Univerzita Karlova v Praze

Právnická fakulta

Ivana Pytlíková

Dopravní kriminalita a její prevence

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Bc. Jiří Říha, Ph.D.

Katedra trestního práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 12.12.2014

Čestné prohlášení

„ Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracovala samostatně, všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány a práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu. “

V Praze dne …….

Ivana Pytlíková

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu své diplomové práce JUDr. Bc. Jiřímu Říhovi, Ph.D. za cenné rady a připomínky k mé práci. Děkuji i celé své rodině za její pomoc a podporu, které se mi dostalo při vzniku této práce.

Obsah:

Úvod 5
1. Fenomenologie dopravní kriminality 7
1.1. Dopravní kriminalita 7
1.2. Fenomenologické zvláštnosti kriminality v dopravě 8
1.3. Druhy dopravy 9
1.4. Trestné činy v dopravě 9
1.4.1. Nejčastěji páchané trestné činy v souvislosti s dopravou 11
1.5. Pachatel 15
1.6. Následky 16
1.7. Zavinění 16
1.8. Změny v právní úpravě 17
2. Statistické údaje 18
3. Struktura dopravní kriminality 19
4. Nejčastější příčina dopravní kriminality 20
4.1. Dopravní nehoda 20
4.2. Příčiny dopravních nehod v ČR 22
4.3. Nejčastější příčiny dopravních nehod 22
4.4. Nejtragičtější příčiny dopravních nehod 22
4.5. Podíl žen a mužů na dopravních nehodách 23
4.6. Dopravní nehody podle místa a druhu komunikace 24
4.7. Chodci a dopravní nehody 25
4.8. Subjektivní a objektivní příčiny dopravních nehod 25
4.8.1. Technický stav dopravních prostředků 25
4.8.2. Stav dopravního prostředí 28
4.8.3. Subjektivní příčiny dopravní nehody – psychologické aspekty 29
4.9. Příčiny dopravních nehod a mezinárodní problematika v dopravě 36
5. Prevence 37
5.1. Sociální, situační a viktimilogická prevence 38
5.2. Prevence dle adresátů 40
5.3. Prevence na mezinárodní úrovni 41
5.4. Stát a jeho role v prevenci kriminality 42
5.5. Akce a projekty v rámci dopravní prevence 43
5.5.1. Mediální kampaně 44
5.5.2. Dopravní výchova 49
5.5.3. Další opatření 50
5.6. Situační prevence v dopravě – technická opatření 58
Závěr 64
Přílohy: 66

Použitá literatura 79
Shrnutí: 86
Summary: 87
Seznam klíčových slov v jazyce práce a jejich překlad do anglického jazyka..... 88
Název práce v anglickém jazyce 88

Úvod

Doprava patří k lidstvu již od dávných dob, kdy bylo třeba přesouvat se za potravou a později za obchodem. Z počátku člověk spoléhal na vlastní nohy, později na koňskou sílu. Největší převrat přišel s vynálezem kola asi 3500 let př. n. l. Postupem času člověk kolo a později i konstrukci vozu zdokonaloval, až v 19. století vzniklo první vozidlo, které bylo poháněno vlastním pohonem. Tento první vůz byl postupně vylepšován až do dnešní podoby. Lze s nadsázkou tvrdit, že současně s dopravou vznikala i dopravní kriminalita.

V dnešní době, která je plná technického pokroku, rychlého životního stylu a cestování, si jen málokdo dokáže svůj život bez dopravních prostředků představit. Důkazem je například počet registrovaných motorových vozidel (automobily, motocykly, autobusy a traktory) v ČR, ten je k 30. 6. 2014 celkem 6 743 755[1] (tabulka č. 1). Když toto číslo porovnáme s počtem osob vlastnících řidičský průkaz, poslední čísla jsou bohužel z roku 2012, [2] vychází nám, že zhruba 65% obyvatel v ČR vlastní řidičské oprávnění. Je tedy zřejmé, že se dopravní prostředky staly každodenní součástí našich životů a s nimi bohužel i dopravní kriminalita v podobě trestných činů v dopravě.

Dopravní kriminalita se týká všech druhů dopravy. Nejčastěji se však vyskytuje při provozu na pozemních komunikacích. Právě proto se ve své diplomové práci věnuji zejména kriminalitě v silniční dopravě a její prevenci.

První kapitoly obsahují zejména vysvětlení pojmu dopravní kriminalita, dále dělení dopravy, stručný přehled trestných činů v dopravě, právní kvalifikaci a statistické údaje, které se k této problematice váží. K dopravním statistikám bych ráda poznamenala, že vzhledem k určitému času, který je, pro zpracování jednotlivých údajů, potřeba, je většina dat z roku 2012 nebo 2013.

V dalších částech se věnuji struktuře dopravní kriminality, nejčastějším příčinám jejího vzniku, a to jak subjektivním tak objektivním.

---

[1] Auto SAP: Sdružení automobilového průmyslu. *Auto SAP* [online]. 2013 [cit. 2014-10-21]. Dostupné z: http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/slozeni-vozoveho-parku-v-cr/

[2] Počet osob vlastnících řidičský průkaz: 6 643 183, Zdroj: Ministerstvo dopravy: Počet registrovaných řidičů v České republice. Ministerstvo dopravy [online]. 2014, 13.5.2014 [cit. 2014-10-21]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/1D82D853-42F0-4580-9898-496E448E444C/0/KPocetregistrovanychridicu20061212.pdf

Poslední kapitola je věnovaná prevenci. Nejprve obecně a poté se zaměřuji na dopravně bezpečnostní akce a mediální kampaně, které jsou uskutečňovány prostřednictvím BESIPu Ministerstva dopravy a Policie ČR. Dále jsou zde popsány nejznámější mediální kampaně a pokud bylo možné tyto informace získat, tak je i zhodnocena jejich úspěšnost.

V dalších podkapitolách jsou poté popsány možnosti situační prevence, které se v ČR využívají ke zklidnění dopravy a zvyšování bezpečnosti účastníků silničního provozu. Zde jsem se snažila o popsání kladů a záporů těchto opatření a popřípadě o zhodnocení jejich vlivu na řidiče.

Cílem mé práce je poukázat na to, že dopravní kriminalita je stále aktuálním tématem. Obklopuje nás a je zvláštní v tom, že pachatelem i obětí může být každý, bez rozdílů pohlaví nebo věku. Proto je stále potřeba snažit se o prevenci, a to ať už formou výchovných programů ve školkách a školách, tak i vzděláváním dospělých. Pouze v případě, že si každý účastník silničního provozu uvědomí, jaké následky jeho jednání může mít a jakou odpovědnost na sebe, okamžikem usednutí za volant nebo do jiného druhu dopravního prostředku nebo jen přebíháním silnice mimo přechod, bere, povede k tomu, že se začne chovat odpovídajícím způsobem, tj. zodpovědně k ostatním i k sobě samému.

Diplomová práce reflektuje právní úpravu k 30. 11. 2014.

1. Fenomenologie dopravní kriminality

V dnešní době jsou čím dál vyšší nároky na přepravu. Zvyšuje se objem převezených výrobků i počet převezených osob. Hustota provozu a nároky na řidiče ve všech typech dopravy vzrůstá a s ní možnost vniku poruchy. To, že je bezpečnost dopravy aktuálním tématem nejen v České republice, ale v celé Evropě, dokazuje výzkum uveřejněný v knize Dopravní nehody, který ohodnotil bezpečnost jednotlivých zemí koeficientem nebezpečnosti. Nejhůře bylo posouzeno Řecko, nejlépe Nizozemí, Česká republika skončila jako 6. nejnebezpečnější země Evropy v porovnání bezpečnosti dopravy. (viz. Tabulka č. 2)

Doprava je nyní nepostradatelnou součástí našich životů a je tak tedy vysoká pravděpodobnost, že se každý může stát možným pachatelem dopravní kriminality. Ke zlepšení situace nepřispívá ani pohled společnosti. Ta ji totiž považuje za méně závažnou, než kriminalitu obecnou, a to i přes to, že počet usmrcených osob při dopravních nehodách několikrát převyšuje počet obětí vražd. Vzhledem k tomu, že řidičský průkaz a automobil je dnes téměř nutností, je třeba co nejvíce, upozorňovat řidiče na potencionální nebezpečí, která z provozu na pozemních komunikacích, hrozí a donutit je tak, aby si možná rizika, co nejvíce uvědomovali. Samozřejmostí je také neustálý vývoj systému sankcí a trestů.

U dopravní kriminality je třeba brát v potaz, že její značná část je latentní a tudíž není zaznamenána v žádných statistikách, ať už justičních či policejních. Dalším problém při vyhodnocování této problematiky je právní úprava. Například změna finanční hranice, od kdy mají účastníci dopravní nehody povinnost přivolat na místo nehody Policii ČR apod. V neposlední řadě je také míra registrované kriminality závislá na samotné aktivitě Policie ČR.

1.1. Dopravní kriminalita

Pojem dopravní kriminality není vymezen zákonodárcem, ale v rámci kriminologie za ní lze považovat *trestnou činnost ve spojitosti s užitím dopravního prostředku v rozporu s pravidly provozu, které vede k ohrožení či porušení zájmu*

společnosti na ochraně života, zdraví a majetku cizích osob.[3] Naopak za dopravní kriminalitu nepovažujeme trestnou činnost, v níž slouží dopravní prostředek jako nástroj při jiném druhu kriminality, například při odvážení kradeného zboží, či jako nástroj v souvislosti se spácháním trestného činu.

Mezi nejzávažnější projev dopravní kriminality patří dopravní nehody, které jsou zaviněny porušením právních předpisů zejména upravujících provoz na pozemních komunikacích.

1.2. Fenomenologické zvláštnosti kriminality v dopravě

Vzhledem k tomu, že je dnes doprava součástí našeho každodenního života, je velmi pravděpodobné, že se staneme pachatelem trestného činu v dopravě. Ten se totiž nemusí nutně odlišovat od ostatních účastníků silničního provozu. „*Pachatelé dopravních nehod a trestných činů v dopravě jsou tedy z největší části zcela normálně sociálně integrovaní jedinci bez zjevných psychických, fyzických či jiných deviací.*“[4]

Velkým problémem je v současné době také to, že se jízda automobilem stala samozřejmostí a účastníci silničního provozu si dostatečně neuvědomují nebezpečí a odpovědnost, která je s držením řidičského průkazu spojena. S tím je spojen i pohled veřejnosti na dopravní kriminalitu, ten je totiž o mnoho benevolentnější, než na kriminalitu obecnou, přitom například při dopravních nehodách ročně zemře až šestkrát více osob než je obětí vražd. (viz. Tabulka č. 3) Většina těchto trestných činů je spáchána v nedbalostní formě. Následky se jeví jako náhoda a veřejnost je často vnímá jako nešťastné následky dovoleného rizika.[5]

„K nejzávažnějším poruchovým jevům v dopravě patří dopravní nehody, jimiž rozumíme škodné události v dopravě způsobené dopravními prostředky či jinými

[3] GŘIVNA, T., I. ZOUBKOVÁ a M. SCHEINOST a kol. *Kriminologie*. 4. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014, 510 str.
[4] VÁLKOVÁ, Helena a Josef KUCHTA. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012, xxviii, 636 s. ISBN 978-80-7400-429-2. Str. 542.
[5] VÁLKOVÁ, Helena a Josef KUCHTA. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012, xxviii, 636 s. ISBN 978-80-7400-429-2.

účastníky dopravního provozu, které způsobily škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo majetku.[6]

1.3. Druhy dopravy

Dopravu můžeme rozlišovat podle různých hledisek, nejčastěji používaným dělením je klasifikace podle druhu dopravní cesty na silniční, železniční, leteckou a plavební.

Další dělení má jako hlavní kritérium druh přepravy, tj. doprava nákladní či osobní nebo dle vzdálenosti mezi místy, kde je doprava prováděna, tj. dálková, místní či městská.

S přihlédnutím k tomu, že v železniční, letecké a plavební dopravě dochází k výskytu dopravní kriminality výrazně méně, než v té silniční, nebudu se jí v této práci příliš podrobně věnovat. Nízký počet ovšem neznamená, že by trestné činy byly méně závažné, naopak, jejich následky jsou, zejména z pohledu obětí na životech a finančních ztrát, stejné či závažnější, ale vzhledem k jejich nízké frekvenci a složitému vyšetřování není dostatečný počet veřejně přístupných informací a údajů, aby bylo možno z nich vycházet.

1.4. Trestné činy v dopravě

Trestní zákon neobsahuje samostatnou hlavu, která by se týkala trestných činů v dopravě. Je to dáno tím, že jednotlivé skutkové podstaty jsou natolik různorodé, že shromáždit je na jednom místě by bylo velmi obtížné, stejně jako je nemožné shrnout všechny povinnosti účastníků silničního provozu. Sama judikatura v tomto případě pouze vymezuje typické případy, které jsou považovány za porušení důležité povinnosti dle zákona.[7] K trestné činnosti v souvislosti s dopravním prostředkem může dojít za různých okolností, ale ne všechny budou považovány za trestnou činnost v dopravě.

[6] PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, 378 s. ISBN 80-7201-212-6. Str. 136.
[7] Gřivna, T. Trestní právo hmotné. Judikatura k obecné i zvláštní části. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2010, s.190.

Důležitá je zde totiž spojitost s provozem na pozemních komunikacích a to, že se jich dopouštějí zejména účastníci silničního provozu, zpravidla, ale ne vždy, v souvislosti s dopravní nehodou. Není ovšem pravidlem, že každá dopravní nehoda je trestným činem, proto také v tomto bodu nebude počet dopravních nehod dle Policie ČR korespondovat s počtem trestných činů dle justičních statistik.[8] (tabulka č. 4 a č. 5)

Pokud bychom se podívali na jednotlivé skutkové podstaty, tak ani v nich není popsáno jednání, které by se výlučně vázalo k dopravě na pozemních komunikacích, výjimkou je neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151 trestního zákoníku), neoprávněné užívání cizí věci spočívající v přechodném užívání cizího motorového vozidla (§ 207 trestního zákoníku) a ohrožení pod vlivem návykové látky v případě, že způsobí dopravní nehodu či řídí pod vlivem návykové látky dopravní prostředek (§ 274 trestního zákoníku).

Viník dopravní nehody tak může spáchat přestupek nebo trestný čin. Nejčastěji se jedná, pokud jde o trestné činy, o obecně nebezpečné a trestné činy proti životu a zdraví. Snahy o shrnutí trestných činů v dopravě do zvláštní hlavy probíhají od roku 1972, ale doposud nebyly dostatečně odůvodněny. Jedna z největších nevýhod je, že by zde byla uvedena obdobná ustanovení, jejichž pojetí by korespondovalo s již uvedenými obecnými ustanoveními v jednotlivých hlavách. Trestní činy týkající se provozu na pozemních komunikacích jsou tak řazeny podle ohrožených chráněných zájmů, s výjimkou již výše uvedených trestných činů. [9]

Charakteristické znaky trestných činů v dopravě: [10]

- Častá souvislost s dopravní nehodou,
- prostředkem nebo předmětem útoku je dopravní prostředek,
- většinou se jedná o trestné činy poruchové, pouze v některých případech jde o trestné činy ohrožovací,

[8] Polcar, M: Dopravní nehodovost a princip omezené důvěry v dopravě, Bezpečnostní teorie a praxe 3/2006
[9] Polcar, M: Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích, Bezpečnostní teorie a praxe 1/2013
[10] Polcar, M: Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích, Bezpečnostní teorie a praxe 1/2013

- pachatelem je většinou řidič motorového vozidla, který je převážně bezúhonný, sociálně integrovaný, bez psychických deviací a předchozích zkušeností s porušením zákona,
- spáchání je většinou pouze otázkou okamžiku a často jde o špatnou či nepřiměřenou reakci nebo ukvapené rozhodnutí,
- z větší části se jedná o zavinění z nedbalosti,
- benevolence společnosti k porušování dopravních předpisů na jedné straně a striktní odsouzení řidiče v případě, že k dopravní nehodě s vážnými následky dojde,
- vliv sdělovacích prostředků na veřejné mínění.

1.4.1. Nejčastěji páchané trestné činy v souvislosti s dopravou

1) Trestné činy proti životu a zdraví

Usmrcení z nedbalosti (§ 143 trestního zákoníku), ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148 trestního zákoníku), těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147 trestního zákoníku). V případě těchto skutkových podstat se jedná o nedbalostní trestné činy, ke kterým často dochází v souvislosti s dopravou. Zavinění pachatele je při jejich spáchání posuzováno podle pravidel silničního provozu, tj. podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích; právě na základě těchto přepisů se stanoví hranice povinné opatrnosti. Pokud jde o stanovení trestní odpovědnosti, tak se v praxi vychází zejména z principu omezené důvěry, *který znamená, že řidič se může spoléhat, že ostatní účastníci silničního provozu budou dodržovat pravidla silničního provozu, pokud z konkrétních okolností nevyplyne opak*.[11]

[11] JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 2. vyd. Praha: Leges, 2010, 904 s. Student (Leges). ISBN 978-80-87212-49-3, str.490

Kvalifikovaná skutková podstata, u těchto trestných činů, pak vyžaduje ke svému naplnění porušení důležité povinnosti vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce uloženému podle zákona. „*Výpočet všech důležitých povinností řidiče motorového vozidla není možný, poněvadž význam porušení kterékoli řidičské povinnosti je přímo závislý na konkrétní situaci*“[12] Nejvyšší soud proto uvádí nejčastější případy, kdy se o porušení důležité povinnosti jedná. Je to například o řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu, nepřiměřenou rychlost, zejména v zatáčce, při níž se vozidlo dostane do protisměru, předjíždění v místech, kde je to zakázáno, nesledování technického stavu vozidla, zejména účinnosti brzd apod.

Ve výjimečných případech se může jednat i o trestné činy úmyslné, jako je vražda (§ 140 trestního zákoníku), těžké ublížení na zdraví (§ 145 trestního zákoníku), ublížení na zdraví (§ 146 trestního zákoníku). S těmito případy se setkáváme zejména v posledních letech a bývají velmi medializovány, jedná se například o smrt policistky ze Středočeského kraje, kterou srazil řidič automobilu s uloženým zákazem řízení a pod vlivem drog nebo o kauzu Romana Janouška, který najel do ženy, která stála před jeho automobilem. V souvislosti s těmito případy také vyvstala otázka, kdy lze automobil považovat za zbraň. Nejvyšší soud se v otázce použití osobního automobilu jako zbraně vyjádřil ve svém usnesení ze dne 20. června 2012, sp. zn. 6 Tdo 676/2012 následujícím způsobem: *„Dlouhodobě ustálená judikatura považuje situaci, kdy řidič motorového vozidla, který v úmyslu donutit policistu, který jej zastavuje, aby uskočil, tedy v úmyslu zabránit provedení silniční kontroly a vytvořit si možnost útěku, najíždí jedoucím automobilem zvýšenou rychlostí proti policistovi, za násilí v úmyslu působit na výkon pravomoci úřední osoby, a to se zbraní ve smyslu § 325 odst. 1 písm. a), odst. 2 písm. a) tr. zákoníku (srov. č. 36/1976-I. Sb. rozh. tr.).“*[13] Z uvedeného usnesení vyplývá, že osobní automobil může být v určitých situacích považováno za zbraň a rozhodnutí, zda jí je, či nikoliv záleží na konkrétním případu.

V případě trestného činu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151 trestního zákoníku) se jedná o speciální skutkovou podstatu vůči neposkytnutí pomoci (§ 150 trestního zákoníku), liší se tím, že k porušení povinnosti došlo

[12]Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19.3.2014 sp. zn. 7 Tdo 343/2014-25, Usnesení ze dne 21. 5. 2014 sp. zn. 3 Tdo 512/2014-36,
[13] usnesení Nejvyššího soudu ze dne 31. října 2012, sp. zn. 3 Tdo 1312/2012, uveřejněné pod číslem 39/2013 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek.

v souvislosti s dopravní nehodou a osoba, která byla účastníkem, neposkytne jinému potřebnou pomoc, i když mu v tom nebránilo nebezpečí, kterému by vystavil sebe nebo někoho jiného. Nejčastěji se jedná o situaci, kdy řidič ujel z místa dopravní nehody, ale může k němu dojít i v souvislosti například s železniční nebo říční dopravou. Poskytnout pomoc je povinen každý účastník, bez ohledu na zavinění. Odpovědný dle tohoto ustanovení je však pouze řidič, a to jen tehdy, byl-li poskytnutí pomoci schopen a neznamenala-li pro něj či jiného nebezpečí.

2) Trestné činy obecně nebezpečné

Trestný čin Obecné ohrožení (§ 272 trestního zákoníku) a obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273 trestního zákoníku) je v odborné literatuře specifikováno takto: „O*becným nebezpečím se rozumí situace, kdy v důsledku obecně nebezpečného jednání pachatele nastane nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví více osob (dle praxe min. 7 osob) nebo nebezpečí škody velkého rozsahu (min. 5 mil. Kč) na cizím majetku*."[14] A to po určitou dobu. V usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22. října 2008, sp. zn. 7 Tdo 1321/2008, uveřejněné pod číslem 33/2009 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, se například za obecné ohrožení považuje situaci, kdy pachatel v opilosti (více jak 2 promile alkoholu) řídí na pozemní komunikaci nákladní automobil s návěsem, vozidlo nepředvídatelně přejíždí z jednoho jízdního pruhu do jiného a opakovaně naráží do svodidel a jen díky rychlým reakcím ostatních řidičů nedošlo k přímému střetu. *Typické pro stav obecného nebezpečí je živelnost a neovladatelnost průběhu událostí, při nichž vliv poruchy je závislý na nahodilých okolnostech, vymykajících se vlivu pachatele i ohrožených osob.* [15](graf č. 1)

Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 trestního zákoníku) má jako podmínku odpovědnosti v souvislosti s dopravou, aby řidič byl ve stavu vylučujícím způsobilost k řízení dopravního prostředku. Ten je dán vždy, pokud hladina alkoholu v krvi dosáhla 1 promile, tj. že se jedná o absolutní nezpůsobilost. Tato hladina byla stanovena na základě lékařský poznatků. Není ovšem vyloučeno, aby v určité

[14] JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 2. vyd. Praha: Leges, 2010, 904 s. Student (Leges). ISBN 978-80-87212-49-3, str.490

[15] U*snesení Nejvyššího soudu ze dne 11. 11. 2001, sp. zn. 21 Cdo 123/2001, uveřejněné pod č. 11/2003 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, dostupné na www.nsoud.cz*

situaci byla hladina alkoholu i nižší, v tom případě se bude jednat o tzv. relativní nezpůsobilost. Tu je nutné prokázat, a to na základě výpovědí spolujezdců, svědků, lékařů aj., kteří mohou popsat jednání obviněného. Pokud by se jednalo o jinou návykovou látku než alkohol, je třeba zjistit, jak dalece jí byla osoba ovlivněna a porovnat výsledek s praxí ustáleným měřítkem.[16] Pokud řidič odmítne orientační dechovou zkoušku a vyhýbá se odběru krve, může být i přes to postižen za ohrožení pod vlivem návykové látky, a to na základě písemného policejního záznamu o provedené kontrole nebo po vyšetření lékaře, pokud jsou v nich písemně zaznamenány všechny skutečnosti, které nasvědčují, že k požití alkoholu před jízdou došlo.[17]

V případě naplnění skutkové podstaty trestného činu poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 277 trestního zákoníku) se bude souvislost s dopravou posuzovat tehdy, bude-li obecně prospěšným zařízením například zařízení pro veřejnou dopravu, zabezpečovací zařízení na železničních přejezdech či svislé zákazové a příkazové dopravní značky.

3) Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných

V této hlavě se týkají trestných činů v dopravě skutkové podstaty následujících trestných činů: násilí proti úřední osobě (§ 325 trestního zákoníku), kdy cílem tohoto ustanovení je ochrana úředních osob, při řádném výkonu jejich pravomocí, před vnějšími útoky. Úřední osobou se myslí osoby, které jsou taxativně vyjmenované v § 127 trestního zákoníku, a to v případě, že k trestnému či v souvislosti s výkonem jejich pravomocí a odpovědností. Většinou se jedná o neuposlechnutí příkazu k zastavení v rámci silniční kontroly prováděné policií ČR, Celní správou nebo Obecní policií a ohrožování úřední osoby vozidlem, tím že na ní pachatel najíždí nebo couvá a snaží se z místa odjet.

Dále maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337 trestního zákoníku), kde je třeba upozornit, že tato skutková podstata se v souvislosti s dopravou objevuje

[16] JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 2. vyd. Praha: Leges, 2010, 904 s. Student (Leges). ISBN 978-80-87212-49-3, str.686

[17] *usnesení Nejvyššího soudu ze dne 11. 11. 2001, sp. zn. 21 Cdo 123/2001, uveřejněné pod č. 11/2003 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, dostupné na www.nsoud.cz*

nejvíce jako § 337 odst. 1 písm. a), typicky jde o porušení zákazu řízení motorových vozidel. Více v kap. Změny v právní úpravě nebo v grafu č. 2.

Další skutkovou podstatou je opilství (§360 trestního zákoníku), kdy podstatou tohoto trestného činu je, že se pachatel požitím nebo aplikací návykové látky přivede do stavu nepříčetnosti a v tomto stavu se dopustí činu jinak trestného.[18] *„I když se pachatel dopustí více útoků, které by jinak zakládaly více trestných činů, všechny tyto jednotlivé útoky tvoří jeden trestný čin opilství.“*[19]

Trestné činy v dopravě tedy nejčastěji dělíme do tří skupin:[20]

- trestné činy ve spojení se způsobením dopravní nehody dle § 143, § 147, §148, § 151, § 273 trestního zákoníku,
- řízení dopravního prostředku pod vlivem návykové látky dle § 274 trestního zákoníku nebo § 360 trestního zákoníku,
- řízení dopravního prostředku přes uložený zákaz činnosti dle § 337 trestního zákoníku.

1.5. Pachatel

Jedním z charakteristických rysů dopravní kriminality je, že jejich pachatel je převážně bezúhonný a do konfliktu se zákony se dostává poprvé. Jedná se o osoby bez zjevných psychických deviací.[21] Může se jím tedy stát každý z účastníků provozu na pozemních komunikacích, a to bez rozdílů toho, zda se jedná o řidiče, chodce či cyklistu apod. Není ani důležité, zda dopravní předpisy porušuje záměrně nebo není s jejich obsahem dostatečně obeznámen.

Ve většině případů se jedná o kriminalitu v silniční dopravě. Typickým pachatelem je zde bezúhonný muž ve věkové kategorii od 30 do 39 let. V současné

[18] JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 2. vyd. Praha: Leges, 2010, 904 s. Student (Leges). ISBN 978-80-87212-49-3, str.804
[19] usnesení Nejvyššího soudu ze dne 15. listopadu 2006, sp. zn. 7 Tdo 1379/2006, uveřejněné pod číslem 17/2008 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek
[20] GŘIVNA, T., I. ZOUBKOVÁ a M. SCHEINOST a kol. *Kriminologie*. 4. vyd. Wolters Kluwer, a.s., Praha 2014., 510 str.
[21] [21] Polcar, M: Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích, Bezpečnostní teorie a praxe 1/2013

době se ovšem trend mění. Vlivem vzrůstající agresivity, menšího respektu k pravidlům a všudypřítomnému spěchu se zvyšuje počet recidivistů a mění se složení pachatelů i podle pohlaví.

1.6. Následky

Následky dopravní kriminality jsou nejvíce zjevné v souvislosti se ztrátami na lidských životech, poškození zdraví různého stupně závažnosti či hmotnou škodou. Zasaženými hodnotami jsou tedy život, zdraví a majetek.

Pokud bychom vzali jako orientační ukazatel počet obětí jen u dopravních nehod, tak v rozmezí od roku 1993 do roku 2013 zemřelo na českých silnicích 27 454 osob. Pro lepší představu, je to, jako kdyby během dvaceti let vymřeli obyvatelé Šumperku nebo každý rok Špindlerův Mlýn. A to jsou v těchto počtech zahrnuty pouze osoby, které zemřely do 24 hodin od dopravní nehody. Jen za rok 2013 bylo lehce zraněno 22 577 osob a 2 782 osob zraněno těžce. Hmotná škoda, která byla nahlášena policii ČR, anebo zaznamenána v rámci její činnosti v souvislosti s dopravními nehodami byla 4 938, 17 mil. Kč

Ačkoli tato čísla znějí hrozivě, tak se v posledních letech, byť pomalu, ale daří, snižovat počet jak dopravních nehod, tak zraněných a usmrcených při nich. Tento trend je však stále nedostatečný. Je totiž třeba vzít v potaz nejen zaznamenané škody a ztráty na životě či zdraví, ale i psychické a finanční ztráty rodiny zraněného, popřípadě zemřelého, které v žádných statistikách uvedené nejsou. Vývoj následků od roku 1961 je uvedený v grafu č. 3.

1.7. Zavinění

Nejčastější formou zavinění je nedbalost, která je specifikována v § 16 písm. a) trestního zákoníku. A to ve formě nedbalosti vědomé. Účastníci silničního provozu si totiž většinou velmi dobře uvědomují, že dopravní předpisy porušují a že k nehodové události může dojít, například chůzí přes přechod na červenou nebo překračováním povolené rychlosti apod., ale bez přiměřených důvodů spoléhají, že k ní nedojde.

Z důvodů co nejobjektivnějšího posouzení byl zaveden trestním zákoníkem v § 16 odst. 2, nový pojem, kterým je hrubá nedbalost. Ten je v zákoně vyjádřen

následovně: *„Trestný čin je spáchán z hrubé nedbalosti, jestliže přístup pachatele k požadavku náležité opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným trestním zákonem.“* Pokud byl tedy trestný čin spáchán z hrubé nedbalosti, poukazuje to analogicky i na vztah pachatele k zákonům a chráněným hodnotám a je z něj tedy patrný vyšší stupeň intenzity nedbalosti.

Při posuzování intenzity nedbalosti je třeba brát v potaz povinnosti, které byly pachateli uloženy, jeho vlastnosti, zkušenosti, okamžitý stav a i konkrétní okolnosti případu.[22]

1.8. Změny v právní úpravě

Změny v právní úpravě mají velký vliv na statistiky dopravní kriminality. Například řízení vozidla bez řidičského oprávnění bylo v zákoně č. 140/1961 Sb., trestní zákon, samostatnou skutkovou podstatou pod § 180d ve znění: *Kdo řídí motorové vozidlo, ačkoliv není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle zvláštního zákona, bude potrestán trestem odnětí svobody až na jeden rok nebo peněžitým trestem nebo zákazem činnosti*. Od 1. ledna 2010, kdy vstoupil do účinnosti nový trestní zákoník (zákon č. 40/2009 Sb.) toto jednání přestává být trestným činem a je posuzováno jako přestupek. Trestným činem ovšem zůstává řízení bez řidičského oprávnění v případě, že má řidič řízení zakázáno rozhodnutím soudu nebo přestupkového úřadu, a to jako skutková podstata trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, tj. konkrétně § 337 odst. 1 písm. a), ve znění: *Kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána a pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta*. Došlo tedy ke zpřísnění trestu odnětí svobody z jednoho roku až na dvě léta. Dle soudních statistik od roku 2010 do současnosti byla skutková podstat tohoto trestného činu naplněna v 50 046 případech (Tab.č.6, graf č.4, 5), je sice pravdou, že ne všechny z těchto činů bylo maření výkonu úředního rozhodnutí v dopravě, ale převážná část z nich ano.

[22] Polcar, M: Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích, Bezpečnostní teorie a praxe 1/2013

Další skutková podstata trestného činu, která zaznamenala změnu v čase je Ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 trestního zákoníku. Dříve se jednalo o § 201. Zde se v rámci novelizace vypustil z původního znění této skutkové podstaty odst. 2 písm. b), to znělo: *byl-li za obdobný čin spáchaný pod vlivem návykové látky v posledních dvou letech postižen.* Vypuštění této věty v praxi znamená, že osoby, které řídí pod vlivem alkoholu opakovaně a dosud nebyly postihnuty soudně, ale pouze v rámci přestupkového řízení, nenaplňují předpoklady pro přísnější trestní sazbu. Stejně jako ve předchozím případě, ani tato skutková podstata nemusí být nutně naplněna pouze v souvislosti s trestnými činy v dopravě, ale větší část případů do nich spadá.

Vývoj trestné činnosti podle justičních statistik, dle odsouzených v dopravě, je uveden v tab. č. 6. Podle policejních statistik bylo v roce 2013 celkem spácháno 76 637 dopravních nehod pod vlivem alkoholu a jejich následkem zemřelo 580 osob. Největší počet nehod bylo způsobeno při zjištěné hladině alkoholu v krvi rovnající se 1,5 promile nebo vyšší, a to 2 783 nehod a taktéž je při nich zaznamenaný největší počet usmrcených (31 osob). To jestli je nebo není osoba pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek zjišťuje policie ČR při dopravně bezpečnostních akcích nebo namátkových kontrolách. V případě, že je zjištěna přítomnost návykové látky tak je o této skutečnosti sepsán úřední záznam a řidiči je zakázána další jízda.

Mezi další změny, které se z pohledu dopravní kriminality staly s účinnosti zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, jsou například zpřísnění trestní sazby u trestného činu obecného ohrožení nebo u trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148 trestního zákoníku), přibyl odst.2, který umožňuje uložit vyšší trestní sazbu v případě, že dojde k *ublížení na zdraví nejméně dvou osob z důvodu hrubého porušení zákona o ochraně životního prostředí nebo zákona o bezpečnosti práce nebo dopravy, anebo hygienické zákony.*

2. Statistické údaje

Statické údaje, které se týkají dopravy, jsou shromažďovány na národní úrovni policií ČR a Ministerstvem spravedlnosti a na mezinárodní úrovni ETSC (European Transport Safety Council) a IRTAD (International Road Traffic and Accident Database)

Statistickým údajům z mezinárodních databází se budu věnovat ve zvláštní kapitole, dále tedy pouze ČR.

Data, která jsou v jednotlivých statistikách v ČR uvedeny, se mění nejen na základě úspěchu či neúspěchu prevence, ale i díky změnám v legislativě. Jasným příkladem je výše škody způsobené při dopravní nehodě, při které je potřeba přivolat policii ČR. V období od roku 1980 až do roku 2001, kdy byl poprvé stanoven limit 20tis. Kč, počet dopravních nehod stoupal, po roce 2001 do roku 2006 tento počet mírně poklesl a od roku 2006, kdy byl limit zvýšen na škodu přesahující částku 50tis. Kč, došlo k prudkému poklesu. V roce 2009 došlo k dalšímu zvýšení částky na 100tis. Kč., které však již nemělo výraznější vliv.

Dalším příkladem zkreslování statistických údajů by mohly být změny v kvalifikaci některých trestných činů v dopravě či častější užívání odklonů, které se následně neprojeví ve statistice Ministerstva spravedlnosti.

Nejvíce informací lze vyčíst z policejních statistik, které vycházejí z údajů sdělených samotnými účastníky. Údaje o dopravních nehodách jsou sledovány od roku 1961 až do současnosti. Hlediska třídění jsou různá, např. dle následků, škody, zavinění, stáří vozidla, druhu komunikace, věku a praxe řidičů, podle značky vozu, nebo podle kategorií účastníků silničního provozu.

Statistika Ministerstva vnitra již není tak jasně čitelná, jako ta policejní. Jednotlivé údaje jsou zde zařazeny podle paragrafů jednotlivých skutkových podstat trestných činů. V dopravě půjde typicky o trestné činy dle § 147, § 148, § 273, § 151, § 274, § 337/1a) trestního zákoníku. Sledovanými údaji jsou zejména místo, kde k činu došlo, vliv alkoholu, věk, pohlaví a hlavní sankce, která byla uložena. V závěru kriminalistické ročenky je pak zvláštní přehled, který se věnuje kriminalitě v dopravě. Počet odsouzených v dopravě je shrnutý v grafu č. 3 a 4 a tabulce č. 6.

3. Struktura dopravní kriminality

K dopravní kriminalitě nejčastěji dochází při provozu na pozemních komunikacích. Jen za minulý rok bylo policií ČR registrováno přes 6 tisíc případů.

U ostatních druhů kriminality se jedná pouze o malé procento z celkového počtu. V železniční dopravě došlo v loňském roce k 28 případům, z toho jich 25 bylo v kombinaci se silniční dopravou. V letecké dopravě došlo k 3 případům a ve vodní dopravě nedošlo k žádnému.

Co se týče silniční dopravní kriminality v souvislosti s dopravní nehodou, tak více než 1/3 z nich byla způsobena pod vlivem alkoholu a přes 1 tisíc nehod zavinili recidivisté, ženy způsobily necelých tisíc nehod. V železniční dopravě došlo pod vlivem alkoholu pouze k jednomu případu a 4 byly spáchány ženami. V letecké dopravě byly všechny tři případy spáchány muži a bez vlivu alkoholu.

4. Nejčastější příčina dopravní kriminality

Vzhledem k tomu, že k největšímu procentu kriminality v dopravě dojde na pozemních komunikacích, budu se v dalších částech věnovat zejména této problematice.

4.1. Dopravní nehoda

„Dopravní nehoda je nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na pozemních komunikacích či na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný zvlášť závažný následek.“[23]

Tato definice v sobě zahrnuje tři pojmové znaky:

Dopravní nehoda je

- nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná událost
- se vztahem k silničnímu provozu
- s následkem na životech, zdraví osob nebo škodou na majetku

Za první pojmový znak se považuje neočekávanost, ale i předvídatelnost. Určitou roli při dopravní nehodě hraje náhoda, překvapení. Jedná se o situace, se kterými účastník silničního provozu nepočítá, i když by vzhledem ke svému jednání měl.

[23] CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

Samotná míra nepředvídatelnosti má totiž své meze. Například v případě, že řidič jede nepřiměřenou rychlostí a v nepřehledné zatáčce předjíždí, musí předpokládat, že k dopravní nehodě s největší pravděpodobností jednou dojde, tento druh předvídání označujeme jako předvídání reálné. Opakem je předvídání abstraktní, kdy se při naplnění určitých podmínek a příčin může určitá nehodová situace nastat. Z hlediska teorie tak můžeme říci, že nepředvídatelné události neexistují, ale jsou pouze události nepředvídané konkrétní fyzickou osobou.[24] Proto je zde důležitý další prvek, a to překvapení. Protože to, jak konkrétní subjekt v reálné situaci zareaguje, jak se určité situaci přizpůsobí a jak velké budou následky, nelze předem odhadnout.

Druhým znakem je vztah k silničnímu provozu. Zákon o provozu na pozemních komunikacích v § 47 definuje dopravní nehodu jako událost v provozu na pozemních komunikacích, dále pak ve svém § 2 vymezuje pojem dálnice a silnice pro motorová vozidla, další kategorie jsou dále vyjmenovány v zákoně o pozemních komunikacích, tj. místní komunikace a účelové komunikace[25]. V policejních statistikách se objevují ještě sub kategorie účelových komunikací - polní a lesní cesty a ostatní.

Třetím znakem je následek. V zákoně je popsán jako usmrcení nebo zranění osoby (škoda na životě či zdraví) nebo škoda na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu[26]. Tento následek je často velmi závažný, ale na první pohled se zdá jako náhodný. Škodou se rozumí škoda reálná, přímá, která vznikla v příčinné souvislosti s událostí na pozemní komunikaci. Její vznik je důležitý proto konstatování naplnění skutkové podstaty trestných činů poruchových. Pokud by následek nevznikl, ale nastala by situace, která se dá označit jako obecné nebezpečí, dalo by se takové jednání označit jako trestný čin ohrožovací, kde vzniku následku není třeba.[27]

[24] Chmelík, Jan et al. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
[25] Zákon o pozemních komunikacích. In: *z.č. 13/1997 Sb.* 1997.
[26] Z.č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění novel
[27] Chmelík, Jan et al. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 183 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

4.2. Příčiny dopravních nehod v ČR

Obecně lze za příčinu dopravních nehod považovat každý jev, bez něhož by následek – dopravní nehoda, nenastal. Trestná činnost v dopravě má v porovnání s ostatními trestnými činy svá specifika. Nejdůležitější pozici mezi příčinami, z hlediska dopravních statistik, má osoba pachatele. Ten se nedá zařadit mezi pachatele „obecné kriminality“, jedná se totiž z větší části o osoby bezúhonné, které selhaly při svém rozhodování. Mezi další příčiny, které mají za následek nehodovou situaci, označujeme technický stav vozidla a stav dopravního prostředí.[28]

4.3. Nejčastější příčiny dopravních nehod

Dle policejní statistiky [29] bylo nejčastější příčinou nehod řidičů motorových vozidel v roce 2013 nesprávný způsob jízdy (44 022 nehod), nepřiměřená rychlost (14 633 nehod), nedání přednosti (12 342 nehod) a nesprávné předjíždění (1 383 nehod). Celkem se v loňském roce stalo na českých silnicích 84 398 nehod, což je nárůst o 2944 nehod oproti roku 2012. Celková škoda se pohybovala kolem 4 938, 17 mil. Kč. Shrnutí nejčastějších příčin je v tabulce č. 7.

4.4. Nejtragičtější příčiny dopravních nehod

Co se týče nejtragičtějších příčin, tak tam je pořadí jiné než z obecných statistik nehodovosti. Nejvíce osob zemřelo v důsledku jízdy po nesprávné straně vozovky (80 osob), na druhém místě je nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (76 osob) a na třetím místě je nevěnování se řízení vozidla (60 osob). Mezi další příčiny řadíme například nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (45 osob), nepřiměřená rychlost (30 osob), nezvládnutí řízení (23 osob), nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu (23 osob) a další. Celkem v roce 2013 zemřelo na českých silnicích 583 osob, což je oproti minulému roku pokles o 98 osob.

[28] Chmelík, Jan et al. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 186 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
[29] *Přehled o nehodovosti: na pozemních komunikacích v České republice* [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky, duben 2014[cit. 2014-10-16]. Dostupné z: http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d

4.5. Podíl žen a mužů na dopravních nehodách

Pokud by se měla porovnat účast žen a mužů na dopravních nehodách, tak této problematice se věnuje studie BESIP a Ministerstva dopravy vydaná 10. 1. 2014.[30] Sledovaným obdobím v této studii je rozmezí let 1993 – 2012, údaje z roku 2013 ještě nejsou dostatečně zpracované.

Nejčastějšími viníky dopravních nehod v roce 2012 jsou muži, kteří zavinili 45 978 nehod, zatímco ženy 12 828 nehod. V celkovém pohledu od roku 1993 o roku 2012, kdy je evidován nárůst dopravních nehod o 10% vzrostl počet dopravních nehod způsobených muži o 3 % a ženami o 52 %. Změna je z části dán zvýšením počtu aktivních řidiček a z části změnou chování žen za volantem, které se začíná více podobat mužskému. Z dosud neoficiálních informací se v roce 2013 podíl žen na zavinění dopravních nehod zvýšil na 22,2 %, což je doposud nejvyšší údaj za sledované období, pro srovnání v roce 2012 se jednalo o 21,8 % u žen, u mužů se tento údaj stále drží na hodnotě kolem 80 %.

V případě zavinění smrtelných nehod vedou ve statistice stále muži, nejvíce jich bylo způsobeno řidičem motorového vozidla – mužem, a to 481 z celkových 627 nehod v roce 2012, jich ženy zavinily 146. (Graf č. 6)

Pokud bychom porovnali vývoj v ČR s vývojem v Evropě, tak v zemích Evropské unie bylo v roce 2011 usmrceno 30 400 osob, z toho bylo 23 200 mužů a 7 200 žen. Z těchto čísel vyplývá, že míra úmrtnosti mužů je 3x vyšší než je u žen. Důvodem je to, že jsou více vystaveni možnému nebezpečí, tj. mají více najetých kilometrů, jezdí na delší vzdálenosti, v noci či za horší viditelnosti. Oproti tomu ženy méně riskují a ochotněji se podřizují pravidlům provozu a silničním předpisům.

Průměrně je ve státech Evropské unie 45 % řidičů ženského pohlaví a 55 % mužského. Od roku 2001 do roku 2011 se ve více jak 2/3 zemí podařilo snížit počet usmrcených, a to u žen o 6,1 % a u mužů o 5,8 %. ČR bohužel k tomuto trendu

[30] *Muži a ženy: základní statistické ukazatele ve forma komentovaných grafů* [online]. Praha: BESIP a Ministerstvo dopravy, 2014[cit. 2014-10-16]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/muzi-a-zeny.pdf

nepřispěla, na pozemních komunikacích u nás bylo v roce 2011 usmrceno více žen i mužů, než je průměr v Evropské unii.

Ze srovnání pohlaví za volantem tedy vyšly lépe ženy. Mají větší respekt z pravidel silničního provozu a jezdí méně riskantně. Velmi často ale způsobí dopravní nehodu na křižovatkách, když špatně vyhodnotí situaci. Oproti tomu, muži jsou účastníky dopravních nehod 2x častěji a první nehody se účastní v nižším věku než ženy a největším rizikem pro ně je riskantní předjíždění do zatáček, anebo za snížené viditelnosti.

ETSC (European Transport Safety Council) došla k závěru, že pokud by všichni řidiči ve sledovaných zemích řídili jako ženy, byla by úmrtnost u dopravních nehod o 20% nižší než ve státech, které mají nejpříznivější statistiky (např. Nizozemsko, Švédsko či Velká Británie).

4.6. Dopravní nehody podle místa a druhu komunikace

Policejní statistika pro tento druh sledování dělí dopravní nehody na ty, které se staly v obci, mimo obec, na dálnici, silnici 1. třídy, silnici 2. třídy, silnici 3. třídy, místní komunikaci, účelové komunikace, sledované křižovatky a sledované komunikace.

Když bychom se na nehodovost podívali z pohledu druhů komunikací, zjistili bychom, že nejčastěji jsou dopravní nehody policií řešeny na komunikacích v obci (59 692 nehod), dále na místních komunikacích (29 332 nehod) a na silnicích mimo obec (24 706 nehod). Naopak nejnižší čísla, pokud nepočítáme účelové komunikace, vykazují dálnice (2546 nehod).

Nejvyšší úmrtnost je na komunikacích mimo obec (388 osob), dále na silnicích I. třídy (220 osob) a v obcích (195 osob), nejvíce nehod s hmotnou škodou bylo v obcích (47 080 nehod) současně zde byla také způsobena nejvyšší škoda, a to ve výši 2 856 218 600 Kč. [31]

[31] *Přehled o nehodovosti: na pozemních komunikacích v České republice* [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky, duben 2014[cit. 2014-10-16]. Dostupné z: http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d

4.7. Chodci a dopravní nehody

Velký vliv na dopravní nehodovost mají také chodci. V roce 2013 došlo celkem k 1 132 dopravním nehodám, které byly zaviněny chodcem. Na následky střetu zemřelo 22 osob, 166 bylo těžce zraněno a 893 lehce. Nejvíce jich bylo usmrceno na silnicích I. třídy (45 osob) a na sledovaných úsecích (24 osob). Podle zavinění chodce je v roce 2013 nejtragičtější náhlé vstoupení chodce do vozovky z chodníku (511 nehod, 6 usmrcených), mezi další důvody patří náraz do vozidla z boku (133 nehod), špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla (111 nehod), zmatené, zbrklé, nerozhodné jednání (89 nehod). Nejvíce nehod způsobených chodci bylo z důvodu přecházení mimo přechod pro chodce (495 nehod), přecházení z místa před nebo za parkujícím vozidlem (76 nehod), anebo vstoupením do vozovky na signál „STŮJ". Nejtragičtější následky má ovšem přecházení komunikace mimo vyznačený přechod (11 usmrcených). Z pohledu pohlaví je viníkem nehody ve 419 případech muž, žena byla označena za viníka v 249 případech a děti byly jako viník označeny v 401 případech.

Z celkového počtu 1 132 nehody za účasti chodců byl ve 31,2 % za viníka označen chodec. Více k usmrceným chodcům v grafu č. 7.

4.8. Subjektivní a objektivní příčiny dopravních nehod

Samotné příčiny vzniku dopravních nehod můžeme dělit na objektivní a subjektivní. Mezi objektivní příčiny patří zejména technický stav vozidla, stav dopravního prostředí v podobě dopravního značení a systémy automatizovaného řízení, tyto příčiny jsou z pohledu účastníka provozu na pozemních komunikacích neovlivnitelné. Subjektivní příčinu lze spatřovat zejména v selhání člověka.

4.8.1. Technický stav dopravních prostředků

V loňském roce bylo technickou závadou zaviněno 469 dopravních nehod. Nejčastěji bylo na vině nesprávné uložení nákladu (119 případů), defekt pneumatiky (82 případů) a upadnutí nebo ztráta kola, i rezervního (65 případů).

Zajistit, aby dopravní prostředek byl v dobrém technickém stavu, je jednou z povinností, která je řidiči uložena v § 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Konkrétně je zde v § 5 odst. 1 písm. a) určeno, že řidič je povinen užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním předpisem, v § 5 odst. 1 písm. c) je řidiči dána povinnost přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla, a v případě, že zjistí závadu zachovat se dle § 5 odst. 1 písm. e), tj. odstranit ji na místě, a nelze-li to pokračovat přiměřenou rychlostí do nejbližšího místa, kde závadu odstranit lze, přitom musí učinit taková opatření, aby během jízdy nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a nedošlo k poškození komunikace ani životního prostředí.[32]

Faktické zjištění technického stavu vozidla, by měly zajišťovat, v pravidelných intervalech stanice Státní technické kontroly, otázkou však je, na kolik je samotná prohlídka pouze formální.

Pokud bychom měli upozornit na nejčastější příčiny dopravních nehod spočívajících v technickém charakteru, jsou to opotřebení či poškození pneumatik, závady na řízení či na brzdném systému. U starších vozů je třeba počítat i s únavou materiálu a tudíž s větším výskytem skrytých vad. U nových vozů je zabudováno více kontrolních systému, které upozorňují řidiče na na první pohled neviditelné závady.

Vzhledem k tomu, že na celém světě přijde při dopravních nehodách o život téměř 1,3 mil. osob a asi 50 mil. je při nich zraněno a v Evropě umírá ročně na silnicích zhruba 28 000 osob, tak se mezi opatření, která mají zabránit dopravním nehodám, se řadí čím dál větší investice do prvků pasivní a aktivní ochrany vozidel.

Jedná se na příklad o stále pevnější karoserie, airbagy, různé deformační zóny vozidla a také plně automatické (aktivují se v případě, že o to řidič požádá nebo automaticky), varovné (poskytují informace nebo varování, ale do řízení nezasahují) a asistenční systémy (pomáhá řidiči v kritických situacích).

Dnes se často mluví o tzv. senzitivním automobilu. Ten bude vybaven senzory a systémy, které budou sledovat a vyhodnocovat situaci v silničním provozu a mohou urychlit reakci řidiče. Cílem těchto systémů je varovat řidiče a v případě jeho nedostatečné reakce zasáhnout samostatně do řízení. Jedním z průkopníků na trhu této

[32] Z.č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdější předpisů

technologie je společnost Bosch, která chce zavádět radarovou senzoriku, ultrazvukovou senzoriku a videosenzory. Jako první rozvíjí dále dnešní systémy Adaptive Cruise Control (ACC) a parkovacího asistenta. Dále pracují na rozšíření programu Combined Active and Passive Safety Systems (CAPS) a na dalších pomocných funkcích pro řidiče, jako je systém pro rozeznání a držení jízdní stopy a systém Predictive Safety Systems, který bude řidiče v budoucnu nejen varovat, ale v případě nedostatečně rychlé reakce samostatně zabrzdí za něj. [33]

Od roku 2004 mají vozidla určená pro Evropský trh povinně zabudovaný systém ABS, který brání blokování kol při prudkém brždění. Na jeho povinném zabudování do automobilů se shodli přední automobilový výrobci nejen v Evropě, ale i korejští a japonští automobiloví výrobci.

K systému ABS se postupně přidávaly další systémy, které řidiči umožňují zvládnutí krizových situací. Jedním z nejznámějších ochranných prvků je systém AIRBAG, který nafukuje bezpečnostní vaky ve vozidle. I přes veškeré snahy ochránit a zabezpečit vůz a jeho posádku, je ovšem základní odpovědnost na bedrech řidiče, protože i sebe lepší systém je se zvyšující se rychlostí vozu méně účinný. Například nejpoužívanější AIRBAG je nejúčinnější v rychlosti 40 km/h, se zvyšující se rychlostí se zvyšuje i riziko, že se aktivují až po nárazu, a to už může být leckdy pozdě.

Od roku 2011 Evropský parlament svým nařízení zavedl, že každé vozidlo registrované v Evropské unii musí být povinně vybaveno systémem ESP = Electronic Stability Program (nebo nově ESC = Electronic Stability Control). Tento systém dle výzkumů může zabránit až 80 % všech nehod, které by vznikly následkem smyku. Od roku 2014 je ESP povinné pro všechny nově vyrobené automobily. V roce 2012 také došlo ke zrušení a nahrazení velkého počtu nařízení Evropské unie a vydání dalších nařízení, které vzešly ze spolupráce Organizace spojených národů a Evropského hospodářského společenství.

[33] Autopříslušenství prvovýroba: Méně těžkých nehod v silničním provozu Nové asistenční systémy pro řidiče Bosch. In: *Autopříslušenství prvovýroba: Méně těžkých nehod v silničním provozu Nové asistenční systémy pro řidiče Bosch* [online]. 2004 [cit. 2014-10-19]. Dostupné z: http://press.bosch.cz/detail.asp?f_id=377

Od listopadu 2015 (pro nové registrace) budou také povinné systémy nouzového brždění a upozornění před změnou jízdního pruhu pro určité kategorie vozů (na d 3,5 t, minivany, autobusy s více než 8 místy).[34]

4.8.2. Stav dopravního prostředí

Stav dopravního prostředí je těžko ovlivnitelný vnější faktor, který v loňském roce zavinil celkem 515 nehod s hmotnou škodou ve výši 8 249 600 Kč. Nejčastější příčinou je špatná údržba komunikace či neoznačená překážka na pozemní komunikaci. Statistické údaje o počtu nehod způsobeném neoznačenou překážkou policejní ročenka neuvádí. Jsou zde pouze údaje o počtu nehod způsobených nárazem do pevné překážky (19 626 nehod) a počty usmrcených při srážce s pevnou překážkou (154 osob).

Dalším možným důvodem je nedostatek nebo přebytek dopravního značení, které zahlcuje a rozptyluje řidiče, ten tak ztrácí koncentraci a rychleji se unaví. I když je po vstupu ČR do Evropské unie věnována této problematice pozornost, stále lze najít místa, která jsou přehlcena a kde naopak dopravní značení chybí.

Mezi další z objektivních příčin patří umísťování billboardů u pozemních komunikací. Nebezpečí reklam lze spatřovat v následujícím:

- Billboard může svojí poutavostí odvést řidičovu pozornost od dopravního značení, vyvolat milnou představu o vedení cesty či terénu,
- světelné reklamy upoutávají pozornost řidiče a v kontrastní tmě tak zaniká dopravní značení,
- pohodově působící reklama může navodit řidiči pocit klidu a bezpečí a ten poté ztratí ostražitost.

Dalším problémem je, že mnohdy velmi stabilně umístěné billboardy tvoří pevnou překážku u pozemní komunikace, do které řidič v případě ztráty kontroly nad vozidlem může narazit.

[34] Moderní technologie vozidel. In: *Moderní technologie vozidel* [online]. 2012 [cit. 2014-10-19]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-vozidlo/moderni-technologie-vozidel

Reklama bezpochyby patří k dnešní době, ale i její umísťování by se mělo řídit jistými pravidly, jejichž stanovení je nyní na zákonodárci.[35]

V neposlední řadě se mezi objektivní příčiny dopravních nehod řadí i střet s lesní zvěří a s domácím zvířectvem. Z pohledu policejní statistiky bylo v roce 2013 způsobeno zvěří 6 782 nehod, tj. 8,04 % z celkového počtu nehod v ČR za sledované období. Nutno ovšem podotknout, že na základě této příčiny došlo pouze ke 3 úmrtím a k 160 zraněním. K nehodám dochází většinou v noci, kdy zvíře nepředvídatelně reaguje na oslnění reflektory vozidla.

4.8.3. Subjektivní příčiny dopravní nehody – psychologické aspekty

Na osobu řidiče jsou dnes kladeny čím dál větší nároky, již nemusí „pouze“ sledovat provoz a řídit se dopravními předpisy. Moderní doba se jej snaží přesvědčit, že není problém řídit vozidlo, telefonovat, poslouchat rádio, nechat se navigovat dle GPS navigace, dávat pozor na ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích a k tomu si ještě podle billboardů kolem cesty vybírat nejnovější výrobky. Výrobci automobilů na tu to situaci, kdy je od řidiče vyžadováno, aby svoji pozornost rozprostřel na čím dál více věcí, zareagovali a přidali do vozidel systémy, jako je třeba hlídání jízdního pruhu, hlídání odstupu či parkovací čidlo, které řidiči řízení usnadňují. Stále, ale přes všechny technické vymoženosti, zůstává hlavní rozhodování na člověku, který musí v každé chvíli, kdy řídí být schopen přijímat a vyhodnocovat informace, které přicházejí z vnitřního i vnějšího prostředí a správně zareagovat.

Možná i proto je selhání člověka řazeno policejními statistikami na vrchol žebříčku v zavinění nehod. V roce 2013 bylo v ČR způsobeno 80 tis. nehod. Necelých 14 tis. nehod bylo způsobeno nevěnování se řízení vozidla jízdy, 7 701 nehod nepřizpůsobením rychlosti stavu vozovky a 6 318 nehod jiným druhem nesprávného způsobu jízdy.

Z výše uvedených informací vyplývá, že osoba řidiče, je velmi důležitá. Jeho duševní rozpoložení, pozornost či věnování se jízdě rozhoduje o tom, jestli k dopravní nehodě dojde, či nikoli, proto je v posledních letech čím dál aktuálnější psychologický

[35] REHNOVÁ, PHDR., Vlasta. Informační přetížení řidiče. [online]. [cit. 2014-05-28]. Dostupné z: http://www.czrso.cz/clanky/informacni-pretizeni-ridice/

aspekt dopravních nehod. Činitelé, kteří mají vliv na vznik nehodových situací, totiž často vyplývají z vlastní osobnosti řidiče a z toho jak se projevuje vně vůči svému okolí.

Z pohledu psychologie, se za podstatné považuje: „zdravotní a duševní způsobilost a momentální tělesný a psychický stav. K neméně důležitým složkám patří úroveň senzomotorických vlastností bezprostředně spjatých s duševními procesy a funkcemi, např. vnímáním, bdělostí, pozorností, psychomotorickou koordinacím, a také kvalita schopností, např. inteligence, myšlení, paměť, koncentrace, reagování.“[36]

1) Pozornost či nepozornost

Ačkoliv v souvislosti s dopravními nehodami často mluvíme o nepozornosti jako o příčině dopravní nehody, na vině je samotná pozornost. Tu můžeme definovat jako schopnost zaměřit a soustředit psychiku na předmět, děj, situaci[37]. Řidič, při řízení vozidla, potřebuje zejména vizuální pozornost.

Může rozlišit tři druhy pozornosti:

- spontánní
- úmyslnou
- rozdělenou či distributivní.

Pro řidiče je důležitá pozornost úmyslná, která je charakteristická selektivitou a zaměřeností. Díky ní si vybíráme, pouze ty podněty, které jsou pro nás důležité, a umíme mezi nimi přenášet pozornost. To, jak jsou tyto vlastnosti u řidiče vyvinuty, se projevuje zejména při řešení složitých dopravních situací.

Pokud bychom měli mluvit o nepozornosti, je to stav, kdy je naše pozornost zaměřena kamkoliv jinam než na konkrétní situaci. V tomto případě řidič nebezpečnou situaci nevidí, nebo si ji neuvědomuje. Podněty, které jej rozptylují, mohou být vnější, např. komunikace se sousedem nebo vnitřní, např. zamyšlení se nad nějakým problémem.

---

[36] HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3. Str.13

[37] HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3. Str.23

Pro zajištění pozornosti by tedy řidič měl co nejvíce snížit vliv vnějších rozptylujících podnětů, být v dobré duševní a fyzické kondici a dělat při delší jízdě pravidelné přestávky na odpočinek.

2) Únava a mikrospánek

Před každou jízdou by měl být řidič pořádně odpočatý. V případě, že se necítí zcela v pořádku, neměl by zasednout za volant, a to ani ke krátké jízdě. I když lidé častěji plánují delší cesty v létě, větší riziko dopravních nehod hrozí spíš v zimě, kdy řidiči většinou řídí za šera, tmy a navíc jsou nuceni používat topení ve voze, které připívá k malátnosti, ospalosti a únavě. Pro snížení nebezpečí selhání je nutné častěji zastavovat na odpočívadlech, nebo alespoň čas od času také otevřít okno ve voze a vpustit dovnitř čerstvý vzduch.

V roce 2013 na dotaz policistů uvedlo 849 řidičů, že při jízdě byli unaveni, usnuli nebo k nehodě došlo vlivem náhlé fyzické indispozice. Většině z těchto nehod by se dalo zabránit, pokud by byla dodržována základní zásada bezpečné jízdy a tou je dostatečný odpočinek před jízdou a v jejím průběhu.

V případě přílišného odkládání odpočinku hrozí nebezpečí, že spánkový dluh dosáhne určitě výše a nepůjde už přemoci ani silnou vůlí. V tomto případě osoba nekontrolovatelně usíná a jakékoliv povzbuzující prostředky jako je káva, tabletky nebo energetické nápoje mají jen chvilkový účinek, po kterém přichází ještě větší spánková deprivace. Je tedy důležité, aby řidič, když pocítí únavu, má nesouvislé myšlenky, tře si často oči, zívá a cítí podráždění či netrpělivost, raději zastavil, zacvičil si nebo ještě lépe si aspoň chvilku odpočinul.

3) Emoce v dopravě

Smích, smutek, slzy, vztek, tyto a mnohé další projevy emocí člověk zažívá každý den. Z pohledu délky a intenzity jejích prožívání je můžeme rozlišit na afekt a náladu. Rozdíl je ten, že afekt je intenzivní vzplanutí emocí, které má zpravidla krátké trvání, oproti tomu nálada je slabší, ale dlouhodobější stav.

V souvislosti s dopravou za agresi označujeme situaci, kdy osoba - řidič ohrožuje svým jednáním ostatní účastníky silničního provozu. O příčině tohoto chování

se lze jen dohadovat. Může to být čistě radost z rychlé jízdy, ale i nahromaděný stres, spěch nebo snaha odvety za prohřešek jiného řidiče. Nesporné ale je, že čas od času každý sedne do auta v emočně vypjaté situaci a pak je už jen otázkou, jestli se dokáže od svých pocitů natolik oprostit, že tato skutečnost neprojeví na jeho jízdě.

Nejčastěji se setkáváme s gestikulací, troubením, podrážděnými pohledy, křikem, naopak jen velmi málo řidičů jde do přímé konfrontace. Co se týče situací, které v nás pocity podráždění vzbuzují, podle Observatoře bezpečnosti silničního provozu, která čerpala z nizozemského výzkumu[38], v nás největší vztek probouzí zabrání parkovacího místa, zablokování vozu, nedodržení bezpečné vzdálenosti, zrychlování při předjíždění a či jízda s rozsvícenými dálkovými světli při míjení protijedoucího vozidla. Naopak jízda na červenou, nedodržování rychlosti či gestikulace mají míru vzteku až o polovinu nižší.

4) Počasí a vnější podmínky

Vnější podmínky se v průběhu jízdy často mění. Velký vliv na řidiče má počasí a jeho změny. Meteosenzitivní osoby na něj mohou reagovat bolestí hlavy, roztržitostí, podrážděností. Nejohroženější jsou kardiaci, astmatici, neurotici. Nejrizikovější je nejteplejší okamžik před bouřkou následovaný prudkým deštěm a ochlazením. Nelze opomenout, že v průběhu silného slunečního svitu nebo prudkého deště dochází také ke snížené viditelnosti. Dle policejní statistiky má např. 290 nehod v roce 2013 na svědomí oslnění sluncem.

Dalším faktorem, který má vliv na vznik dopravních nehod, je druh komunikace. Z pohledu dopravní psychologie je nejnáročnější jízda po dálnicích. Vysoká rychlost zde totiž vyžaduje mnohem větší míru pozornosti a předvídavosti než jinde. Mnohem více je zde třeba dodržovat rozestupy mezi vozidly a v případě delších cest dbát na bezpečnostní přestávky.

V neposlední řadě je rozdíl, zda řídíme ve dne nebo v noci. Poslední dobou již není úplně pravda, že v noci jsou silnice skoro prázdné. Při jízdě v nočních hodinách se

[38] POKORNÝ, ING., Petr. Agresivní chování v dopravě: Lidský činitel v dopravě. [online]. 7.3.2007 [cit. 2014-06-10]. DOI: http://www.czrso.cz/clanky/agresivni-chovani-v-dop. Dostupné z: http://www.czrso.cz/clanky/agresivni-chovani-v-doprave/

zvyšuje nebezpečí oslnění protijedoucím vozidlem, v roce 2013 označilo jako hlavní příčinu dopravní nehody 46 řidičů. Pokud má protijedoucí vozidlo špatně seřízená světla nebo je přetíženo, může slepota způsobená oslněním trvat až 4 vteřiny, ve kterých se dá v rychlosti 60 km/h ujet až sedmdesát metrů. Což je vzdálenost, která často rozhoduje o tom, zda ke střetu vozidel či vozidla s překážkou dojde.

Lidské oko není přizpůsobeno vidění v noci. Rychleji se tak unaví, hůř se mu odhaduje rychlost a vzdálenost ostatních vozidel. Častěji se také o řidiče pokouší únava. V tomto případě je jedno, zda se jedná o únavu fyzickou, duševní či smyslových orgánů. Při prvních subjektivních projevech by měl řidič přizpůsobit jízdu a na nejbližším možném místě zastavit a odpočinout si. Je paradox, že čím je kabina řidiče a řízení komfortnější, tím je nebezpečí, že „upadne“ do útlumu, vyšší. V každém případě je třeba vnímat objektivně svůj stav a stupeň únavy a přizpůsobit mu svou rychlost a způsob jízdy, popřípadě zastavit a odpočinout si, protože riskovat a přepínat své síly nemá v tomto případě smysl.

5) Návykové látky

Zcela samostatným problémem v dopravě, o kterém se čím dál více mluví, je užití alkoholu a drog před nebo při řízení dopravního prostředku. Uvedené chování je zřejmým porušením zákona a provozu na pozemních komunikacích a může být dle závažnosti považováno nejen za přestupek, ale i za trestný čin.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v § 5 odst. 2 písm. a) jasně stanovuje, že řidič nesmí požít alkoholický nápoj nebo jinou látku obsahující alkohol nebo užít jinou návykovou látku během jízdy, dále v § 5 odst. 2 písm. b) stanovuje, že nesmí ani řídit vozidlo či jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době, kdy by pod jejím vlivem ještě být mohl. Dále v témže místě pod písm. d) zakazuje těmto osobám předat řízení vozidla či svěřit zvíře.

Co jsou návykové látky, upřesňuje ve svém § 130 zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Považují se za ně zejména alkohol, omamné a psychotropní látky a ostatní látky, které naplňují znaky uvedené v zákoně.

Policejní statistika v tomto případě rozlišuje nehody spáchané pod vlivem alkoholu a pod vlivem drog. Dále, u dopravních nehod spáchaných pod vlivem alkoholu, se dělí počet spáchaných nehod dle množství promile v krvi řidiče. V ČR je, na rozdíl od některých okolních zemí, nulová tolerance. Testování na přítomnost alkoholu se provádí prostřednictvím analyzátoru ALCOTEST, který je elektronický a velmi přesný. Řidič je povinen, na pokyn policisty, při silniční kontrole, podrobit se orientační dechové zkoušce, a pokud je výsledek zkoušky pozitivní, podrobit se lékařskému vyšetření s odběrem krve. Pokud řidič odmítne dechovou zkoušku, není možné jej do samotného úkonu nutit. V tomto případě se ale vystavuje riziku, že mu bude udělena pořádková pokuta a zákaz řízení.

Pokud se řidič dechové zkoušce podrobí a naměřené výsledky budou pozitivní, je pro jeho postih důležité, jaké promile mu bude zjištěno. Pokud se bude hodnota pohybovat do 1 promile, jedná se většinou o přestupek, za který hrozí mimo finančního postihu a zákazu řízení, i ztráta bodů, a to do 0,3 promile 3 body, nad 0,3 promile 6 bodů. Pokud se bude naměřená hodnota pohybovat od 1 promile výše, bude se jednat o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky, za který hrozí až trest odnětí svobody ve výši 1 roku. Jedná se zde totiž o absolutní nezpůsobilost k řízení motorového vozidla. Tato hranice byla stanovena na základě lékařských poznatků, z nichž vyplývá, že s hodnotou vyšší než jedno promile alkoholu v krvi není žádný, ani nadprůměrný řidič, schopný bezpečně řídit vozidlo a včasně reagovat na okolní vjemy. I v případě, že bylo zjištěné promile nižší než 1, může se jednat o trestný čin, a to v případě, že je prokázána snížená schopnost řídit motorové vozidlo v té míře, ve které to vyžaduje trestní zákoník u trestných činů ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 trestního zákona).

V roce 2013 bylo celkem zjištěno 4 686 dopravních nehod pod vlivem alkoholu, z čehož bylo 57% z nich spácháno osobami, které měly více než 1,5 promile alkoholu v krvi, zraněno bylo 2 306 osob a usmrceno 52 osob. Pokud bychom sečetli data od roku 1993 do roku 2013, vyšlo by nám, že každá 10. osoba, která byla při dopravní nehodě usmrcena, byla usmrcena následkem vlivu alkoholu.

Postoj společnosti k alkoholu za volantem není zcela jednoznačný. Následky dopravních nehod pod vlivem alkoholu či drog jsou samozřejmě striktně odsuzované,

ale s nulovou tolerancí obecně ne všichni souhlasí. Dlouhodobě se vedou spory, jestli na ní bezpodmínečně trvat, nebo jestli ji prolomit. V porovnání s ostatními evropskými státy má nulovou toleranci ještě Slovensko, Rumunsko a Maďarsko. Nejvyšší povolenou hranici má Malta (0,8 promile) a Spojené království (0,8). V některých státech se ještě rozlišují řidiči na nové, profesionální a ostatní. Požadavky na jednotlivé typy řidičů se liší například v Německu, se u nových a profesionálních řidičů dodržuje nulová tolerance a u kategorie „ostatní" je povoleno 0,5 promile. Podobná situace je ve Slovinsku, kdy je alkohol povolen pouze v kategorii „ostatní". Nejvíce benevolentní mezi státy, které rozlišují mezi jednotlivými skupinami řidičů je Španělsko, to pro kategorii nový a profesionální řidič stanovuje hranici 0,3 promile a pro „ostatní" 0,5 promile.

Doba, která je potřebná k odbourání alkoholu v krvi u muže a ženy, se liší. Více v tabulce č. 9 a 10.

Pokud jde o kombinaci alkoholu a drog, tak za rok 2013 na základě této příčiny došlo k 31 nehodám, což je o 12 více než v roce 2012.

Dopravní nehody pod vlivem drog jsou u nás zatím poměrně málo časté, za rok 2013 jich bylo zjištěno 213, z čehož bylo 10 smrtelných a 102 osob bylo zraněno. Oproti roku 2012 zde došlo ke zvýšení o +59 nehod a +7 usmrcených.[39] Je důležité poznamenat, že v porovnání závažnosti dopravní nehody a dopravní nehody, ke které došlo pod vlivem alkoholu, byla u nehod, kde byl přítomen alkohol, vždy vyšší závažnost než u běžných nehod. I když se na první pohled může zdát, že číslo za rok 2013 je poměrně nízké, můžeme předpokládat, že procento řidičů, kteří jsou pod vlivem drog nebo léků, je mnohem větší, než se prozatím podařilo při silničních kontrolách či dopravních nehodách zaznamenat. Dokládají to i snahy o jejich odhalení. To je totiž složitější, než v případě testů na alkohol. Dříve byli policisté odkázáni pouze na své zkušenosti a na lékařské vyšetření. Dnes již mají k dispozici orientační drogový test Drugwipe 5+, nebo nově Dräger DrugTest®5000. I přes vysokou spolehlivost těchto testů je pro další dokazování nutné, aby bylo zjištěno, o jakou látku se jedná a v jakém

[39] *Přehled o nehodovosti: na pozemních komunikacích v České republice v roce 2013* [online]. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2014[cit. 2014-10-20]. Dostupné z: http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d

množství je obsažena v krvi nebo v moči, proto je nezbytné lékařské vyšetření a případně i znaleckého posudku v oboru toxikologie.[40]

V ČR jsou nejčastěji užívanými drogami metamfetamin (pervitin), marihuana, kokain, heroin, syntetické drogy. Každá z výše uvedených látek má na řidiče jiný vliv. Například jedna cigareta marihuany působí až deset hodin. Dokáže zhoršit pozornost, krátkodobou paměť osoby, ta poté působí ospalým dojmem, přehlíží dopravní značky, špatně se orientuje v prostoru. Naopak pervitin nebo kokain působí dvojfázově, v první chvíli řidiče nabudí, ten se necítí unavený, má zostřené všechny smysly, i když většinou nedokáže rozlišit věci nepodstatné a podstatné. Další fází je potom útlum a nekontrolovatelná únava.[41]

Další kategorií, která se začíná ve statistikách nehodovosti objevovat čím dál častěji, jsou dopravní nehody spáchané pod vlivem léků nebo narkotik. Od roku 1993 do roku 2012 došlo celkem k 1443 dopravním nehodám, kdy byl řidič pod vlivem léků nebo narkotik. Alarmující je, že od roku 2004 dochází každoročně k nárůstu jejich počtu.[42]

4.9. Příčiny dopravních nehod a mezinárodní problematika v dopravě

Na mezinárodní úrovni se dopravní problematice věnují European Transport Safety Council (dále jen ETSC) a International Road Traffic and Accident Database (dále jen IRTAD).

ETSC byla založena v roce 1993, sídlí v Bruselu. Jedná se o neziskovou organizaci, která se snaží o snížení počtu osob, které zemřou nebo jsou zraněny v dopravě. Poskytuje nezávislé informace a odborné rady Evropské komisi, Evropskému parlamentu a členským státům. Snaží se nalézat a prosazovat účinnější opatření, která by vedla k snížení dopravních nehod a jejich obětí. Poskytuje informace ve formě vědeckých zpráv, grafů, zpravodajů a podporuje vysoký bezpečnostní standard v rámci evropské harmonizace. Každý rok pořádá několik mezinárodních konferencí,

[40] NS (Rt) 8 Tdo 449/2010
[41] Projekt: Řízení pod vlivem alkoholu a drog. In: *Repado: programy pro řidiče* [online]. 2014 [cit. 2014-06-30]. Dostupné z: http://www.repado.cz/projekt/rizeni-pod-vlivem-alkoholu-a-drog/
[42] *Alkohol, léky a narkotika: základní statistické údaje ve formě komentovaných grafů* [online]. Praha: BESIP, 2014[cit. 2014-10-20]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/CR/2013/alkohol-leky-a-narkotika.pdf

které se věnují dopravní problematice. Od roku 1993 spolupracuje s více než 200 mezinárodně uznávanými bezpečnostními odborníky napříč Evropskou unií.[43]

Mezi aktuální témata, na která momentálně ETSC upozorňuje, patří problematika starších chodců, alkoholu za volantem, bezpečnostních prvků ve vozidlech, přes hraniční spolupráce v oblasti postihu přestupků a trestných činů v dopravě, upozorňuje na novinky v legislativní úpravě států a uveřejňuje cíle, které si země stanovují v rámci dopravní problematiky. [44]

IRTAD byla založena v roce 1998 v rámci OECD Road Transport Research Programme jako hlavní databázi nehod a obětí, která bude sloužit k odhalování příčin dopravních nehod a k shromažďování dat z 29 zemí. Součástí je také pracovní skupina (IRTAD Group), která nepřetržitě zpracovává Společnou zprávu z dopravy (Joint Transport Research) a současně slouží jako mezinárodní fórum o dopravě, ve kterém se prezentují statistiky odborných institutů, univerzit, automobilových asociací a názory expertů na bezpečnost v dopravě. Cílem IRTAD je vytvoření společné databáze, která by se věnovala bezpečnosti na silnicích a sdělovala nejnovější informace v dopravě.[45]

Tématy pro konec roku 2014 a rok 2015 budou pro IRTAD dle pořádaných akcí bezpečnostní prvky na vozidlech, silniční přeprava, turismus a obchod (mezinárodní summit v Německu 2015), mobilitě a dopravě pro seniory a osoby se zdravotním postižením (summit v Portugalsku 2015) a samozřejmě sledování jednotlivých údajů v dopravě a vytváření ročenek, které jsou volně přístupné na jejich webových stránkách.

5. Prevence

Téma dopravní kriminality se více či méně dotýká každého, ať již jako chodce, cyklisty, řidiče motorových vozidel nebo jiného účastníka silničního provozu. Tato skutečnost z něj dělá celospolečenský problém, který je třeba řešit nejen represí, ale zejména prevencí. Tu je třeba zaměřit zejména na účastníky dopravního provozu,

[43] ETSC. *European Transport Safety Council* [online]. Brussels, 2014 [cit. 2014-10-15]. Dostupné z: http://etsc.eu/about-us/

[44] ETSC: European Transport Safety Council. *ETSC* [online]. Brussels, 2014 [cit. 2014-10-20]. Dostupné z: http://etsc.eu/

[45] RTAD. *Europien Transport Safety Council: International Road Traffic and Accident Database* [online]. OECD, 2014 [cit. 2014-10-15]. Dostupné z: http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/about.html

technický stav vozidel a na vnější podmínky, které jsme schopni ovlivnit. S prevencí vůči účastníkům je třeba začít co nejdříve a pokračovat v ní po celý život člověka.

Samotnou prevenci můžeme chápat jako: „*Soubor nejrůznějších aktivit mimotrestního charakteru orientovaných na odstranění či neutralizaci kriminogenních faktorů s cílem zastavit růst kriminality nebo docílit jejího zmenšení.*“[46]

Do tohoto pojmu není zařazena prevence formou represe. Dělit prevenci můžeme z různých hledisek, nejčastěji podle obsahového zaměření, tj. na prevenci viktimologickou, sociální a situační, nebo dle okruhu adresátů na prevenci primární, sekundární či terciální.

5.1. Sociální, situační a viktimilogická prevence

Sociální prevence má širší záběr. Jejím cílem je překonání nebo neutralizace kriminogenních faktorů, a to pro zachování rozvoje společnosti, její stability, zákonného rámce a demokratických hodnot. Základem sociální prevence je kvalitní a přehledná legislativní úprava a její řádná aplikace. Bohužel současná společenská situace není, co se týče vnímání kriminality, příliš dobrá. Byly narušeny a nahrazeny tradičný hodnoty a obecně převládá úsilí o rychlý úspěch či zbohatnutí. Tyto skutečnosti ovlivnily vnímání práva jako takového.

ČR si v úrovni znalosti práva nevede příliš dobře. Je to způsobeno častými změnami, nepřehledností a složitostí zákonů. Tomuto nelichotivému vývoji by se dalo čelit pomocí promyšleného systému právní výchovy na základních školách, ale zatím k žádnému většímu začlenění této problematiky do školních osnov nedošlo.

Dalo by se tak říci, že v současné společnosti převládá snaha o dosažení cíle, aniž by se někdo zamýšlel nad prostředky, kterými ho bylo dosaženo. Tuto situaci ještě více posiluje to, jak je společností vnímáno jednání státních institucí a účinnost jejich postihu vůči pachatelům trestné činnosti či deliktů.

[46] NOVOTNÝ, Oto a Josef ZAPLETAL. *Kriminologie*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2004, 451 s. ISBN 80-735-7026-2.

Při selhání právních mechanismů dochází k projevu tzv. mravního řádu společnosti. Jsou to základní pravidla chování, na kterých se společnost shodla a které uznává. Při jejich porušení nastane odsouzení společností v podobě výsměchu či opovržení, v opačném případě se jednotlivci dostane ocenění v podobě chvály a povzbuzení. Sociální prevence musí všechny tyto aspekty pro splnění svého účelu brát v potaz a pracovat s nimi. Pomoci v řádném působení by měly také společenské vazby. Dle Hirschiho teorie kontroly kriminality je důležitý vliv 4 úrovní společenských vazeb, a to konkrétně mezi:

- osobou a jí blízkými osobami,
- vazbu mezi náklady jednání a jeho užitkem či následky v budoucnu,
- vazbu mezi prací, popřípadě učením a volný časem a obecně uznávanými činnostmi
- vazbu na společenské hodnoty a respektování obecně platných pravidel.[47]

V případech, kdy došlo k oslabení nebo absenci těchto vazeb, je míra kriminálního jednání pravděpodobnější než u osob, které je mají. Ukazuje to tedy na to, že pro budoucí chování jedince je důležité prostředí, ve kterém vyrůstá a jeho rodina. Dalším významným činitelem v procesu vytváření vazeb je škola. Ta může alespoň částečně napravit chyby vzniklé v rodině. Je proto důležité, aby byl vytvořen pozitivního vztah ke škole a aby i problémoví žáci dokončili minimálně základní docházku a zvýšili si tak šanci na svůj úspěch v životě.

V 70. letech bylo mnoho programů věnujících se sociální prevenci neúspěšných, proto se hledal nový přístup. Východiskem byla situační prevence, která je oproti té sociální zaměřena spíše na „*odstraňování kriminogenních situací, na omezování příležitostí ke spáchání trestných činů a na zvyšování rizika dopadení pro pachatele*“.[48] Kriminalistické a kriminologické zkušenosti ukazují, že jsou určitě situace, místa a doby, které jsou pro páchání trestné činnosti příhodnější, než jiné. Tím, že je těmto situacím, místům a dobám věnována větší pozornost, lze rozsah kriminality, páchané v souvislosti s nimi, výrazně snížit. Dále se vychází z předpokladu, že pachatel je

[47] NOVOTNÝ, Oto a Josef ZAPLETAL. *Kriminologie*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2004, 451 s. ISBN 80-735-7026-2. str.179
[48] NOVOTNÝ, Oto a Josef ZAPLETAL. *Kriminologie*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2004, 451 s. ISBN 80-735-7026-2. str. 180

racionální a svůj čin si nejprve naplánuje, zmapuje si místo a přilehlé okolí, napozoruje si chování osob, které se zde často vyskytují a až poté přejde k samotnému činu.

Mezi opatření, která se týkají situační prevence, řadíme zvýšení zabezpečení osob, věcí či objektů, které jsou častým cílem, ztížení možnosti získat prostředky pro spáchání trestné činnosti, snížení prospěchu z trestného činu a zvýšení nebezpečí postihu pro pachatele, zajištění kamerového systému nebo hlídkové činnosti v místech s častým výskytem kriminality.

Obecně je pro svou větši jednoduchost, menší nákladnost a snadnější pozorování výsledků tento druh prevence oblíbenější, má ale své zápory. Mezi ně patří například to, že účinek je krátkodobý, v některých případech vede k přesunu kriminality a je zde riziko zneužití.

Posledním z druhů prevence z pohledu zaměření je viktimologická prevence. Ta se částečně překrývá s prevencí sociální a situační. Jejím cílem jsou možné oběti trestných činů. Snaží se ovlivnit osoby, aby se vyvarovaly některému jednání, které by jim mohlo přinést zvýšené nebezpečí, že se stanou obětí trestného činu.

5.2. Prevence dle adresátů

Podle adresátů můžeme prevenci rozlišovat jako primární, sekundární a terciální. Primární prevence je zacílena na všechny obyvatele určitého místa nebo na určitou skupinu obyvatel. Snaží se působit na každého. Často má podobu nepřímé strategie. [49]

Sekundární prevence směřuje vůči možným pachatelům, obětem či kriminogenním situacím. Je zaměřena zejména na rizikové skupiny. Lze mezi ní počítat i práci terénních sociálních pracovníků pohybujících se v místech, které byly vyhodnoceny jako rizikové. Z pohledu překonávání kriminogenních faktorů je sekundární prevencí například zpřehlednění nebezpečné křižovatky nebo zabezpečení opuštěných budov proti bezdomovcům, narkomanům a kriminálním živlům.

[49] ZAPLETAL, Josef. *Prevence kriminality*. Vyd. 1. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2000. ISBN 80-725-1047-9.

Terciální prevence se zabývá zejména recidivou u pachatele či oběti trestného činu. Je zde předpoklad, že k trestnému činu již došlo a půjde tedy o sociální reintegraci u pachatelů a zabránění sekundární viktimizaci u obětí.

5.3. Prevence na mezinárodní úrovni

Otázkou prevence se na mezinárodní úrovni se zabývá zejména Organizace spojených národů (OSN), a to již od roku 1945. Její činnost v oblasti prevence spočívá z velké části v tvorbě doporučení a stanovení obecně uznávaných základních pravidel pro tvorbu prevenčních programů a to nejčastěji formou rezolucí, deklarací a standardů a mezinárodních úmluv. V roce 1950 byl v rámci OSN vytvořen Výbor pro prevenci a kontrolu kriminality, který každých pět let organizuje kongresy. Cílem těchto kongresů je vzájemné porovnání zkušeností a výměna informací mezi státy v oblasti prevence kriminality. V 80.letech byly právě zde přijaty zásadní dokumenty, jako je například Hlavní principy prevence kriminality a trestní justice (1985 Milán). [50]

V roce 1992 byl zřízen další specializovaný orgán, Komise OSN pro prevenci kriminality a trestní justici (UNCCPCJ). Její zasedání jsou pravidelně každý rok ve Vídni. Jedním z nejzásadnějších dokumentů, které UNCCPCJ zpracovala je rezoluce Hospodářské a sociální rady (ECOSOC) č. 9/1995 pro technickou pomoc v oblasti prevence kriminality ve městech, tento dokument je shrnutím těch nejzásadnějších poznatků, které teorie řízení prevence kriminality tehdy znala. V následující rezoluci ECOSOC č. 33/1997 „Prvky odpovědné prevence kriminality: standardy a normy“ je uvedeno sedmnáct doporučovaných principů pro tvorbu preventivních koncepcí na národní úrovni. Mezi uvedené například patří:

- dodržování lidských práv a zásah do nich pouze z ospravedlnitelného důvodu při ochraně osob jiných,
- přednost pozitivní prevenci,

[50] ZAPLETAL, Josef. *Prevence kriminality*. Vyd. 1. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2000. ISBN 80-725-1047-9.

- kodex pravidel chování pro úředníky a jiné osoby, které jsou v kontaktu s veřejností,
- preventivní programy by měly být tvořeny a uváděny do praxe ve vzájemné spolupráci mezi policií, obecní samosprávou, soukromým sektorem a jinými subjekty, které mají zájem na věci,
- zapojit do prevence na místní úrovni občany,
- vytváření situačních preventivních programů, úprava životního prostředí,
- úprava podmínek pro mimosoudní řešení u vybraných trestných činů.

Další rezolucí, která se zabývala prevencí, byla Rezoluce č. 13/2002 „Směrnice pro prevenci kriminality“, ta se zabývala novým přístupem k prevenci a omezování kriminality.

V rámci Evropy bylo Komisí Rady Evropy vydáno Doporučení č.19/1987, K organizaci prevence kriminality, dále Doporučení č.8/1996 Ke kriminální politice v Evropě v čase změn, Doporučení č.20/2000 O úloze psychologické a sociální podpory prevence kriminality, Doporučení č.21/2003 Partnerství v prevenci kriminality. Dalším zdrojem pro vytváření prevenčních projektů jsou stanoviska Evropského institutu pro kontrolu a prevenci kriminality (HEUNI), která sídlí v Helsinkách.

V roce 2001 byla Evropskou unií vytvořena síť pro prevenci kriminality (EUCPN) se sídlem v Bruselu, která má zvýšit pomocí seminářů, konferencí a dalších aktivit, ke zvýšení povědomí o prevenci kriminality mezi evropskými státy.

5.4. Stát a jeho role v prevenci kriminality

Po roce 1989 došlo ke vzrůstu kriminality a bylo zřejmé, že staré metody k vyřešení této situace postačovat nebudou. V roce 1993 tak byl usnesením vlády zřízen při Ministerstvu vnitra Republikový výbor pro prevenci kriminality. Členy jsou zástupci Ministerstva vnitra, Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy, Ministerstva práce a sociálních věcí, Ministerstva spravedlnosti, Ministerstva zdravotnictví, Ministerstva obrany, Ministerstva financí, Ministerstva pro místní rozvoj, Nejvyššího státního

zastupitelství, Rady vlády pro koordinaci protidrogové politiky, Rady vlády ČR pro záležitosti romské komunity.

Předmětem jeho činnosti je vytváření koncepce prevence vlády ČR na meziresortní úrovni, její konkretizace na úrovni místní[51] a koordinace finanční podpory jednotlivých preventivním aktivitám. Dále spolupracuje s Komisí OSN pro prevenci kriminality a trestní justici (UNCCPCJ) s Evropských Institutem pro kontrolu prevence kriminality (HEUNI) a s Evropskou sítí pro prevenci kriminality (EUCPN).[52]

Hlavním zdrojem prevence u nás jsou programy prevence kriminality, které se soustředí na problémové lokality. Základem této myšlenky je, že problémy mají být řešeny v místech, kde vznikají.

Nezastupitelné místo v oblasti prevence má policie ČR. Její funkce již dávno není pouze represivní. V současnosti je čím dál víc uplatňován systém Community Policing, který se snaží navázat na prvorepublikovou tradici četníků, kdy byl policista uznávaným členem společnosti. Jejím nejviditelnějším projevem je, že v určitých místech vykonává hlídkovou činnosti stále stejná osoba a tím by mezi ní a obyvateli jeho okrsku měl vzniknout určitý vztah důvěry a respektu.

Dalšími subjekty, které působí v oblasti prevence v ČR, v oblasti dopravní kriminality, jsou například BESIP a Observatoř bezpečnosti silničního provozu.

5.5. Akce a projekty v rámci dopravní prevence

Každoročně vynaloží ČR nemalé částky na dopravně bezpečností akce a preventivní projekty. Nejvíce finančních prostředků je vynaloženo na prevenci v silniční dopravě, ale ani letecká, železniční nebo lodní doprava nezůstává opomenuta. Například v letecké dopravě se o prevenční programy stará úřad pro civilní letectví, který v současné době organizuje kampaň „Přemýšlej… doletíš!“, která formou

[51] Ministerstvo vnitra České republiky. *Ministerstvo vnitra České republiky: Republikový výbor pro prevenci kriminality* [online]. 2014 [cit. 2014-10-21]. Dostupné z: http://www.mvcr.cz/clanek/rvppk-republikovy-vybor-pro-prevenci-kriminality.aspx

[52] ZAPLETAL, Josef. *Prevence kriminality*. Vyd. 1. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2000. ISBN 80-725-1047-9.

výukových videí seznamuje s vybranými problémy.[53] V lodní dopravě a železniční dopravě se o prevenci stará zejména Ministerstvo dopravy prostřednictvím svých specializovaných oddělení. Například v současné době běží v rámci železniční dopravy bezpečnostní akce „Přemýšlej!“, jejímž cílem je zmenšit počet obětí na přejezdech a více je zabezpečit.

V následujících oddílech se budu věnovat bezpečnostním akcím a mediálním kampaním v silniční dopravě.

5.5.1. Mediální kampaně

Hlavními tvůrci mediálních kampaní v ČR je BESIP a police ČR. Nejdříve se zaměřím na ty, které v rámci prevence organizuje a řídi nebo řídil BESIP ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a poté na ty, které jsou projektem policie ČR.

1) **<u>Dopravní kampaně BESIP, které již proběhly:</u>**

„Je to na Tobě“ - Společný projekt BESIP a kapely Chinasky. Kapela v roce 2011 odehrála 11 koncertů, které se nesly ve znamení prevence zaměřené proti požívání alkoholu a drog. Jeho sloganem byla věta „Chceš vidět i další koncert na živo? Je to na tobě!“. V celém průběhu těchto koncertů byly k dostání ve stáncích BESIP alkohol testery, letáky, věci s reflexními prvky a také bylo možné si vyzkoušet jízdu pod vlivem 1,5 promile, a to pomocí speciálních brýlí. Tato akce vzbudila velký ohlas mezi osobami, na které byla zacílena, tj. na mladé návštěvníky koncertů a festivalů. V dalších letech byla tato kampaň plánována a je přislíbena účast i dalších zpěváků a kapel. Jeden návrhů na další název je „Chceš vidět příští fesťák naživo?“ Nicméně, v dalších letech již ke spolupráci nedošlo.

„Nemyslíš, zaplatíš!“ - Kampaň zaměřená na řidiče do 25 let, která cílila na negativní emoce. V jejím rámci bylo natočeno několik televizních spotů, které ukazovaly scénáře, které dopravní policisté vídají velmi často a účastníci silničního provozu tyto chyby

[53] *Úřad civilního letectví* [online]. 2011 [cit. 2014-11-30]. Dostupné z: http://www.caa.cz/program-prevence-nehod-a-bezpecnosti-letu-apfsp

stále opakují. Také došlo k vytvoření speciální stránky www.nemyslis-zaplatis.cz, která dnes již není v provozu. Mezi nevhodné chování za volantem byla zařazena například jízda s dítětem v náručí bez použití dětské sedačky s argumentem, že je to jen kousek nebo telefonování při jízdě a nevěnování se řízení, další byli mladí lidé v autě, kteří se navzájem pobízeli k rychlejší jízdě a riskantnímu předjíždění a jiné. Na mini příběhy byly velmi různorodé názory. Je bezesporu, že tato kampaň byla velmi „drsná" a věrohodná svým propracováním, ale je otázkou, nakolik se z ní divák poučil, když každý den z televizní obrazovky vidí obdobné záběry.

„Domluvme se!" **-** Kampaň, kterou od roku 2006 do roku 2011 organizovalo BESIP ve spolupráci s pivovary. Podporu této kampani projevili také zpěváci a kapely jako jsou Divokej Bill, Chinasky, Tři sestry a Wanastowi Vjecy. Celý slogan této akce zněl „Pokud jedete za zábavou autem, domluvte se, kdo bude řídit a nebude pít alkohol". Tato akce doprovázela festivaly České hrady, Benátská noc, Sázava Fest a Moravské hrady.[54]

2) Dopravní kampaně BESIP, které v současné době probíhají:

„Bezpečná obec" **-** Kampaň Bezpečná obec je součástí Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Jedná se tedy o dlouhodobou kampaň, jejímž cílem je snížit počet dopravních nehod. Vzhledem k tomu, že velká část z nich se stane v obcích, tak se tato kampaň snaží o shrnutí získaných poznatků a vytvoření metodiky pro lepší zapojení obcí do řešení problematiky dopravních nehod.

Cílem je dopravní výchova, situační prevence, ale i zlepšování stavu komunikací. Bezpečná obec je společným projektem BESIP, policie ČR a předpokládá se i zapojení zástupců obce, samosprávy a neziskových organizací.

„Besipky" - Besipky jsou krátká videa k aktuální problematice v dopravě, například telefonování za jízdy, zvěř, cesta na prázdniny, škola začíná, psaní SMS za jízdy nebo jízda po dálnici. Již od roku 2012 jsou tato krátká videa součástí vysílání České televize. Díly mají v průměru dvě minuty a bylo jich prozatím natočeno 50. Je do nich shrnuto

[54] Kampaň Domluvme se má odradit mladé řidiče od jízdy v opilosti. *Kampaň Domluvme se má odradit mladé řidiče od jízdy v opilosti* [online]. 2010 [cit. 2014-10-23]. Dostupné z: http://www.novinky.cz/auto/205579-kampan-domluvme-se-ma-odradit-mlade-ridice-od-jizdy-v-opilosti.html

vše podstatné pro seznámení se s problémem, na který chtěl BESIP upozornit a poučit o něm diváka. Všechny díly jsou ke zhlédnutí na stránkách BESIPu.

„Min. 2 sekundy“ **-** Kampaň, která má vést k dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly. Upozorňuje na to, že v okamžiku, kdy řidič před vámi zahlédne překážku nebo určitou událost a začne brzdit, vy začnete, vzhledem k reakční době, brzdit později a právě správný rozestup mezi vozidly vám může zachránit nejen automobil ale i život. Webová stránka BESIPu poskytuje také návod, jak odhadnout správnou vzdálenost mezi vozidly. Policisté by v tomto případě raději viděli dopravní značení, které by řidiče buď na nutnost udržovat rozestup upozorňovalo, jako například na Slovensku nebo vzdálenost rovnou určovalo jako ve Francii, kde je vzdálenost naznačena přerušovanou čárou na krajnici.

3) Dopravní kampaně BESIP na mezinárodní úrovni:

„Road Safety Week“ **-** Akce, která se koná po celém světě. Je zaměřena na bezpečnost v dopravě a prevenci. Na svých webových stránkách[55] umožňuje jednotlivým státům a nevládním organizacím, aby se k akci přidaly a podpořily ji i na svém území či ve svém okolí. V ČR se akce konala v roce 2013 poprvé, a to ve dnech 6. až 12. května. Jejím cílem bylo dosáhnout týdne bez smrtelné nehody pro chodce, dále upozorňovala na jednotlivé problémy v dopravě a navrhovala jejich řešení.

Dlouhodobým cílem bylo zvýšit bezpečnost chodců pomocí přijetí navrhovaných opatření. Některá z nich jako jsou snížení rychlostních limitů ve městech, instalace brzdných prahů nebo zviditelnění přechodů jsou reálná v kratším horizontu, ale některá, například vylepšení konstrukce vozidel pro ochranu chodců, zlepšení povědomí o první pomoci nebo vyhrazení pěších zón bez automobilů, vyžadují pro svou realizaci delší čas a plánování.

[55] Road Safety Week. *Road Safety Week* [online]. 2014 [cit. 2014-10-23]. Dostupné z: http://www.roadsafetyweek.org/

4) Dopravní kampaně policie ČR:

„Není cesty zpět“ - Tento projekt byl zahájen v roce 2010 ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. města Prahy. Jeho cílem je upozornit chodce na to, že tramvaj má vždy přednost, a to i na přechodu pro chodce. Důvodem bylo zvýšení počtu tohoto druhu nehod. Celá akce se odehrávala na tramvajové konečné Výstaviště a později se přesunula na konečnou stanici Sídliště Řepy. Na místě se nacházela speciální tramvaj, ve které byly informační letáky, výstava fotografií a konaly se zde i přednášky.

Dále se veřejnost seznamovala s bezpečnostními pravidly a zvláštnostmi tramvajového provozu a se znevýhodněním, které tramvaj při střetu s překážkou má. Ta totiž na rozdíl od automobilu či chodce nemůže uhnout ze své trasy a zastaví z rychlosti 50 km/h až po 56 metrech což je o 28 metrů delší brzdná dráha než u osobního automobilu při stejné rychlosti. [56] Podrobné informace o délce brzdné dráhy a pravděpodobnosti smrtelného zranění chodce v určité rychlosti jsou v tabulce č. 11 a 12.

Kampaň „Není cesty zpět“ se opakuje v rozšířenější verzi každý rok. Pouze přibyla nová místa, kde je speciální tramvaj přistavována a nabízí obsáhlejší program. Účinnost této kampaně lze posoudit na základě policejních statistik, které uvádějí, že v roce 2012 byl počet dopravních nehod tramvaj chodec nejnižší od počátku sledování této problematiky (rok 2007), a to 58 nehod, což je o 16 nehod méně oproti roku 2007.

„Zebra se za tebe nerozhlédne!“ - Projekt realizovaný Policejním prezidiem ČR ve spolupráci s pojišťovnou Ministerstva vnitra ČR a BESIP Ministerstva dopravy ČR od roku 2007 na celém území, a to v září a v druhé polovině školního roku. Cílem je, aby si chodci osvojili pravidla pro bezpečný přechod vozovky a odstranění vžité představy, že chodec má na přechodu absolutní přednost. Součástí projektu jsou policejní hlídky, které na vybraných přechodech zajišťují dodržování pravidel silničního provozu a malé školáky učí zásady chování se v silničním provozu. Jako odměnu děti získají od partnerů akce (BESIP, ZPMV) malé dárky ve formě preventivných materiálů.[57]

---

[56] Není cesty zpět II. In: *Není cesty zpět II.* [online]. 2011 [cit. 2014-10-23]. Dostupné z: http://www.policie.cz/clanek/dopravne-bezpecnostni-projekt-neni-cesty-zpet-ii.aspx

[57] Zebra se za tebe nerozhlédne. In: *Zebra se za tebe nerozhlédne* [online]. 2014 [cit. 2014-10-23]. Dostupné z: http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx

Celoročně jsou pak v tramvajových soupravách umístěny informativní nálepky či letáčky, upozorňující na tuto akci a v určených místech je pouštěno upozornění „chodec nemá na přechodu přednost před tramvají“.

„Řídím, piju nealko pivo“ - Společný projekt policie ČR a Českého svazu pivovarů a sladoven. V roce 2014 byl uskutečněn již čtvrtý ročník. Policistům při preventivních kontrolách asistovali zástupci Českých pivovarů a sladoven. V případě, že řidič nepožil před jízdou alkohol, tak mu promotéři předali dárek v podobě alkohol testeru a nealkoholického piva a policisté kartičku s orientačními údaji o době, která je potřebná k odbourání alkoholu v krvi a manuál, jak se zachovat při dopravní nehodě.[58]Samotné pivovary také na problematiku alkoholu za volantem upozorňují na svých stránkách www.pijsrozumem.cz.

„Vidět a být viděn“ - Vidět a být viděn je jedno z pravidel, které prezentuje BESIP, ale také název preventivní akce policie ČR, která se v ní zaměřila na chodce a jejich bezpečnost při pohybu po vozovce za podmínek snížené viditelnosti.

Tradičně nejvyšší počet nehod, kde je zaznamenána účast chodců je prosinec a leden. Napomáhá tomu snížená viditelnost, brzká tma, časté změny počasí a spěch, který je v tomto období častý. BESIP ve studii uvádí, že aby byl řidič schopný včas zareagovat a změnit směr, potřebuje chodce vidět ve vzdálenosti minimálně 200 metrů. Viditelnost v tomto případě zaručí pouze reflexní materiály. Ostatní barvy mají mnohem větší schopnost pohlcovat světlo, takže osoba je vidět až na poslední chvíli, pro příklad bílá barva je v noci vidět na vzdálenost 55 m, žlutá 37 m, červená 24 m a modrá 18 m a to je pro adekvátní reakci opravdu málo.

V případě této akce dopravní policisté dohlížejí na místa, kde je vysoký výskyt chodců a policisté z oddělení prevence je prostřednictvím letáčků upozorňují na možnost zvýšení bezpečnosti v případě používání reflexních prvků a rozdávají reflexní pásky a přívěsky.[59]

[58] Řídím, piju nealko pivo. *Řídím, piju nealko pivo* [online]. 2013 [cit. 2014-10-23]. Dostupné z: http://www.policie.cz/clanek/krajske-reditelstvi-policie-pha-informace-ridim-piju-nealko-pivo.aspx
[59] Vidět a být viděn, platí i pro chodce. *Vidět a být viděn, platí i pro chodce* [online]. 2013 [cit. 2014-10-23]. Dostupné z: http://www.policie.cz/clanek/cinnost-a-akce-videt-a-byt-viden-plati-i-pro-chodce.aspx

5.5.2. Dopravní výchova

Dopravní výchova je cílena na předškolní děti a žáky základních škol. Stejně jako v mediálních kampaních i zde jsou hlavními aktéry BESIP a policie ČR.

1) **<u>Dopravní výchova pod záštitou BESIP:</u>**

Dopravní výchova pro MŠ a základní školy interaktivně[60]

Dopravní výchova interaktivně je publikace, kterou připravil BESIP ve spolupráci s nakladatelstvím Fraus, je určena pro děti od 3 – 18 let. Má celkem 3 části – pro mateřské školy, 1.stupeň ZŠ, 2.stupeň ZŠ. Je k dispozici v elektronické podobě nebo ve formě učebnice. Ke každé části je vytvořená speciální verze (metodická příručka) pro učitele. Samotná učebnice je potom tématicky rozdělena do ročních období a její obsah odpovídá potřebám i moderním trendům ve výuce.

Cílem této publikace je seznámit děti prostřednictvím her, aktivit a jednotlivých zadání s dopravní výchovou.

Od školního roku 2013/2014 jsou tyto „učebnice“ povinné pro výuku dopravní výchovy ve školách. Jednotlivá témata jsou v nich rozložena do ročníků. Součástí jsou i testové otázky, na které by měli studenti umět, po absolvování výuky, odpovědět.

Pro žáky druhého stupně je od října 2013 k dispozici seriál „Svět bez nehod“. Plánovaný počet dílů je třicet. Ke každému z nich bude pro učitele připraven metodický list. Aktuálně již byla zpracována problematika: Pásy a airbagy, Nehoda – tou to nekončí, Reflexní prvky, Dětské autosedačky.

[60] Dopravní výchova pro MŠ interaktivně. In: *Dopravní výchova pro MŠ interaktivně* [online]. 2014 [cit. 2014-10-24]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/predskolni-deti/dopravni-vychova-pro-ms-interaktivne

2) **Prevence zaměřená na věkovou kategorii 15 – 24 let**

Road Show – The Action[61]

Představení určené pro věkovou kategorii 15 – 24 let, tedy pro budoucí řidiče i nováčky. Působí na emoce diváků. Upozorňuje na nebezpečí řízení pod vlivem alkoholu, omamných látek, rychlé jízdě, upozorňuje na důležitost používání bezpečnostních pásů a na mnoho dalších témat. Show k tomu, aby se divákům přiblížila, používá moderní technologie a příběh, který se odehrává v průběhu dopravní nehody a po ní.

Cílem je ukázat jaký je skutečný dopad dopravní nehody. Nepoučuje, neříká, jak se mají lidé chovat, každý si musí udělat svůj názor sám. Představení jsou zdarma. Tento projekt pochází z Holandska a byl upraven tak, aby odpovídal českému publiku.

3) **Dopravní výchova pod záštitou Policie ČR:**

„Eva a Eda“

S Evou a Edou bezpečně v silničním provozu, zkráceně „Eva a Eda“ je projekt uskutečněný ve spolupráci Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy a policie ČR.

Cílem jsou žáci základních škol a jedná se o výukové DVD, které se snaží žáky seznámit s problematikou silničního provozu a společně s dalšími materiály se snaží o vštípení základů bezpečného chování v dopravě. Skládá se z 5 částí, kterými provází policista a děti. Součástí DVD jsou i tématické písničky a básničky.

5.5.3. Další opatření

1) **Bodový systém** [62]

Bodový systém byl zaveden k 1. 7. 2006 a to na základě zákona č. 411/2005 Sb. a zákona č. 226/2006 Sb. Ty novelizovaly zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na

[61] The Action. In: *The Action* [online]. 2010 [cit. 2014-10-24]. Dostupné z: http://www.theaction.cz/default.aspx?ido=3&sh=-1553656506

[62] *Informace o stavu bodového systému v České republice: Bodovaní řidiči* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2014, srpen 2014[cit. 2014-10-22]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/F46F9045-0283-4D88-BAB2-56599F53B64C/0/1408_BR.pdf

pozemních komunikacích. Je založen na bodovém hodnocení určeného nežádoucího chování v dopravě a po dosažení určitého počtu bodů může vést k odebrání řidičského oprávnění na dobu 1 roku. Od počátku jeho fungování až do roku 2014 bylo celkem evidováno 5 062 254 přestupků a trestných činů, které byly bodově ohodnoceny.[63]

Cílem bodového systému je zamezit porušování dopravních pravidel na základě nebezpečí, že osoba, která se jejich porušování bude dopouštět opakovaně, přijde o řidičské oprávnění. Dále také eliminovat ty, kteří se často dopouštějí dopravních přestupků a jsou tak nebezpeční nejen sobě, ale i ostatním účastníkům provozu. Zkušenosti ze zahraničí ukazují, že bodový systém funguje nejen represivně, ale také preventivně. Zejména ti řidiči, kteří získali už nějaký bod, si dávají větší pozor a jezdí opatrněji ve snaze nezískat další body.

Mnoho evropských států již bodové systémy má. Liší se od sebe tím, že v některých se body přičítají, v jiných odečítají, anebo počtem bodů, které byly řidiči buď přiděleny a odečítají se nebo po jejichž získání je řidiči odebrán řidičský průkaz.[64] První ze států, který bodový systém zavedl je Německo, a to již v roce 1974. To body přičítá a řidič může získat celkem 18 bodů. V roce 1992 jej následovala Francie (odečítá z 12 bodů), v roce 1993 přibylo Polsko (odečítá z 21 bodů) a Řecko (přičítá do výše 25 bodů), v roce 1995 Velká Británie (přičítá do výše 12 bodů), v roce 1996 Chorvatsko (odečítá ze 7 bodů), v roce 1998 Slovinsko (přičítá do výše 18 bodů), v roce 2000 Bulharsko (odečítá z 39 bodů), v roce 2001 Irsko a Kypr (přičítá do výše 12 bodů).

V roce 2002 přibylo Lucembursko, které odečítá z celkového počtu 12 bodů, bodový systém v tomto státě platí pouze pro řidiče začátečníky. V roce 2003 přibyla Itálie (odečítá z 20 bodů), v roce 2004 Lotyško (odečítá z 16 bodů), Maďarsko (přičítá do výše 18 bodů), Malta (přičítá do výše 12 bodů) a Norsko (přičítá do výše 12 bodů). V roce 2005 zavedlo poněkud jiný druh bodového systému Dánsko a Rakousko součástí jejich strategie je specifický systém 3 krát a dost, což znamená, že pokud se řidič třikrát během dvou let dopustí přestupku, je mu odebrán řidičský průkaz. Mezi poslední státy,

[63] *Informace o stavu bodového systému v České republice: Přestupky a trestné činy* [online]. Praha, 2014[cit. 2014-10-22]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/4D8DF6AF-9D6A-48DB-A902-638FEB50616B/0/14Q2_PaT.pdf

[64] Nová pravidla silničního provozu: Bodový systém. *Nová pravidla* [online]. 2014 [cit. 2014-10-22]. Dostupné z: http://www.novapravidla.cz/bodovy-system/

které se do rodiny bodových systému přidaly, patří v roce 2006 Španělsko (odečítá z 12bodů) a ČR (přičítá do výše 12 bodů). Lze tedy konstatovat, že česká právní úprava se drží, co se týče počtu bodů v evropském průměru.

V důvodové správě k systému bodového hodnocení[65] se upřesňuje, že jednotlivé body se nepovažují za sankci nebo trest a jsou pouze administrativním ohodnocením spáchaného přestupku nebo trestného činu. To znamená, že řidiči bude navíc uložen i postih podle zákona o přestupcích či podle trestního zákona.

Záznam bodů a správu registru řidičů a jejich zajišťují obecní úřady obec s rozšířenou působností. Ty také vyrozumí do 5 pracovních dnů osobu, které mají být body odebrány, o této skutečnosti. Pokud je jedním činem spácháno více bodově ohodnocených skutků, zaznamenají pouze ty body, kterými je ohodnocen ten nejzávažnější prohřešek. Maximum počtu získaných bodů je dvanáct, v případě, že jich řidič dosáhne, obecní úřad mu zašle oznámení, ve které mu tuto skutečnost oznámí a vyzve jej k odevzdání řidičského oprávnění do 5i dnů po jeho doručení. V případě, že řidič oprávnění neodevzdá, pozbývá do 5 dnů od doručení platnosti. Proti rozhodnutí o odebrání řidičského průkazu je možné se bránit námitkou a až do pravomocného rozhodnutí o ní může řidič řídit.

O vrácení řidičského průkazu může osoba zažádat až po uplynutí 12 měsíců od jeho pozbytí, pokud mu nebyla uložena jiná sankce či trest, která by to vylučovala, například zákaz činnosti. Dále musí prokázat odbornou způsobilost přezkoušením v autoškole, podrobit se lékařské prohlídce a dopravně psychologickému vyšetření.

Pokud se řidič nedopustí do 12 měsíců od uložení bodů dalšího přestupku nebo trestného činu, za který by mu byl uložen bod, tak se mu 4 body z jeho bodového konta odečtou, po dalších 12 měsících bez bodového zisku se mu odečtou další 4 a po dalších 12 měsících se mu odečte zbytek. Řidič teda je opět s nulovým kontem. Body nelze odečítat, pokud bylo dosaženo maxima, tj. 12 bodů. Podle statistik Ministerstva dopravy dosáhlo odečtení 4 (popřípadě méně) bodů od srpna 2013 do srpna 2014 celkem 454 131 osob.

[65] Důvodová zpráva k návrhu zákona č.411/2005 Sb. (tisk 833). In: *tisk 833*. 2004. Dostupné z: http://www.bodovysystem.cz/Proc-bodovy-system/

Další možností, jak dosáhnout snížení počtu již získaných bodů, přibyla v roce 2008. Od září tohoto roku je možné absolvovat školení o bezpečné jízdě, za které se řidiči odečtou 3 body. Ten nabízejí Akreditovaná střediska bezpečné jízdy, které se nacházejí v Mostě, Ostravě, Jihlavě a v Sosnové u České Lípy.

Podmínky pro odečet bodů jsou ještě dále specifikovány. Řidič nesmí mít více jak 10 bodů a žádný přestupek za 6 nebo 7 bodů. Pokud splní podmínky a kurz absolvuje, musí proto, aby mu byly body odečteny, podat do 1 měsíce žádost o odpočet bodů u místně příslušného obecního úřadu, který spravuje registr řidičů se stanovenými přílohami. Tento kurz lze absolvovat maximálně jednou ročně. Od roku 2008 využilo této možnosti 15 197 mužů a 1 099 žen. V období od srpna 2013 – srpna 2014 využilo této možnosti 166 řidičů.

V srpnu 2011 se stala účinnou novela zákoa č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Ta mimo jiné přinesla změnu v bodovém systému, a to tím, že zrušila udělování bodů za přestupky, za které se doposud uděloval 1 bod. Těmi například byly jízda s nerozsvíceními světly, nebo jízda ve vyhrazeném jízdním pruhu. Zůstalo tedy udělování bodů ve výši 2, 3, 4, 5 a 7.

Stav bodového konta není řidiči oznamován průběžně. Pokud jej chce zjistit, musí využít CzechPOINT nebo podat žádost na místně příslušném obecním úřadu, který má tuto agendu na starost. Tato žádost je zpoplatněna.

Centrální registr řidičů k 31. 8. 2014 evidoval 555 369 řidičů. Tyto mají na svém kontě minimálně 1 bod. Nejvíce řidičů má 2 body 198 860 osob a nejvíce bodovaní řidiči pocházejí z ústeckého kraje. Nejméně bodů mají řidiči z hl. města Praha. Obecně jsou více bodováni muži. K 31. 8. 2014 bylo z celkového počtu řidičů, kteří dosáhli 12 bodů bylo 35 839 mužů a pouze 2 370 žen. Tento poměr se opakuje i u celkové statistiky bodovaných řidičů, 82,5 % bylo mužů a jen 17,5 %. Tento výsledek je potvrzením celoevropského trendu v dopravě, který byl probírán v jedné z předchozích částí mé práce.

Při rozlišování bodovaných řidičů podle věku dojdeme k výsledku, že nejrizikovější věk u mužů, co se týče získání bodů je 28 let a žen 35 let. Z grafů, které jsou ve studii Ministerstva dopravy dále vyplývá, že s rostoucím věkem se snižuje počet bodovaných řidičů u obou pohlaví. Pokud bychom porovnali řidiče, kteří o řidičský

průkaz díky zisku 12 bodů přišli, je zde věk přibližně stejný u žen i mužů, a to je 27– 28 let.

Pokud bychom měli zhodnotit účinnost bodového systému od jeho zavedení do současnosti. Musíme zohlednit jednotlivé změny v právní úpravě, které nastaly v roce 2011. Od roku 2006 do roku 2011 došlo zpočátku k viditelnému zlepšení chování řidičů a jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích. Je otázkou, zda to bylo způsobeno samotným systémem, mediální kampaní, která na něj upozorňovala nebo zvýšenou aktivitou policie ČR a obecní policie.

Postupem času se ale začala vysoká účinnost bodového systému vytrácet. Přesto se ale ve svém hodnocení BESIP přiklání k tomu, že v dlouhodobém horizontu má tento systém své opodstatnění. K lepšímu plnění jeho účelu slouží vylepšování a odstraňování nedostatků prostřednictvím novel. Jednou z nich byla i novela zákona o silničním provozu v roce 2011, o které jsem se zmiňovala již výše. Účinný, zejména pokud se jedná o ovlivnění účastníků při jejich chování v dopravním provozu, se ukázal sankční systém a v něm povinné ukládání sankce zákazu činnosti.

Zlepšení výsledků by bylo možné pomocí častějšího dohledu nad bezpečnostní silničního provozu policií ČR a obecní policie, to je ale nevyhnutelně vázáno na finanční a personální politiku Ministerstva vnitra, která o těchto otázkách prostřednictvím dalších složek rozhoduje.[66]

2) Řidičský průkaz na zkoušku

Řidičský průkaz na zkoušku je často probíraným tématem v posledních letech. Odborníci v něm vidí spásu a zbraň do boje proti mladým silničním pirátům či nezkušeným řidičům. Oproti tomu veřejnosti se tento nápad příliš nelíbí. Podle jejich názoru nový zákon ani pravidla nic nevyřeší, kdo dopravní předpisy nerespektuje, nebude to dělat, ani když bude mít řidičský průkaz na zkoušku. Nicméně nový zákon je již vytvářen a jeho schválení se předpokládá do roku 2016.

[66] Vyhodnocení účinnosti bodového a sankčního systému jako důležitého nástroje realizace cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. In: *Vyhodnocení účinnosti bodového a sankčního systému jako důležitého nástroje realizace cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2013 [cit. 2014-10-22]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/rada/archiv/16/besip-Vyhodnoceni-ucinnosti-bodoveho-a-sankcniho-systemu.doc

Dnes se získávání řidičského průkazu řídí zákonem č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Dle tohoto zákona žadatel obdrží řidičský průkaz po úspěšném absolvování zkoušky z odborné způsobilosti a z praktické jízdy, a to v rozsahu odpovídajícím skupině, o kterou si osoba žádá. Podle mezirezortního připomínkového řízení[67], které proběhlo v roce 2013 z iniciativy Ministerstva dopravy, by nová úprava měla změnit průběh výuky v autoškole i celou závěrečnou zkoušku. Ta by měla být více formalizovaná, aby se předešlo udělování řidičského oprávnění, i když žadatel neprokázal požadované schopnosti.

Další změnu by mělo přinést již zmíněné udělení řidičského průkazu na zkoušku. Původně byla navrhována lhůta v délce jednoho roku, ale Ministerstvo vnitra s touto délkou nesouhlasilo s tím, že je to příliš krátká doba na získání zkušeností a osvojení si základních návyků v dopravním provozu. Tato připomínka byla akceptována a zapracována do návrhu. Dalším problémem k řešení bylo, zda se bude toto opatření vázat na bodový systém. Návrh počítá s tím, že „prvořidič“ bude mít nižší počet trestných bodů, prozatím se uvažuje o 8. S tím nesouhlasil Magistrát hl. města Praha, který v tomto omezení spatřoval nárůst administrativy pro úředníky a dále upozorňoval na nedořešení možnosti odečítání bodů. Tato připomínka nebyla akceptována. I nadále se počítá s vazbou na bodový systém.

Návrh změny zákona tedy počítá s následujícími změnami. Žadatel o řidičský průkaz bude absolvovat mimo běžné výuky v autoškole i takzvaný test vnímání rizik, který bude mít za úkol prověřit, jaký má odhad ohledně rychlosti ostatních vozidel, a bude testovat jeho reakce v navozených dopravních situacích a má tak odhalit agresivního řidiče. Následná výuka bude probíhat na cvičných polygonech a teprve po absolvování testů a zkušební jízdy v prostoru cvičiště bude žadateli umožněno pokračovat ve výcviku v provozu. Další ze změn má zasáhnout zkušební komisaře,

[67] Ministerstvo dopravy, Vypořádání zásadních připomínek z mezirezortního připomínkového řízení k návrhu věcného záměru zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. *Vypořádání zásadních připomínek z mezirezortního připomínkového řízení k návrhu věcného záměru zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel* [online]. 2013 [cit. 2014-10-24]. Dostupné z: https://apps.odok.cz/kpl-detail?p_p_id=material_WAR_odokkpl&p_p_lifecycle=2&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_resource_id=downloadAttachment&p_p_cacheability=cacheLevelPage&p_p_col_id=column1&p_p_col_count=3&_material_WAR_odokkpl_attachmentPid=KORN95CFXSGY

jejich počet se má snížit a jejich činnost více zprůhlednit, aby se zabránilo případnému podplácení či ovlivňování zkoušky. Poslední ze změn je již zmíněné sníženi počtu trestných bodů pro nové řidiče z 12 na 8 bodů.[68]

Jsou tu ovšem stále situace, které prozatím zůstali nedořešené. Například, zda bude pro nové řidiče nějaký rychlostní limit, jestli budou moci řídit sami bez dozoru zkušenějšího řidiče, jestli budou moci vozit spolupasažéry a jiné. Další otazník je také nad uznáváním řidičského průkazu na zkoušku v cizině a vydávání Mezinárodní řidičského průkazu při cestě do zahraničí.

Jaké jsou zkušenosti ze zahraničí? Systémy získávání řidičského průkazu se různí. Například v Rakousku je každý typ řidičského oprávnění na první dva roky udělen na zkoušku a pro nové řidiče platí také přísnější pravidla ohledně alkoholu za volantem. Běžný řidič má povolený limit 0,5 promile, nový řidič „pouze“ 0,1 promile.[69]

V Belgii je min. věk 17 let. Žadatel složí teoretickou zkoušku, a poté si může požádat o dočasný řidičský průkaz. Následně může buď chodit do autoškoly, nebo brát lekce od soukromého instruktora. Existují dva typy řidičských průkazů. První je udělen na dobu 36 měsíců. Tento řidič smí řídit pouze s instruktorem a vozidlo je označeno „L“ na zadní straně. Druhý typ je udělován na dobu 18 měsíců. Tento řidič může řídit sám nebo s osobou starší 24 let. Nevztahují se na něj speciální ustanovení o omezení rychlostí, ale nesmí řídit mezi 22 – 06 hodinou v pátek, sobotu, neděli, o svátcích, a v předvečer státního svátku. Nesmí přepravovat více jak jednoho pasažéra a nesmí řídit mimo Belgii.[70]

V Německu žadatel podá žádost, absolvuje teoretickou a praktickou zkoušku, složí zkoušku zraku a doloží absolvování kurzu první pomoci. Praktickou a teoretickou výuku lze absolvovat pouze v akreditovaných autoškolách. Od roku 2011 je možné, aby žadateli bylo 16 let, pokud má souhlas rodičů. Zkušební jízdu může absolvovat už měsíc po 17. narozeninách. Pokud uspěje, získá zkušební řidičský průkaz (Prüfbescheinigung).

---

[68] Řidičák na zkoušku a nový test. Jak se změní autoškoly. In: *Řidičák na zkoušku a nový test. Jak se změní autoškoly* [online]. 2014 [cit. 2014-10-24]. Dostupné z: http://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/ridicsky-prukaz-na-zkousku-zmena-autoskoly/r~f02016f0c14b11e38cb6002590604f2e/

[69] Řidičský průkaz v Rakousku. *Řidičský průkaz v Rakousku* [online]. 2014 [cit. 2014-10-24]. Dostupné z: http://www.autostop.cz/mkportal/modules/wiki/index.php/%C5%98idi%C4%8Dsk%C3%BD_pr%C5%AFkaz_v_Rakousku

[70] ÚAMK: Turistické informace. *ÚAMK* [online]. 2014 [cit. 2014-10-24]. Dostupné z: http://www.uamk.cz/informace/turisticke-informace-uamk/details/1/3/turistick%C3%A9-informace-belgie#Ridici_a_vozidla.

Ten jej opravňuje k řízení vozidla za doprovodu osoby, kterou má uvedenou ve svém oprávnění. Této osobě musí být 30 a více let, musí mít více jak tři body v řidičském průkazu (v Německu se body odečítají) a má řidičské zkušenosti v délce nejméně 5 let. Počet těchto osob zapsaných v řidičském průkazu není omezený. Tento řidičský průkaz platí pouze pro jízdu v Německu.[71]

Pokud bychom se podívali dál než do Evropy, tak například v USA mají možnost získat řidičský průkaz již od 16 let. Žadatel musí vyplnit formulář a složit test, absolvovat kontrolu zraku a zaplatit poplatek, jehož výše je závislá na věku žadatele. Test je zaškrtávací se čtyřmi variantami odpovědí, z nichž pouze jedna je správná, a lze opakovat libovolně. Po splnění těchto podmínek získává žadatel „learner permit", který ho opravňuje k jízdě v provozu s kýmkoliv, který již řidičský průkaz má. Po určité době následuje „road test" po jehož úspěšném splnění se žadateli udělí řidičský průkaz.[72]

Z výše uvedených příkladů vyplývá, že v zavedení opatření, které bude nové řidiče vést k zodpovědnější jízdě, není ČR rozhodně první. Mnoho států již tuto úpravu má. Z větší části v ní spoléhají na předávání zkušeností od osoby, která již vlastní řidičské oprávnění určitou dobu a dopravní předpisy dodržuje. Z mého pohledu je tato myšlenka velmi zajímavá a je škoda, že tuto možnost legislativní komise nevzala ve svém návrhu v potaz.

3) Zabránění v jízdě

Zabránit řidiči v další jízdě může policista, pokud je to nutné z hlediska zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a to buď použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, nebo jeho odtažením. Podmínky jsou uvedeny v § 118a zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Jsou jimi například:

- podezření ze zavinění dopravní nehody, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví,

[71] ÚAMK: Turistické informace. *ÚAMK* [online]. 2014 [cit. 2014-10-24]. Dostupné z: http://www.uamk.cz/informace/turisticke-informace-uamk/details/1/23/turistick%C3%A9-informace-n%C4%9Bmecko#Ridici_a_vozidla

[72] Řidičský průkaz. *Řidičský průkaz* [online]. 2014 [cit. 2014-10-24]. Dostupné z: http://usa.qex.cz/%C5%99idi%C4%8Dsk%C3%BD%20pr%C5%AFkaz

- ujetí z místa dopravní nehody,
- podezření z požití alkoholického nápoje či jiné návykové látky během jízdy,
- odmítnutí podrobení se vyšetření, zda není pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky,
- řízení bez řidičského oprávnění, řízení vozidla i přes uložený zákaz řízení motorových vozidel, je důvodné podezření, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení a nesložil kauci jako záruku, že se dostaví k projednání přestupku.

Mezi další opatření v dopravě bychom mohli zařadit například denní svícení, které je v ČR povinné od roku 2006. Od té doby kolují různé názory na to, zda je užitečné či nikoliv. Faktem je, že vozidlo, které má světla rozsvícena je viděno na větší vzdálenost a tato skutečnost napomáhá snižovat závažné důsledky dopravních nehod ve velké rychlosti a lépe se také odhaduje vzdálenost vozidla.

Dalším opatřením, které vyplývá ze zákona o pozemních komunikacích, je povinné přezouvání pneumatik z letních na zimní provedení v období mezi 1. listopadem a 31. březnem, pokud je na pozemních komunikacích souvislá vrstva sněhu, led nebo námraza, nebo lze, vzhledem k povětrnostním podmínkám předpokládat, že se na pozemní komunikaci během jízdy může vyskytovat souvislá vrstva sněhu, led nebo námraza. Pokud je tedy silnice suchá a teploty nadprůměrné, přezutí nutné není, ale je potřeba sledovat předpověď počasí a dostatečně dopředu předvídat povětrnostní podmínky. Výjimkou jsou úseky, kde je dopravní značka „zimní výbava“, na nich je nutné mít přezuto vždy ve výše uvedeném časovém rozmezí.

5.6. Situační prevence v dopravě – technická opatření

Situační prevenci byla věnována část 8. 1. Obecně lze shrnout, že se jedná o „*opatření směřující k redukci příležitostí spáchání deliktu*“[73]. Zabývá se tedy zejména okolnostmi, za nichž k nežádoucímu chování dochází.

[73] VEČERKA, Kazimír. *Prevence kriminality v teorii a praxi*. Praha: Themis, 1997, 159 s. Prevence se musí vyplatit. ISBN 80-858-2148-6.

V dopravě mluvíme v souvislosti se situační prevencí o následujících opatřeních:

1) Zpomalovací prahy

Umísťování zpomalovacích prahů se řídí technickými podmínkami TP 85, které byly schváleny pod č. j. 535/2013 – 120 – STSP/1 ze dne 31. 7. 2013, Ministerstvem dopravy. Slouží k ochraně účastníků provozu na pozemních komunikacích při přecházení vozovky a to tak, že nutí řidiče zpomalit vozidlo. Lze je ovšem umístit pouze na místní komunikace, které jsou klasifikovány jako obslužné, účelové nebo pěší a obytné zóny.

Na rychlostních komunikacích se pro zpomalení vozidel užívají jiné prostředky fyzických opatření pro zklidnění dopravy. Při umísťování zpomalovacích prahů je třeba vzít v potaz jejich negativní vliv na prostředí. Například se v místě zvýší hladina hluku, emise, objeví se vibrace, komunikace je v místě před a po sjezdu více zatěžovaná.

Další podmínkou pro jejich umístění je dostatečné osvětlení, značení a zimní údržba. Je tedy potřeba, aby při umísťování toho prostředku fyzické ochrany byl dostatečně posouzen jeho vliv na okolí a negativní dopady byly co nejvíce sníženy.

Existují tři druhy zpomalovacích pruhů - krátké prahy, dlouhé prahy a polštáře. Při výběru vhodného druhu opatření na konkrétní komunikaci je třeba se vzít v potaz, co se od něj očekává a jestli se bude jednat o dočasné řešení, anebo trvalé.

Nejčastěji jsou zpomalovací pruhy umísťovány na místa, kde je třeba upozornit na nízkou dovolenou rychlost, tj. v místech s častým výskytem dětí, u vjezdu do pěších a obytných zón, před přechody pro chodce. Pro jejich správnou funkci je třeba, aby byly dostatečně barevně odlišené od vozovky a upozorňovalo na ně svislé dopravní značení, v konkrétních případech je také vhodné doplnit je osvětlením.

Jejich použití se nedoporučuje v místech, kudy vedou trasy MHD, a to z výše uvedených negativních dopadů.[74]

[74] TP 85. *Zpomalovací prahy*. Brno: Silniční vývoj – ZDZ spol. s.r.o. a VUT v Brn ě, 2013.

2) Zpomalovací pruhy – optická brzda

Optická brzda je opatření, které cílí na psychiku řidiče. Vznikla v Rakousku, kde se používá zejména před železničními přejezdy. Její velkou výhodou je nízká cena a minimum negativních dopadů (oproti například příčným prahům), nevýhodou je snížená viditelnost při znečištění vozovky.

Jedná se o příčné čáry vedoucí přes vozovku, které se ve směru k místu snížené rychlosti zhušťují nebo o obdélníky či čtverce, které se k sobě přibližují a vytvářejí písmeno „V“, v jehož vrcholu se nachází místo, kde má řidič zpomalit. V technických parametrech je popsána jako V18.

3) Semafory reagující na rychlost – zpomalovací semafory

Zpomalovací semafory byly poprvé vyzkoušeny ve Španělsku asi před dvanácti lety. Od té doby se v hojné míře začaly objevovat i u nás. Názor na jejich funkčnost je velmi rozporuplný, starostové obcí a městských částí si je chválí, jako skvělý způsob pro zajištění dodržování rychlostních limitů v obci, oproti tomu dopravní experti namítají, že řidiči přestanou červenou díky těmto semaforům respektovat a odrazí se to na jejich chování i v jiných místech s běžnými semafory.

Jak tyto zpomalovací semafory fungují? V určité vzdálenosti od semaforu je umístěno čidlo, které sleduje rychlost vozidel. Pokud ta projedou rychleji, než je nejvyšší povolená rychlost, tak na semaforu naskočí červená. Tím donutí řidiče snížit svoji rychlost nebo zastavit.

Další možností jsou semafory, na kterých je trvale červená, pokud zaznamenají, že řidič jede povolenou rychlostí, rozsvítí se mu zelená. O stavbě těchto zařízení rozhoduje po konzultaci s policií ČR na silnicích I. třídy krajský úřad, na silnicích II. a III. třídy a místních komunikacích Obecní úřad s rozšířenou působností.[75]

[75] Jak obce zpomalují řidiče: Radarové semafory a jiná překvapení. *Jak obce zpomalují řidiče* [online]. 2012 [cit. 2014-10-27]. Dostupné z: http://www.auto.cz/zpomalovace-na-silnicich-radarove-semafory-a-jina-prekvapeni-71070

Na obdobném principu jako semafory fungují i kontrolní radary, které změří rychlost vozidla a pokud jede řidič více, než je povolený limit, světelná tabule jej na tuto skutečnost upozorní.

U těchto opatření ovšem hrozí, že jejich prevenční účinek bude pouze dočasný, a to do té doby, než si řidiči na kontrolní radar či na světelnou tabuli zvyknou a přestanou je vnímat jako důvod k zpomalení.

4) Osvětlení přechodů

Osvětlení chodců se řídí ČSN EN 13201-2, která upravuje osvětlení pozemních komunikací, ta se v příloze B věnuje osvětlení přechodu pro chodce. Osobu lze při přecházení zdůraznit buď kontrastem pozitivním (osvětlit chodce) či negativním (osvětlit vozovku). Lidské oko je schopné rozlišit jas v poměru 1:3, z toho vyplývá, že aby byl chodec dostatečně viditelný, musí být alespoň třikrát více osvětlený než vozovka.

Další důležitou věcí je umístění svítidel a jejich počet, to se řídí podle počtu jízdních pruhů. Pokud se jedná o jeden jízdní pruh, postačí jedno svítidlo instalované před přechodem s 1/3 jeho výšky nad komunikací. U většího počtu jízdních pruhů bude třeba zesílit osvětlení dalším svítidlem. Dosáhnout požadovaného kontrastu 1:3 je velice složité, proto se přechod zdůrazňuje dalšími prvky, které mají řidiče upozornit, že se k němu blíží. Například barevným odlišením komunikace, svislým označením nebo reflexními prvky zabudovanými v přechodu.[76]

5) Okružní křižovatka

Okružní křižovatku známe spíše pod laickým pojmem kruhový objezd, toto pojmenování ovšem není správné. Vychází ze zákona o provozu na pozemních komunikacích a je jím vyjádřen pouze směr jízdy a přednost, která na tomto druhu křižovatky platí. Okružní křižovatka je:

[76] Osvětlení přechodů pro chodce. In: *Osvětlení přechodů pro chodce* [online]. 2008 [cit. 2014-10-27]. Dostupné z: http://www.odbornecasopisy.cz/osvetleni-prechodu-pro-chodce-37603.html

„druh úrovňové křižovatky, která má okružní jízdní pás ve tvaru mezikruží, nebo ve tvaru jemu blízkém, na níž je silniční provoz veden jednosměrným objezdem kolem středového ostrova proti směru hodinových ručiček od vjezdu ke zvolenému výjezdu.“[77]

Podmínky pro využití tohoto druhu křižovatky jsou vázány zejména na prostor, který toto opatření vyžaduje. Je důležité, aby byl zajištěn dostatečný rozhled, bezpečný vjezd a výjezd, průjezd obvyklých vozidel a včasné a viditelné upozornění, že se blíží vjezd na okružní křižovatku svislým dopravním značením.

Nejvýznamnější funkcí je snížení počtu dopravních nehod, jasné určení přednosti v jízdě a snížení rychlosti vozidel. Aby byla zajištěna bezpečnost nejen motoristům, ale i chodcům a cyklistům, je třeba dodržovat i bezpečnostní doporučení daná normou TP 135, která upravuje projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích. V ní je stanoveno, která značení a osvětlení mají být na křižovatce umístěna. Dále jaké musí být rozhledové poměry při výjezdu a výjezdu z ní, kde mohou být umístěny přechody pro chodce a kde vyhrazeny pruhy pro cyklisty.

6) Zúžení vozovky

Zúžení vozovky se nejčastěji používá jako doplněk k přechodům pro chodce. Technické parametry jsou stanoveny v ČSN 73 6110, která se zabývá projektováním místních komunikací. Při technickém řešení je třeba vzít v potaz šířku komunikace a druh vozidel, které ji používají. Pokud je komunikace, na které má být umístěn přechod pro chodce širší než 8,5 m je potřeba rozdělit komunikaci navíc i ochranným ostrůvkem. Ten by měl být vybaven výstražným dopravním značením a dalšími prvky, které zabrání najetí vozidla do chodců. Dále je doporučeno doplnit ostrůvek i zúžení zelení, která bude upozorňovat řidiče na dopravní omezení.

Pohled expertů na toto opatření se různí. Zúžením vozovky se zvýší bezpečnost chodců, kterým v případě přecházení vozovky bude hrozit menší nebezpečí střetu s vozidlem ze souběžně jedoucího pruhu, který včas nezareaguje. Na druhou stranu, pokud již k zmíněné situaci dojde a vozovka bude zúžena a navíc vybavena ochranným

[77] TP 135. *Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích*. č.j.489/05-120–RS/1. Ostrava: V-projekt s.r.o., 2005. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/TP%20135.pdf

ostrůvkem, tak řidič vozidla nebude mít, možnost se střetu vyhnout, aniž by narazil do ochranných prvků na vozovce.

7) Šikana

Dopravní šikanou je opakované zúžení vozovky, a to buď z jedné strany, nebo střídavě z obou stran. Toto opatření má na řidiče jednak vliv psychologický a pak ho také nutí k tomu, aby zpomalil své vozidlo. Důvodem je opakovaná změna směru jízdy v malých poloměrech a pocit stísněnosti při projíždění zúžených míst. Zabraná místa jsou často využívána k osázení zelení. U těchto opatření je také vhodné umístit veřejné osvětlení.

8) Papírové makety policistů

Papíroví policisté byli součástí celorepublikového dopravně bezpečnostního projektu v roce 2007 a 2008. Název akce byl „Bezpečný návrat“ a měl za cíl zpomalit řidiče, při jejich návratu z dovolených a také měl upozornit na nízký stav policistů. Preventivní funkce tohoto opatření byla bohužel pouze dočasná. Řidiči si na umístnění papírových policistů po určité době zvykli a přestali na ně reagovat sundáním nohy z plynu. Některé makety dokonce zmizely ze svých stanovišť. Například v roce 2008 jich bylo na Kladensku umístěno dopravní policií 8 kusů a po víkendu nezbyl ani jediný. Obdobná situace se opakovala i v jiných částech republiky.

Dnes se již od plošného užívání papírových maket policistů v rámci celorepublikových dopravně bezpečnostních akcí upustilo, nicméně v některých obcích jsou stále k vidění.

Závěr

Cílem této práce bylo podrobit zkoumání dopravní kriminalitu a možnosti její prevence. Tato problematika je dle mého názoru velmi aktuální, protože doprava je běžnou součásti našeho života a každý z nás je často v roli účastníka silničního provozu, takže se s dopravní kriminalitou může setkat, a to jako poškozený, viník či přihlížející.

Samotné dopravní nehody jsou jednou z nejčastějších událostí, se kterou se setkáváme v provozu na pozemních komunikacích. Ročně při nich vznikne ekonomická ztráta ve výši přesahující 52 mld. Kč[78] a dojde ke ztrátám na životě v řádu stovek osob. Už jenom z těchto důvodů by se této problematice podle mého názoru měla věnovat větší pozornost v oblasti prevence, a to nejen na národní ale i na evropské a mezinárodní úrovni.

Uvidíme, zda se v národních dopravních statistikách pro rok 2014 projeví zavedení povinné dopravní výchovy na základních školách, na které se spolupodílel BESIP, či další plánované opatření „řidičský průkaz na zkoušku“, které má být zavedeno od roku 2016.

Dále bude zajímavé sledovat, jestli se na základě těchto opatření, popřípadě dalších preventivních aktivit, podaří dosáhnout cíle Národní strategie silničního provozu pro rok 2020, který vychází z evropského průměru tj. maximálně 333 usmrcených osob a 2 122 těžce zraněných. Již dnes bohužel musíme zkonstatovat, že v letošním roce se cíl Národní strategie bezpečnosti splnit nepodaří. Na našich silnicích totiž do září 2014 zemřelo 474 osob a 1 269 jich bylo těžce zraněno, což je 86 % u usmrcených osob a 75 % u smrtelných nehod z celkového předpokládaného počtu na celý rok.

Pro doplnění byla v této práci použita statistická data z policejní a soudní ročenky pro rok 2013.

[78] DAŇKOVÁ, ING., Alena, Ondřej VALACH ING., Jan TECL, RNDR. a Ondřej GOGOLÍN, ING. Výše ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2012. [online]. [cit. 2014-05-28]. Dostupné z: http://www.czrso.cz/clanky/vyse-ztrat-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-za-rok-2012/

Policejní ročenka je volně přístupná na stránkách Ministerstva vnitra ČR[79]. Je ovšem nutné počítat s tím, že údaje o škodách a počtu dopravních nehod zde mohou být zkreslené, protože obsahuje pouze dopravní nehody nahlášené dopravní policii a jsou tak vedeny v počítačové evidenci spravované Policejní prezidiem.

Statistika uvedená na stránkách Ministerstva spravedlnosti[80] je vedena podle jednotlivých hlav trestního zákona. Vzhledem k tomu, že dopravní kriminalita svoji specializovanou hlavu nemá, nelze jednotlivé údaje přesně podřadit. V závěru dokumentu zveřejněného na stránkách www.justice.cz, je tabulka věnovaná trestným činům v dopravě, kde jsou uvedena absolutní čísla osob odsouzených a osob odsouzených v dopravě.

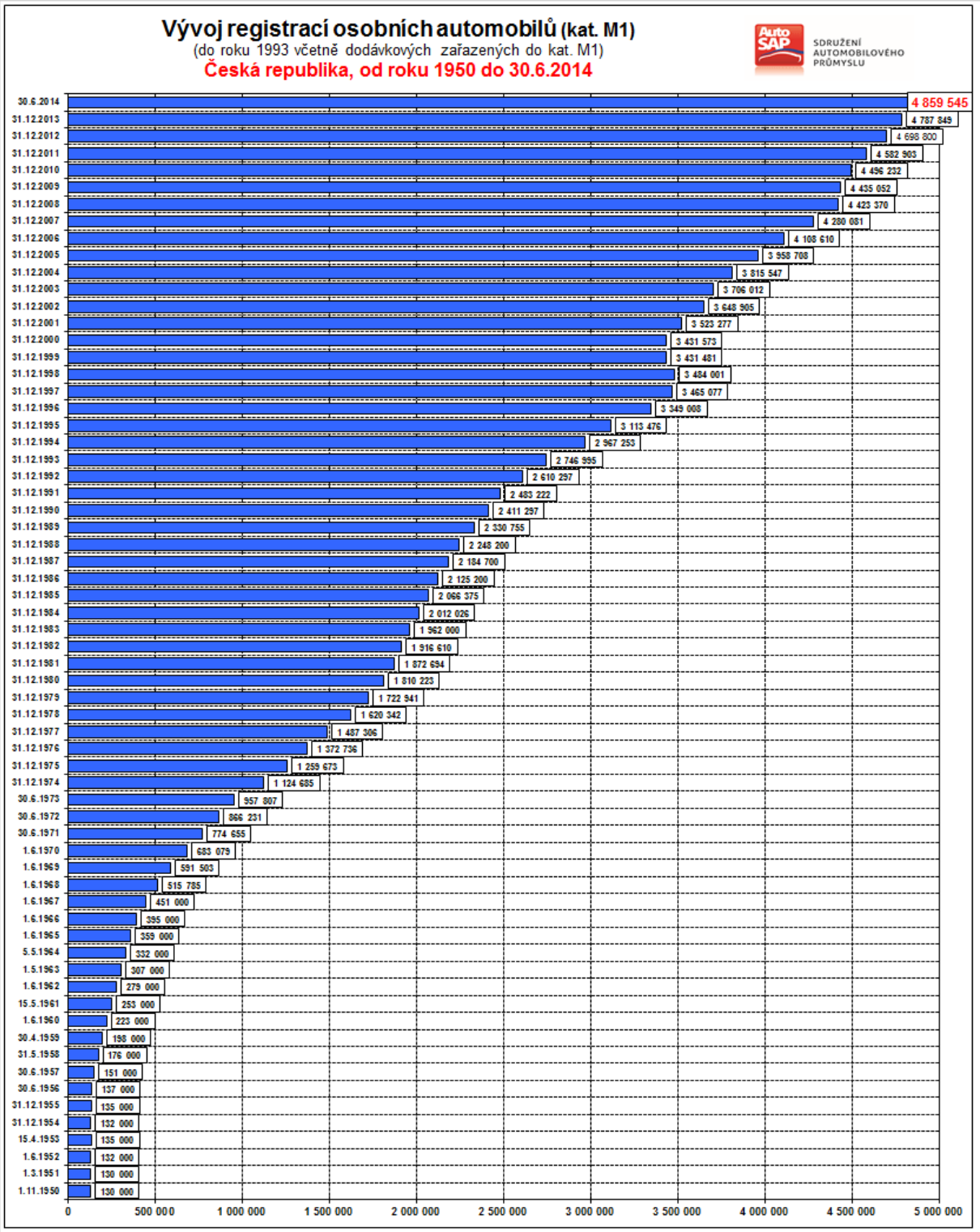
Doprava je díky technickému pokroku a neustálému vývoji dopravních prostředků i ochranných prvků rychle měnícím se odvětvím, které reaguje na aktuální potřeby svých uživatelů, řidičů. Dá se tedy předpokládat, že cílem pro další desetiletí bude rozhodování člověku co nejvíce zjednodušit a v případě, že se rozhodne špatně či ukvapeně, jeho chybu vykompenzovat různými videosenzory a asistenty, které dopravní prostředek včas uvedou do ideálního stavu nebo zastaví, aby nedošlo ke střetu s jinými účastníky provozu. Je ovšem otázkou, jestli při přílišném spoléhání se na tyto „pomocníky“ neztratíme i ten zbytek pozornosti a opatrnosti, které svému pohybu v dopravě věnujeme dnes.

[79] Www.policie.cz: Statistická ročenka 2012. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Policie ČR* [online]. Praha, duben 2013 [cit. 2013-11-21]. Dostupné z: http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d

[80] Www.justice.cz: Statistická ročenka kriminality. ODBOR DOHLEDU MINISTERSTVA SPRAVEDLNOSTI ČESKÉ REPUBLIKY. *Justice.cz* [online]. 2011 [cit. 2013-11-21]. Dostupné z: http://cslav.justice.cz/InfoData/statisticke-rocenky.html

Přílohy:

Tabulka č. 1 – Počet registrovaných osobních automobilů



1) rok 1950 až 1967 a 1986 až 1988 .... odhad podílu ČR z údajů za celé Československo
2) rok 1970 až 1972, rok 1983 ..... odhad (interpolace údajů)
3) údaje do roku 1996 z dat Policie ČR, údaj roku 1997 = 1/2 (Policie ČR+CRV), od roku 1998 data z CRV MV ČR, od roku 2012 data z CRV MD ČR

Zdroj dat: Údaje AutoSAP, SDA, Policie ČR, CRV MV ČR a MD ČR

Tabulka č. 2

Pořadí zemí podle koeficientu nebezpečnosti jejich silnic:		
1.	Řecko	15,9
2.	Polsko	14,3
3.	Belgie	13
4.	Slovinsko	12,9
5.	Maďarsko	12,7
6.	**Česká republika**	**12,6**
7.	Portugalsko	11,8
8.	Slovensko	11,3
9.	Lucembursko	11,1
10.	Španělsko	10,3
11.	Itálie	9,7
12.	Rakousko	9,3
23.	Nizozemí	4,6

Zdroj: CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

Tabulka č. 3

Rok	Počet nehod	Z toho Následky na životě nebo zdraví	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
1990	94664	21910	1173	4519	23 371
1991	101387	21460	1194	4833	22806
1992	125599	24936	1395	5429	26708
1993	152157	25147	1355	5629	26821
1994	156242	27590	1473	6232	29590
1995	175520	28746	1384	6298	30866
1996	201697	29340	1386	6621	31296
1997	198431	28376	1411	6632	30155
1998	210138	27207	1204	6152	29225
1999	225690	26918	1322	6093	28747
2000	211516	25445	1336	5525	27063
2001	185664	26027	1219	5493	28297
2002	190718	26586	1314	5492	29013
2003	195851	27320	1319	5253	30312
2004	196484	26516	1215	4878	29543
2005	199262	25239	1127	4396	27974
2006	187965	22115	956	3990	24231
2007	182736	23060	1123	3960	25382
2008	160376	22481	992	3809	24776
2009	74815	21706	832	3536	23777
2010	75522	19676	753	2823	21610
2011	75137	20487	707	3092	22519
2012	81404	20504	681	2986	22590
2013	84398	20342	583	2782	22577

Zdroj: PČR

Tabulka č. 4 – Kriminalita v dopravě dle údajů PČR

1.1.2013 – 31.12.2013	Zjištěno	Pod vlivem alkoholu	Recidivisté	Ženy	Škoda celkem tis. Kč.
Veškeré nehody úmyslné	19	2	6	0	1468
Dopr. Neh. silniční – nedbalost	6251	2515	1035	988	381523
Dopr. Neh. letecké – nedbalost	3	0	0	0	0
Žel. Neh. nedbalost	13	1	1	0	16490
Kombinace žel. a sil. nehody	25	0	0	4	15766
Maření výkonu úředního rozhodnutí	14496	1012	10927	996	15265
Neoprávněné užívání mot. vozidla	19	3	9	2	341

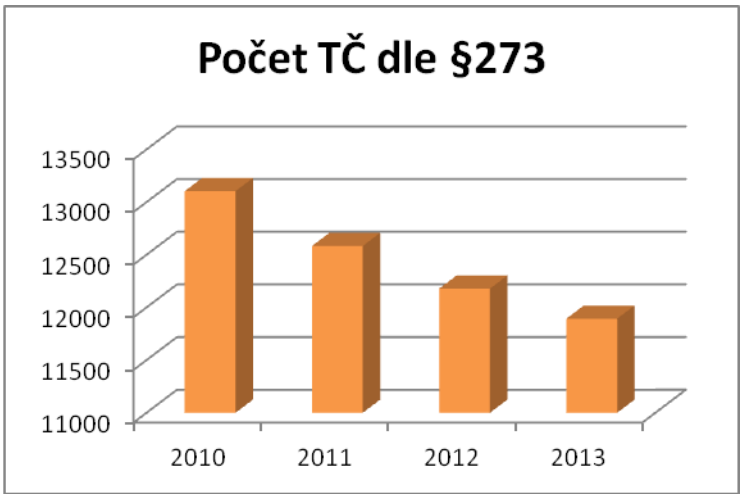
Zdroj: PČR

Tabulka č. 5 – Počet dopravních nehod dle PČR

rok	celkem	usmrcené osoby	zraněné osoby
1989	79717	1078	24435
1990	94664	1291	27890
1991	101387	1331	27639
1992	125599	1532	31237
1993	152 157	1524	32450
1994	156242	1637	35822
1995	175520	1588	37164
1996	201697	1568	37917
1997	198431	1597	36787
1998	210138	1360	35377
1999	225690	1455	34710
2000	211516	1486	32588
2001	185664	1334	33790
2002	190718	1431	34505
2003	195581	1447	35565
2004	196484	1382	34421
2005	199262	1286	32370
2006	187965	1063	28221
2007	182736	1222	29 342
2008	160376	1076	28585
2009	74815	901	27313
2010	75522	802	24433
2011	75137	773	25611
2012	81404	742	25576
2013	84398	?	25359

Zdroj: PČR

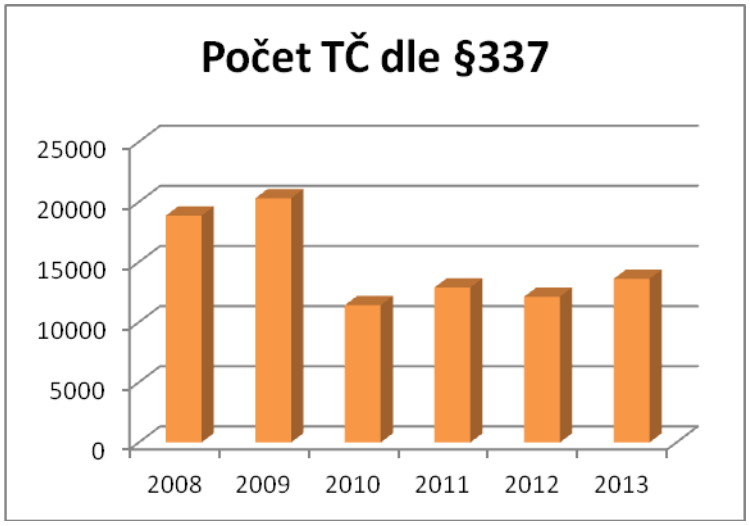
Graf č. 1 – Počet TČ obecné ohrožení z nedbalosti



Rok	Počet TČ
2010	13104
2011	12583
2012	12178
2013	11893

Zdroj: Ministerstvo spravedlnosti ČR

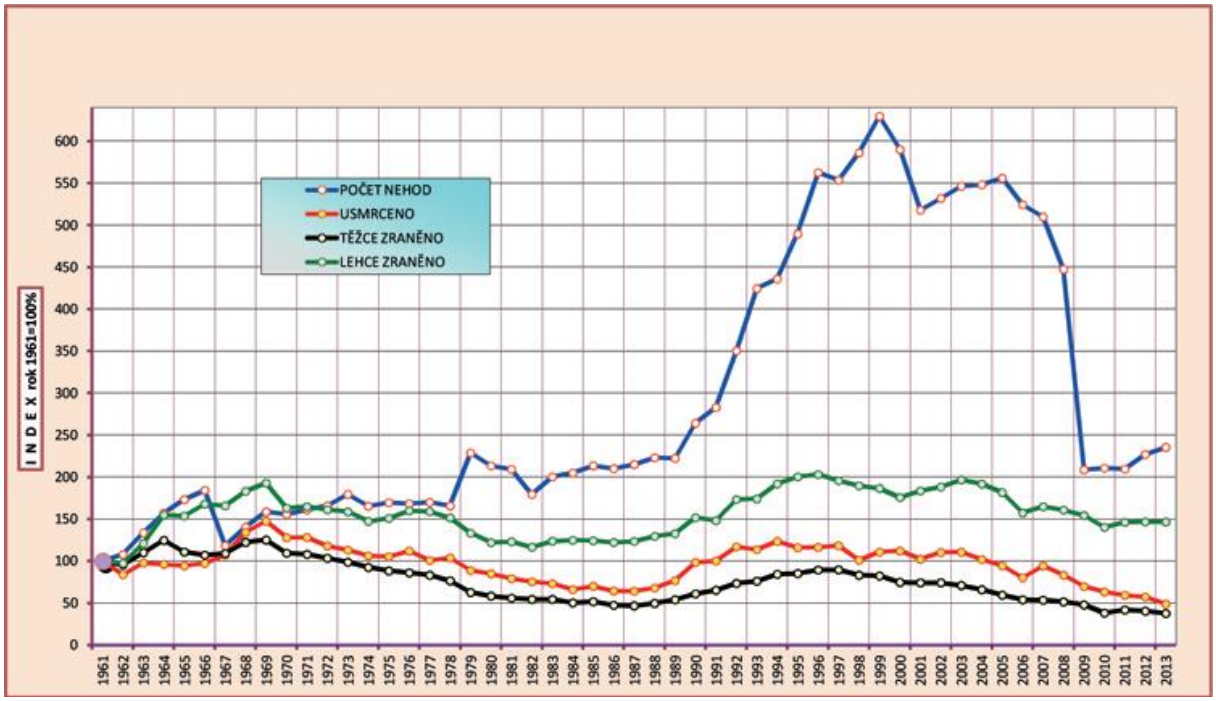
Graf č. 2 – Počet TČ - maření výkonu úředního rozhodnutí



Rok	**Počet osob**
2008 (§180d starý TZ)	18856
2009 (§180d starý TZ)	20312
2010	11421
2011	12891
2012	12123
2013	13611

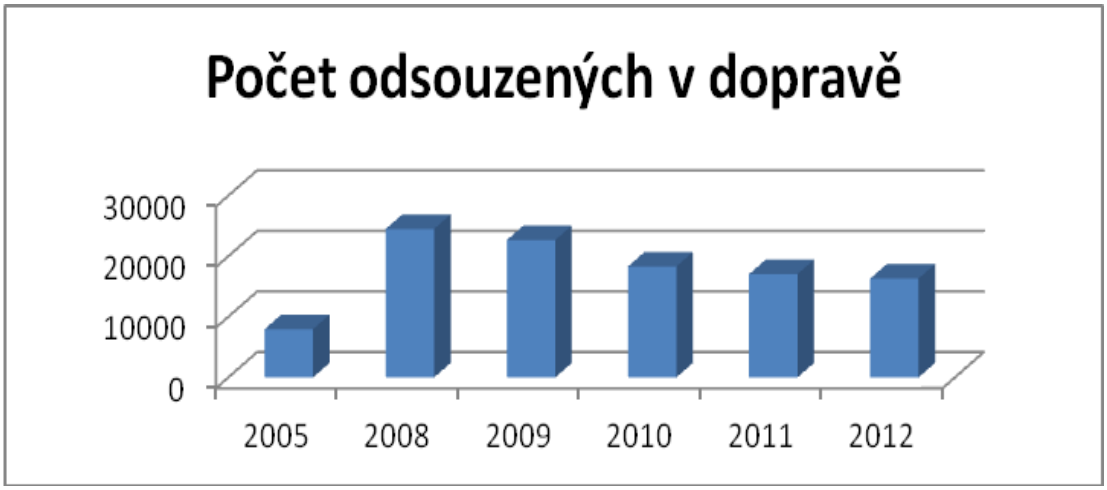
Zdroj: Ministerstvo spravedlnosti ČR

Graf č. 3 – vývoj následků nehod v ČR od roku 1961



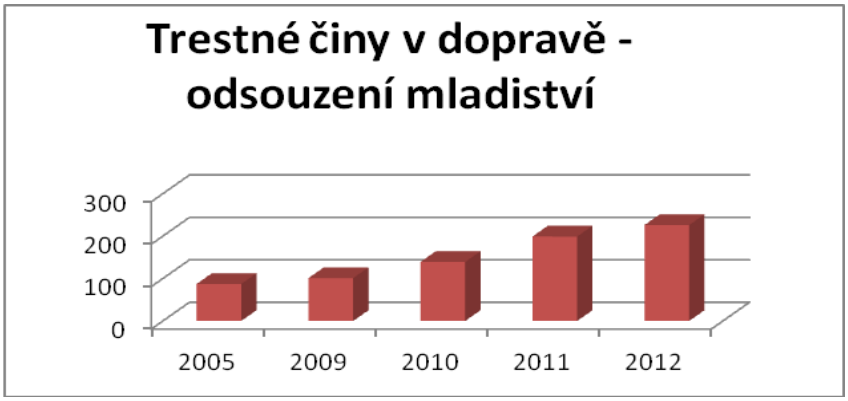
Zdroj: PČR

Graf č.4



Zdroj: Ministerstvo spravedlnosti ČR

Graf č. 5



Rok	Celkem
2005	87
2009	101
2010	139
2011	199
2012	226

Zdroj: Ministerstvo spravedlnosti

Tabulka č. 6 – Počet odsouzených v dopravě

Rok	odsouzených osob celkem	odsouzených v dopravě
1981	71699	13884
1982	76389	13265
1983	80031	14552
1984	83804	14329
1985	67899	10631
1986	77837	12885
1987	78859	13167
1988	69012	10535
1989	69012	10298
1990	18871	3267
1991	27964	3142
1992	31032	3114
1993	35157	2594
1994	51931	4102
1995	54957	5593
1996	57974	5922
1997	59777	6051
1998	54083	5819
1999	62594	6051
2000	63211	5902
2001	60182	5419
2002	65098	6514
2003	66131	6886
2004	68443	7737
2005	67561	7969
2006	69445	10101
2007	75728	21250
2008	75761	24555

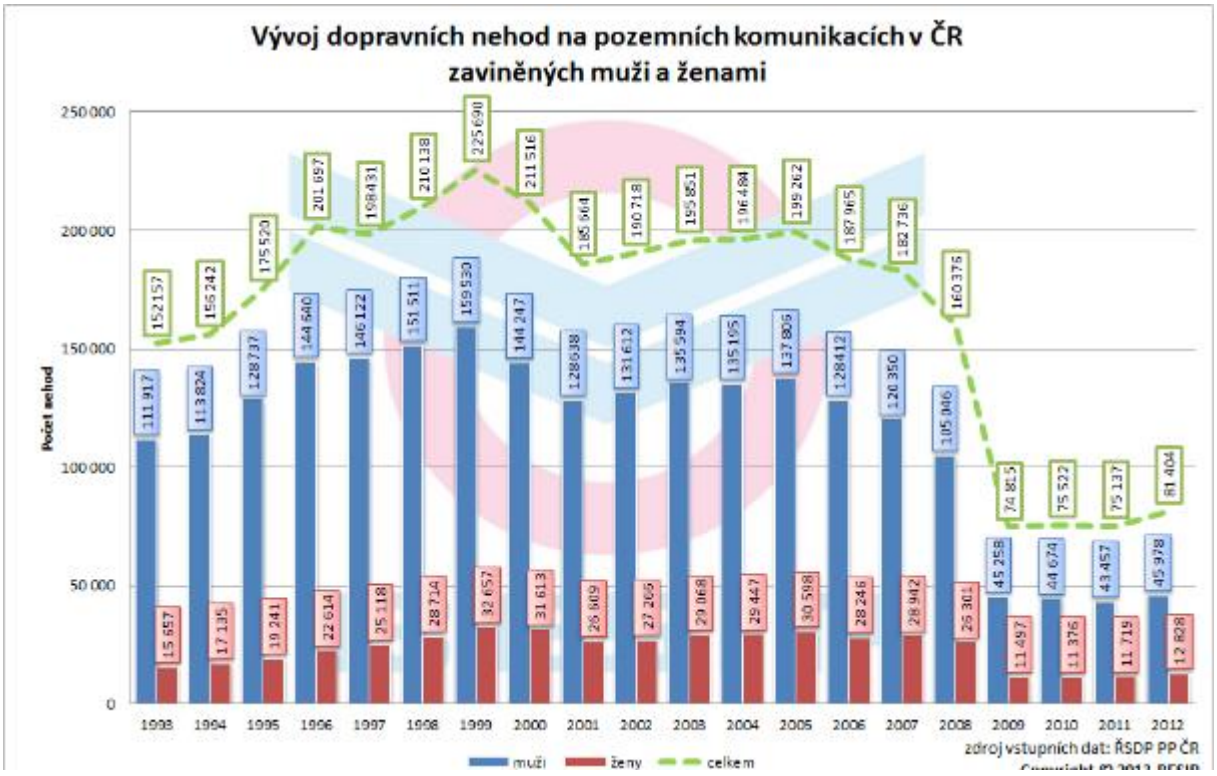
Zdroj: Ministerstvo spravedlnosti

Tabulka č. 7

Pořadí	Deset nejčetnějších příčin nehod řidičů motorových vozidel
1.	Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla
2.	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem
3.	Nesprávné otáčení nebo couvání
4.	Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky
5.	Nedání přednosti upravené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě“
6.	Nezvládnutí řízení vozidla
7.	Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky
8.	Vyhýbání se bez dostatečného bočního odstupu
9.	Vjetí do protisměru
10.	Nedání přednosti při předjíždění z pruhu do pruhu

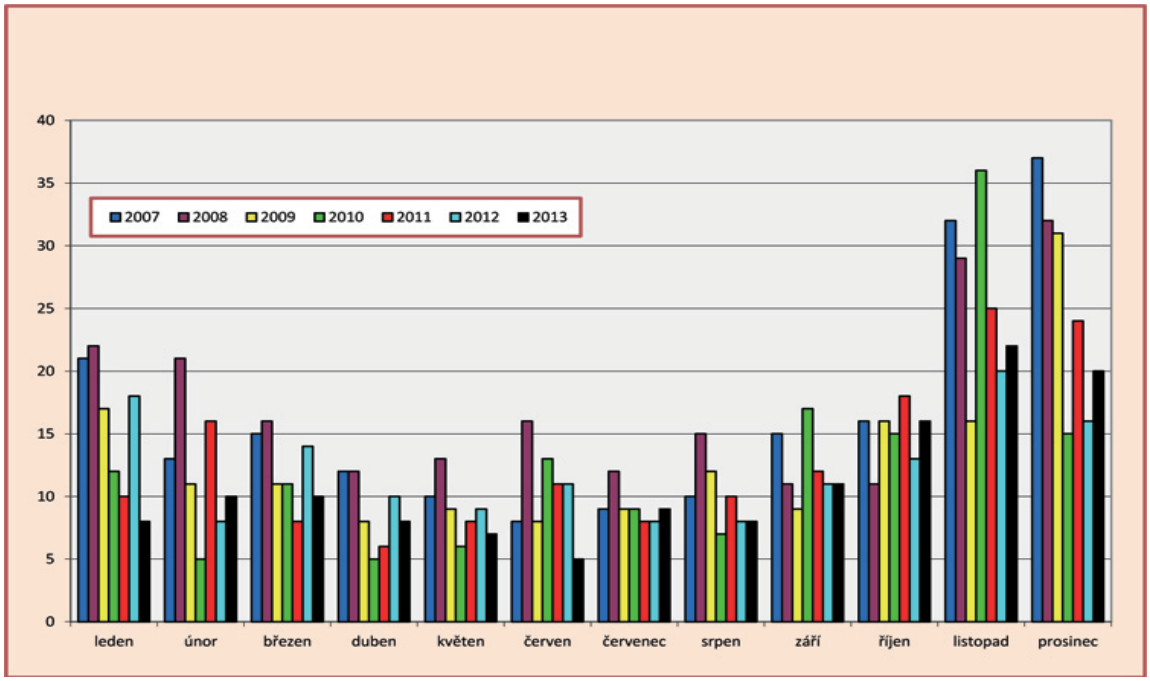
Zdroj: CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

Graf č. 6.



Zdroj: www.ibesip.cz

Graf č. 7 – Usmrcení chodci po měsících



Zdroj: PČR

Tabulka č. 8 – Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo návykových látek rok 2013, porovnání s rokem 2012

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo návykových látek	**Počet nehod**	**Rozdíl**	**Počet usmrcených**	**Rozdíl**
Zjištěná hladina alkoholu je nižší než 0,24 promile	373	-218	4	-4
Zjištěná hladina alkoholu je 0,24 až 0,5 promile	299	12	1	0
Zjištěná hladina alkoholu je 0,51 až 0,8 promile	303	-8	4	0
Zjištěná hladina alkoholu 0,81 až 1,0 promile	213	-20	2	-1
Zjištěná hladina alkoholu 1,1 až 1,5 promile	684	-79	6	2
Zjištěná hladina alkoholu je 1,5 promile a vyšší	2783	13	31	12
Zjištěno požití alkoholu i drog	31	12	4	-2
Zjištěno požití drog i alkoholu	31	12	4	-2
Zjištěno požití drog	213	59	10	7

Zdroj: PČR

Tabulka č. 9 – odbourání alkoholu u muže vážícího 85 kg

Pivo 10°	Čas	Pivo 12°	Čas	Víno	Čas	Lihovina 40%	Čas
0,5l	2:15	0,5l	2:45	0,2l	2:28	0,5dcl	3:15
1l	4:30	1l	5:30	0,4l	4:58	1dcl	4:30
1,5l	6:45	1,5l	8:15	0,6l	7:24	1,5dcl	6:45
2l	9:00	2l	11:00	0,8l	9:52	2 dcl	9:00
2,5l	11:15	2,5	13:45	1l	12:20	2,5dcl	11:15
3l	13:30	3l	16:30	1,2l	14:48	3dcl	13:30

Zdroj: PČR

Tabulka č. 10 – odbourání alkoholu u ženy vážící 60 kg

Pivo 10°	Čas	Pivo 12°	Čas	Víno	Čas	Lihovina 40%	Čas
0,5l	3:25	0,5l	4:31	0,2l	4:04	0,5dcl	3:42
1l	7:24	1l	9:15	0,4l	8:08	1dcl	7:24
1,5l	11:07	1,5l	13:33	0,6l	12:13	1,5dcl	11:07
2l	14:49	2l	18:04	0,8l	16:18	2 dcl	14:49
2,5l	18:31	2,5	22:35	1l	20:22	2,5dcl	18:31
3l	22:15	3l	27:06	1,2l	24:26	3dcl	22:13

Zdroj: PČR

Tabulka č. 11 – Délka brzdné dráhy u osobního automobilu

Typ povrchu	**Původní rychlost**	**Reakční dráha**	**Brzdná dráha**	**Celkem**
Suchá asfaltová silnice	50 km/h	14 m	14 m	28 m
	60 km/h	17 m	20 m	37 m
	90 km/h	25 m	46 m	71 m
	110 km/h	31 m	68 m	99 m
	130 km/h	37 m	95 m	132 m
	160 km/h	45 m	143 m	155 m
Mokrá asfaltová silnice	50 km/h	14 m	19 m	33 m
	60 km/h	17 m	28 m	45 m
	90 km/h	25 m	62 m	82 m
	110 km/h	31 m	92 m	123 m
	130 km/h	37 m	127 m	164 m
	160 km/h	45 m	193 m	238 m
Sníh	50 km/h	14 m	66 m	80 m
	60 km/h	17 m	95 m	112 m
	90 km/h	25 m	212 m	237 m
	110 km/h	31 m	317 m	348 m
	130 km/h	37 m	443 m	480 m
	160 km/h	45 m	671 m	716 m

Zdroj: www.ibesip.cz

Tabulka č. 12 – srážka automobilu s chodcem, procento přeživších

Rychlost při nárazu	**Počet mrtvých z celkového počtu sražených chodců**	**Procento chodců, kteří srážku přežijí**
30 km/h	1 mrtvý ze 40	**97 %**
50 km/h	2 mrtví z 10	**80 %**
55 km/h	5 mrtvých z 10	**50 %**
60 km/h	9 mrtvých z 10	**10 %**

Zdroj: www.ibesip.cz

Použitá literatura

Monografie, učebnice a komentáře

GŘIVNA, T. Trestní právo hmotné. Judikatura k obecné i zvláštní části. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2010, s. 190.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3. Str.13

CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

NOVOTNÝ, Oto a Josef ZAPLETAL. *Kriminologie*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2004, 451 s. ISBN 80-735-7026-2.

VEČERKA, Kazimír. *Prevence kriminality v teorii a praxi*. Praha: Themis, 1997, 159 s. Prevence se musí vyplatit. ISBN 80-858-2148-6.

ZAPLETAL, Josef. *Prevence kriminality*. Vyd. 1. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2000. ISBN 80-725-1047-9.

JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 2. vyd. Praha: Leges, 2010, 904 s. Student (Leges). ISBN 978-80-87212-49-3.

VÁLKOVÁ, Helena a Josef KUCHTA. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012, xxviii, 636 s. Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 978-807-4004-292.

POLCAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích*. Vyd. 1. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011, 297 s. ISBN 978-80-7251-345-1.

GŘIVNA, T., I. ZOUBKOVÁ a M. SCHEINOST a kol. *Kriminologie*. 4. vyd. Wolter Kluwer, a.s., 2014., 510 str.

Bezpečnostní teorie a praxe: periodikum Policejní akademie České republiky. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 2006. ISSN 1801-8211. 3/2006

Bezpečnostní teorie a praxe: periodikum Policejní akademie České republiky. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 2006. ISSN 1801-8211. 1/2013

Odborné články v časopisech

DAŇKOVÁ, ING., Alena, Ondřej VALACH ING., Jan TECL, RNDR. a Ondřej GOGOLÍN, ING. Výše ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2012. [online]. [cit. 2014-05-28]. Dostupné z: http://www.czrso.cz/clanky/vyse-ztrat-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-za-rok-2012/

Osvětlení přechodů pro chodce. In: *Osvětlení přechodů pro chodce* [online]. 2008 [cit. 2014-10-27]. Dostupné z: http://www.odbornecasopisy.cz/osvetleni-prechodu-pro-chodce-37603.html

POKORNÝ, ING., Petr. Agresivní chování v dopravě: Lidský činitel v dopravě. [online]. 7.3.2007 [cit. 2014-06-10]. DOI: http://www.czrso.cz/clanky/agresivni-chovani-v-dop. Dostupné z: http://www.czrso.cz/clanky/agresivni-chovani-v-doprave/

REHNOVÁ, PHDR., Vlasta. Informační přetížení řidiče. [online]. [cit. 2014-05-28]. Dostupné z: http://www.czrso.cz/clanky/informacni-pretizeni-ridice/

Statistické ročenky

Alkohol, léky a narkotika: základní statistické údaje ve formě komentovaných grafů [online]. Praha: BESIP, 2014[cit. 2014-10-20]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/CR/2013/alkohol-leky-a-narkotika.pdf

Informace o stavu bodového systému v České republice: Bodovaní řidiči [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2014, srpen 2014[cit. 2014-10-22]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/F46F9045-0283-4D88-BAB2-56599F53B64C/0/1408_BR.pdf

Informace o stavu bodového systému v České republice: Přestupky a trestné činy [online]. 2014[cit. 2014-10-08]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/4D8DF6AF-9D6A-48DB-A902-638FEB50616B/0/14Q2_PaT.pdf

Muži a ženy: základní statistické ukazatele ve forma komentovaných grafů [online]. Praha: BESIP a Ministerstvo dopravy, 2014[cit. 2014-10-16]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/muzi-a-zeny.pdf

Přehled o nehodovosti: na pozemních komunikacích v České republice [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky, duben 2014[cit. 2014-10-16]. Dostupné z: http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d

Statistická ročenka kriminality. ODBOR DOHLEDU MINISTERSTVA SPRAVEDLNOSTI ČESKÉ REPUBLIKY. *Justice.cz* [online]. 2011 [cit. 2013-11-21]. Dostupné z: http://cslav.justice.cz/InfoData/statisticke-rocenky.html

Vyhodnocení účinnosti bodového a sankčního systému jako důležitého nástroje realizace cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. In: *Vyhodnocení účinnosti bodového a sankčního systému jako důležitého nástroje realizace cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2013 [cit. 2014-10-22]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/rada/archiv/16/besip-Vyhodnoceni-ucinnosti-bodoveho-a-sankcniho-systemu.doc

TP 85. *Zpomalovací prahy*. Brno: Silniční vývoj – ZDZ spol. s.r.o. a VUT v Brně, 2013.

TP 135. *Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích*. č.j.489/05-120–RS/1. Ostrava: V-projekt s.r.o., 2005.

Použité zákony

zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích

zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

zákon č.12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích

Důvodová zpráva k návrhu zákona č.411/2005 Sb. (tisk 833). Dostupné z: http://www.bodovysystem.cz/Proc-bodovy-system/

Judikatura

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. 3. 2014 sp. zn. 7 Tdo 343/2014-25, Usnesení ze dne 21. 5. 2014 sp. zn. 3 Tdo 512/2014-36

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 31. října 2012, sp. zn. 3 Tdo 1312/2012, uveřejněné pod číslem 39/2013 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 11. 11. 2001, sp. zn. 21 Cdo 123/2001, uveřejněné pod č. 11/2003 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, dostupné na www.nsoud.cz

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 11. 11. 2001, sp. zn. 21 Cdo 123/2001, uveřejněné pod č. 11/2003 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, dostupné na www.nsoud.cz

usnesení Nejvyššího soudu ze dne 15. listopadu 2006, sp. zn. 7 Tdo 1379/2006, uveřejněné pod číslem 17/2008 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 28. 11. 2007, sp. zn. 3 Tdo 1215/2007

usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. května 2010, sp. zn. 8 Tdo 449/2010, uveřejněné pod číslem 23/2011 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek

Internetové zdroje

Jak obce zpomalují řidiče: Radarové semafory a jiná překvapení. *Jak obce zpomalují řidiče* [online]. 2012 [cit. 2014-10-27]. Dostupné z: http://www.auto.cz/zpomalovace-na-silnicich-radarove-semafory-a-jina-prekvapeni-71070

Auto SAP: Sdružení automobilového průmyslu. *Auto SAP* [online]. 2013 [cit. 2014-10-21]. Dostupné z: http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/slozeni-vozoveho-parku-v-cr/

Autopříslušenství prvovýroba: Méně těžkých nehod v silničním provozu Nové asistenční systémy pro řidiče Bosch. In: *Autopříslušenství prvovýroba: Méně těžkých nehod v silničním provozu Nové asistenční systémy pro řidiče Bosch* [online]. 2004 [cit. 2014-10-19]. Dostupné z: http://press.bosch.cz/detail.asp?f_id=377

Český statistický úřad: věkové složení obyvatel k 1.1.2013. *Český statistický úřad* [online]. 2014, 13.5.2014 [cit. 2014-10-21]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/2014edicniplan.nsf/publ/130064-14-r_2014

Dopravní výchova pro MŠ interaktivně. In: *Dopravní výchova pro MŠ interaktivně* [online]. 2014 [cit. 2014-10-24]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/predskolni-deti/dopravni-vychova-pro-ms-interaktivne

ETSC. *European Transport Safety Council* [online]. Brussels, 2014 [cit. 2014-10-15]. Dostupné z: http://etsc.eu/about-us/

Kampaň Domluvme se má odradit mladé řidiče od jízdy v opilosti. *Kampaň Domluvme se má odradit mladé řidiče od jízdy v opilosti* [online]. 2010 [cit. 2014-10-23]. Dostupné z: http://www.novinky.cz/auto/205579-kampan-domluvme-se-ma-odradit-mlade-ridice-od-jizdy-v-opilosti.html

Ministerstvo dopravy: Počet registrovaných řidičů v České republice. Ministerstvo dopravy [online]. 2014, 13.5.2014 [cit. 2014-10-21]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/1D82D853-42F0-4580-9898-496E448E444C/0/KPocetregistrovanychridicu20061212.pdf

Ministerstvo dopravy, *Vypořádání zásadních připomínek z mezirezortního připomínkového řízení k návrhu věcného záměru zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel*. [online]. 2013 [cit. 2014-10-24]. Dostupné z: https://apps.odok.cz/kpl-detail?p_p_id=material_WAR_odokkpl&p_p_lifecycle=2&p_p_state=normal&p_p_mo

de=view&p_p_resource_id=downloadAttachment&p_p_cacheability=cacheLevelPage&p_p_col_id=column1&p_p_col_count=3&_material_WAR_odokkpl_attachmentPid=KORN95CFXSGY

Ministerstvo vnitra České republiky. *Ministerstvo vnitra České republiky: Republikový výbor pro prevenci kriminality* [online]. 2014 [cit. 2014-10-21]. Dostupné z: http://www.mvcr.cz/clanek/rvppk-republikovy-vybor-pro-prevenci-kriminality.aspx

Moderní technologie vozidel. In: *Moderní technologie vozidel* [online]. 2012 [cit. 2014-10-19]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-vozidlo/moderni-technologie-vozidel

Není cesty zpět II. In: *Není cesty zpět II.* [online]. 2011 [cit. 2014-10-23]. Dostupné z: http://www.policie.cz/clanek/dopravne-bezpecnostni-projekt-neni-cesty-zpet-ii.aspx

Nová pravidla silničního provozu: Bodový systém. *Nová pravidla* [online]. 2014 [cit. 2014-10-22]. Dostupné z: http://www.novapravidla.cz/bodovy-system/

Projekt: Řízení pod vlivem alkoholu a drog. In: *Repado: programy pro řidiče* [online]. 2014 [cit. 2014-06-30]. Dostupné z: http://www.repado.cz/projekt/rizeni-pod-vlivem-alkoholu-a-drog/

RTAD. *Europien Transport Safety Council: International Road Traffic and Accident Database* [online]. OECD, 2014 [cit. 2014-10-15]. Dostupné z: http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/about.html

Road Safety Week. *Road Safety Week* [online]. 2014 [cit. 2014-10-23]. Dostupné z: http://www.roadsafetyweek.org/

Řidičský průkaz. *Řidičský průkaz* [online]. 2014 [cit. 2014-10-24]. Dostupné z: http://usa.qex.cz/%C5%99idi%C4%8Dsk%C3%BD%20pr%C5%AFkaz

Řidičský průkaz v Rakousku. *Řidičský průkaz v Rakousku* [online]. 2014 [cit. 2014-10-24]. Dostupné z: http://www.autostop.cz/mkportal/modules/wiki/index.php/%C5%98idi%C4%8Dsk%C3%BD_pr%C5%AFkaz_v_Rakousku

Řídím, piju nealko pivo. *Řídím, piju nealko pivo* [online]. 2013 [cit. 2014-10-23]. Dostupné z: http://www.policie.cz/clanek/krajske-reditelstvi-policie-pha-informace-ridim-piju-nealko-pivo.aspx

The Action. In: *The Action* [online]. 2010 [cit. 2014-10-24]. Dostupné z: http://www.theaction.cz/default.aspx?ido=3&sh=-1553656506

ÚAMK: Turistické informace. *ÚAMK* [online]. 2014 [cit. 2014-10-24]. Dostupné z: http://www.uamk.cz/informace/turisticke-informace-uamk/details/1/3/turistick%C3%A9-informace-belgie#Ridici_a_vozidla.

ÚAMK: Turistické informace. *ÚAMK* [online]. 2014 [cit. 2014-10-24]. Dostupné z: http://www.uamk.cz/informace/turisticke-informace-uamk/details/1/23/turistick%C3%A9-informace-n%C4%9Bmecko#Ridici_a_vozidlaVidět a být viděn, platí i pro chodce. *Vidět a být viděn, platí i pro chodce* [online]. 2013 [cit. 2014-10-23]. Dostupné z: http://www.policie.cz/clanek/cinnost-a-akce-videt-a-byt-viden-plati-i-pro-chodce.aspx

Úřad civilního letectví [online]. 2011 [cit. 2014-11-30]. Dostupné z: http://www.caa.cz/program-prevence-nehod-a-bezpecnosti-letu-apfsp

Zebra se za tebe nerozhlédne. In: *Zebra se za tebe nerozhlédne* [online]. 2014 [cit. 2014-10-23]. Dostupné z: http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx

Shrnutí:

Doprava patří k lidstvu již od dávných dob, kdy bylo třeba přesouvat se za potravou a později za obchodem. Z počátku člověk spoléhal na vlastní nohy, později na koňskou sílu. Největší převrat přišel s vynálezem kola asi 3500 let př. n. l. Postupem času člověk kolo a později i konstrukci vozu zdokonaloval, až v 19. století vzniklo první vozidlo, které bylo poháněno vlastním pohonem. Tento první vůz byl postupně vylepšován až do dnešní podoby. Lze s nadsázkou tvrdit, že současně s dopravou vznikala i dopravní kriminalita.

Téma dopravní kriminality jsem si vybrala proto, že si myslím, že jde o aktuální téma a doprava je běžnou součást našeho každodenního života. Hlavním cílem mé práce je analyzovat hlavní příčiny dopravní kriminality a upozornit na preventivní aktivity na národní i mezinárodní úrovni.

Tato diplomová práce se skládá z pěti kapitol. První kapitola se zaměřuje a fenomenologii dopravní kriminality. Objasňuje pojem, upozorňuje na nejčastější trestné činy v dopravě a na zvláštnosti tohoto druhu kriminality. Druhá část se věnuje statistickým údajům, které jsou k dispozici zejména na internetových stránkách Ministerstva dopravy, Policie ČR a soudů.

Třetí kapitola je věnována struktuře dopravní kriminality. Čtvrtá část upozorňuje na nejčastější příčinu dopravní kriminality, kterou je dopravní nehoda a podrobněji se zaměřuje na jednotlivé aspekty, které mají na jejím vzniku významný podíl.

Poslední, pátá kapitola je věnovaná prevenci. Nejprve obecně a poté se zaměřuji na dopravně bezpečnostní akce a mediální kampaně, které jsou uskutečňovány prostřednictvím BESIPu Ministerstva dopravy a Policie ČR. V dalších podkapitolách jsou poté popsány možnosti situační prevence, které se v ČR využívají ke zklidnění dopravy a zvyšování bezpečnosti účastníků silničního provozu. Zde jsem se snažila o popsání kladů a záporů těchto opatření a popřípadě o zhodnocení jejich vlivu na řidiče.

V závěru upozorňuji na cíle Národní strategie silničního provozu, která si pro rok 2020 stanovila dosáhnout maximálně 333 usmrcených a 2 122 zraněných.

Summary:

Traffic belongs to humanity since time immemorial. First people relied on their own feet, later on animal power. The biggest change came with the invention of the wheel 3,500 years BC. In the 19th century, first car was invented. Ever since the vehicles are constantly being improved. Simultaneously with traffic the traffic crime originated too.

The topic of my thesis is Traffic crime and its prevention. I have chosen this topic because I think that it is a current issue and because transport is a normal part of our every-day lifes. The purpose of my thesis is to analyse main causes of traffic crime and clarify basic preventive activities on the national and international level.

This thesis is composed of five chapters, each of them dealing with different issues relating to transport crime a its prevention. Chapter one is about fenomenology and explanation of the concept of transport crime, its specialities and on the most frequent transport crime. Chapter two are transport´s statistic, which are available especially at the Police, courts and The Ministry of Transport website. Chapter three deals with structure of traffic crime.

Chapter four is about causes of traffic crime and highligts on main cause, which is traffic accident and in detail describe aspects, which are on its rise a significant proportion.

Last chapter, five, is about the role of the state in prevention, first general and then concentrate on media campaigns and road safety action, which are implemented by BESIP the Ministry of Transport and Police ČR.

In subhead are described situational prevention, which is implemented in Czech Republic and in the traffic for the slowdown and increased safety of traffic. There I tried to describe pros and cons of this measures and explore its influence on the drivers.

In the end I highlight the aim on target for 2020, which is 333 killed and 2 122 hurt people in this year.

Seznam klíčových slov v jazyce práce a jejich překlad do anglického jazyka

Dopravní kriminalita – Traffic crime

Příčiny - causes

Prevence - prevention

Název práce v anglickém jazyce

Traffic crime and its prevention