5	Jednotlivé trestné činy v dopravě	26
5.1	Trestné činy související s dopravou.....	33
6	Prevence dopravní kriminality	36
6.1	Změna chápání statistik nehodovosti.....	36

6.1.1	Řidič viníkem	36
6.1.2	Viníkem není řidič.....	39
6.1.3	Stimulace pozornosti	40
6.2	Triple E Principle.....	40
6.2.1	Education.....	41
6.2.2	Enforcement	44
6.2.2.1	Koncepce trestů.....	46
6.2.2.2	Bodový systém.....	48
6.2.3	Engineering	49
6.2.3.1	Bezpečnost automobilů	50
6.2.3.2	Aktivní a pasivní bezpečnost vozidla.....	51
6.3	Nehodovost z pohledu behaviorální ekonomie	52
6.3.1	Klasifikace chyb	53
6.4	Prvek náhody	53
7	Závěr.....	55
8	Tabulky.....	57
9	Použitá literatura a ostatní zdroje	63

1 Úvod

Tématem mé diplomové práce je dopravní kriminalita a její prevence. Vzhledem k veliké šíři tohoto tématu se budu zabývat pouze kriminalitou silniční se zaměřením na individuální osobní dopravu, i když hodně poznatků bude použitelných i na dopravu hromadnou, případně nákladní, především na řidiče (piloty, kapitány) těchto dopravních prostředků. Pojmem dopravní kriminalita nebo doprava bude v dalších částech této práce míněna výhradně osobní silniční doprava.

Dopravní kriminalita má několik významných zvláštností. Jejím pachatelem může být kdokoli, kdo se účastní silničního provozu,¹ není omezena místem ani časem, neklade žádné speciální nároky na způsob provedení apod. Ačkoliv počet vražd je v současnosti přibližně čtvrtinový oproti počtu usmrcených osob při dopravních nehodách, není dopravní kriminalita vnímána jako zásadní společenské téma a její nebezpečnost je podceňována. Přitom statistiky ukazují, že člověk má za svůj život přibližně třetinovou šanci být účastníkem dopravní nehody, což jistě není příjemný zážitek, i když by šlo pouze o „pomačkané plechy“.

V úvodu své práce se pokusím definovat základní pojmy, jako jsou doprava, kriminalita, dopravní nehoda, a dopravní kriminalitu systematicky zařadit. Poté na výčtu nejběžnějších trestných činů popíšu stav dopravní kriminality v České republice. Narazím při tom i na situace, které nejsou systematicky literaturou zařazovány mezi dopravní kriminalitu (např. při úmyslném použití automobilu jako zbraně), ale následkem takto motivovaných útoků je většinou dopravní nehoda se svými typickými následky. Proto považuji za vhodné tyto jevy neignorovat.

V další části práce pomocí několika metod uvedu řadu možností, jak dopravní kriminalitě předcházet. Na základě policejních statistik nehodovosti se pokusím obhájit myšlenku, že dopravní nehody nevznikají nebo nejsou způsobovány nedodržením dopravních předpisů. Klíčovým faktorem bude vždy člověk (většinou řidič) a jeho chování v silničním provozu, kde porušení dopravních předpisů je jevem pouze podpůrným a nemusí mít na vzniku a průběhu nehody takový podíl, jak by se možná zdálo.

Vzhledem k zaměření kriminologie, kterou nemůžeme považovat pouze za vědu právní, si vypůjčím několik poznatků z behaviorální ekonomie a oboru law nad economics, které již

¹ např. Polcar M, Problematika zavinění u trestných činů páchaných v dopravě, součást sborníku Trestněprávní prostředky boje proti kriminalitě (aktuální problémy), vyd. Policejní akademie ČR, Praha, 2006, str. 141

řadu let využívají zákonodárci, soudci i kriminologové např. ve Spojených státech Amerických, především tzv. 3E Principle. Ve zkratce se jedná o snahu zjistit, proč se člověk chová právě tím způsobem, jakým se chová, jak jeho chování předvídat a případně jestli existuje možnost jeho chování změnit. V oboru dopravní kriminality bychom tak mohli zkusit najít vysvětlení, proč lidé řídí způsobem, který vede k dopravním nehodám, a pokud se nám to podaří, vymyslet způsob, jak toto chování lépe předvídat a pokusit se mu předejít. V rámci této části se pokusím najít nedostatky a přinést zlepšení do současných zákonů. Také se hodlám věnovat bodovému systému, výuce v autoškolách a silniční infrastruktuře.

2 Základní pojmy

2.1 Doprava obecně

Prudký hospodářský, ekonomický a technický rozvoj neustále přináší nové a nové možnosti. Jednou z klíčových podmínek tohoto rozvoje je současný rychlý vývoj dopravy. Pouze pokud se lidé a zboží stihnou včas dopravit všude, kam potřebují, zůstane ekonomický koloběh zachován. To klade velké nároky nejen na techniku a infrastrukturu, ale i na osoby přímo účastněné dopravního provozu.

Rozlišujeme několik základních druhů dopravy, dle charakteru nákladu např. dopravu individuální, hromadnou nebo nákladní, vnitrostátní mezinárodní, dle prostředku na pozemní (silniční), leteckou, námořní, podzemní a potrubní. V souvislosti např. s pohybem kapitálu a rozmachem virtuálních měn je potřeba také hovořit dopravě bezdrátové. V této práci se budu zabývat individuální silniční dopravou.

2.2 Nevýhody moderní dopravy

Bez moderní dopravy by svět tak, jak ho známe, velmi brzy zkolaboval. Současná globalizace a specializace postoupila tak daleko, že je propojen prakticky celý svět. O to více je ale potřeba si připomenout základní problémy současné dopravy.

Prvním negativním faktorem je dopravní nehodovost, která přináší velké ztráty na životech, ještě větší počty zraněných a zmrzačených a v neposlední řadě také mnohamiliardové škody. Doprava spojuje lidi se svými blízkými, s pracovními příležitostmi a zásobuje je rozličným zbožím. Spolu s jejím rozvojem se také rozšiřuje infrastruktura, která zabírá stále více půdy, která by mohla být možná obhospodařována jinak.

S budováním infrastruktury a s výrobou a provozem dopravních prostředků přichází druhé negativum, a tím je obrovská zátěž na životní prostředí. Drtivá většina motorových vozidel používá ke svému pohonu spalovací motor, při jehož provozu unikají do ovzduší emise škodlivých plynů, které škodí jak lidskému zdraví, tak poškozují i atmosféru. To se netýká jen automobilového průmyslu, ale i jiných druhů dopravy, např. letecké nebo lodní. I částečně elektrifikovaná železniční síť není ekologická, protože emise vznikají již předtím při výrobě elektřiny.

Nezanedbatelným zásahem do životního prostředí je i samotná výroba dopravních prostředků, která je náročná jak na prostor (výroba probíhá ve velkých halách), tak i na použité

technologie, při kterých opět vzniká množství škodlivin. Při provozu dopravních prostředků především v blízkosti nebo uvnitř lidských sídel je pro jejich obyvatele komplikací kromě emisí i hluk a vibrace.²

V posledních letech především Evropská unie vynakládá obrovské finanční prostředky na snížení emisí skleníkových plynů, bohužel si k tomu vybrala jen a pouze osobní automobily. Výsledkem je, že podíl škodlivin, které produkují automobily, klesl pod 10% celkových emisí, souhrnné znečištění ale stále roste. Osobní automobil je totiž velmi snadný cíl, jeho vlastníkem je většinou soukromá osoba, která se nemůže bránit tak snadno jako například letecký dopravce, většinou alespoň částečně vlastněný státem. V důsledku toho existují emisní normy, které jsou ale splnitelné pouze v laboratorních podmínkách, v reálném provozu tak automobily vypouštějí více škodlivin, než před lety, značně se prodražila jejich výroba (především u hybridních automobilů představuje zátěž spojená s výrobnou a následnou likvidací baterií takovou ekologickou stopu, že se ekologicky nevyplatí ani po ujetí 500 000km). V současnosti některé japonské automobilky zvažují, že evropský kontinent opustí.

2.3 Silniční doprava

Dle statistik a prognóz Světové zdravotnické organizace (WHO) zemře v roce 2020 v silničním provozu 2,5 milionů lidí, což je podstatný nárůst oproti počtu 1,1 milionů lidí, kteří celosvětově na silnicích zemřeli v roce 2002.³ Jízda automobilem dnes představuje 390x větší riziko než světový terorismus.⁴ U mladých osob ve věku 18-35 let se jedná o nejčastější vnější příčinu úmrtí.⁵ Přesto jsou problémy bezpečnosti na silnicích bagatelizovány. Zvlášť alarmující je srovnání například s celosvětovou panikou ohledně prasečí nebo ptačí chřipky, nejnověji straší svět epidemie eboly, která si na celé planetě vyžádala tolik obětí, kolik zemře lidí v důsledku dopravních nehod za pouhý týden.⁶ Dle knihy Psychologická prevence nehod⁷ působí v dopravním systému dvě protikladné síly, z nichž jedna je orientována na bezpečnost

² Pavlíček Kamil, Kopecký Zdeněk, Hořin Jaroslav: Vybrané kapitoly z dopravně bezpečnostní činnosti, Policejní akademie ČR, Praha, 2003, str. 73

³ World report on road traffic injury prevention, str. 37 a 172, dostupné online:

http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/

⁴ Friml Karel: K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech, Trestně právní revue 4/2008, str. 97

⁵ Vnější příčiny úmrtí v ČR v letech 1994 -2006, str. 3, dostupné online:

<http://www.czso.cz/csu/2007edicniplan.nsf/p/4035-07>

⁶ přibližně 20 000

⁷ Šmolíková Jana, Hoskovec Jiří, Štrikar Jiří: Psychologická prevence nehod, Karlinum, Praha, 2006

a druhá na mobilitu. S větším důrazem na bezpečnost klesá mobilita, naopak s větší rychlostí a hustotou provozu stoupá počet nehod.⁸

2.4 Silniční právo

2.4.1 Pozemní komunikace

Základním pramenem silničního práva je v České republice zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v účinném znění.⁹ Ten obsahuje především kategorizaci jednotlivých pozemních komunikací, podmínky jejich užívání, práva a povinnosti jejich vlastníků a uživatelů a také výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací.

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Zákon rozeznává čtyři hlavní druhy komunikací: dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.¹⁰ Kromě některých místních komunikací jsou všechny ostatní silnice veřejně přístupné. Součástí pozemní komunikace¹¹ jsou mj. všechny konstrukční vrstvy vozovky a krajnic, včetně odbočovacích pruhů nebo zastávkových pruhů linkové osobní dopravy, mostní objekty, tunely, dělicí pásy, chodníky, parkoviště, zábradlí, svodidla, zpomalovací prahy, protihlukové stěny atd. Nedílnou součástí jsou i svislé a vodorovné dopravní značky. Příslušenstvím komunikací¹² se mj. rozumí přenosné svislé dopravní značky, zařízení pro provozní informace, veřejné osvětlení a komunikace, silniční vegetace nebo mýtné brány. Za příslušenství nebo součást pozemní komunikace se naproti tomu nepovažují zábradlí, která zabezpečují přechody pro chodce, hráze vodních děl, po nichž komunikace vede, nástupní ostrůvky a zastávky hromadné dopravy, trolejová vedení a jejich sloupy, úroňová křížení železničních kolejí, čerpací stanice pohonných hmot nebo celníště na hraničních přechodech.¹³

⁸ Šmolíková Jana, Hoskovec Jiří, Štrikar Jiří: Psychologická prevence nehod, Karlinum, Praha, 2006, str. 19

⁹ Dále jen „ZPK“

¹⁰ § 2 ZPK

¹¹ § 12 ZPK

¹² § 13 ZPK

¹³ více také: Kopecký Zdeněk, Pavlíček Kamil: Dopravně bezpečnostní činnost policie (zvláštní část), Policejní akademie ČR, Praha 1998, str. 46 – 48

Dálnice je určena pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu, vyznačuje se mimoúrovňovým křížením, speciálními napojeními pro vjezd a výjezd a má směrově oddělené jízdní pruhy.¹⁴ Z důvodu vysokých rychlostí je přístupná pouze motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší dovolená rychlost není nižší než 80km/h (65 km/h, jedná-li se o dálnici v obci).¹⁵

Zákon dále podle určení a významu rozlišuje tři třídy silnic označené římskými číslicemi. Silnici první třídy je možné stavebně upravit na rychlostní silnici, která je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům a stavebně technické podmínky jsou obdobné jako u dálnic. Místní komunikace slouží převážně místní dopravě na území obce. Rozděluje se do čtyř tříd a opět je zde možnost ji stavebními úpravami změnit na rychlostní silnici. Účelová komunikace spojuje jednotlivé nemovitosti dle potřeb jejich vlastníků nebo spojuje nemovitosti s okolními komunikacemi. Zařazujeme sem i polní a lesní cesty nebo komunikace v uzavřeném prostoru (vojenský újezd) či objektu (průmyslové areály).¹⁶ Na žádost vlastníka po dohodě s policií ČR může silniční správní úřad omezit přístup na tuto komunikaci.¹⁷ Účelovou komunikací může být i samostatná stezka pro cyklisty.

2.4.2 Technické prostředky organizace a řízení provozu

Technické prostředky organizace provozu dělíme na dopravní značky, světelné, doprovodné signály a výstražná světla, a dopravní zařízení.¹⁸ Dopravní značky dále rozlišujeme na svislé a vodorovné. Svislé jsou tvořené barevným symbolem na tabuli daného tvaru, které jsou umístěny nejčastěji na samostatných sloupcích. Dělíme je dle jejich významu na výstražné, upravující přednost, zákazové, příkazové, informativní a dodatkové. Vodorovné dopravní značky jsou tvořeny kresbami na povrchu vozovky, nejčastěji se jedná o podélné či příčné čáry a šipky před křižovatkami. Mezi světelné, doprovodné signály a výstražná světla řadíme semaforey, výstražná zařízení na chráněných železničních přejezdech a světelnou signalizaci v tunelech. Dopravním zařízením se rozumí dopravní kužele a zábrany pro označování uzavírek či překážek, odrazová zrcadla, svodidla a výstrahy upozorňující na dopravní ostrůvky.¹⁹

¹⁴ § 4 odst. 1 ZPK

¹⁵ § 35 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

¹⁶ Fastr Pavel, Čech Jan, Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy, Linde, Praha, 2007, str. 20

¹⁷ § 5 - §7 ZPK

¹⁸ §62 - §66 ZPPK

¹⁹ více také Kopecký Z., Pavlíček J.: Dopravně bezpečnostní činnost policie, zvláštní část (1998), str. 171

2.4.3 Obecné užívání pozemních komunikací

Pozemní komunikaci může užit každý obvyklým způsobem a k účelu, ke kterému je určena²⁰. Komunikaci, její povrch, součásti a příslušenství je zakázáno jakkoli znečišťovat nebo poškozovat.²¹ Z tohoto důvodu je zakázáno používání pneumatik s hřeby a jízda se sněhovými řetězi v místech, kde není souvislá sněhová nebo ledová vrstva. Užívání je v zásadě bezplatné.²² Výjimky z bezplatného užívání tvoří výběr mýtného, časový poplatek za užívání (dálniční známka),²³ a možnost obce zpoplatnit na svém území stání vozidel. Mýtné se vypočítává dle ujeté vzdálenosti na zpoplatněné komunikaci a povinnost jeho platby se vztahuje na vozidla nebo jízdní soupravy, jejichž nejvyšší povolená hmotnost činí nejméně 3,5 tuny.²⁴ Výše částky se odvíjí od denní doby, od počtu náprav a od emisní třídy vozidla.²⁵ Provoz systému a výběr mýtného zajišťuje Ministerstvo dopravy prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic.²⁶ Systém v současnosti funguje na principu mýtných bran umístěných na dálnicích a rychlostních silnicích u každého nájezdu a výjezdu. Vzhledem k úvahám o rozšíření systému na vybrané silnice 1. tříd se uvažuje o zavedení modernějšího systému pomocí orbitálních satelitů. Spolu s tím se také hovoří o zavedení povinnosti platit mýtné i pro osobní automobily. Systém by byl spravedlivější, než současné dálniční známky, na druhou stranu by mnohem více než dnes platili ti, kteří dálnici využívají denně. Povinnost zakoupit časový poplatek (dálniční známku) má dnes řidič každého motorového vozidla s nejméně čtyřmi koly, který chce využívat zpoplatněnou komunikaci. Ta musí být takto označena příslušnou dopravní značkou. Zpoplatnit užívání své komunikace může i obec, a to za stání nebo odstavení vozidla.²⁷

V dnešní době lze vidět i případy, kdy je zásada obecného užívání prolamována. Jedním z příkladů je zavedení rezidenčních parkovacích zón v centrech měst. Stát zde může pouze vozidlo, jehož vlastník má na vyznačeném území trvalé bydliště. Ostatním je buď stání zde zapovězeno úplně, nebo zpoplatněno nad rámec ceny za rezidenční kartu. Tento systém má za úkol ulehčit parkování rezidentům a zároveň donutit ostatní, aby nezajížděli svými vozidly

²⁰ § 19 odst. 1 ZPK

²¹ 19 odst. 2 ZPK

²² § 19 odst. 1 ZPK

²³ § 20 odst. 2 ZPK

²⁴ § 21 odst. 1

²⁵ Příloha 1 a 2 k nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací, ve znění pozdějších předpisů

²⁶ Fastr P., Čech J., Komentář k zákonu o pozemních komunikacích... (2007), str. 67

²⁷ § 23 ZPK

do center měst, také ale omezuje obyvatele nájemních bytů, kteří nemají v bytě trvalé bydliště. Ti pak své auto v těchto zónách nezaparkují bez rizika pokuty či odtahu.

Trendem posledních let především v západní Evropě je zavádění emisních zón pro vjezd do center měst, který omezuje starší vozidla na základě vyšších hodnot škodlivých emisí. Tento systém je dle mého poměrně nespravedlivý, protože nezohledňuje skutečný způsob a četnost užívání motorového vozidla. Vlastník staršího auta, který projíždí městem dvakrát ročně při cestě o Vánocích za příbuznými, má v tomto případě smůlu, na rozdíl od osoby, která, byť modernějším vozem, jezdí tam a zpátky denně a množství emisí, které vypustí ročně druhé vozidlo, je neporovnatelně vyšší. Navíc infrastruktura Prahy, kde se o zavedení zóny mluví nejčastěji, zatím není na zavedení zón připravena, chybí především severní část městského okruhu, nelze tak Prahu celou objet bez složitého kličkování po okolních obcích. Stáří vozového parku je u nás navíc mnohem vyšší než v západní Evropě.²⁸

2.4.4 Sjízdnost komunikace a odpovědnost vlastníka

Důležitým pojmem je sjízdnost komunikace. Ta je sjízdná, jestliže umožňuje bezpečný pohyb vozidel přizpůsobený stavebnímu a dopravně technickému stavu těchto komunikací a povětrnostním podmínkám.²⁹ Pro bezpečný pohyb chodců je zaveden termín schůdnost.³⁰

Vlastník komunikace odpovídá za škody vzniklé uživatelům těchto komunikací (chodníků), jejichž příčinou byla závada ve sjízdnosti (schůdnosti) komunikace, pokud nebude prokázáno, že nebylo v mezích jeho možností tuto závadu odstranit, u závady způsobené povětrnostními podmínkami a jejich důsledky takovou závadu zmírnit nebo na ni předepsaným způsobem upozornit.³¹ Nejčastější spory se vedou o úrazy chodců na zledovatělých chodnících, které jejich vlastníci nezprůchodnili, nebo o hmotné škody na automobilech (především ráfcích a nápravách), které vznikají nárazem pneumatiky na ostrou hranu díry, schodu nebo výtluhu na silnici. Tyto situace jsou nebezpečné především v horkých slunečných dnech, když je nadzvednuta část povrchu vozovky dálnice, která následně vytvoří schod. Řidič, jedoucí rychlostí 130km/h, má jen malou možnost na stále barevném povrchu dálnice nebezpečí spatřit včas a i pokud se tak stane, není vždy možné a bezpečné vzhledem k okolnímu provozu začít prudce brzdit.

²⁸ tabulka I.

²⁹ § 26 odst. 1 ZPK

³⁰ § 26 odst. 2 ZPK

³¹ § 27 odst. 2 ZPK

2.4.5 Silniční provoz

Silničním provozem se rozumí provoz na pozemních komunikacích. Základní pravidla a podmínky provozu stanovuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.³² Dle § 11 odst. 1 tohoto zákona se v České republice jezdí vpravo, po pravém kraji vozovky, pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti nebo není-li stanoveno jinak. Ve svém § 2 upravuje zákon základní pojmy spojené se silničním provozem, které vysvětlím dále podrobněji.

Účastníkem silničního provozu je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.³³ Z definice vyplývá, že možnost být účastníkem je dána takřka každému. Provozu se nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost tohoto provozu, pokud nejsou učiněna taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nedošlo.³⁴ Invalidní osoba (nebo malé dítě) tak není z provozu vyloučena, pokud není ohrožena bezpečnost ostatních účastníků. Zákon dále vyjmenovává řadu povinností účastníků, které mají především za cíl zajistit bezpečnost a plynulost provozu. Účastník je tak povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob nebo svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat. Účastník musí své chování přizpůsobit charakteru a stavu komunikace, povětrnostním podmínkám, svým schopnostem a zdravotnímu stavu. Každý, kdo je součástí provozu, se musí řídit pravidly provozu na pozemních komunikacích, pokyny policisty nebo jiné osoby oprávněné k řízení provozu, dopravními značkami a světelnými nebo zvukovými akustickými signály.³⁵

Přísnější podmínky stanovuje zákon ve svém paragrafu pátém na řidiče, který se musí při jízdě plně věnovat řízení vozidla (nebo jízdě na zvířeti), přizpůsobovat jízdou technickým vlastnostem vozidla (fyzickým vlastnostem zvířete), zajistit bezpečnost přepravovaných osob nebo zvířat a také užívat vozidlo, které splňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem.³⁶ Řidič naopak nesmí před jízdou nebo během ní užívat alkohol nebo jinou návykovou látku, řídit, snižuje-li jeho schopnosti aktuální zdravotní stav a ohrožovat nebo omezovat chodce.

³² Dále jen „ZPPK“

³³ § 2 písm. a) ZPPK

³⁴ § 3 odst. 1) ZPPK

³⁵ § 4 ZPPK

³⁶ zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, dále jen „ZPPV“

2.4.6 Řidičské oprávnění

K řízení motorového vozidla je zapotřebí řidičského oprávnění. Obsahem je právo držitele oprávnění k řízení motorového vozidla zařazeného do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění.³⁷ Jako osvědčení slouží řidičský průkaz. Pro získání řidičského oprávnění je nutné splnit podmínku věku (která je různá pro jednotlivé skupiny ŘO)³⁸ a odbornou a zdravotní způsobilost. Další speciální podmínky upravuje § 82 ZPPK.

Paragraf 94 ZPPK uvádí několik případů, kdy je možné o řidičské oprávnění přijít. Řidičský průkaz může odejmout obecní úřad obce s rozšířenou působností, držitel oprávnění se ho může vzdát, v případě pravomocného rozhodnutí soudu, kterým byl uložen trest spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo pokud se držitel oprávnění v rámci zkušební doby zavázal zdržet se řízení motorových vozidel, tento pozbývá řidičské oprávnění a je povinen odevzdat řidičský průkaz obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností. To samé platí i v případě dosažení 12 trestných bodů. Lhůta na vrácení řidičského průkazu je v tomto případě 5 pracovních dnů ode dne, kdy rozhodnutí soudu nabylo právní moci nebo kdy je oznámení o dosažení 12 trestných bodů doručeno. Řidičské oprávnění lze při nesplnění některé z podmínek i omezit. V momentě, kdy pominou důvody pro odnětí řidičského oprávnění, rozhodne obecní úřad obce s rozšířenou působností na návrh osoby, které bylo oprávnění odňato, o jeho vrácení. O možnostech zadržení řidičského průkazu policistou více v kap. 6.2.2.1.

2.4.7 Vozidlo

Silničním vozidlem se rozumí motorové či nemotorové vozidlo, které bylo vyrobeno za účelem provozu na pozemních komunikacích.³⁹ Zákon mezi vozidla řadí i tramvaj. Klíčovou funkcí vozidel je přeprava, ať už osob, věcí nebo zvířat. Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou nebo trolejbus, nemotorové je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly.

Motorová vozidla jsou evidována v Registru silničních vozidel,⁴⁰ což je seznam vedený obecním úřadem obce s rozšířenou působností. Do Registru je zapisován vlastník, provozovatel, registrační značka vozidla, číslo technického průkazu a další řada údajů.⁴¹

³⁷ více v tabulce II.

³⁸ více v tabulce III.

³⁹ §2 odst. 1) ZPPV

⁴⁰ Registr silničních motorových vozidel, přípojných vozidel a provozovatelů těchto vozidel, dále jen „Registr“

⁴¹ § 4 odst. 4) ZPPV

Provozovat na pozemních komunikacích lze pouze vozidlo, které je k tomu technicky způsobilé.⁴² Nezpůsobilé je především vozidlo, které svým stavem bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu nebo poškozují životní prostředí nad míru stanovenou vyhláškou o technických prohlídkách a měření emisí.⁴³ Technickou prohlídkou se rozumí kontrola technického stavu, činnosti ústrojí a zařízení silničního vozidla.⁴⁴ Provozovatel osobního automobilu nebo motocyklu má povinnost zkontrolovat své vozidlo nejpozději 4 roky po prvním zápisu vozidla do Registru a poté každé dva roky.⁴⁵ Osvědčení k provozování stanice technické kontroly vydává krajský úřad, kontroly mj. musí provádět osoby, které jsou držiteli profesního osvědčení a nemají jinou podnikatelskou činnost, která by byla ekonomicky spojena s prodejem nebo opravou vozidel.⁴⁶ Podobné podmínky platí i pro pracoviště měření emisí, v praxi jsou často obě stanice součástí jednoho podnikatelského subjektu.

Nezbytnou součástí vozidla, nutnou k jeho provozování na pozemních komunikacích, je povinná výbava, kterou specifikuje několikrát novelizovaná vyhláška ministerstva dopravy č. 341/2002 Sb.⁴⁷ V současné době je povinnou součástí výbavy osobního automobilu náhradní kolo nebo sada na opravu pneumatiky, klíč na matice kol, příruční zvedák o nosnosti nejvyšší povolené hmotnosti vozidla, reflexní vesta, lékárnička, výstražný trojúhelník, náhradní elektrické pojistky a náhradní žárovky od každého používaného druhu a náradí pro jejich výměnu.

2.4.8 Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

Dle zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů, může na pozemních komunikacích provozovat vozidlo pouze ten, jehož odpovědnost za škodu způsobenou provozem tohoto vozidla je pojištěna dle tohoto zákona. Pojištění vzniká na základě pojistné smlouvy, jejímž osvědčením je tzv. zelená karta.⁴⁸ Pro všeobecnou povinnost pojištění odpovědnosti se vžil název povinné ručení. Většina pojišťoven v současnosti vypočítává výši pojistného na základě zdvihového objemu motoru

⁴² § 36 odst. 1) ZPPV

⁴³ vyhláška ministerstva dopravy č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů

⁴⁴ samotný způsob, kterým je kontrola prováděna, stanoví č. 80/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích

⁴⁵ § 40 odst. 1, písm. a) ZPPV

⁴⁶ § 54 ZPPV

⁴⁷ vyhláška ministerstva dopravy č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

⁴⁸ § 3 odst. 3) zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů

vozidla, dále na základě stáří vozidla (čím starší, tím levnější) bydliště nebo sídla provozovatele (dle počtu a závažnosti nehod v daném místě) a také na základě osoby řidiče, délky jeho praxe a počtu nehod. V současné době, s nástupem tzv. downsizingu, který spočívá ve zmenšování motorů, jimž k výkonu pomáhá přeplňování, je tento systém již dle mého překonaný. Spravedlivější by byl systém, který by zohledňoval skutečný výkon motoru. Také nedává logiku vázat cenu pojistného na stáří vozidla, jelikož účelem zákona je ochránit účastníky odlišné od osoby pojistníka, který si může nad rámec povinného ručení sjednat havarijní pojištění. Diskutovanou možností je zavedení navázání pojištění ne na konkrétní vozidlo, ale na každého provozovatele. O výhodách tohoto systému dále v kap. 6.2.2.1.

3 Dopravní kriminalita obecně

Kriminologie je vědní obor, který se zabývá kriminalitou.⁴⁹ Pokud bychom slovo kriminologie vzali doslova, bude se jednat o vědu o zločinu.⁵⁰ Dle legální definice kriminality je kriminální každé jednání, které trestní právo svými trestnými činy označuje. Jak upozorňuje dále Jan Tomášek ve své knize Úvod do kriminologie, zrušením trestního zákoníku by zmizela i veškerá legální kriminalita. Vzhledem k tomu, že počet společensky nežádoucích jevů by nebyl nulový, dokonce by se pravděpodobně i zvýšil, je nutné kriminalitu definovat lépe. Kriminalitou pak může být množina všech porušení morálních nebo sociálních norem, které se občané rozhodli (i pomocí zákonů) dodržovat. V souvislosti s pojetím kriminality jako činů společensky nepřijatelných hovoříme o sociologické kriminalitě.⁵¹ Poté ale trestné činy budou jen „špičkou ledovce“⁵² a do kriminality budeme řadit i méně závažné prohřešky, v našem případě např. dopravní přestupky.

Co mají kriminalita i doprava společné, je jejich dynamika. Co bylo společností odsuzováno před sto lety, si dnes bráníme jako výdobytky svobody. Velmi rozdílné je také pojetí kriminality v jednotlivých zemích a kulturách, a i dva lidé, například sousedé, budou mít jiný pohled na to, by mělo nebo naopak nemělo být trestáno.

Kriminologie se postupem času stala empirickou vědou, jejímž úkolem je zločinnost studovat a lépe poznat, shromažďovat data a hledat mezi nimi souvislosti, ideálně poté kriminalitu začít účinně potírat.

3.1 Dopravní nehoda jako základní příčina dopravní kriminality

*Silniční dopravní nehodou rozumíme nezamýšlenou, nepředvídanou (avšak předvídatelnou) událost v silničním provozu motorových a nemotorových dopravních prostředků na veřejných komunikacích, která měla škodlivé následky na životech a zdraví osob nebo způsobila škody na majetku.*⁵³ Tato vyčerpávající definice v sobě obsahuje veškeré důležité atributy s výjimkou například situace, kdy se někdo rozhodne spáchat sebevraždu zabitím se v autě, jelikož pak je nehoda (a její následek) zamýšlená. K naplnění definice postačí, je-li nehoda na veřejné pozemní komunikaci započata.

⁴⁹ např. Tomášek Jan Úvod do Kriminologie, Grada, Praha, 2010, str. 11

⁵⁰ z lat. crimen a logos

⁵¹ např. Tomášek J.: Úvod do kriminologie (2010). str. 12, nebo Novotný O., Zapletal J. a kol.: Kriminologie, 2. vydání, ASPI, Praha, 2004, str. 20

⁵² Tomášek J.: Úvod do kriminologie (2010), str. 15

⁵³ Musil J., Konrád Z., Suchánek J.: Kriminalistika, C.H.Beck, Praha, 2004, str. 491

Zároveň můžeme určit, co dopravní nehodou není. Mám na mysli například smyk, při kterém vozidlo může skončit v hodinách nebo v protisměru, ale ostatní účastníci provozu stihnou včas zabrzdít, kromě plynulosti provozu není v tu chvíli ohroženo zdraví ani majetky nikoho jiného. Také je z definice patrné, že se jedná o událost, ke které dojde na veřejné komunikaci, o dopravní nehodě tak nebudeme hovořit na uzavřené závodní dráze. To samozřejmě nevylučuje případnou trestní odpovědnost z jakékoli události, která se na trati v rámci závodu přihodí. Je také nutné, aby účast na nehodě měl nějaký dopravní prostředek, srážka dvou chodců, byť by k ní došlo na veřejné komunikaci, není dopravní nehodou.

Při dopravní nehodě mají účastníci řadu povinností, které směřují především k minimalizaci škod a následků zranění účastníků. Spolu s tím je nutné označit místo nehody tak, aby nedošlo ke srážce dalších vozidel, které k místu havárie teprve přijíždějí. V současné době za samotné způsobení dopravní nehody žádný právní postih nehrozí. Přestupku se osoba dopustí až tím, že způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví⁵⁴ nebo nesplní další podmínky uvedené v § 47 ZPPK.⁵⁵ Povinnost ohlásit dopravní nehodu mají účastníci, pokud dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke vzniku škody, která zřejmě převyšuje částku 100 000 Kč, dále pokud dojde k hmotné škodě na majetku třetí osoby, dojde-li k poškození nebo zničení součástí nebo příslušenství pozemní komunikace nebo účastníci nehody nemohou sami obnovit plynulost silničního provozu (např. z vozidla vyteklo velké množství provozních kapalin, dojde ke střetu s velkým zvířetem). V opačném případě musí účastníci sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli. Účastníci by se měli shodnout na příčinách, průběhu i následcích nehody.

3.1.1 Příčiny vzniku dopravních nehod

Dopravní nehoda je obvykle bezprostředním výsledkem působení tří činitelů – člověka, vozidla a objektivních podmínek provozu. Jedná se tedy o multifaktorový jev vznikající často souhrnným působením psychofyzických a technických faktorů.⁵⁶ Klíčovým činitelem (odpovědným až za 95% nehod) je člověk. Drtivá většina těchto nehod je způsobena nepozorností, agresivitou a špatnou technikou jízdy. Statistiky nehodovosti třídí dále nehody podle domnělého klíče, který kopíruje dopravní přestupek, jehož spáchání nehodě předcházelo. Já se domnívám, že toto rozdělení je pro potřeby trestní práva a kriminologie

⁵⁴ § 125c, odst. 1, písm. h) ZPPK

⁵⁵ § 125c, 1) i ZPPK

⁵⁶ Válková H., Kuchta J. a kol.: Základy kriminologie a trestní politiky, 2. vydání, C.H.Beck, Praha, 2012, str. 546

nevhodné a překonané, jelikož na konkrétní jednání, které bezprostředně nehodě předchází, nemá nedodržení pravidel silničního provozu až takový vliv, jak by se možná zdálo.

Více odpovídající je dle mého přehled nehod způsobených řidiči z psychologického hlediska tvoří devět kategorií:⁵⁷

- špatný zdravotní stav,
- nedostatek úsudkových schopností,
- nedostatek znalostí,
- nedostatek zručnosti a pohybových dovedností,
- nedostatek potřebných osobnostních vlastností,
- přechodné stavy jako jsou únava nebo silné emoce,
- alkohol a drogy,
- chronické abnormní duševní stavy
- činnost pod tlakem časové zátěže⁵⁸

Dalšími příčinami dopravních nehod jsou technické závady na vozidle, komunikaci nebo signalizačním zařízení. Svůj podíl může mít i fyzický a duševní stav účastníků, který bývá ovlivněn únavou, nemocí, nevolností, vážným zdravotním problémem (infarkt) nebo požitím návykových látek nebo léků, které vyvolají podobné účinky. Marginální část tvoří nehody zaviněné volně se pohybující zvěří nebo přírodními podmínkami (padlý strom)

Mezi vedlejší příčiny vzniku dopravních nehod dále řadíme⁵⁹:

- stav, propustnost silniční komunikace, technický stav vozovky, úroveň dopravního značení a signalizace, četnost mimoúrovňových křížení
- počet a technický stav vozového parku, hustota silničního provozu
- úroveň dodržování předpisů o silničním provozu
- úroveň získaných správných návyků řidičů při ovládání motorových vozidel v kritických situacích
- úroveň dopravní kázně ostatních účastníků silničního provozu (cyklistů, chodců, osob vedoucích zvířata...)
- povětrnostní podmínky a viditelnost

⁵⁷ Šmolíková J., Hoskovec J., Štrikar J.: Psychologická prevence nehod (2006), str. 75-76

⁵⁸ tamtéž

⁵⁹ Musil J. a kol., Kriminalistika (2004), str. 491-492

3.1.2 Vyšetřování dopravních nehod

3.1.2.1 Osobnost pachatele

Naprostá většina dopravních nehod je způsobena člověkem, největší procento těchto událostí pak připadá na řidiče dopravního prostředku (cca 90%). Průvodním znakem je nepozornost, nesoustředění a neopatrnost za volantem, jejichž důsledkem je často porušování zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Osobnost pachatele silniční dopravní nehody je ale výrazně odlišná od pachatele obecné kriminality. Velkou skupinu těchto osob tvoří bezúhonní, netrestaní občané, kteří z podstaty věci bourat nechťeli, i když tomu svým chováním neúmyslně napomáhali. Jde o osoby řádně začleněné do života, bez vážnějších psychických problémů,⁶⁰ chybí i ostatní motivy typické pro „normální“ kriminalitu, jako touha po zisku, pomstychtivost atd. Na druhou stranu za volantem u některých vystupují na povrch rysy, jako jsou lehkomyšlnost, agresivita, bezohlednost, netolerance, sklon k hazardu, touha něco si dokázat nebo si pomocí silného auta zvednout sebevědomí.

Vzhledem k nepřipravenosti osoby a neplánovanosti sledu události si mnozí pachatelé dopravních nehod počínají jinak, než osoby, které mají svůj kriminální čin pečlivě rozmyšlen. Často se tak můžeme setkat se snahou pachatelů (i domnělých) o utajení dopravních nehod nebo jejich následků. Nemusí se jednat ani o snahu zakrýt trestný čin nebo přestupek, toto jednání může mít i za cíl nevystavit se sankcím nebo zhoršení podmínek u pojišťovny, u které má sjednáno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (povinné ručení).

Mezi typické způsoby utajování silničních dopravních nehod⁶¹ patří zejména ujetí nebo útěk z místa činu, změny na místě dopravní nehody (přemístění vozu, těl), navádění svědků ke křivé výpovědi, snaha o utajení faktu požití návykové látky před jízdou (pachatel se může rychle napít alkoholu a tím vzbudit dojem, že řídil střízlivý a opil se až poté). V tomto případě je nutné odebrat krev opakovaně, během jedné hodiny nejméně dvakrát, aby se toto tvrzení dalo bezpečně potvrdit nebo vyvrátit.⁶² Zákon o provozu na pozemních komunikacích na danou situaci pamatuje v § 47, odst. 2, písm. b), kde je výslovně řidiči příkázáno zdržet se požití alkoholického nápoje nebo jiných návykových látek po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo návykovou

⁶⁰ Válková H., Kuchta J. a kol., Základy kriminologie a trestní politiky (2012), str. 542

⁶¹ Musil J. a kol., Kriminalistika, str. 492

⁶² Polcar M., Problematika zavinění u trestných činů v dopravě (2008), str. 113

látku, případně do příjezdu policisty. Výjimečné nejsou ani případy, kdy se účastník snaží svou přítomnost u nehody zakrýt nahlášením vozidla jako kradeného.⁶³

V souvislosti s dopravní kriminalitou nesmíme opomenout ani možnost jednání pachatele za okolností, které v daném případě vylučují protiprávnost. Jejich neúplný výčet přináší trestní zákoník⁶⁴ v hlavě třetí. U dopravní kriminality se budeme nejčastěji setkávat s krajní nouzí. Tou je míněno jednání, kterým někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému trestním zákonem, takové jednání pak není, za předpokladu proporcionality mezi následkem a hrozícím nebezpečím, trestným činem.⁶⁵ Typicky se bude jednat o případy řízení pod vlivem alkoholu nebo způsobení menší nehody se škodou majetku, kdy řidič veze vážně zraněného nebo rodící ženu do nemocnice.

Na policisty, kteří například stíhají v autě ujíždějícího zločince, by mohla vztahovat trestním zákoníkem neupravená okolnost, kterou je výkon práv a povinností. Tyto povinnosti musejí vyplývat ze zákona, z rozhodnutí soudu nebo jiného státního orgánu.⁶⁶ Jako u všech okolností vylučujících protiprávnost je zde nutná určitá vyváženost mezi jednáním policisty, závažností jednání, kterému se snaží zabránit, a následkem dopravní nehody, kterou policista potenciálně způsobí.

3.1.2.2 Metodika vyšetřování⁶⁷

Jednou z mála výhod dopravních nehod, dá-li se to takto popsat, je přítomnost velkého množství paměťových stop, které po nehodě zůstávají na vozovce, vozidlech, okolních objektech (stromy, dopravní značky...) a tělech účastníků. Dle stop na vozovce (především od pneumatik) můžeme zjistit, kterým směrem automobil přijel, zda a jak intenzivně řidič před nehodou brzdil, můžeme potvrdit existenci smyku před nehodou, jehož tvar a délka pomáhají vyšetřovatelům mj. určit i rychlost vozidla v okamžiku srážky. Oddělené kusy pneumatik mohou ukazovat na jejich deformaci před nehodou. Ta samotná mohla být způsobena následnou neovladatelností vozidla.

Různé střepty a úlomky vozidel spolu se stopami laku na jiných objektech nebo vozidlech pomáhají určit, jakým způsobem se přesně vozidla (nebo vozidlo s překážkou, chodcem) střetla. Pomocí nich lze také identifikovat vozidlo, jehož řidič po nehodě ujel. Dle charakteru

⁶³ Musil J. a kol, Kriminalistika (2004), str. 500

⁶⁴ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, dále jen „TZ“

⁶⁵ § 28 TZ

⁶⁶ Jelínek Jiří a kol., Trestní právo hmotné, 2. vydání, Linde, 2006, Praha, str. 258

⁶⁷ Musil J. a kol., Kriminalistika (2004), str. 493-494

střepů se dá rozpoznat, který světlomet byl rozbit a tímto směrem lze soustředit pátrání. Nápomocné k tomu mohou být i tzv. vstříčné stopy, které zanechají okolní objekty (vozidla, ploty, sloupy veřejného osvětlení) na laku karoserie ujíždějícího automobilu.

Přítomnost provozních kapalin v okolí srážky také může ukazovat na poruchu motoru nebo brzd bezprostředně před nehodou. V interiéru vozidla se podle stop krve dá poznat, kdo z účastníků řídil v případě, kdyby se řidič nechtěl doznat a vyhnout se tak odpovědnosti. Stupeň deformace vozidla je také důležitým činitelem při posuzování rychlosti vozidla.

Stopy na těle zanechávají i bezpečnostní pásy nebo vystřelovací vzdušné vaky – airbagy. Zdravotní stav účastněných osob je nutné zkoumat komplexně. Osoba zemřelá při dopravní nehodě mohla zemřít například na náhlé srdeční nebo mozkové selhání, její vozidlo, které v tu chvíli nikdo neovládal, pak mohlo nehodu způsobit. V každém případě je nutné v takovém případě vyloučit z odpovědnosti z úmrtí jiné účastníky nehody.

Pro samotné vyšetřování je důležité, aby místo nehody zůstalo pokud možno netknuté. V případě nutné manipulace (vyprošťování osob z vraků, nebezpečí požáru či výbuchu) je nutné označit původní polohu vozidel při srážce. Děje se tak většinou zvýrazněním jejich obrysu sprejem s reflexní barvou. Pokud není takový postup možný, stávají se klíčovými paměťové stopy ve vědomí účastníků.

Při výslechu okolních svědků nebo spolujezdců může nastat problém se složitostí děje. Málokdo totiž nehodu vidí tzv. naživo a nemůže tak sledovat celý děj, spíše zareaguje až na střet a s ním související projevy, na základě kterých si sám vyhodnotí, jak k nehodě pravděpodobně došlo a co jí předcházelo.⁶⁸

Další postupy budou specifické pro speciální případy nehod. Při nehodě na křižovatce řízené světelnými signály nebo na železničním přejezdu s výstražným zařízením je nutné přezkoumat i funkčnost tohoto zařízení.⁶⁹ Za špatných klimatických podmínek musí vyšetřovatel zjistit viditelnost a stav nebo míru sjízdnosti vozovky. To platí i v případě, kdy je nehoda způsobena terénní nerovností, dírou ve vozovce nebo za teplého počasí vytvořivším se schodem na dálnici. Při nehodě více vozidel nebo při střetu s chodcem či cyklistou musíme přezkoumat i jejich chování a určit, zdali se i oni nějakou měrou na nehodě nepodíleli. Podobné to bude i u nehod s účastí zvíře.

⁶⁸ Friml K., K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech (2008)

⁶⁹ Musil J. a kol., Kriminální věda (2004), str. 496

3.2 Chování při dopravní nehodě

Již jsem uvedl, že dopravní nehoda je záležitost zpravidla neúmyslná a účastníky neočekávaná; ti se pak mohou chovat nestandardně, mohou být v šoku nebo vážně zraněni. Nelze proto od nich za všech okolností očekávat racionální logické uvažování. Pokud je to jen trochu možné, měli by účastníci a případní svědci provést následující neodkladné bezpečnostní úkony a opatření:⁷⁰

- poskytnout první pomoc a zajištění zdravotnického ošetření osobám, které to potřebují, a zajistit další nezbytné úkony (vyprostit osoby z vraků, uhasit požár...)
- odstranit hrozící nebezpečí (vyznačení místa nehody výstražnými trojúhelníky, je-li to možné, zabránit vozidlům v dalším pohybu, zamezit úniku nebezpečných látek a kapalin do okolí)

další úkony provádí zpravidla už vyšetřovatelé, a jedná se jmenovitě o:⁷¹

- uzavření místa dopravní nehody, zajištění stop a jiných důkazů
- vyhlášení pátrání nebo pronásledování v případech, kdy účastník od dopravní nehody utekl či ujel
- zjištění totožnosti účastníků a svědků nehody
- obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, případně jeho odklon na jiné komunikace
- provedení orientační dechové zkoušky na alkohol, v případě pozitivního výsledku zajištění lékařského vyšetření a odběru krve
- při podezření na užití jiné návykové látky zajištění lékařského vyšetření spojeného s odběrem krve, moče nebo slin
- zajištění expertizy z oboru soudního lékařství nebo dopravního inženýrství⁷²

⁷⁰ Musil J. a kol., Kriminallistika (2004), str. 497

⁷¹ tamtéž, str. 497

⁷² tamtéž, str. 503

4 Trestná činnost v dopravě obecně

V této části se konkrétně zaměřím na trestné činy, které mohou být (a také jsou) páčány účastníky silničního provozu, nejčastěji řidiči motorových vozidel. Trestným činem se dle § 13 odst. 1) TZ rozumí protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. U všech trestných činů musí být naplněny obecné podmínky odpovědnosti, kterými jsou věk a přičetnost.⁷³ Skutková podstata trestného činu obsahuje souhrn znaků, které určují, o jaký trestný čin jde. Znaky skutkové podstaty budou vždy objekt, objektivní stránka, subjekt (pachatel) a subjektivní stránka.

U trestných činů v dopravě, především u těch, kde dojde k dopravní nehodě, bude nejtěžším problémem správně posoudit objektivní stránku trestného činu, která se skládá z jednání, následku a příčinné souvislosti mezi nimi. Zatímco následek bude u dopravní nehody většinou zřejmý, posouzení jednání účastníků bývá složité a nezdá se, že každý řidič vidí situaci diametrálně odlišně. Neméně důležité je posouzení příčinné souvislosti, tedy že následek vznikl v přímé souvislosti s jednáním. Spolu s tím je nutné zkoumat míru zavinění pachatele, jelikož české trestní právo nezná odpovědnost za následek, byť škodlivý. Klíčovou otázkou bude, kdo byl zdrojem nebezpečí.⁷⁴

Zaviněním je myšlen vnitřní psychický stav pachatele k okolnostem trestného činu, který zahrnuje jak složku vědění, tak vůle.⁷⁵ Na základě přítomnosti těchto dvou složek rozlišuje trestní zákoník dvě formy zavinění, nedbalost, u které složka vůle chybí (převládá u většiny skutkových podstat), a úmysl (trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky, trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí).⁷⁶

Jednání v přímém úmyslu se dopustí ten, kdo chtěl způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, jednání v úmyslu nepřímém se dopustil ten, kdo věděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, a pro případ, že je způsobí, byl s tím srozuměn (smířen, že svým jednáním chráněný zájem porušit nebo ohrozit může).

Nedbalostního jednání se dopustí ten, kdo věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřeného důvodu

⁷³ § 25 a § 26 TZ; dále také Jelínek J. a kol., Trestní právo hmotné (2006), str. 177-198

⁷⁴ Friml K., K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech (2008)

⁷⁵ Jelínek J. a kol., Trestní právo hmotné (2006), str. 204-205

⁷⁶ O konkrétních trestných činech více kapitole 5.

spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí. O nevědomé nedbalosti hovoříme v případě, kdy pachatel nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým poměrům vědět měl a mohl. Na poli dopravní kriminality se často můžeme setkat i s tzv. hrubou nedbalostí, kterou zákonodárce popisuje jako takový přístup pachatele k požadavku náležité opatrnosti, který svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným trestním zákonem. Jde například o již zmiňované pouliční závody, při nichž sice závodníci nikoho zabít nebo zranit nechtějí, ale vzhledem k charakteru jejich činnosti si počínají naprosto bezohledně ke svému okolí, které nemůže toto jednání předvídat.

Souběh trestných činů⁷⁷ v dopravě v zásadě vyloučen není, časté jsou případy, kdy řidič způsobí nehodu ve stavu nezpůsobilém k řízení, při které dojde ke zranění, pachatel neposkytne pomoc a od nehody ujede. To vše v extrémním případě v kradeném autě a se soudem uděleným zákazem řízení.

4.1 Posuzování nedbalosti v dopravě

Jak jsem již uvedl, vznik dopravní nehody má zpravidla nedbalostní charakter, samotné nehodě ale předchází chování účastníků provozu, které je nutné odhalit pro správné posouzení jednání. Kritika před pár desetiletími mířila na soudce, kteří zjistili objektivní porušení dopravních předpisů a z něho vyvodili zavinění bez zkoumání dalších okolností. Vyšší než povolená rychlost ještě nemusí být jedinou podmínkou průběhu skutkového děje, naopak za určitých okolností může nastat situace, kdy by k následku došlo bez ohledu na rychlost vozidla, někdy dokonce může krátkodobě zvýšení rychlosti (například při nepovedeném předjížděcím manévru) zamezit ještě vážnějším následkům. Musíme se ptát, zdali by došlo k nehodě i v případě, že by řidič jel povolenou rychlostí (obecně je-li příčinný vztah mezi porušením předpisu a způsobeným následkem⁷⁸). V případě, že ano, nemá vysoká rychlost příčinnou souvislost se samotným vznikem nehody. Příčinou je každý jev, bez něhož by následek nenastal. Vyšší rychlost v tomto případě může mít vliv na závažnost srážky, viníkem ale může být osoba zcela odlišná.

⁷⁷ U dopravních nehod se budeme setkávat se souběhem jednočinným i vícečinným.

⁷⁸ Dolenský Adolf, Nedbalost a doprava, in Právo a doprava 2/95, Praha 1995, str. 2

4.2 Přičitatelnost následku

Každý účastník silničního provozu je povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým chováním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní. Řidič je dále povinen užívat a udržovat vozidlo v řádném technickém stavu, věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích a přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla. Kromě těchto zákonných podmínek je každý občan povinen zachovávat potřebnou opatrnost přiměřenou okolnostem tak, aby mohl zabránit nehodě a neohrozil tak osoby nacházející se na takovémto místě.

Všechny tyto povinnosti tvoří objektivní kritérium nedbalosti, chování nad jeho rámec není vynutitelné. Dle JUDr. Dolenského je ale nutné zkoumat i subjektivní kritérium nedbalosti v situaci, kdy osoba svým povinností dostát nemohla.⁷⁹ Poté stačí, jestliže dodržuje alespoň tu míru opatrnosti, kterou zachovat mohla. Jedná se například o situaci náhle indispozice řidiče. Ta může být způsobena zdravotním stavem, ale i vlivem jízdy (nevolnost) nebo jinými okolnostmi (velké dusno).

Je znám případ nehody autobusu s 53 cestujícími, kdy řidič jedoucí nepřiměřenou rychlostí nezvládl řízení a vyjel ze silnice do řeky. Všichni byli z vody vytaženi včetně muže, který kromě šoku neutrpěl závažnější poranění. Nezjištěným způsobem se člověk v šoku dostal k vodě 150m od místa nehody a tam utonul. Ačkoliv bez dopravní nehody, kterou řidič autobusu zavinil, by k jeho smrti nedošlo, nebyl za onu smrt uznán odpovědným.⁸⁰ Podobným případem je situace, kdy člověk zraněný při nehodě zemře později na základě fatální chyby lékařského personálu. Je zde příčinný vztah mezi jednáním viníka a smrtí, okolnosti ale byly poté tak nepředvídatelné, že nelze odpovědnost za následek pachateli přičítat. Jednání pachatele spočívající v porušení dopravních předpisů a následky nehody, které napovídají, že došlo ke spáchání trestného činu, samy o sobě nestačí k závěru o zavinění pachatele. Vždy je potřeba zkoumat, zda je jeho zavinění dáno konkrétními okolnostmi případu.

Studie prokázaly, že jízda při horečce nad 38°C má stejné důsledky, jako jízda pod vlivem alkoholu,⁸¹ stejné riziko představuje pro řidiče i probdělá noc. Řidič by měl ve většině případů nebezpečí svého stavu rozpoznat a včas zastavit nebo změnit styl své jízdy. Pokud se u něj ale tento stav objevuje poprvé, nemusí ho správně posoudit ani při zachování očekávatelné míry

⁷⁹Dolenský Adolf, Nedbalost a doprava, in Právo a doprava 2/95, Praha 1995, str. 3

⁸⁰ tamtéž, str. 6

⁸¹ Smith Andrew Paul a Jamson Samantha: An investigation of the effects of the common cold on simulated driving performance and detection of collisions: a laboratory study, 2012, dostupné online: <http://orca.cf.ac.uk/38419/1/Smith.pdf>

opatrnosti. Při vážném problému, jehož intenzita je neočekávatelná (infarkt, mrtvice, mdloby), se může člověk snadno stát bezmocným a tato indispozice může vyloučit byť i nedbalostní zavinění. Nejedná se však o tzv. mikrospánek, neboť jeho nástup je poměrně pozvolný a zdravý člověk si je vědom jeho příznaků a má dost času přerušit jízdu.⁸²

V silničním provozu se člověk může dostat i při zachování maximální míry opatrnosti do situace, kdy musí porušit určité pravidlo, aby zabránil vážnějším následkům. Zvýší rychlost, aby zabránil srážce, sjede na chodník, aby se vyhnul protijedoucímu vozidlu apod. V takovém jednání nelze vidět porušení důležité povinnosti.⁸³ Otázku odpovědnosti je také potřeba vyřešit při fyzickém přetížení řidiče. Člověk si sice může uvědomovat svou vyčerpanost a ví o situacích, kdy by neměl řídit, může být ale někdy i existenčními důvody tlačěn k tomu, aby např. nedbal povinných přestávek a zkracoval dobu odpočinku. V této situaci je nutné přezkoumat i spoluodpovědnost těch, kteří ho zaměstnávají.⁸⁴ Když se na problém podíváme z druhé strany, můžeme řidiče učinit odpovědným, pokud neporuší žádný předpis a „jen“ zanedbá potřebnou opatrnost. Bude se jednat o případy kupříkladu špatného upevnění nákladu, nedovření dveří, drobného přehlédnutí.⁸⁵

4.3 Princip omezené důvěry v dopravě a princip sekundární odpovědnosti

Principem omezené důvěry v dopravě je míněn právní názor, dle kterého se řidič může spoléhat na to, že ostatní účastníci silničního provozu budou dodržovat dopravní předpisy, pokud z konkrétní situace neplyne obava, že tomu tak nebude.⁸⁶ Ačkoliv chceme po účastnících provozu za všech okolností maximální pozornost a předvídavost, nemůžeme po nich na druhou stranu spravedlivě požadovat, aby ulicemi jezdili krokem pro případ vstupu neukázněného chodce vozovky, aby brzdili nebo dokonce zastavovali před křižovatkou, mají-li přednost v jízdě apod. Na druhou stranu si řidič nesmí ofenzivním chováním přednost vynucovat, je-li ze situace zřejmé, že vozidlo přijíždějící po vedlejší komunikaci zastavit nestihne.⁸⁷

Nejvyšší soud na základě tohoto principu začal vyhodnocovat situace, kdy řidiče, který na první pohled porušil některé z pravidel silničního provozu, zprostil odpovědnosti. Řidič automobilu přijíždějící z vedlejší silnice nedal přednost řidiči jedoucímu po hlavní

⁸² Dolenský A., Nedbalost a doprava (1995), str. 4

⁸³ s přihlédnutím k principu sekundární odpovědnosti, více v kapitole 4.3.

⁸⁴ Dolenský A., Nedbalost a doprava (1995), str. 5

⁸⁵ Polcar M., Problematika zavinění trestných činů páchaných v dopravě (2006), str. 144

⁸⁶ Polcar M., Problematika zavinění trestných činů páchaných v dopravě (2008), str. 109

⁸⁷ Polcar M., Problematika zavinění trestných činů páchaných v dopravě (2008), str. 110

komunikace, který ale v době nehody výrazně překročil povolenou rychlost (o více než 70%). Znalcem bylo zjištěno, že pokud by řidič přijíždějící po hlavní silnici jel předepsanou padesáti kilometrovou rychlostí, ke střetu vozidel by nedošlo, dokonce by tento řidič ani nemusel přibrzdit či jinak svou jízdu upravit.⁸⁸ Dle jiného rozhodnutí⁸⁹ je řidič povinen dát přednost v jízdě jen těm automobilům, přijíždějících po hlavní silnici, které jsou natolik blízko, že vjetí vozidla do křižovatky by u řidiče s právem přednosti vyvolalo nebezpečí nutnosti náhlé změny směru nebo rychlosti. Řidič na vedlejší komunikaci je tak nucen na základě svých zkušeností odhadnout, v jaké vzdálenosti je přijíždějící vozidlo. Při tomto odhadu vychází z předpokladu, že se blížící vozidlo pohybuje rychlostí v místě povolenou. V případě kolize za situace, kdy řidič jedoucí po hlavní silnici svou rychlost výrazně překročí a řidič přijíždějící po silnici vedlejší nemá důvod předpokládat takové překročení, odpovědnost nese řidič jedoucí po hlavní silnici.

Podobně Nejvyšší soud rozhodl v případě, kdy řidič při odbočování doleva nedal přednost protijedoucímu vozidlu, které ale překračovalo v místě povolenou rychlost o skoro 100%. Soud označil jízdu protijedoucího řidiče za bezohlednou a uznal, že v tomto případě mohl odbočující řidič takto rychle jedoucí vozidlo přehlédnout nebo špatně odhadnout jeho vzdálenost od křižovatky. Soud navíc konstatoval, že rychle jedoucí řidič si musel být vědom, že závažným způsobem porušuje své zákonné povinnosti, především § 18 zákona č. 361/2000 Sb., kde překročil v místě povolenou rychlost a zároveň nepřizpůsobil rychlost jízdy svým schopnostem a dalším okolnostem (noc, okolní provoz, blízkost křižovatky).⁹⁰ Na druhou stranu se nelze tohoto principu dovolávat v případech, kde je nutná vzhledem k okolnostem nadstandardní opatrnost. Jedná se například o jízdu v bezprostřední blízkosti místa, kde je zvýšený počet dětí, osob se sníženou mobilitou⁹¹, nebo řidič mívá tramvajový ostrůvek či zastávku autobusu.

Princip sekundární odpovědnosti se uplatní v případě, kdy účastník dopravní nehody nebo krizové situace nehodě předcházející, kterou nezavinil, svým následným nevhodným chováním nehodu neodvrátí, ačkoliv by tak učinit mohl, nebo zhorší její následky⁹². Dle rozhodnutí NS č. R43/1982 Sb. tr. rozh. ale toto jednání nebude zpravidla zakládat trestní odpovědnost.

⁸⁸ rozhodnutí NS 3 Tdo 593/2007

⁸⁹ rozhodnutí NS 6 Tdo 686/2007

⁹⁰ tamtéž

⁹¹ Polcar Miroslav: Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích, Policejní akademie ČR, Praha, 2011, str. 108

⁹² tamtéž, str. 114-115

4.4 Výslech obviněného a presumpce nevinny

Při výslechu obviněného se bude nejprve zkoumat, jestli měl řidičské oprávnění k řízení daného vozidla, s nímž způsobil skutek, pro který je obviněn. Důležitá pro posouzení jednání bude i činnost před dopravní nehodou, tedy délka odpočinku a délka samotné jízdy, počet přestávek, zdravotní obtíže, užívané léky a celkový duševní stav. Řidič by měl umět popsat i domnělý technický stav vozidla, svou rychlost, přehlednost a viditelnost v situaci před nehodou, průběh nehody a chování ostatních účastníků, své chování a chování ostatních po nehodě, jestli někdo manipuloval s vozy či těly, a nakonec v čem vidí příčinu nehody a jestli, případně jak, hodnotí svůj podíl na ní.⁹³

V souvislosti s dopravní kriminalitou a obecně s dopravními přestupky se občas objevuje problém, jak dokázat konkrétní osobě, že v danou dobu vozidlo řídila. Náš trestní řád⁹⁴ stojí na zásadě presumpce nevinny,⁹⁵ k trestnosti jednání je zapotřebí zavinění a navíc máme ústavně zaručenou možnost nevypovídat proti sobě nebo osobě blízké v případě hrozby trestního stíhání.⁹⁶ Přesto někteří představitelé policie nebo parlamentu přicházejí s návrhy na zavedení objektivní odpovědnosti, a to právě v souvislosti s dopravní kriminalitou. V současnosti je tento dle mého názoru na hraně ústavního pořádku se pohybující institut zaveden u přestupků. Nemyslím si, že by někdy hrozilo prolomení současného stavu, přesto není na místě podobné debaty podceňovat. Policisté zkrátka nemohou čekat za armádou kamer a poté začít hledat vozidlo, jehož řidič se dopustil něčeho nezákonného, naopak musí být aktivně připraveni, i za pomoci například vrtulníků nebo jiných pátracích prostředků, pachatele nejzávažnějších deliktů odhalit co nejdříve.

⁹³ Musil J. a kol., *Kriminalistika* (2004), str. 501

⁹⁴ zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), dále jen „TŘ“

⁹⁵ § 2 odst. 2 TŘ

⁹⁶ čl 37 odst. 1 LZPS

5 Jednotlivé trestné činy v dopravě

V této kapitole se budu zabývat jednotlivými trestnými činy tak, jak jsou uvedeny v trestním zákoníku. Nebude-li uvedeno jinak, budou se uváděné paragrafy nalézat v trestním zákoníku. Dle jeho systematiky jsou nejzávažnějšími trestnými činy skutky uvedené v hlavě I. zvláštní části, a to trestné činy proti životu a zdraví (§140 - § 167). Ztráty na životech a zranění účastníků při dopravních nehodách jsou nejvíce negativním jevem osobní dopravy.

- § 140 – vražda

Vraždy se dopustí ten, kdo jiného úmyslně usmrtí. Není pochyb o tom, že více jak tunu vážící automobil je zbraní s velkým vražedným potenciálem. Pro člověka rozhodnutého vraždit navíc hraje to, že útok automobilem je velmi nepředvídatelný a může způsobit smrt více osobám najednou. Dobře si to uvědomují teroristé, kteří v době, kdy časté kontroly snadno odhalí např. výbušninu, mohou zaútočit automobilem na autobusovou zastávku plnou lidí. Od nechvalně proslulého činu Olgy Hepnarové, která úmyslně nákladním automobilem usmrtila 8 osob, se u nás podobný úmyslný případ naštěstí neopakoval, přesto není možné riziko útoku automobilem nikdy úplně vyloučit. Příkladem může být i velmi medializované kauza pražského podnikatele Romana Janouška, jehož čin, při kterém srazil ženu, která stála před jeho automobilem, byl státním zástupcem kvalifikován jako pokus o vraždu, soud se ovšem s tímto výkladem neztotožnil.

Nejvyšší soud se zabýval i případem pokusu o sebevraždu realizovanou v automobilu.⁹⁷ Obviněný chtěl dle svých slov zabít pouze sám sebe, ale rozhodl se, že tak učiní ve vozidle a to způsobem velmi brutálním, totiž že vjede na dálnici do protisměru a úmyslně svůj vůz navede do protijedoucího. Takové jednání ukazuje naprostou lhostejnost a velkou nebezpečnost jednání, při kterém bezprostředně hrozí smrt jiným osobám. Proto je nutné takové jednání charakterizovat jako vraždu, jelikož pachatel je s následkem svého jednání srozuměn.

- § 143 – usmrcení z nedbalosti

Tohoto trestné činu se dopustí ten, kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt. V roce 2013 zemřelo při dopravních nehodách 583 osob. Jedná se o nejnižší číslo od roku 1961. Vždy je však nutné zkoumat, zda k úmrtí nedošlo nedbalostním chováním jiného účastníka nehody.

⁹⁷ rozhodnutí NS 7 Tdo 1019/2008

Jak bylo řečeno výše, trestné činy v dopravě mají většinou charakter nedbalostní, na druhou některé skupiny osob musejí zachovávat větší míru opatrnosti. Pachatel, který spáchá daný čin porušením důležité povinnosti vyplývající z jeho zaměstnání či povolání (typicky řidič kamionu, vozidla taxislužby, sanitky, učitel v autoškole...), postavení, funkce anebo uloženou mu podle zákona.⁹⁸ Toto ustanovení tak může dopadat na jakéhokoli účastníka silničního provozu, pokud jeho jednání, spočívající v porušení důležité povinnosti bude v příčinné souvislosti s úmrtím jiných osob. Dále § 143 odstavec 3) zpřísňuje kvalifikaci činu pro toho, kdo hrubě poruší mj. i zákony o bezpečnosti dopravy. Míra intenzity porušení dopravních předpisů je zde větší než v odstavci 2). Dle současné judikatury je nutné k naplnění této kvalifikované skutkové podstaty porušit více zákonů nebo minimálně tři důležité povinnosti řidiče, které musí být v příčinné souvislosti s následkem.⁹⁹

- § 145 – těžké ublížení na zdraví, § 146 – ublížení na zdraví

V tomto případě nedochází k úmrtí, ale ublížení na zdraví v souvislosti s dopravní nehodou. Podle intenzity poškození tělesné integrity a také délky léčení rozlišuje TZ ublížení na zdraví a těžké ublížení na zdraví. Pro potřeby výčtu trestných činů v této práci nebudu dále tyto paragrafy rozlišovat. Opět, jako u trestného činu vraždy, je zde vozidlo použito jako zbraň s úmyslem někomu ublížit.

- § 147 – těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, § 148 – ublížení na zdraví z nedbalosti

V roce 2013 bylo při dopravních nehodách zraněno 25 359 osob. I když ne každé zranění při dopravní nehodě bude zakládat trestně právní odpovědnost (viník nehody např. zraní pouze sám sebe), z tohoto vysokého čísla je zřejmé, že se jedná o frekventované trestné činy. V roce 2013 bylo dle policejních statistik za toto jednání stíháno 5 670 osob, necelá šestina z nich po několikáté. Stejně jako u trestného činu usmrcení z nedbalosti se postih pro pachatele zpřísňuje při porušení důležité povinnosti vyplývající z povolání, zaměstnání či uloženou dle zákona, a také hrubým porušením zákona o bezpečnosti dopravy.

- § 150 – neposkytnutí pomoci, § 151 – neposkytnutí pomoci řidičem motorového vozidla

Tyto dva paragrafy chrání obecně lidský život a zdraví a apelují na ostatní, aby v rámci svých možností a schopností pomohli tyto hodnoty chránit. § 150 nemá přímou souvislost

⁹⁸ §143 odst. 2) TZ

⁹⁹ R 13/1972 Sb. tr. rozh.

s dopravou a bude se tak týkat například náhodných kolemjdoucích, kteří se stanou svědky dopravní nehody, nebo posádky vozidla, která přijíždí k místu dopravní nehody. Zatímco u obecné povinnosti v § 150 musí osoba být v nebezpečí smrti nebo jevit známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, dle § 151 k naplnění skutkové podstaty postačuje existence jakékoli újmy na zdraví, jejíž povaha vyžaduje poskytnutí pomoci.¹⁰⁰ § 151 se podle mého názoru nepochopitelně týká jen řidiče dopravního prostředku s přímou účastí na nehodě, ale už ne spolujezdce nebo například chodce, který svým neopatrným přecházením dopravní nehodu mohl způsobit.¹⁰¹

JUDr. Karel Friml ve svém článku toto ustanovení velmi kritizuje.¹⁰² Mimo jiné tvrdí, že jeho dodržováním je porušen § 92 odst. 1, trestního řádu, podle kterého nesmí být obviněný žádným způsobem donucován k výpovědi nebo doznání. Při dopravní nehodě má ale kromě záchrany života a zdraví ostatních účastníků za povinnost nehodu ohlásit, sebe identifikovat a spolupracovat při vyšetřování. Domnělý paradox dokládá na příkladu té samé osoby, která o kilometr dříve vykrade benzinovou pumpu, ukradne tržbu zboží za více než 100 000 Kč a zraní obsluhu. Tato osoba žádnou povinnost svůj čin ohlásit nemá a navíc jedná úmyslně.

- § 272 – obecné ohrožení, § 273 – obecné ohrožení z nedbalosti

Pro naplnění znaků tohoto trestného činu postačí ohrožení právem chráněného zájmu, dochází zde ke stavu, kdy je velká pravděpodobnost vzniku poruchy smrti, těžké újmy na zdraví nebo škody velkého rozsahu. Dle ustálené judikatury¹⁰³ je nutné vystavit nebezpečí minimálně 7 současně přítomných osob. Zatím není běžné kvalifikovat některé nebezpečné jednání jako obecné ohrožení, ale jsem přesvědčen, že riskantní jízda velmi vysokou rychlostí ve městě, kde je například na zastávkách městské hromadné dopravy velká koncentrace lidí, nebo úmyslná jízda po rychlostní komunikaci v protisměru, naplňuje znaky tohoto úmyslného trestného činu.

Obecné ohrožení z nedbalosti (stejně jako všechny nedbalostní varianty) je v dopravě běžnější. Nebezpečí minimálně podezření jsou denně vystaveni řidiči autobusů a dalších prostředků hromadné dopravy. Na rozdíl od většiny ostatních trestných činů není ustanovení § 273 v praxi omezeno na silniční dopravu, ale i na dopravu leteckou, vlakovou či lodní, kde

¹⁰⁰ např. rozhodnutí NS 5 Tdo 578/2013

¹⁰¹ Žádné vysvětlení, proč se ustanovení týká jen řidiče, neposkytuje ani důvodová zpráva k TZ dostupné online: <http://trestnizakonik.cz/navrh/duvodova-zprava.html>

¹⁰² Friml K., K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech (2008)

¹⁰³ R 39/1982 Sb. tr. rozh.

navíc bude snáze splnitelná podmínka vzniku škody velkého rozsahu ve výši minimálně 5 milionů korun.

Pro posouzení možnosti spáchání trestného činu obecného ohrožení je důležité zvážit všechny okolnosti případu a skutkové možnosti. Samotný fakt, že autobus s lidmi vjel přes světelnou signalizaci na železniční přejezd, ještě nezakládá trestní odpovědnost, pokud osoby v autobusu reálně ohroženy nejsou, po kolejích žádný vlak nejede nebo se blíží malou rychlostí drezína, která v důsledku výborné viditelnosti stihne včas zastavit.¹⁰⁴

V případě, kdy pachatel vjede neúmyslně na dálnici do protisměru, nastává velké nebezpečí fatální čelní srážky, protože ani jedna ze „stran“ střet neočekává. Vzhledem k charakteru dálnice lze předpokládat, že znaky trestného činu obecného ohrožení budou naplněny pouhou přítomností vozu v souvislosti s tím, že řidič nesplnil důležitou povinnost a přehlédl značky zákazu vjezdu nebo příkazové značky. Na druhou stranu v tomto případě hraje roli i chování řidiče v momentě, kdy si svůj omyl uvědomí, a způsob, jakým danou situaci vyřeší.¹⁰⁵

- § 274 – ohrožení pod vlivem návykové látky

Dopravními nehodami s nejhroššími následky bývají často nehody způsobené řidičem vozidla, který je pod vlivem některé z návykových látek. Návykovou látkou se dle § 130 TZ rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobivé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování. Dle této legální definice do této kategorie patří předepsané léky, jestliže je pacient poučen o zákazu řídit při jejich užívání a ví, že mají na jeho stav citované účinky, a přesto při jejich užívání sedne za volant a vyrazí do provozu. Ačkoliv z názvu vyplývá, že k zařazení na seznam návykových látek je nutná schopnost utvářet u člověka návyk, nemusí tomu tak vždy být (např. droga extáze). Za alkoholický nápoj se dle § 1 odst. 2), zákona č. 37/1989 Sb., o ochraně před alkoholismem a jinými toxikomaniemi, považuje lihovina, destilát, víno, pivo a jiné nápoje, které obsahují více než 0,75 objemového procenta alkoholu. Návykovou látkou je omamná, psychotropní¹⁰⁶ nebo chemická látka (např. toluen).

Pro trestnost jednání postačuje vykonávání činnosti, při které by mohl být ohrožen život, zdraví nebo by hrozila značná škoda na majetku. Kvalifikovaná skutková podstata se

¹⁰⁴ R 39/1982 Sb. tr. rozh.

¹⁰⁵ Púry František: Souhrn aktuální judikatury – VIII. Trestné činy v dopravě, Trestněprávní revue 12/2008. str. 372

¹⁰⁶ § 2 odst. 1) zákona č. 167/1998 Sb., o návykových látkách, ve znění pozdějších předpisů, který dále odkazuje na nařízení vlády č. 463/2013 Sb., o seznamu návykových látek

zaměřuje na pachatele, který svým jednáním způsobí dopravní nehodu, vykonává zaměstnání, při kterém je vliv návykové látky obzvláště nebezpečný (zejména řízení hromadného dopravního prostředku) a na recidivisty.

Řízení a ovládání dopravního prostředku je složitá komplexní činnost, která vyžaduje plné soustředění a vzhledem k hustotě provozu nebo chodců je nutné k tomuto přistupovat odpovědně. Řidič, který je pod vlivem návykové látky, má horší reakce, odhad vzdálenosti a rychlosti, může být agresivnější nebo přehnaně sebevědomý. Proto se považuje za nebezpečné a je trestáno již samotné vykonávání této činnosti ve stavu vylučujícím způsobilost a nemají na trestnost vliv okolnosti samotné jízdy, byť by si řidič počínal sebeopatrněji nebo jel na liduprázdné komunikaci.

Naproti tomu vzhledem k zanedbatelné hmotnosti nemůže být pachatelem tohoto trestného činu cyklista, chodec nebo jezdec na kolečkových bruslích.¹⁰⁷ Tím není vyloučena jejich odpovědnost za jiné trestné činy a u cyklisty také odpovědnost za přestupek dle § 125c, odst. 1, písm. b), zákona č. 361/2000 Sb, ve znění pozdějších předpisů, o provozu na pozemních komunikacích.

Je-li orientační dechovou zkouškou detekován alkohol v těle podezřelého, je povinností policisty vyzvat osobu, aby si nechala odebrat krev nebo odevzdala moč. Vzhledem k tomu, že se jedná o zásah do tělesné integrity, má osoba možnost tuto proceduru odmítnout.¹⁰⁸ Mělo se za to, že v tomto případě je vyšetření způsobilosti neúplné a nelze tak s určitostí rozhodnout o nezpůsobilosti osoby k ovládání vozidla a případ tak mohl být projednáván pouze jako přestupek.

Nejvyšší soud se zabýval případem¹⁰⁹, kdy řidiči byla orientační dechovou zkouškou zjištěna koncentrace alkoholu v dechu na úrovni 2,24 promile. Při odběru krve ale došlo k vadě, která odběr znehodnotila, a množství alkoholu v těle řidiče nebylo možné dále přesněji specifikovat. Nejvyšší soud v rámci dovolání konstatoval, že nelze výsledek dechové zkoušky odmítnout jen z toho důvodu, že přístroje neměří zcela přesně. V daném případě by totiž odchylka musela být tak vysoká (více než 50%), že by to znamenalo v praxi nepoužitelnost tohoto způsobu měření. V uvedeném případě o nezpůsobilosti osoby k řízení hovoří i výsledky lékařského vyšetření, které potvrdilo poruchy psychosenzomotorických funkcí.

¹⁰⁷ rozhodnutí NS R 1/1966, Polcar M., Problematika zavinění u trestných činů v dopravě (2008), str. 112

¹⁰⁸ § 225, odst. 2) TŘ

¹⁰⁹ rozhodnutí NS 3 Tdo 1215/2007

Je tedy v rámci možností při zachování přání a důstojnosti podezřelého provést vždy takové důkazy, které co nejpřesněji poruchy psychomotorických funkcí potvrdí.

Soudní praxe rozlišuje absolutní a relativní nezpůsobilost. Lékařskými poznatky byla jako hranice nemožnosti bezpečně ovládat dopravní prostředek určena hodnota 1g na kg hmotnosti člověka, tedy hladina jedné promile alkoholu v krvi (absolutní nezpůsobilost). O relativní nezpůsobilosti rozhoduje soud a může v konkrétním případě seznat osobu nezpůsobilou k ovládání dopravního prostředku i při nižší koncentraci alkoholu v těle.

Z rozsudku NS 8 Tdo 449/2010 vyplývá, že v případě řízení motorového vozidla pod vlivem jiné látky než alkoholu, musí soud vždy zjistit, o jakou látku se jednalo a v jakém množství byla přítomna v těle pachatele. K rozhodnutí, zdali byl pachatel ve stavu vylučujícím bezpečné ovládání vozidla, je nutné vyjádření znalce z oboru toxikologie. Neschopnost bezpečně vozidlo ovládat musí být vždy bezpečně prokázána, samotná přítomnost návykové látky v těle pachatele neznamena automaticky jeho nezpůsobilost.¹¹⁰

V případě dopravní nehody pod vlivem návykové látky je opět nutné přesně popsat skutkový děj a z něho vyvodit případnou odpovědnost za škody na životech, zdraví nebo majetku, příčinný vztah mezi ovlivněním návykovou látkou a nehodou totiž nemusí být přítomen vždy. V případě nezpůsobilosti k vykonávání činnosti řízení není neprokázáním příčinné souvislosti mezi stavem řidiče a nehodou dotčena jeho odpovědnost za ohrožení pod vlivem návykové látky. Musí být zkrátka jisté, zda a jakým způsobem bylo jednání pachatele návykovou látkou ovlivněno.

Vzhledem k tomu, jak alkohol (nebo jiné návykové látky) negativně ovlivňují rozhodovací schopnosti člověka, je třeba zmínit i odpovědnost osob, které opilého člověka naváděly, aby řídil. V modelové situaci mnozí z nich věděli, že přijel svým vozem, sami mu objednávali pití a poté ho ještě nátlakem donutili, aby je rozvezl domů. Vystává proto otázka, jestli a jak budou tyto osoby spoluodpovědné za návod či pomoc k tomuto trestnému činu.¹¹¹

- § 276 a § 277 – poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení (z nedbalosti)

§ 276 a 277 TZ obsahují specifická ustanovení o poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení, kterým se dle § 132 rozumí mj. i zařízení pro veřejnou dopravu, včetně

¹¹⁰ 6 Tdo 252/2010

¹¹¹ Friml K., K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech (2008)

součástí dráhy a drážních vozidel ve veřejné drážní dopravě a svislých zákazových nebo příkazových dopravních značek a dopravních značek upravujících přednost. Kromě situací, které bezprostředně nesouvisí s dopravní kriminalitou (například krádež trakčního vedení), se může pachatelem tohoto činu stát například řidič, který by při dopravní nehodě poškodil semafor, část veřejného osvětlení nebo železniční přejezd. Pachatel ale musí jednat úmyslně, případně čin spáchat z hrubé nedbalosti.

- § 293 a § 294 – poškození a ohrožení životního prostředí (z nedbalosti)

Zde je postihnuto jednání úmyslné nebo z hrubé nedbalosti toho, kdo v rozporu s jiným právním předpisem poškodí nebo ohrozí půdu, vodu, ovzduší nebo jinou složku životního prostředí. Právních předpisů, které se týkají ochrany životního prostředí, je celá řada (zákon o ochraně přírody a krajiny, zákon o lesích, o vodách...), a tak pro účastníky dopravních nehod nelze, vzhledem obsahu provozních kapalin apod., riziko nikdy zcela vyloučit. K trestnosti ale nestačí pouhá prostá nedbalost. Tento trestný čin se tak v souvislosti dopravou bude vyskytovat minimálně, stejně jako v § 294a TZ uvedený trestný čin poškození vodního zdroje, kde je opět zapotřebí minimálně hrubé nedbalosti. K poškození životního prostředí nebo vodního zdroje by tak mohlo dojít například při zanechání starého vozidla u vodního zdroje nebo při vypouštění oleje do potoka, zvláštní obezřetnost musejí vynakládat řidiči nákladních automobilů, kteří převážejí pro přírodu potenciálně nebezpečný materiál.

- § 337 – maření výkonu úředního rozhodnutí

V souvislosti s dopravou se jedná pouze o skutkovou podstatu uvedenou v § 337 odst. 1 TZ. Trestného činu se dopustí ten, kdo maří výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl.

Dle zákona o provozu na pozemních komunikacích¹¹² je nutné k řízení motorového vozidla řidičské oprávnění. Listinou, která toto oprávnění potvrzuje, je řidičský průkaz, který musí mít řidič při řízení vždy při sobě.¹¹³ Motorová vozidla jsou rozdělena do rozličných skupin označených písmeny. Vždy je nutné mít příslušné oprávnění ke konkrétní skupině.¹¹⁴

¹¹² Zákon č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů

¹¹³ §6 odst. 8, písm. a) ZPPK

¹¹⁴ více v tabulce II.

Zákon dále podrobně vymezuje možnosti, kdy držitel oprávnění ztrácí možnost nadále vozidlo řídit. Jedná se o případy, kdy řidič pozbyde zdravotní nebo odbornou způsobilost, je mu soudem udělen trest nebo správním úřadem uložena sankce zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Dle Nejvyššího soudu¹¹⁵ se za odnětí příslušného oprávnění považuje i pozbytí řídičského oprávnění na základě obdržení 12 bodů a následného doručení výzvy k odevzdání řídičského průkazu.

Přijetím nového trestního zákoníku s účinností od 1. 1. 2010 přestalo být kriminalizováno samotné řízení motorového vozidla bez řídičského oprávnění. Nyní jsou tak postihovány pouze osoby, kterým je řízení výslovně zakázáno, situace, kdy vozidlo řídí osoba, která není držitelem řídičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel, jsou přestupkem, za který budou řidiči přičteny 4 trestné body. Zde by možná mohla existovat určitá vyváženost. Je rozdíl, jestli osoba bez žádného oprávnění řídí autobus se 40 lidmi, nebo pokud osoba s řídičským oprávněním pouze na osobní automobil (skupina B), nasedne na motocykl nebo řídí malý mikrobus s 10 pasažéry.¹¹⁶

Po výkonu trestu nebo sankce zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel rozhodne o vrácení řídičského oprávnění příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností na žádost osoby, která oprávnění pozbyla.¹¹⁷ Velký senát Nejvyššího soudu se ve svém rozhodnutí 15 Tdo 876/2013 zabýval situací, kdy vybodovaný řidič po uplynutí doby jednoho roku, po kterou mu bylo řídičské oprávnění odebráno, nezažádal o vrácení řídičského oprávnění. NS konstatoval, že uplynutím doby jednoho roku řidič vykonal sankci, která mu byla uložena, a ačkoliv vykonává činnost, pro kterou mu bylo oprávnění odebráno, nelze v tomto jednání spatřovat přečin maření výkonu úředního rozhodnutí. Stejným způsobem je dle tohoto rozhodnutí nutné nahlížet i na řidiče, který řídí motorové vozidlo a jemuž byl uložena trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel a doposud neprokázal po jeho uplynutí zákonem stanovenou odbornou nebo zdravotní způsobilost. Tato jednání je možné posuzovat pouze jako přestupek dle § 125c odst. 3, písm. e) ZPPK.

5.1 Trestné činy související s dopravou

Následující trestné činy nespádají přímo pod dopravní kriminalitu, přesto jsem přesvědčen o vhodnosti je zde na malém prostoru zmínit. V první řadě se jedná o trestný čin krádeže

¹¹⁵ stanovisko Tpjn 302/2010, odstavec II.

¹¹⁶ Vondruška František, Růžička Miroslav: K novým pravidlům pro řidiče a jejich trestnímu (a nejen trestnímu) postihu ve světle novely provedené zákonem č. 411/2005 Sb., Trestněprávní revue 10/2006, str. 299

¹¹⁷ § 102 odst. 1) ZPPK

(§ 205), kterého se dopustí ten, kdo si přisvojí cizí věc tím, že se jí zmocní. V případě krádeže motorových vozidel (ale i např. jízdních kol) bude dnes často splněna podmínka v písm. a), tedy způsobení škody nikoliv nepatrné, jejíž výše je dnes určena na 5 000 Kč, při krádeži věci ze zaparkovaného automobilu se jedná o okolnost uvedenou v písm. b), tedy že čin je spáchán vloupáním. Často také dojde k poškození zámků nebo okének.

Policejní statistiky tyto situace velmi podrobně rozlišují a evidují. V roce 2013 bylo odcizeno 10 736 automobilů, 905 motocyklů a 9 682 jízdních kol, dále bylo evidováno 10 761 krádeží jednotlivých součástí motorových vozidel (navigace, xenonové světlomety, litá kola...) a 30 899 případů krádeže věcí z automobilů. Celková škoda překračuje 2 miliardy korun.¹¹⁸ Přesto lze vysledovat pozitivní trend: ještě v roce 2003 bylo odcizených automobilů 24 174.¹¹⁹

U trestného činu neoprávněného užívání cizí věci je motorové vozidlo výslovně zmíněno v § 207 odst. 1), kterým je chráněn majetek, kterého by se chtěl někdo zmocnit, ale nikoliv si věc přisvojit. Je nutné zmocnit se cizí věci nikoli malé hodnoty nebo motorového vozidla (bez uvedeného finančního limitu). Možnost svezení bude jistě v některých situacích lákavá a pachatel, který má v úmyslu automobil za pár kilometrů nebo dokonce na tom samém místě vrátit, kolikrát nemusí tušit, že páchá trestný čin. Objevují se jistě i případy, kdy někdo využije služební automobil v rozporu s příkazem zaměstnavatele pro soukromé účely¹²⁰, nelze však očekávat, že by zaměstnavatelé ve velkém počtu podávali na své zaměstnance trestní oznámení. V roce 2013 bylo Policií ČR republiky zjištěno 99 těchto skutků se souhrnnou škodou ve výši 4,3 milionu, nejedná se tedy o významný fenomén.¹²¹

Dále si zde dovolím malou úvahu nad tématem přetáčení tachometru u ojetého vozidla. Někteří zákonodárci volají po tom, aby přetáčení tachometru bylo zvláštním trestným činem výslovně uvedeným v TZ. Není pochyb o tom, že snížený údaj o stavu najetých kilometrů nejenom zvyšuje kupní cenu vozidla, ale zároveň je potenciálně velmi nebezpečný pro kupujícího, který na tento údaj spoléhá a očekává takové opotřebení, při tom nemusí nevědomě dodržet například servisní interval pro výměnu rozvodů. Podle některých statistik Evropské unie je na trhu s ojetinami vozidel bez přetočeného tachometru jen kolem 10%.

¹¹⁸ Statistický výkaz kriminality za rok 2013, Policejní prezidium, dostupné online: <http://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2013.aspx>

¹¹⁹ statistika kriminality za roky 2003 – 2013, dostupné online: <http://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-a-prevence-kradeze-motorovych-vozidel.aspx>

¹²⁰ Friml K., K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech (2008)

¹²¹ Statistický výkaz kriminality za rok 2013, Policejní prezidium, dostupné online: <http://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2013.aspx>

Ještě nebezpečnější mohou být případy, kdy prodejce zamlčí jiné důležité informace, například že vozidlo bylo vážně bouráno a má za sebou náročnou opravu včetně zásahu do skeletu karoserie. Takové vozidlo má pak mnohem horší bezpečnostní vlastnosti, pokud by k nehodě došlo znovu. Přesto si myslím, že zavádět nové skutkové podstaty je nadbytečné, jelikož tyto případy řeší již dnes trestný čin podvodu¹²². Řešením není zavádět nový trestný čin, ale spíše zavedení registru vozidel, který by fungoval při stanicích technické kontroly, a jehož databáze by byla nejlépe celoevropská a při každé kontrole by se zaznamenával stav tachometru. Spolu s tím by měla být zavedena povinnost mít v autě a poctivě vyplňovat servisní knížku, do které by technici na stanicích TK mohli nahlédnout.

Při dopravně bezpečnostní činnosti policie je jednou z nejviditelnějších součástí dopravní kontrola, případně zastavení vozidla, jehož řidič je podezřelý ze spáchání nějakého přestupku. Řidič vozidla je povinen uposlechnout pokyny příslušníka bezpečnostního sboru¹²³, ale může zazmatkovat, případně ví, že potřebuje něco skrýt (je pod vlivem návykové látky, má v kufru kradené zboží, samotné auto je kradené), a může nastat situace, kdy je tento příslušník vystaven nebezpečí srážky s vozidlem. V tento moment potenciálně hrozí odpovědnost řidiče z úmyslného trestného činu násilí proti úřední osobě dle § 325 TZ.¹²⁴

V souvislosti s touto problematikou je aktuální zavést debatu na téma možné kriminalizace úmyslného jednání, které spočívá v neuposlechnutí pokynu policisty k zastavení a někdy může vést i ke zběsilé honičce na dálnici nebo v městské zástavbě. Nebezpečím není pouze ujíždějící řidič, ale i jeho sledující policisté, kteří navíc mají většinou slabší a starší vozy, musí proto jezdit více na hraně schopností svých i vozidla. Soud by pak nezkoumal, zda byla naplněna skutková podstata TČ obecného ohrožení, kriminalizováno by bylo rovnou úmyslné nezastavení na opakované výzvy.

¹²² Podvodu se dle § 209 odst. 1) dopustí ten, kdo sebe jiného obohatí tím, že uvede někoho v omyl, využije něčího omylu nebo zamlčí podstatné skutečnosti a způsobí tak na cizím majetku škodu nikoliv nepatnou

¹²³ Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 uvádí druhy dopravních kontrol (čl. 16, odst. 2) a správný způsob zastavení vozidla (čl. 21)

¹²⁴ Osoby oprávněné zastavovat vozidla vypočítává také § 94 odst. 1 ZPPK, ne všechny ale budou úřední osobou. Právo zastavovat tak má například účastník dopravní nehody, je-li v zájmu bezpečnosti nutné.

6 Prevence dopravní kriminality

V ideálním případě je řidič plně soustředěn na řízení, je odpočatý, klidný, zná limity a možnosti svého vozu, umí jej ovládat a udržuje ho v odpovídajícím technickém stavu. Tak tomu ale ve většině případů nebývá. Domnívám se, že pokud máme snížit nehodovost a s ní související velkou část dopravní kriminality, je nutné změnit nahlížení na dopravní nehodovost. Policejní statistiky dělí nehody podle nejpravděpodobnější příčiny (ta dle policie většinou kopíruje přestupek, kterého se řidič před nehodou dopustil), kterou se pak dopravní policie snaží eliminovat, například měřením rychlosti apod. Problém ale je v tom, že samotné porušení dopravních předpisů nehodu nezpůsobí, vždy je nutné jednání konkrétní osoby, nejčastěji řidiče. Nejvýznamnější faktorem je dle mého názoru pozornost řidiče, jak se budu snažit dále dokázat. Celou koncepci prevence dopravní kriminality se pokusím rozpracovat s pomocí tzv. 3E Principle.

6.1 Změna chápání statistik nehodovosti

V roce 2013 způsobili řidiči motorových vozidel 72 383 dopravních nehod¹²⁵, což představuje 85,8% procentní podíl na všech nehodách. Jak ukážu dále, toto číslo bude v praxi ještě větší a počet nehod by mohl po aplikaci pár jednoduchých poznatků klesnout. Řidič je tedy klíčovým činitelem, který stojí za vznikem dopravních nehod. Je třeba rovnou na místě uvést, že většině nehod mohl viník zabránit nebo alespoň zmírnit její následky. Na statistikách nehodovosti za rok 2013 je dokazována teze, že základním faktorem nehodovosti je nepozornost řidiče. Proto budu uvažovat, že viníci nehod nehody způsobili nedbalostí a nikoliv úmyslně. Statistiky tak mohou být zkresleny a poté chybně vyhodnoceny, což má za následek nefungující prevenci a ne úplně dokonalé vzdělávání nových řidičů.

6.1.1 Řidič viníkem

Nepozornost řidiče jako faktor nehodovosti tvoří pod označením „řidič se plně nevěnoval řízení“ necelou pětinu všech nehod způsobených řidičem motorového vozidla.¹²⁶ Přitom tento důvod je naprosto zásadní i u drtivé většiny ostatních nehod. 20,2% nehod (a 39,6% usmrčených)¹²⁷ způsobila nepřiměřená rychlost. Pokud automobil nabourá v rychlosti vyšší, než je povolená, je vyšetřování často uzavřeno s tím, že příčinou nehody byla právě rychlost.

¹²⁵ více v tabulkách IV. a V.

¹²⁶ tamtéž

¹²⁷ tamtéž

Viníkem nehody je ale řidič, který nezvládne ovládání svého vozidla, případně přecení své síly, ne rychlost jeho vozidla. Je na místě se ale ptát, proč v konkrétním případě rychlost překročil a proč došlo k nehodě. Nepozorný řidič může snadno přehlédnout značku omezující rychlost a může mít horší odhad vzdálenosti. Často je u moderních aut s kvalitnějším odhlučněním naprosto jiné vnímání rychlosti, kdy řidič jede mnohem rychleji, než si myslí. Kromě vlastní pozornosti, která by ho měla upozornit, že jede rychle, je také důležitá znalost vlastního automobilu, aby řidič podvědomě věděl o své rychlosti a nemusel často kontrolovat tachometr. Velmi nápomocen v tomto může být tempomat.

Z výše uvedených důvodů se domnívám, že většina nehod, které figurují ve statistikách jako způsobené vysokou rychlostí, se nemusela stát, pokud by se řidič plně věnoval řízení a na základě toho buď jel pomaleji, nebo zvládl krizovou situaci, která vedla ke vzniku dopravní nehody. Vždy nám samozřejmě zbude kategorie excesů, kdy spolu vozy za plného provozu závodí, kdy se agresivní řidič řítí městem i dvojnásobnou rychlostí, než by měl, případně kdy můžeme vidět řidiče motocyklu, jak se proplétá ve dvouset kilometrové rychlosti mezi ostatními vozy na okresní silnici. To jsou případy, kde nepomůže ani sebelepší prevence, protože jde o natolik bezohledné situace, že si řidiči musí uvědomovat nebezpečí, ale spoléhají na prvek náhody nebo na své vlastní schopnosti. Problémem je, že i nejlepší řidič na světě nemůže legitimně očekávat, že svou jízdou nezaskočí ostatní účastníky provozu, a proto je odpovědný za případné škody na životech, zdraví či majetku.

17,1%¹²⁸ nehod je dle statistik způsobeno nedáním přednosti v jízdě. Zde je myslím ještě mnohem patrnější, že hlavní příčinou je právě nesoustředěnost řidiče. Pokud opět vycházíme z teze, že řidič bourat nechce, je nutné položit si otázku, proč nedal přednost vozidlu přijíždějícím po hlavní silnici. Mohl si nevšimnout, že musí dát přednost (jel v husté zástavbě po široké ulici a zapomněl, že platí stále pravidlo přednosti zprava, přehlédl příkazovou značku). Pokud řidič ví, že je na vedlejší silnici, může nastat několik možností. Nepozorný řidič přijíždějící vozidlo vůbec nezaregistruje, případně špatně odhadne jeho rychlost či vzdálenost. Další možností je znovu chybné vyhodnocení možností svého automobilu případně technická chyba při rozjezdu (např. zhasnutí motoru), a proto se řidičovi nepovede rozjet se takovou rychlostí, kterou původně zamýšlel, a dojde ke střetu.

¹²⁸ více v tabulkách IV. a V.

Jedny z nejtragičtějších následků mívají nehody, ke kterým dojde při nesprávném předjíždění, ačkoliv za rok 2013 zahrnují jen 1,9% ze všech nehod.¹²⁹ Při čelním střetu dvou vozidel ale dochází k sečtení hybnosti obou vozidel, následky tak jsou závažnější než při ostatních typech nehod. Při vyšetřování ale musíme najít odpověď na otázku, proč se viník nehody zachoval takovým způsobem. Často dojdeme k závěru, že špatně vyhodnotil situaci (úmyslně bourat nechtěl). Nerespektování značky zákaz předjíždění nemůže být důvodem vzniku nehody, jelikož i na místech, kde je předjíždění povoleno, je vždy nutno zkontrolovat, nejede-li jiné vozidlo v protisměru. Opět tedy zůstává faktor řidiče, který je zbytečně agresivní a předjíždí na nepřehledném úseku, kdy nemůže vědět, jestli se v protisměru nevyřítí jiný automobil, špatně odhadne rychlost nebo vzdálenost protijedoucího vozidla nebo je na vině „jezdecká chyba“, kdy řidič neakceleruje tak rychle, jak měl původně v plánu.

Podobné chování řidiče vysvětluje i dopravní nehody, kde je za důvod považováno vjetí do protisměru. V jednosměrných ulicích opět vítězí nepozornost, která má za následek přehlédnutí značky nebo protijedoucího vozidla, případně snaha zkrátit si trasu například při snaze zaujmout poslední parkovací místo, které by na mě nemuselo zbýt, pokud bych znovu objížděl celý blok. Nepozornost bude mít rozhodující vliv i při vjetí do protisměru na dálnici, což je asi vůbec nejnebezpečnější situace, která může v provozu nastat. Pokud tak někdo činí úmyslně, jde pouze o ukázkou naprosté bezohlednosti a ignorance, kde je na místě přísný trest, jelikož jsou najednou ohroženy až desítky jiných osob.

Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozidla způsobilo v roce 2013 přes 10% nehod.¹³⁰ Nelze ale opomenout možnost řidičů těmto nehodám zabránit prostým nepřeceňováním svých sil (například očekávání „nesmrtelnosti“ a nemožnosti smyku u aut s pohonem na všechna kola při jízdě na zledovatělém povrchu). Zvláště na sněhu nebo ledu by měl řidič věnovat řízení stoprocentní pozornost, nelze se spolehnout jen na to, že s ohledem na počasí jede pomaleji, jelikož brzdná dráha je mnohem delší a možnost smyku i v malé rychlosti vyšší.

Speciálním případem je přítomnost alkoholu nebo jiné návykové látky v těle řidiče. Pod vlivem alkoholu způsobili v r. 2013 řidiči 4 686 nehod, což představuje 6,1% ze všech nehod, počtem usmrcených se alkohol podílel 8,9%. Drogy hrály roli jen v řádech desetin procent.¹³¹ Přestože se nedá s jistotou tvrdit, že všechny nehody, při kterých viník požil alkohol nebo jinou látku, neměly i jinou příčinu, a přestože v absolutním měřítku se nejedná o největší

¹²⁹ více v tabulkách IV. a V.

¹³⁰ tamtéž

¹³¹ tamtéž

problém, není na místě návykové látky za volantem podceňovat. Pokud dokážeme zlepšením soustředění snížit počty dopravních nehod, u alkoholu tento předpoklad neplatí.

V současnosti není důvod zavést jakoukoli toleranci návykových látek za volantem. Mohli bychom se tak dostat do absurdní situace, například při povolení limitu 0,5 promile alkoholu v krvi řidiče, že vytvoříme malý prostor pro přestupek a momenty, kdy řízení po 2 vypitých pivech bude beztrestné i v rámci přestupkového zákona a po 4 pivech bude označeno za trestný čin a následně kriminalizováno. Jako u všech předchozích statisticky vykazovaných příčin je ale nutné pečlivě zkoumat pravou příčinu vzniku nehody a ne automaticky označovat za viníka člověka pod nepatrným vlivem návykových látek. To, že nehodu nezpůsobil, ale samozřejmě nemůže být polehčující okolnost pro případný postih v rámci přestupkového řízení.

6.1.2 Viníkem není řidič

Nyní se dostáváme k nehodám, které dle dnes dostupných statistik řidiči nezpůsobili, ne vždy to ale je tak jednoznačné. Necelých 5% nehod je způsobeno cyklistou, chodcem nebo jiným účastníkem provozu.¹³² Velkou nevýhodou prvků této množiny je jejich zranitelnost při střetu s automobilem, který znamená procentuálně větší poměr usmrcených a vážně zraněných k počtu nehod. Při prevenci těchto událostí je důležité apelovat především na vlastní opatrnost, u cyklistů prosazovat dobrou viditelnost a nošení přileb. Celkovým počtům nehod cyklistů a také určité nevráživosti ze strany řidičů především v letních měsících napomáhá i často vídaná benevolence policistů při požívání alkoholických nápojů cyklisty. Naopak v českých podmínkách nevidím jako reálně do praxe uveditelné opatření, které nařizuje všem chodcům mimo obec nosit za snížené viditelnosti reflexní oblečení.

Poměrně početnou skupinu (8% z celkového počtu nehod) tvoří střety se zvěří.¹³³ Tyto počty nezohledňují rozdíly mezi zvěří divokou a domácí. Stejně jako části nehod s účastí chodců nebo cyklistů, tak i nehodám se zvěří by se dalo většinou zabránit, pokud by řidič lépe předvídal chování na silnici (jízda v noci lesním úsekem) a nechával si např. větší odstup při objíždění.

Přibližně jedno procento nehod je dáváno za vinu závadě na komunikaci nebo technické závadě na vozidle. V momentě, kdy velké horko zvlní dálnici, těžko může správa komunikací zakročit dříve, než je jí problém nahlášen, což bývá až v momentě, kdy se na místě začnou

¹³² více v tabulkách IV. a V.

¹³³ tamtéž

evidovat poškozené vozy. Je nutné ale vozovku co nejdříve označit a v dohledné době opravit, a to nejenom na dálnicích. Především v jarních měsících je riziko prasklého ráfku po vjezdu do díry vysoké. Naopak závadám na vozidle se dá ve většině případů zabránit pravidelnou kontrolou stavu vozidla, dodržováním servisních intervalů a důslednou prací stanic technické kontroly.

Poslední skupinou osob, která není ve statistikách nikterak evidována, jsou pasažéři. Ačkoliv již bylo řečeno, že řidič by se měl věnovat především řízení, vliv této skupiny nelze podcenit. Ve chvíli kritické situace je jedno, jestli je řidič rozptýlen opilým spolujezdcem, který mu sahá do řízení, malým dítětem, které se snaží otevřít dveře nebo domácím zvířetem, které se vyprostilo z přepravky či vodítka. V případě opilého cestujícího, který se může chovat naprosto nepředvídatelně (zatáhnout ruční brzdu, vypadnout ze dveří) se ale jakýkoli jeho podíl na dopravní nehodě a případná trestní odpovědnost velmi špatně prokazuje.

6.1.3 Stimulace pozornosti

Na výčtu policejních statistik nehodovosti jsem se snažil dokázat klíčový vliv řidičovy pozornosti a soustředění na celkovou bezpečnostní situaci na silnicích. Nyní zkusím uvést několik návrhů, jak docílit toho, aby se řidič soustředil výhradně na řízení. Výsledkem by v konečném důsledku mohlo být nejenom snížení nehodovosti z hlediska viníků řidičů, ale měl by klesnout počet nehod i absolutně, jelikož plně soustředěný řidič, který dostatečně předvídá, bude mít větší šanci vyhnout se srně nebo z kopce se přiřítivšímu cyklistovi, stihne zabrzdit před automobilem, který mu měl dát přednost atp. Každý účastník provozu tak může snáze zabránit nehodě, ačkoliv by na ní dle práva nenesl žádnou vinu.

6.2 Triple E Principle

Při prevenci kriminality se nemůžeme spolehnout pouze na znalosti práva, ale musíme se opřít i o jiné vědní obory. Jedním z nich je psychologie. Na tu navazuje škola behaviorální ekonomie. Ta vychází z nejširší definice ekonomie, kterou chápe jako vědu o lidském chování, ale na rozdíl od klasických ekonomů nepracuje s modelem za každých okolností racionálního jedince, právě naopak se snaží dokázat, že lidé se chovají mnohem méně racionálně, než se vždy předpokládalo. Zákony (nejenom týkající se dopravy) ale s racionitou počítají. Jak ale dokazuje například oblast marketingu, dá se omezené racionality velmi dobře využít v náš prospěch. Behaviorální ekonomie propojuje svět

ekonomie, psychologie a práva. Není náhodou, že řada behaviorálních ekonomů jsou vzděláním právníci.¹³⁴

Myšlenku omezené racionality (bounded rationality) formuloval Herbert Simon.¹³⁵ Tvrdí, že členitost okolního prostředí spolu s limity lidského myšlení a nedostatku času na rozhodnutí způsobuje, že člověk ve většině případů nevybere nejlepší možné řešení. Pokud by se účastníci silničního provozu chovali vždy racionálně, nebyly by potřeba žádné postranní nebo dělící pruhy, silnice by byly pravděpodobně užší a naplněné na sto procent své kapacity a nedocházelo by k dopravním nehodám.

Protože můžeme nyní s iracionalitou kalkulovat, měli bychom lépe zahrnout negativní externality a vytvořit tak nový systém, který bude kompromisem mezi efektivitou dopravy a její bezpečností. Vyústěním těchto znalostí je tzv. přístup 3E¹³⁶ (education, enforcement and engineering), neboli vzdělání, prosazení a inženýrství (technika).

6.2.1 Education

Vzdělávání se zaměřuje na všechny účastníky silničního provozu, cílem je změnit jejich postoje a přístup k řízení a chování v provozu. Stejně tak je ale nutné stejným způsobem vzdělat dopravní policisty a také zákonodárce. Výchova nemůže začít až v autoškole, o nutnosti dávat pozor na děti na pozemních komunikacích musí být upozorňovány už děti předškolního věku a jak občasné tragické případy dokazují, nejedná se zdaleka o samozřejmost. K osvojení si základů (jízda při pravém okraji, pravidlo pravé ruky) může dobře posloužit interaktivní výuka na dopravním hřišti, ale dítě by tam nemělo přijít jako nepopsaný list. Minimálně by mělo být od rodičů upozorňováno, že po silnicích jezdí auta a je potřeba maximální obezřetnosti při přecházení apod. Pokud bude dítě odpovědné při jízdě na kole nebo přicházení silnice, dá se předpokládat, že se stane i svědomitým řidičem. Kýžený efekt mají i osobní besedy s účastníky vážných nehod (viníky i oběťmi), které jsou mnohem efektivnější než filmové televizní klipy, u nichž není často patrný rozdíl mezi jimi a akčními filmy. Příkladem může být kampaň „Nemyslíš, zaplatíš!“¹³⁷, která se snažila naturalisticky ukázat následky nehod, které byly způsobeny některými nebezpečnými nešvary (agresivita,

¹³⁴ např. Richard Posner

¹³⁵ Herbert Simon, *Theories of Bounded Rationality* (1972), dostupné online: <http://mx.nthu.edu.tw/~cshwang/teaching-economics/econ5005/Papers/Simon-H=Theoriesof%20Bounded%20Rationality.pdf>

¹³⁶ Sonja Forward: *Driving Violation* (2008), dostupné online: <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:172720/FULLTEXT01.pdf>

¹³⁷ www.nemyslis-zaplatis.cz

nepřipoutání se, telefonování za jízdy). Konečný výsledek ale musel být cenzurovaný, do vysílání se nedostaly klipy v původní, místy drsné, podobě a celá kampaň tak vyšuměla do ztracena.¹³⁸

Výuku a výcvik k získání odborné způsobilosti zajišťují specializované instituce, kterými jsou autoškoly. Kromě živnostenského oprávnění potřebuje provozovatel autoškoly i registraci, kterou vydává obecní úřad obce s rozšířenou působností.¹³⁹ Ty se v současnosti zaměřují především na zvládnutí techniky jízdy a znalost pravidel silničního provozu. Je jasné, že intuitivní ovládnutí automobilu je nutností, až po které může přijít fáze plného soustředění na dění vně vozu, je ale důležité složku soustředění připomínat. Vzhledem ke vzrůstající agresivitě je na místě zvážit zavedení psychologického vyšetření pro všechny žadatele o řidičský průkaz, ačkoliv by to žadatelům přineslo zvýšené náklady na získání řidičského oprávnění.

Vzhledem k stále větším výkonům i u základních modelů automobilů je na místě začít debatu o možnosti do budoucna zavést výkonové třídy (objemové třídy s nástupem turbodmychadel ztratily význam) pro držitele řidičského oprávnění podobně jako u motocyklů. Podmínkou pro získání nejvyššího oprávnění (osobně vidím hranici kolem 250-300 koní výkonu motoru) by bylo kromě věku (cca 21 - 24 let) i absolvování právě kursu jízdy na polygonu. Podmínkou speciálního kurzu a možné zvýšení věku by museli splnit i žadatelé o nejvyšší výkonové třídy oprávnění na motocykl. Pro získání nejvyšší výkonové třídy by navíc bylo podmínkou být po určitou dobu držitelem standardního oprávnění na daný typ vozidla. Silným argumentem je také to, že málokdo z mladších ročníků se v autoškolě mohl potkat s vozidlem s poháněnou zadní nápravou. Tento typ pohonu dominuje právě u silnějších vozů.

Povinné praktické jízdy je nutné plánovat tak, aby si žák vyzkoušel co nejvíce situací. Je jasné, že nebude jízdu zvládat s přehledem, jde hlavně o to, aby se co nejméně omezil prvek překvapení například při dopravní zácpě, jízdě na dálnici, v noci, za deště a podobně. Je jasné, že počasí se nedá naplánovat vždy, i když by bylo určitě žádoucí, aby si žáci vyzkoušeli především jízdu na sněhu. Polygon, který přírodní podmínky umí nasimulovat a vyvoláním smyku otestovat reakce automobilu i řidiče, by byl jistě dobrou volbou, nicméně by to výuku v autoškolě prodražilo o desítky procent, nehledě na dojezdovou vzdálenost z některých krajů České republiky.

¹³⁸ http://www.lidovky.cz/drsne-klipy-kroti-cenzura-09w-/auto.aspx?c=A081121_102551_In-auto-aktuality_glu

¹³⁹ podmínky registrace a provozování upravuje zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů

Nevyřešenou otázkou zůstává, jak naložit s osobou, která u testů neuspěje, po jaké době lze test zopakovat, případně omezit oprávnění jen na některé skupiny. V dnešní době je obecně přijímaná skutečnost, že na obdržení řidičského oprávnění je nárok, na který má každý právo. Pravděpodobně bude časem nutné systém udělování řidičských oprávnění zpřísnit, což bude mít za následek skutečnost, že více lidí podmínky pro řízení motorových vozidel splňovat nebude. Spolu s navrhovanými psychologickými vyšetřeními by to ale mohlo mít pozitivní efekt na celkovou situaci na silnicích.

S výjimkou profesionálních řidičů a seniorů neexistuje kontrola způsobilosti k řízení motorového vozidla po celou dobu držení řidičského oprávnění. Systém přezkoušení způsobilosti řídit vozidlo jak po stránce technické, tak i po stránce zdravotní (např. mnoha lidem se postupem času zhoršuje zrak a měli by tak řídit pouze s brýlemi či kontaktními čočkami, dokud ale nebudou řádně vyšetřeni, tuto povinnost oficiálně nemají) by se měl podstatně zpřísnit. Mnozí řidiči by potřebovali znovu si zopakovat formou povinné přednášky nebo písemného testu pravidla silničního provozu, která se za desítky let mohla razantně změnit. Povinnost by byla vázána na věk, ale nezačínala by u věku 65 let, jako je tomu dnes, naopak by kopírovala celou dobu držení řidičského průkazu. Navrhoval bych přezkoušení v 25, 40 a 50 letech a zavést povinnou zdravotní prohlídku u praktického lékaře jednou v období 40-50 let věku,¹⁴⁰ stejně by měla být dána povinnost praktického lékaře nebo očního lékaře při pravidelné prohlídce upozornit řidiče, že není zdravotně způsobilý k řízení vozidla. Další nekontrolovaným nebezpečím je řízení vozidla po úrazech nebo operacích. Podrobit se zdravotní prohlídce¹⁴¹ je tak jedinou kontrolou způsobilosti k řízení vozidla během řidičova života.

V souvislosti s nejmladšími řidiči bez praxe se hovoří o zpřísnění podmínek na rozdíl od současného stavu, kdy nejsou nijak znevýhodňováni nebo více sledováni. Mívají horší reakce, chybí jim automatizované návyky, může se u nich objevit trhání za volant nebo zbytečně prudké brzdění.¹⁴² Jednou z možností je zavedení řidičského průkazu na zkoušku. V současné době existuje věcný záměr zákona, který tento institut zavádí. Počet trestných bodů by byl dle návrhu snížen na 8 se zkušební dobou jednoho roku. Po vyčerpání bodového konta by řidič přišel o řidičské oprávnění na dobu jednoho roku, poté by byl opět zařazen do režimu řidičského průkazu na zkoušku. Celkem by měl k dispozici řidič 2 prodloužení lhůty. Pokud

¹⁴⁰ Zákodárce šel cestou opačnou a novelou ZPPK zákonem č. 101/2013 Sb., zvýšil věk pro pravidelnou lékařskou prohlídku na 65 let (do té doby 60 let),

¹⁴¹ § 87 odst. 3 ZPPK je

¹⁴² Hamerníková Veronika: Řidičák na zkoušku, Psychologie dnes č. 1/2008 (dostupné online)

by se neosvědčil, musel by se podrobit dopravně psychologickému vyšetření.¹⁴³ Dle mého názoru je současný návrh nedostatečný a nic neřešící. Prodloužil bych zkušební lhůtu na dva roky a už při prvním vyhodování bych zavedl povinnost dopravně psychologického vyšetření. Vzhledem k současně nastavenému bodování přestupků je pro zisk byť jen 8 bodů nutné spáchat nejzávažnější přestupek a k němu kumulovat přestupky drobnější. V takovém případě je potřeba případné nebezpečí přítomnosti osoby nezpůsobilé chovat se bezpečně a ohleduplně v provozu eliminovat co nejdříve. Plán zásadního zkvalitnění přípravy nových řidičů a zavedení řidičského průkazu na zkoušku uvádí i Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020.¹⁴⁴

Druhou možností je omezit samotnou jízdu buď zavedením limitů na velikost či výkon automobilů do určitého věku (jako u motocyklů) nebo délky praxe, nebo povinnost mít v autě při jízdě zkušenějšího spolujezdce. Osobně se domnívám, že člověka neodpovědného a potenciálně agresivního by měla odhalit už výuka v autoškole.

6.2.2 Enforcement

V momentě, kdy jsou kvalitní zákony a vzdělaná řidičská populace, nastupuje enforcement, čili prosazení (také vynucení) závazné legislativy. To je u nás realizováno především příslušníky dopravní policie. Je zřejmé, že největším problémem silniční dopravy a průvodním jevem dopravní kriminality, je dopravní nehodovost. Současná legislativa a dopravní policie ale klade velký důraz na kontrolu a potírání dopravních přestupků s vírou, že pokud nebudou řidiči porušovat dopravní předpisy, ubude dopravních nehod. Nemůžeme dát rovnítko mezi spácháním přestupku a dopravní nehodou. Řidič by se měl soustředit především na samotnou jízdu a dopravní předpisy dodržovat automaticky. Při jejich tolerovatelném porušení (mírné překročení rychlosti na prázdné silnici, ne zcela dokončené zastavení na stopce v případě neomezeného výhledu...), kdy má řidič situaci plně pod kontrolou, nedochází k žádnému ohrožení. Akcentovat musíme skutečnost, zda skutkové jednání bylo zaviněné, ne skutečnost, jestli byl porušen nějaký dopravní předpis. Je nutné oddělit odpovědnost za přestupek (porušení rychlosti) a odpovědnost za trestný čin.

Dopravní policie by se měla kromě prevence soustředit především na nejnebezpečnější jevy, tedy na agresivní nebezpečnou jízdu na veřejných silnicích, na špatný technický stav vozidel a na přítomnost návykových látek za volantem. Spolu s tím by policie měla dostat větší

¹⁴³ Návrh věcného záměru zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, str. 29

¹⁴⁴ dostupné online: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf> (str. 64)

pravomoci ve vztahu k pachatelům těchto závažných přestupků a trestných činů a zároveň více využívat stávajících prostředků ve spolupráci se soudy a státním zastupitelstvím. Vzhledem k nelichotivému stavu některých silnic by určitě svůj význam měly i častější a důkladnější kontroly povolené hmotnosti kamionů.

Zákon sice definuje povinnost řidiče věnovat se za jízdy plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu,¹⁴⁵ měl by ale následovat i výčet jednání, které povolené není. Zpočátku by se nemuselo jednat ani o legislativní změnu, ale pouze o jakýsi balíček doporučení. Jedním z prvních kroků ke zvýšení pozornosti řidičů byl v České republice přijat zákaz telefonování za jízdy, přesněji řečeno zákaz držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového či záznamového zařízení. Stále ale je prostor na zpřísnění podmínek. Některé handsfree systémy mají složité ovládání, takže přijetí hovoru na několik okamžiků zaměstná řidičovu pozornost stejně jako by to udělal klasický telefon. Navíc samotná definice je poměrně neurčitá a společně s dnešním nástupem dotykových chytrých telefonů nedostačující. Mnozí řidiči mají v telefonu navigaci, hudbu, kterou ve vozidle přes bluetooth poslouchají, nebo po stažení speciální aplikace i možnost nastavit si na telefon vlastní budíky několika libovolných ukazatelů stavu vozidla.

Veškeré tyto činnosti přímo nesouvisející s jízdou by ale měly být postupně omezovány a časem ilegalizovány, jelikož pozornost řidiče ovlivňují jednoznačně negativně. Jednou z nich je obsluha navigace, která při vyťukávání např. cílového města zabere i několik vteřin. Ovládání navigace, stejně jako palubního počítače nebo rádia, by se nikdy nemělo vykonávat za jízdy. Problém pro bezpečnost mohou představovat stále častější dotykové obrazovky ovládání palubních systémů, kde si řidič už nezapne klimatizaci takřikajíc poslepu, ale musí na chvíli zafixovat oči na display. Můžeme jen čekat, jaký trend budou výrobci preferovat v následujících letech. Osobně si myslím (tady už by musela přijít na pomoc Evropská unie), že přijde doba, kdy ovládání veškerých prvků, které bezprostředně nesouvisí s jízdou (s výjimkou klaksonu, směrových ukazatelů) bude vypnuto a bude možné buď osobou spolujezdce, nebo pouze v případě, kdy se automobil nepohybuje.

Stejným nebezpečím je požívání a jídla a nápojů během jízdy, které by mělo být událostí výjimečnou a pokud možno spojenou s kooperací spolujezdce. Mnohem vhodnější jsou pro osvěžení a občerstvení pravidelné přestávky. Jednoznačně by za volantem mělo být zakázáno kouření, které rozptyluje pozornost především v kritických okamžicích zapalování a posléze

¹⁴⁵ § 5 odst. 1 písm. b) ZPPK

zhasínání cigarety. Spolu s ním je navíc spojeno velké riziko, že řidiči do klína spadne kus žhavého nedopalku. Taková situace má vlastně jen dvě řešení. Buď si kuřák nedopalku všimne a nabourá při snaze žhavý popel najít a vyhodit, nebo si ho nevšimne a nabourá v momentě, kdy mu onen kousek propálí díru do stehna. Stejně nebezpeční skýtají i horké nápoje apod. Samozřejmostí by mělo být upoutání dětí v dětských sedačkách a také zajištění zvíře dle § 52 odst. 5) ZPPK tak, aby nebyla přepravou ohrožena bezpečnost řidiče, ostatních pasažérů, zvířete samotného ani bezpečnost provozu jako taková.

Postupně vylučovat neukázněné řidiče z provozu by mohlo i osobní povinné ručení. V praxi by tak každý řidič musel být pojištěný sám za sebe a také by byl odpovědný za škodu, kterou by svým jednáním způsobil, bez ohledu na to, jaké vozidlo by řídil. Systém by byl mnohem spravedlivější a byl by to jeden ze způsobů, jak omezit účast v provozu osobám nespolehlivým, jelikož s každou další nehodou by pojišťovna byla nucena zvýšit výši pojistného. Také by tím byly řešeny případy, když někdo nabourá kradeným vozidlem, což by nyní mohlo být k tíži legálního vlastníka. Výše pojistného by také lépe motivovala začínající řidiče, kteří, zvláště v českých podmínkách, kde na rozdíl od západní Evropy nemívá většina rodin větší počet automobilů, řídí vozidlo, jehož vlastníkem (či provozovatelem) je někdo jiný a případné způsobené nehody nemají žádný vliv na výši pojistného.

6.2.2.1 Koncepce trestů

Mediálně velmi sledovaný případ policistky, kterou zabil zdrogovaný řidič, kterému soud opakovaně ukládal trest zákazu řízení i přes to, že ho pachatel úmyslně a bezdůvodně porušoval, poukázal na problém tohoto trestu v případě, že je nerespektován. Osobně si myslím, že to je ukázkový případ, kdy soud podcenil situaci a nepřehodnotil svůj přístup ke zjevně nefungujícímu trestu. Kromě trestu odnětí svobody nabízí trestní řád celou řadu alternativních trestů nebo ochranných opatření, které při neúčinnosti jednoho mohou funkci trestu plnit lépe. Jako u jiné trestné činnosti je potřeba několikanásobnou recidivu vnímat jako výrazně přitěžující okolnost.

Zkušenosti z jiných států (např. Norsko) ukazují, že své opodstatnění má i krátkodobý trest odnětí svobody v řádech týdnů. Na to ale momentálně v České republice nemáme odpovídající specializované prostory. Za úvahu by stála možnost nepodmíněného trestu odnětí svobody, který by se odpykával o víkendech nebo pouze přes noc tak, aby neměl výrazně negativní vliv na zaměstnání nebo podnikání odsouzeného. Momentálně také nejde udělit trest

zákazu činnosti s podmíněným odkladem¹⁴⁶ nebo přidat odsouzenému k zákazu činnosti další podmínky (například trest veřejně prospěšných prací při spáchání bodovaného přestupku). Celkově je potřeba, vzhledem ke všemu řečenému o pachatelích (nedbalost, řádně vedený život...) využívat všech forem alternativních trestů, aby byl co nejvíce u těchto „nekrimálních živelů“ akcentován preventivní účel trestu. K tomu by ale byla zapotřebí kompletní změna koncepce trestání v České republice.

Trestní zákoník také dává soudu možnost v rámci rozsudku rozhodnout o propadnutí věci, které bylo užito ke spáchání trestného činu nebo která byla ke spáchání trestného činu určena.¹⁴⁷ Při opakovaných jízdách pod způsobilost vylučujícím vlivem návykových látek či navzdory soudem vyslovenému zákazu řízení je sice stále nutné dodržovat zásadu presumpce nevinny, ale v zájmu bezpečnosti je v tomto případě nutno považovat automobil (případně motocykl) jako nástroj, který je v rukách této osoby nebezpečnou zbraní a měl by tak být minimálně do ukončení případu zabrán jako věc důležitá pro vyšetřování. Celkově je tento institut využíván v souvislosti s dopravní kriminalitou minimálně. Soudy také mají možnost takového recidivistu, po zvážení všech okolností, poslat na ochranné léčení.

Praxe soudů odhalena médií, tedy pokračující řetězení trestu zákazu činnosti spolu s podmíněným odkladem trestu odnětí svobody, je nepochopitelná a nemá oporu ani v zákoně ani v judikatuře.¹⁴⁸ Vzhledem k tomu, že pachatel páchá trest opakovaně, může trest propadnutí věci přispět k ochraně společnosti a mohl by fungovat stejně dobře, jako když bychom pachatele poslali za mříže, jelikož hlavní riziko (automobil) bude odstraněno. Při změně trestního zákoníku by bylo možné vyslovit tento trest i podmíněný a po zkušební době, kdy by pachatel nebyl přistižen při řízení jiného automobilu, by mu bylo vozidlo vráceno.

Častým argumentem odpůrců tohoto řešení je finanční a prostorová náročnost skladování automobilů. Za sebe se domnívám, že výdaje státu za léčení obětí dopravních nehod jsou řádově mnohem vyšší. Také je zmiňována ochrana vlastníka, pokud je rozdílný od osoby pachatele.¹⁴⁹ V takovém případě by byl automobil odejmut na základě § 78 a 79 TŘ a majitel by mohl kdykoli prokázat, že automobil patří jemu.

¹⁴⁶ Dle oddílu šestého v páté hlavě první části TZ (§81 a násl.) lze odložit pouze výkon trestu odnětí svobody

¹⁴⁷ § 70 odst. 1 písm. a) a b) TZ

¹⁴⁸ Řeháček Jan, K možnostem využití prostředků trestního práva při postihu kriminality v silniční dopravě, Trestněprávní revue 6/2009, str. 170

¹⁴⁹ Trest propadnutí majetku může soud dle § 70 odst. 2) TZ uložit jen, náleží-li věc pachateli.

Policisté mají i jiné možnosti v rámci předcházení a potírání dopravní kriminality. Jedním z nich je zabránění v jízdě. Zákon taxativně vymezuje podmínky, za kterých je možné vozidlo odstavit a následně technickým prostředkem (botičkou) zamezit jeho odjezdu. Jedná se např. o situace, kdy je důvodné podezření, že vozidlo bylo odcizeno nebo je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, řidič je podezřelý ze zavinění dopravní nehody, při které došlo k usmrcení osoby nebo k těžké újmě na zdraví, nebo ujel z místa nehody, řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky či odmítl dechovou zkoušku nebo lékařské vyšetření, které přítomnost těchto látek mělo prokázat.

Dalším způsobem, který v našem právním řádu několik let chyběl, je zadržení řidičského průkazu. Průkaz může zadržet policista ze stejných důvodů, jako může zabránit vozidlu v jízdě, s výjimkou případu, kdy je automobil domněle odcizen nebo je technicky nezpůsobilý k provozu na pozemních komunikacích. Po dobu zadržení řidičského průkazu nesmí držitel řidičského oprávnění řídit motorové vozidlo.

6.2.2.2 Bodový systém

V době svého zavádění byl velmi diskutovaným institutem bodový systém. Jedná se o způsob negativního hodnocení chování řidičů. Posuzuje protiprávní jednání proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a k těm závažnějším přestupkům přiřazuje body dle sazebníku, uvedeném v ZPPK,¹⁵⁰ které se sčítají dohromady. Při dosažení (nebo překročení) hranice 12 bodů obecní úřad vyzve řidiče k odevzdání řidičského průkazu. Jeho přínos na celkovou nehodovost byl poměrně krátkodobý, významný je ale počet tzv. „vybodovaných řidičů“, tedy z podstaty věci přestupkových recidivistů.

V současnosti existují dva způsoby, jak může řidič své body umazat. Jednou z možností je nespáchat po dobu jednoho roku žádný bodovaný přestupek, tím dojde k umazání 4 trestných bodů za každý „čistý“ rok. Pokud má řidič méně než 11 bodů a zároveň nespáchal žádný přestupek ohodnocen 6 a více body, může si po absolvování školení bezpečné jízdy zažádat o umazání tří bodů. V současnosti u nás existují 4 školicí střediska, cena kursu se pohybuje kolem 4 000 Kč. Bodový systém může eliminovat z provozu část řidičů, která páchá množství přestupků opakovaně (za předpokladu, že nebudou jezdit bez řidičského oprávnění), na druhou stranu není všelékem.

¹⁵⁰ Příloha ZPPK, více v tabulce VI.

Při opravdu agresivní a velmi rychlé jízdě, kde mohou být naplněny znaky trestného činu obecného ohrožení, případně při jízdě pod vlivem takového množství návykových látek, která absolutně vylučuje možnost řádně vozidlo ovládat, by mělo automaticky následovat připsání 12 trestných bodů. Policista sice může v současnosti zabavit na místě řidičský průkaz dle § 118a ZPPK, průkaz poté zůstává zabaven do rozhodnutí o spáchání přestupku nebo trestného činu a doba zabavení se započítává do délky trestu zákazu činnosti, ale nyní záleží pouze na rozhodnutí policisty, zda řidičský průkaz zabaví, v navrhovaném případě by řidič, který se závažně provinil proti bezpečnosti silničního provozu, přišel o řidičské oprávnění ihned bez ohledu na to, zda by byl uznán vinným ze spáchání trestného činu. Muselo by se ale jednat o výjimečně a nebezpečné exemplární případy.

6.2.3 Engineering

Část Engineering – (inženýrství, technika) nám dále umožní zlepšit a zefektivnit infrastrukturu a její značení a také zvýšit bezpečnost automobilů. Bez dalších finančních nákladů je možné navrhovat silnice tak, aby byly co nejpřehlednější a nemusely se na ně umísťovat kvanta dopravních značek. Projekt Evropské unie Shared space jde ve svém snažení ještě dále. Dopravní prostor je rovnoměrně sdílen všemi účastníky, dochází k odinstalaci dopravních značek, světelné signalizace, pruhů na silnicích a v další fázi i chodníků. Efektem je nejenom rovnoměrné užívání veřejného prostoru, ale i větší opatrnost všech současně přítomných účastníků a menší počet dopravních nehod. Tento trend by se mohl ujmout především v nových hustých zástavbách, které by byly projektovány již v duchu této filosofie, nebo v malých obcích, kterými nevede žádný důležitý dopravní tah.

Například při průjezdu křižovatkou je nutná větší pozornost než při běžné jízdě. Vozidla přijíždějí z více směrů, vozovku přecházejí chodci, musíme sledovat semaforey nebo značky a navíc se sami musíme rozhodovat o dalším směru cesty. Prioritou provozu na křižovatkách by mělo být omezení nepodstatných informací, aby se řidič nemusel rozhodovat, která informace má pro něj význam a která ne.

Výrazný vliv na bezpečnost provozu má i budování dálnic a obchvatů měst, spolu s tím také budování odpočívadel na hlavních tazích. V případech, kde je to účelné, budovat cyklostezky mimo hlavní meziměstské tahy. Ačkoliv není naše silniční síť (s výjimkou tranzitních ulic skrz velká města) přetížena, je nutné motivovat přepravce nákladu k využívání železnice namísto kamionové dopravy a osoby k využívání hromadné dopravy. Infrastruktura ale není

dokonalá a všechna opatření v tomto odstavci jsou z důvodů vysokých nákladů hrdbou budoucnosti s možností postupných malých krůčků.

6.2.3.1 Bezpečnost automobilů

Dopravní kriminalita se nejvíce dostane do podvědomí většiny obyvatelstva v momentě, kdy dojde ke ztrátám na životech nebo k těžkým zraněním. Bezpečnost nových aut se ale neustále zlepšuje. Nezávislá společnost Euro NCAP testuje vozidla v nárazových crash testech od r. 1996 a uděluje jim jednu až pět hvězd. Prvním modelem, který obdržel 5 hvězd, byl Renault Laguna v roce 2001.¹⁵¹ V dnešní době je pro evropskou nebo japonskou automobilku neúspěchem a konkurenční nevýhodou, pokud 5 hvězd nezíská. Navíc metodika se s postupem času zpříšňuje, testují se úchyty dětských sedaček, bezpečnostní asistenty i potenciál chodce přežít střet s vozidlem.¹⁵² Samotné statistiky, které meziročně ukazují nižší počty zemřelých a těžce zraněných na silnicích¹⁵³ tak nemůžeme přičítat jen příkladné práci dopravní policie nebo větší ukázněnosti účastníků provozu, ale mj. i stále zvětšující se bezpečnosti automobilů.

V současné době existuje řada elektronických systémů, které nám mají usnadňovat cestování automobilem. Při pohledu na koncepty a vize budoucnosti není daleko doba, kdy budou existovat funkční prototypy automobilů, které se obejdou na cestě bez zásahů člověka. Úspěchy na tomto poli slaví především společnost Google. Už nyní ale můžeme v autech mít systém pozorování mrtvého úhlu (systém BLIS¹⁵⁴, se kterým poprvé přišla společnost Volvo), adaptivní radarový tempomat, který samočinně zrychluje a zpomaluje na základě situace před vozem, systém hlídající přejetí z pruhu do pruhu bez použití směrovek atd. Veškeré tyto systémy vznikly primárně kvůli větší bezpečnosti silničního provozu, postupem času ze z nich ale stávají instrumenty, které osobu řidiče utlačují do pozadí. Jeden z prvků, který může být nápomocen velmi, je Alcolock od společnosti Volvo. Funguje velmi prostě, vůz nenastartujete, dokud nedýchnete do přístroje, který zkontroluje vaši hladinu alkoholu.¹⁵⁵ V současnosti je montován především do nákladních automobilů.

Jedním z postupných cílů některých sociálních inženýrů je v horizontu desítek let naprosto omezit individuální automobilovou dopravu. Zatím ale není nikdo schopen zformulovat, jak

¹⁵¹ <http://www.euroncap.com/Content-Web-Page/ee0e0c41-f8e8-4cdc-90fe-414ae5883db6/history.aspx>

¹⁵² tamtéž

¹⁵³ více v tabulce

¹⁵⁴ Blind spot information system

¹⁵⁵ více online: http://www.volvotrucks.com/trucks/global/en-gb/trucks/Interactive_drivers_instructions/Pages/alcolock_simulator.aspx

to bude s případnou odpovědností za nehodu nebo dokonce trestně právní jednání, kterého se dopustí automobil na základě špatného počítačového výpočtu. Osobně doufám, že vznik a provoz těchto systémů nenastane.

6.2.3.2 Aktivní a pasivní bezpečnost vozidla

Samotnou bezpečnost jednotlivých vozidel lze dělit dle kritéria aktivní a pasivní bezpečnosti. Aktivní bezpečností se rozumí takové vlastnosti vozidla, které nehodě předcházejí. Pasivní bezpečnost přichází na řadu v okamžiku srážky a jejím úkolem je zmírnit následky nehody. Nejdůležitějším, i když opomíjeným prvkem aktivní bezpečnosti, jsou samotné vlastnosti podvozku, hnací soustavy a brzd automobilu.¹⁵⁶ Vozidlo, které plynule akceleruje, může bezpečně předjíždět, podvozek nepošle auto do smyku, tlumiče správně vyrovnají nerovnosti na vozovce a nerozhodí řidiče, brzdy včas a účinně vozidlo zpomalí, a to i opakovaně. V tomto případě nestačí jen kvalitně vyrobený vůz, ale i následná údržba, která nepřipustí sjeté pneumatiky, opotřebované brzdové destičky apod.

Dalšími důležitými prvky aktivní bezpečnosti jsou výhled z vozidla a funkční světlomety. Řidič před jízdou nesmí tyto prvky podcenit, výhled musí být vždy stoprocentní, a to i např. v zimě. Nelze tolerovat neúplné očištění skel od sněhu a námrazy z důvodu nedostatku času. Pokud se ve vozidle střídá více řidičů, je nutné, aby si každý zvlášť na každou jízdu nastavil sedadlo a seřídil zpětná zrcátka na svou postavu. Neseřazené světlomety mohou způsobit omezenou viditelnost při setmění nebo naopak oslňovat protijedoucí řidiče. Pokud má být řidič za volantem soustředěný, musí k tomu mít na palubě vozu příznivé podmínky. Pro pohodlí řidiče a posádky je tedy dále žádoucí mít funkční klimatizaci a jiné nadstandardní systémy. Mezi pasivní bezpečnost patří intuitivnost ovládání jednotlivých prvků na pracovišti řidiče.¹⁵⁷

Dnes jsou ale kupující orientováni spíše na počet elektronických asistentů, které by měly být pouze doplňkem aktivní bezpečnosti automobilu. Jejich příznivý vliv je neoddiskutovatelný, ale měli bychom se snažit, abychom se do krizových situací, kdy zasahují, dostávali co nejméně, a také je nutné počítat s tím, že přítomnost těchto systémů (stejně jako např. přítomnost pohonu 4x4) může zvýšit míru rizika u konkrétního řidiče. Nicméně pro výrobce je jednodušší a hlavně levnější nainstalovat do automobilu například stabilizační systém¹⁵⁸

¹⁵⁶ V knize Dopravně bezpečnostní činnost policie (zvláštní část), 1998, je pro tyto vlastnosti uveden souhrnný, i když dle mého ne zcela přesný název „směrová stabilita“. str. 52

¹⁵⁷ například ovládání klimatizace, tempomatu, navigace... více v kap. 6.3.2

¹⁵⁸ např. ABS nebo ESP (Electronic stability program)

než zlepšit technické vlastnosti podvozku, kterých si navíc běžný řidič ve většině situací ani nevšimne.

Pasivní bezpečnost vozidla se dostává ke slovu v okamžiku nárazu a těsně po něm. Základním prvkem je konstrukce karoserie, která musí pohltit veškerou kinetickou energii způsobenou nárazem. Dnešní karoserie jsou vyrobeny z několika druhů různě se chovajících materiálů, které mají za úkol se deformovat v přední a zadní části, čímž pohltí většinu energie, a zároveň co nejvíce zachovat pevnost a jednodušnost prostoru pro posádku. Už řadu let se u automobilů používá jako výplň oken bezpečnostní sklo, které by mělo minimalizovat riziko pořezání.

Prvky pasivní bezpečnosti musí fungovat ve vzájemné kooperaci, která nejlépe zaručí ochranu posádky. Nejčastěji uváděným příkladem je kombinace bezpečnostních a pásů a vzduchových vaků – airbagů, jejichž aktivace při nehodě může při nezapnutí bezpečnostních pásů následky nehody paradoxně zhoršit. Naopak je nutné deaktivovat airbag, pokud je před ním umístěno malé dítě v dětské sedačce. Je žádoucí promyslet konstrukci nádrže, karoserie a prvků interiéru tak, aby se co nejvíce eliminovalo nebezpečí požáru při nehodě. Přísné podmínky platí pro vozidla poháněná stlačeným plynem (LPG, CNG)

6.3 Nehodovost z pohledu behaviorální ekonomie

Nehody dle behaviorální ekonomie mají tři hlavní příčiny. Chybné odhadnutí situace, chybná technika jízdy a svévolné překročení pravidel. Tímto dělením jsem se snažil inspirovat i já při rozboru statistik nehodovosti. Spolu s těmito příčinami dochází i k dalším jevům.¹⁵⁹

- Efekt přehnaného optimismu

Většina řidičů na přímý dotaz odpoví, že jsou lepšími řidiči, než je průměr populace. Tím pádem je zde velká skupina lidí, kteří nadhodnocují vlastní schopnosti a zároveň podceňují schopnosti ostatních. To může vést k pocitu nezranitelnosti („mně se to stát nemůže“), jehož důsledkem může být ztráta soustředění, nedostatek odpočinku na dlouhých trasách nebo tendence úmyslně překračovat pravidla silničního provozu. Důležitým prvkem je tedy uvědomění si možnosti vlastních chyb a nepřesného úsudku. Zkušený řidič spíše dokáže počítat s nepřesností vlastního odhadu.¹⁶⁰

¹⁵⁹ Klein, C., Helweg-Larsen, M. (2002): Perceived control and the optimistic bias: A meta-analytical review, *Psychology and Health*. Vol. 17, No. 4, pp. 437-446, dostupné online: http://www2.dickinson.edu/departments/psych/helwegm/PDFVersion/Perceived_control_and_the_optimistic.pdf

¹⁶⁰ Psychologická prevence nehod, str. 56

- Efekt falešné jistoty

Pocit falešné jistoty nastává v okamžiku, kdy řidič má dojem absolutní kontroly nad danou situací nebo činností. Podvědomě může zvýšit rizikovost svého počínání za volantem, kdy se po čase opět může dostavit přehnaný optimismus.

Příkladem konkrétního využití celého 3E systému v praxi může být zavádění povinného použití bezpečnostních pásů v Austrálii. Spolu s povinným nařízením používání pásu (enforcement) došlo i k masivní osvětové kampani (education), zároveň s tím se rychle přizpůsobili i výrobci, kteří už automobily bez pásu přestali vyrábět (engineering). Na druhou stranu je potřeba říci, že zavedení bezpečnostních pásů (jako později ABS a airbagů) může u některých jedinců vést k averzi k riziku a k falešnému pocitu bezpečí a s tím související větší agresivitě a rychlosti, podobně jako může více zariskovat lyžař, pokud si nasadí přilbu.

6.3.1 Klasifikace chyb

Jens Rasmussen ve svém článku Skills, Rules and Knowledge¹⁶¹ dělí obecně lidské chyby na založené na dovednostech, pravidlech a znalostech. U dopravních nehod se budou prolínat všechny tyto možnosti. Základem bude špatná dovednost spočívající v nevhodné technice jízdy, která může zapříčinit nehodu v situaci, která není na první pohled nikterak riziková. Opomenutí pravidel sice nemá, jak jsem se snažil dokázat výše, takový vliv, jaký je mu přikládán, nemůžeme ho ale vynechat. Chyby založené na znalostech spočívají v nové situaci, kterou řidič doposud nezná a musí ji vyhodnotit na základě rychlé analýzy a předchozích zkušeností. Pokud tak učiní špatně, dojde k dopravní nehodě například následkem chaotického strhnutí řízení do protisměru.

6.4 Prvek náhody

Ačkoliv dle českého trestního práva je pachatel odpovědný především za zavinění, klíčový prvek má často objektivní následek dopravní nehody sám o sobě. O zabití či zranění člověka v případě automobilové nehody rozhodují často centimetry nebo zlomky sekund a může být občas pro pachatele (nebo oběť) na první pohled nespravedlivé, jak se nehoda vyvinula a on je tak trestán (nebo má pocit, že by pachatel měl být potrestán) přísněji nebo naopak mírněji jen na základě toho, jak zareagoval řidič, který nehodu nezpůsobil nebo na základě toho, v jak starém či novém autě jel. Samotný trest pak nemusí odpovídat chování a úmyslu viníka nehody, ale pouze nepředvídanému následku. Jedna a ta samá nehoda může skončit smrtí

¹⁶¹ dostupný online: <http://www.iwolm.com/wp-content/downloads/SkillsRulesAndKnowledge-Rasmussen.pdf>

nebo vážným zraněním, při její důkladné rekonstrukci by ale mohlo dojít k tomu, že se nikomu nic nestane. Samozřejmě jako u všech trestných činů je rozhodující, zda bude pachatel nakonec chycen, ale při jízdě v opilosti nebo agresivní jízdě po městě je náhoda často tím jediným prvkem, který způsobí nebo naopak odvrátí dopravní nehodu, na základě čehož bude pachatel potrestán či nikoliv.¹⁶²

¹⁶² podobně i Řeháček Jan (2009)

7 Závěr

V České republice dopravní kriminalita a s ní související dopravní nehodovost ročně připraví o život stovky osob a způsobí miliardové škody. I přes snažení policie a parlamentu se tato čísla snižují jen velmi postupně. Je nutné změnit chápání dopravní nehodovosti s mnohem větším důrazem na osobu řidiče a jeho bezprostřední chování za volantem. Právě nepozornost a nesoustředěnost je prvotní příčinou většiny nehod, a to i těch, při kterých byl spáchán nějaký přestupek.

Pachatel trestného činu v dopravě je většinou bezúhonný dříve netrestaný občan, který si dopředu neuvědomil důsledky svého jednání. O to větší šok pro něj a jeho okolí může způsobit těžký následek, který svou neopatrností zavíní. Denně vyjíždějí miliony řidičů, z nichž chce každý dorazit do cíle své cesty, mnozí se tak ale podle toho nechovají. Ačkoliv trestné činy v dopravě nemají v trestním zákoníku vlastní skutkové podstaty, jejich společenská nebezpečnost je velká. Přesto je tato trestná činnost policií i běžnou populací stále podceňována.

Prevence dopravní kriminality by měla stát na třech pilířích: vzdělání, legislativa a infrastruktura. Začít se musí od vzdělávání všech účastníků silničního provozu. Vzhledem k náročnosti řízení vozidla v současném hustém provozu je chybné se domnívat, že řidičské oprávnění by měl mít každý, kdo si o něj požádá. Současný systém výuky v autoškolách ale neumí osoby, které nezvládnou techniku jízdy nebo jsou dokonce psychicky labilní takovým způsobem, že jsou v provozu nebezpečné, dostatečně eliminovat. Žadatel může kurz opakovat do nekonečna v libovolném počtu autoškol, dokud neuspěje, a pak není dalších 40 let jakkoli kontrolován, čeká se pouze, dokud nezpůsobí nehodu. Větší opatrnost nezkušených řidičů by mělo přinést zavedení řidičského průkazu na zkoušku, výhledově na osobu navázané povinné ručení a odstupňované výkonové třídy řidičského oprávnění u osobních automobilů podobně jako u motocyklů.

Současná legislativa nabízí několik možností, jak ochránit společnost před notorickými piráty silnic, na druhou stranu řadu z nich, například zabavení vozidla jakožto předmětu, kterým byla páchána trestná činnost, zatím spíše nevyužívá. Nejenom v souvislosti s dopravní kriminalitou, ale s celou koncepcí trestání méně závažných přečinů, by bylo vhodné uvažovat o novelizaci trestních předpisů tak, aby soudy měly větší možnost kombinovat alternativní tresty. Postih pachatele by ho tak nezasáhl ve společenské a ekonomické sféře, na druhou

stranu by se neopakovaly případy nic neřešících opakujících se zákazů řízení, z jejichž porušení si recidivisté nic nedělají.

Policie se musí zaměřit především na nejnebezpečnější excesy, kterých se řidiči dopouštějí. Víkendové hromadné akce, kdy je zastavováno každé auto, mají spíše charakter informativní než preventivní. Je nutné priority zásahu přikládat činům dle jejich společenské nebezpečnosti. Kontrolovat výměnu neplatných řidičských průkazů (ale s platným řidičským oprávněním), trvanlivost jednotlivých součástí autolékárničky nebo přítomnost dálniční známky jsou činnostmi, které v kontextu dopravní bezpečnosti nepřinesou vůbec nic. Tyto kontroly by se měly dít pouze jako marginální součást běžné silniční kontroly a ne být jediným cílem dopravně bezpečnostních akcí.

Z hlediska infrastruktury je nutné pokračovat ve výstavbě dálniční sítě a zkvalitňování stávajících silnic. Díky rozšiřování a modernizaci některých úseků se na některých silnicích I. tříd bude zvyšovat nejvyšší povolená rychlost, což by v konečném důsledku mohlo přinést větší plynulost a tím i bezpečnost provozu. V dlouhodobějším horizontu uleví dálniční síti i přesun dopravy části zboží po železnici. Je zapotřebí zanalyzovat systém dopravního značení a snažit se v celkovém počtu snížit počet dopravních značek tak, aby se řidič v množství informací neztrácel.

Řízení motorového vozidla (ale i jízdního kola) v provozu je složitou činností, která vyžaduje plné soustředění a odpovídající fyzickou i psychickou kondici. Každý si musí včas uvědomit svou momentální indispozici a neřídit, pokud mu to jeho stav nedovoluje, i když to v dnešní ekonomicky orientované době nelze vždy stoprocentně splnit. O to větší opatrnost musí řidič, který na sobě pociťuje známky nemoci nebo únavy a nemůže si dovolit neřídit, zachovávat. Každá nestandardní okolnost (stres, horečka) ale snižuje jeho smyslové vnímání a tím roste riziko dopravní nehody a následného případného trestního postihu, svéprávný člověk si musí sám vyhodnotit, zda mu za to toto riziko stojí.

Stejně jako v ostatních aspektech vzájemných mezilidských vztahů záleží i v silničním provozu především na vzájemné toleranci všech jeho účastníků a také na osobním přístupu a odpovědnosti každého jednotlivce. Vzhledem k cestovním rychlostem a hmotnostem moderních automobilů by si toto měli řidiči uvědomovat dvojnásob.

8 Tabulky

- tabulka I.: vývoj a stáří vozového parku

druh vozidla	2005	2009	2013	průměrné stáří v r. 2013
Motocykly	794 000	903 346	977 197	31,97 let
osobní automobily	3 958 708	4 435 052	4 729 185	14,20 let
nákladní automobily	415 101	587 032	593 439	11,28 let
autobusy a mikrobusy	20 134	19 943	19 619	14,76 let

zdroj: <http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/slozeni-vozoveho-parku-v-cr/>
https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2013.pdf

- tabulka II.: skupiny řidičského oprávnění

skupina oprávnění	druh vozidla
AM	dvoukolová, tříkolová a čtyřkolová vozidla motorová vozidla s max. rychlostí 45 km/h, se zdvihovým objemem spalovacího motoru do 45 ccm a výkonem nejvýše 4 kW
A1	lehké motocykly o výkonu nejvýše 11 kW, poměrem výkonu nejvýše 0,1 kW/kg a zdvihovým objemem spalovacího motoru do 125 ccm nebo tříkolová vozidla o výkonu nejvýše 125 ccm
A2	motocykly s výkonem nejvýše 35 kW a s poměrem hmotnosti a výkonu nejvýše 0,2 kW/kg, které nebyly upraveny z motocyklu s více než dvojnásobným výkonem
A	ostatní motocykly, tříkolová motorová vozidla

B1	čtyřkolová motorová vozidla, která nepatří do skupiny AM, jejichž výkon nepřevyšuje 15 kW a hmotnost v nenaloženém stavu nepřevyšuje 400 kg nebo 550 kg u vozidel určených k přepravě zboží,
B	motorová vozidla s výjimkou vozidel v předešlých skupinách, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750kg nebo převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3500 kg
C1	motorová vozidla s výjimkou traktorů, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3500 kg, ale nepřevyšuje 7500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg
C	motorová vozidla s výjimkou traktorů a vozidel uvedených v písmeni g), jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,
D1	motorová vozidla, jejichž délka nepřesahuje 8 metrů, určená pro přepravu více než 8, ale nejvýše 16 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg
D	motorová vozidla s výjimkou vozidel ve skupině D1, určená pro přepravu více než 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg
B+E	jízdní soupravy složené z vozidla skupiny B a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3500 kg,
C1+E	jízdní soupravy, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 12000 kg, složené z vozidla kategorie C1 a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg nebo z vozidla skupiny B a z přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 3500 kg
C+E	jízdní soupravy složené z vozidla skupiny C a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg
D1+E	jízdní soupravy složené z vozidla skupiny D1 a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg

D+E	jízdní soupravy složené z vozidla skupiny D a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg.
T	traktory a pracovní stroje samojízdné, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo

zdroj: § 80 ZPPK

- tabulka III.: věk potřebný k udělení řidičského oprávnění

věk	oprávnění pro skupinu
15 let	AM
16 let	A1
17 let	B1 a T
18 let	A2, B, B+E, C1, C1+E
21 let	C, C+E, D1, D1+E
24 let	A, D, D+E

zdroj: § 83 odst. 1) ZPPK

- tabulka IV.: vývoj počtu nehod, usmrcených a zraněných

rok	počet nehod	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno
2003	195 851	1 319	5 253	30 312
2005	199 262	1 127	4 396	27 974
2007	182 736	1 123	3 960	25 382
2009	74 815	832	3 536	23 777
2011	75 137	707	3 092	22 590
2013	84 398	583	2 782	22 577

zdroj: Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2013

- tabulka V.: počet nehod zaviněných řidiči a usmrcených dle příčin

příčina nehody	počet nehod	podíl v %	usmrcených	podíl v %
nepřiměřená rychlost	14633	20,22	209	39,59
nesprávné předjíždění	1383	1,91	23	4,36
nedání přednosti	12342	17,05	78	14,77
nevěnování se řízení	14151	17,05	60	11,36
jízda v protisměru	2501	3,46	80	15,15
jízda pod vlivem alkoholu	4686	6,47	52	9,85
jízda pod vlivem jiné návykové látky	213	0,29	10	1,89

zdroj: Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2013

- tabulka VI.: bodový systém

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po jeho požití, po kterou je řidič ještě pod vlivem alkoholu, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	7
odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	7
neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	7
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	7
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	7

neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života	7
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	7
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	7
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 50 km.h ⁻¹ a více mimo obec	5
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5
ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	5
při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů ⁴²⁾	4
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	4
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 30 km.h ⁻¹ a více mimo obec	3

nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu	3
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče ⁴⁾	3
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochrannou přilbu	3
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h ⁻¹ a méně než 20 km.h ⁻¹ v obci nebo o více než 10 km.h ⁻¹ a méně než 30 km.h ⁻¹ mimo obec	2
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	2

zdroj: příloha k ZPPK

9 Použitá literatura a ostatní zdroje

- knihy a učebnice

Jelínek Jiří a kol.: Trestní právo hmotné, obecná část, zvláštní část, 2. vydání, Leges, Praha, 2006

Válková H., Kuchta J. a kol.: Základy kriminologie a trestní politiky, 2. vydání, C.H.Beck, Praha, 2012

Tomášek J.: Úvod do kriminologie, Grada, Praha, 2010

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

Musil J., Konrád Z., Suchánek J.: Kriminalistika, C.H.Beck, Praha, 2004

Kočí Roman, Kučerová Helena: Silniční právo, Leges, Praha 2009

Leitner Milan, Lukášek Vladimír: Bezpečnost silničního provozu, EUROUNION Praha, 2006

Šmolíková Jana, Hoskovec Jiří, Štrikar Jiří: Psychologická prevence nehod, Karlinum, Praha, 2006

Beran Tomáš: Nová pravidla silničního provozu, Bodový systém a další změny silničního zákona, Computer Press, Brno, 2006

Kopecký Zdeněk, Pavlíček Kamil: Dopravně bezpečnostní činnost policie (zvláštní část), Policejní akademie ČR, Praha, 1998

Pavlíček Kamil, Kopecký Zdeněk: Dopravně bezpečnostní činnost policie (obecná část), Policejní akademie ČR, Praha, 1999

Pavlíček Kamil, Kopecký Zdeněk, Hořín Jaroslav: Vybrané kapitoly z dopravně bezpečnostní činnosti, Policejní akademie ČR, Praha, 2003

Polcar Miroslav: Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích, Policejní akademie ČR, Praha, 2011

Fastr Pavel, Čech Jan: Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy, Linde, Praha, 2007

- odborné články

Polcar Miroslav: Problematika zavinění u trestných činů páchaných v dopravě, součást sborníku Trestněprávní prostředky boje proti kriminalitě (aktuální problémy), vyd. Policejní akademie ČR, Praha, 2006, str. 133 – 149

Polcar Miroslav, Problematika zavinění u trestných činů v dopravě, součást sborníku Trestněprávní prostředky boje proti kriminalitě (aktuální problémy), vyd. Policejní akademie ČR, Praha, 2008, str. 107 – 117

Dolenský Adolf, Nedbalost a doprava, in Právo a doprava 2/95, Praha 1995

Friml Karel: K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech, Trestně právní revue 4/2008, str. 97

Řeháček Jan, K možnostem využití prostředků trestního práva při postihu kriminality v silniční dopravě, Trestněprávní revue 6/2009, str. 170

Vondruška František, Růžička Miroslav: K novým pravidlům pro řidiče a jejich trestnímu (a nejen trestnímu) postihu ve světle novely provedené zákonem č. 411/2005 Sb., Trestněprávní revue 10/2006, str. 299

Púry František: Souhrn aktuální judikatury – VIII. Trestné činy v dopravě, Trestněprávní revue 12/2008. str. 372

všechny články z časopisu Trestněprávní revue dostupné online v Beck online

Rasmussen Jens: Skill, Rules and Knowledge, dostupný online:

<http://www.iwolm.com/wp-content/downloads/SkillsRulesAndKnowledge-Rasmussen.pdf>

Smith Andrew Paul a Jamson Samantha: An investigation of the effects of the common cold on simulated driving performance and detecton of collisions: a laborator study, 2012, dostupné online: <http://orca.cf.ac.uk/38419/1/Smith.pdf>

Simon Herbert.: Theories of Bounded Rationality (1972), dostupné online:

<http://mx.nthu.edu.tw/~cshwang/teaching-economics/econ5005/Papers/Simon-H=Theoriesof%20Bounded%20Rationality.pdf>

Forward Sonja: Driving Violation (2008), dostupné online:

<http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:172720/FULLTEXT01.pdf>

Klein, C., Helweg-Larsen, M. (2002): Perceived control and the optimistic bias: A meta-analytical review, Psychology and Health. Vol. 17, No. 4, pp. 437 – 446, dostupné online: http://www2.dickinson.edu/departments/psych/helwegm/PDFVersion/Perceived_control_and_the_optimistic.pdf

- legislativa

ústavní zákon č. 2/1993 Sb., o vyhlášení LISTINY ZÁKLADNÍCH PRÁV A SVOBOD jako součásti ústavního pořádku České republiky, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,

zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách, ve znění pozdějších předpisů, který dále odkazuje na nařízení vlády č. 463/2013 Sb., o seznamu návykových látek

zákon č. 37/1989 Sb., o ochraně před alkoholismem a jinými toxikomaniemi, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů

nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací (i s přílohami), ve znění pozdějších předpisů

vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

vyhláška ministerstva dopravy č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů

- judikatura

rozhodnutí NS č. 15 Tdo 876/2013

rozhodnutí NS č. 5 Tdo 578/2013

rozhodnutí NS č. 3 Tdo 593/2007

rozhodnutí NS č.6 Tdo 686/2007

rozhodnutí NS č. 7 Tdo 1019/2008

rozhodnutí NS č. 3 Tdo 1215/2007

rozhodnutí NS č. 8 Tdo 449/2010

rozhodnutí NS č. 6 Tdo 252/2010

rozhodnutí NS č. R 43/1982 Sb. tr. rozh.

rozhodnutí NS č. R 13/1972 Sb. tr. rozh.

stanovisko NS Tpjn 302/2010

- internetové zdroje

Přehled o nehodovosti za rok 2013, ke stažení: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

Přehled kriminality za rok 2013, ke stažení: <http://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2013.aspx>

<http://trestnizakonik.cz/navrh/duvodova-zprava.html>

WHO: World report on road traffic injury prevention, dostupné online:

http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/

Vnější příčiny úmrtí v ČR v letech 1994 -2006, str. 3, dostupné online:

<http://www.czso.cz/csu/2007edicniplan.nsf/p/4035-07>

<http://www.euroncap.com/Content-Web-Page/ee0e0c41-f8e8-4cdc-90fe-414ae5883db6/history.aspx>

http://www.volvotrucks.com/trucks/global/en-gb/trucks/Interactive_drivers_instructions/Pages/alcolock_simulator.aspx

http://www.lidovky.cz/drsne-klipy-kroti-cenzura-09w-/auto.aspx?c=A081121_102551_In-auto-aktuality_glu

www.nemylis-zaplatis.cz

statistiky nehodovosti Policie ČR, dostupné online: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

<http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/slozeni-vozoveho-parku-v-cr/>

https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2013.pdf

<http://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-a-prevence-kradeze-motorovych-vozidel.a>

Title: Traffic criminality and its prevention

Resumé: This Master's Thesis examines the issue of criminal law in the Czech road traffic sector and crime prevention. The Thesis tackles the basic concepts of traffic law and traffic accidents, which are the most visible results of traffic offenses that cause damage to life, health and property. The problem of traffic accidents is their unpredictability, as no driver wants to cause them voluntarily. However, these are often the result of the driver's own behaviour.

The Thesis offers a new approach to the issue of traffic accidents where the most common cause of accidents is the violation of traffic regulation. In my assessment, the driver's distraction, recklessness towards other drivers and a poor driving technique figures among the key factors. This statement is proved by an analysis of existing accident statistics and their comparison with the drivers' actual behaviour. The highest number of criminal offenses, such as manslaughter, personal injury or property damage is linked to the consequences of traffic accidents. These offenses are committed in most cases by gross negligence.

The second group of criminal offenses consists of intentional crimes, which encompasses especially endangerment while intoxicated and justice obstruction, caused in most of the cases by driving a motor vehicle without being in hold of a valid driver's license.

The following section of the work, which deals with the prevention of traffic crime, refers mainly to the prevention of negligent offenses. The preventive measures are divided into three parts according to the so-called 3E-principle. The part of *education* engages in the topic of teaching and training of drivers' conduct. The section of *enforcement* deals with the existing legislation and discusses the "penalty point system", while also providing an option for system change in the imposition of penalties and a new assessment system of inappropriate traffic behaviour. The third part considering *engineering* then examines several options how to eliminate traffic accidents through better infrastructure and safety provisions of motor vehicles.

In connection with criminal offenses resulting in traffic accidents, the Thesis addresses two specific aspects. The first of them is the personality of the offender, who is committing his deed unintentionally. In addition, he has not been yet convicted of any other crime, is properly socialized, has a family and a permanent job. A second factor that is to be taken into consideration is the element of coincidence, which often determines the consequences of

accidents on the basis of which the offender is punished, without taking into account the behaviour that caused the accident.

klíčová slova: dopravní kriminalita, prevence dopravní kriminality, pozornost řidičů

key words: traffic criminality, prevention of traffic criminality, drivers' concentration