

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O.P.S., ČESKÉ BUDĚJOVICE



BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

DOPRAVNÍ NEHODOVOST NA POZEMNÍCH
KOMUNIKACÍCH V ČR A PRÁVNÍ NÁSLEDKY ZAVINĚNÍ
DOPRAVNÍ NEHODY

Autor práce: Matěj Tošovský, DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: kombinovaná

Vedoucí práce: doc. Dr. Mgr. Lubomír Pána, Ph.D.

Katedra: právních oborů a bezpečnostních studií

2012

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce doc. Dr. Mgr. Lubomíru Pánovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

TOŠOVSKÝ, M. Dopravní nehodovost na pozemních komunikacích v ČR a právní následky zavinění dopravní nehody. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o.p.s., 2012. 56 s. Vedoucí bakalářské práce: Doc. Dr. Mgr. Lubomír Pána, Ph.D.

Klíčová slova: doprava, dopravní nehoda, dopravní nehodovost, trestný čin, přeštep, vývoje pravidel silničního provozu.

Práce vysvětluje základní pojmy související s dopravní nehodovostí a vývojem pravidel silničního provozu. Pojednává o hlavních příčinách dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice. Práce řeší problematiku nehodovosti chodců a nehod cyklistů zaviněných po požití alkoholických nápojů. Shrnuje a analyzuje přeštepky a trestné činy související se zaviněním dopravní nehody a další trestné činy související s provozem na pozemních komunikacích. V rámci provedeného sociologického průzkumu vyhodnocuje skutečný stav účasti na dopravních nehodách a požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek oslovenými řidiči motorových vozidel.

ABSTRACT

TOŠOVSKÝ, M. Traffic accident rate on roads in the the Czech Republic and the legal consequences of causing an accident. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, o. p. s., 2012. 56 p. Supervisor: Doc. Dr. Mgr. Lubomír Pána, Ph.D.

Key words: traffic, traffic accident, criminal offense, minor offense, development of traffic rules.

This bachelor thesis explains the basic terms associated with traffic accidents and development of traffic rules. It discusses the main causes of traffic accidents on the roads in the Czech Republic. Thesis deals with problems of pedestrian and cyclist accidents caused by the ingestion of alcoholic beverages. It summarizes and analyzes the offenses and criminal offenses related to road traffic. According to the carried out sociological survey, thesis evaluates actual condition of participation in road accidents and consumption of alcohol and other addictive substances by the addressed motor vehicle drivers.

OBSAH

ÚVOD	7
1 CÍLE A METODIKA	9
2 ZÁKLADNÍ POJMY	10
2.1 Doprava	10
2.2 Dopravní nehoda.....	11
2.3 Vývoj pravidel silničního provozu	13
2.4 Sankční systém	14
3 DOPRAVNÍ NEHODOVOST NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČR....	17
3.1 Nehody s účastí chodců	23
3.2 Nehody s účastí cyklistů.....	25
4 PRÁVNÍ NÁSLEDKY ZAVINĚNÍ DOPRAVNÍ NEHODY – TRESTNÉ ČINY A PŘESTUPKY V DOPRAVĚ	28
4.1 Přestupky v dopravě	28
4.2 Úmyslné trestné činy v provozu na pozemních komunikacích	31
4.2.1 Ohrožení pod vlivem návykové látky	31
4.2.2 Opilství.....	34
4.2.3 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání	34
4.3 Nedbalostní trestné činy v provozu na pozemních komunikacích	35
4.3.1 Usmrcení z nedbalosti.....	35
4.3.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti	36
4.3.3 Ublížení na zdraví z nedbalosti.....	39
4.3.4 Obecné ohrožení z nedbalosti	39
4.3.5 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti	41
5 SOCIOLOGICKÝ PRŮZKUM	43
ZÁVĚR	50
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	52

ÚVOD

Bakalářská práce nese název Dopravní nehodovost na pozemních komunikacích v ČR a právní následky zavinění dopravní nehody a je zaměřena především na problematiku dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích, kdy se zaměřuje na ty nejzávažnější následky a nejzranitelnější skupiny účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Doprava do podoby, tak jak je známa dnes se začala vyvíjet již v dávné minulosti. Dá se říct, že už od pradávna lidé hledali způsoby jak se po zemi, vodě a následně i ve vzduchu pohybovat rychleji, úsporněji a s co nejmenší námahou. To bylo způsobeno zejména rozvojem vědy a také samozřejmě touhou lidí po poznání a objevování nových míst.

Doprava se z počátku rozvíjela tím, že se lidem zdařilo domestikovat tažná a jezdecká zvířata, nejčastěji pak koně. Koňské povozy a přeprava pomocí zvířecí síly, byly s vývojem vědy v 18. století částečně nahrazeny vynálezem parního stroje. K pokolení vynálezu Jamese Watta již tedy chyběl pouze krůček a v 19. století byl vynalezen první automobil.

Dnešní podoba dopravy je otázkou posledních několika desetiletí. Zejména v posledních třiceti letech počet automobilů a motocyklů na pozemních komunikacích v České republice značně vzrostl. Společně se vzrůstáním počtu dopravních prostředků vzrůstá i počet kilometrů silnic a dálnic v České republice.

Silniční doprava každý den ulehčuje život miliónům lidí. Po dopravních cestách se dostávají do práce, škol, za kulturou, sportem. Bez automobilu a silniční dopravy si většina lidí neumí život představit. Silniční doprava má, ale i své zápory, jedním z nich jsou bezesporu silniční dopravní nehody. Silniční dopravní nehody jsou lidmi vnímány jako součást provozu na pozemních komunikacích. Bohužel společně se silničními dopravními nehodami dochází ke škodám na lidských životech, zdraví a nemalým škodám na majetku.

Boj s nehodovostí je velmi komplikovaný i proto, že se jedná o v jistém směru specifické události, ke kterým dochází zejména selháním lidského faktoru. Z tohoto důvodu vznikala už od počátku rozvoje automobilové přepravy a pozemních

komunikací, potřeba nějakým vhodným způsobem upravit pravidla provozu na pozemních komunikacích. V současné době jsou tato pravidla upravena ve formě zákonů, vyhlášek a nařízení, přičemž zájmem společnosti je, aby byla tato pravidla co nejvíce dodržována. V případě, že pak ze strany účastníka provozu na pozemních komunikacích dojde k porušení těchto pravidel, nastupuje represe, kdy může dojít k naplnění skutkové podstaty trestného činu nebo přestupku.

Cílem této práce je získat odpovědi na to, zda došlo, k naplnění cílů České republiky v souvislosti se zvýšením bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Dále uvede konkrétní poznatky o nehodovosti z praxe získané z každoročních statistik dopravních nehod.

1 CÍLE A METODIKA

Cílem úvodní části práce je vysvětlení základních pojmů v oblasti dopravy. Zejména jde o vymezení samotného pojmu dopravy společně s rozdělením druhu pozemních komunikací na území České republiky. Vysvětlit pojem dopravní nehody včetně její charakteristiky a možnosti jejího předvídání v silničním provozu. V návaznosti na dopravu a dopravní nehodu provést rozbor vývoje pravidel silničního provozu od první vyhlášky až po současnou právní úpravu.

Za použití statistik vydaných Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia ČR porovnat počet dopravních nehod v posledních letech a následně pak komparovat následky dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice s následnou evaluací, jednotlivých hlavních příčin zavinění dopravní nehody s následkem smrti v letech 2005-2011.

V souvislosti s dopravní nehodovostí provést selekci vybraných trestných činů a přestupků v dopravě, zejména pak těch, které jsou následkem dopravní nehody. V návaznosti provést rozbor jednotlivých skutkových podstat těchto trestných činů a souvisejících přestupků, se zaměřením na určení jejich objektu, objektivní stránky, subjektu a subjektivní stránky

V práci byl proveden sociologický průzkum, který měl za úkol zjistit a vyhodnotit skutečný stavu o účasti dotazovaných osob na dopravních nehodách a o požívání alkoholu a jiných návykových látek řidiči motorových vozidel z důvodu zvyšujícího se počtu osob účastnících se provozu na pozemních komunikacích právě po požití těchto látek. Průzkum byl proveden za využití dotazníkového šetření, tedy jedné z evaluačních metod zaměřenou na konkrétní cílovou skupinu osob. Průzkum byl založen na důkladném sběru informací a na jejich odborném zpracování, kdy cílem bylo získat spolehlivé podklady pro jeho vyhodnocení.

2 ZÁKLADNÍ POJMY

2.1 Doprava

Doprava, ať už silniční, železniční, plavební, či letecká je nedílnou součástí moderní společnosti. Žádná společnost žijící v moderním světě nemůže fungovat bez kvalitní dopravy. Definice dopravy se v odborných publikacích nachází nespočetně, jedna z nich pak uvádí, že doprava v obecném pojetí je soubor činností, kterými se uskutečňuje pohyb (jízda, plavba, let apod.) dopravních prostředků po dopravních cestách (v obecném pojmu) a přemísťování osob a materiálu dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními.¹

Tato definice je obecná a doprava se dále může dělit hned z několika hledisek. Prvním z nich je umístění dopravní cesty. Dle tohoto hlediska můžeme dopravu dělit na pozemní, podzemní, vodní a vzdušnou. Dalším dělení může být dělení dle místa provádění dopravy. Dle tohoto hlediska dělíme dopravu na silniční, železniční, plavební či leteckou. O nic méně důležité je dělení z hlediska předmětu dopravy, tedy doprava nákladní a osobní. Dopravu je tedy možné charakterizovat jako organizovanou a záměrně vykonávanou činnost, která slouží k přemísťování osob, nebo věcí z jednoho místa do druhého cílového místa. Toto přemísťování, které je výsledkem (produktem) dopravní činnosti se nazývá přeprava. Tato obecná definice je aplikovatelná na všechny druhy dopravy: leteckou, vodní, železniční a silniční.²

V České republice probíhá pozemní silniční doprava na pozemních komunikacích, které se dělí na:

- a) dálnice,
- b) silnice,
- c) místní komunikace,
- d) účelové komunikace.

Na uvedených komunikacích se však nepohybují pouze motorová vozidla, provozu se účastní celá řada dalších účastníků. Patří mezi ně zejména nemotorová vozidla, cyklisté, povozy, chodci, průvodci vedených nebo hnaných zvířat a další.

¹ PORADA V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, Linde Praha a.s., Praha 2000, s. 5

² PORADA V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, Linde Praha a.s., Praha 2000, s. 7

Právní úprava dopravy je zakotvena v zákoně č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, který vymezuje pojmy související s provozem na pozemních komunikacích, práva a povinnosti účastníků silničního provozu a zároveň vymezuje pravomoc a působnost státní správy a samosprávy v této oblasti. Dalším zákonem, který stanovuje podmínky pro provoz je zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

2.2 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda v zákonném pojetí je definována v ustanovení § 47 zákona č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, kde je stanoveno, že dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

Dopravní nehoda je v podstatě nepředvídaná, ale zároveň i předvídatelná událost, která vznikla při provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví, majetku nebo také jiný zvlášť závažný následek.

Uvedená základní definice dopravní nehody je obecně platná pro všechny dále vyjmenované základní druhy dopravních nehod a zahrnuje v sobě tři základní pojmové znaky:

- nepředvídanost, ale zpravidla předvídatelnost události,
- vztah dopravní nehody k dopravní cestě,
- následek dopravní nehody v podobě způsobení škody na životě, zdraví, majetku nebo jiný zvlášť závažný následek.

Za výchozí pojmový znak každé dopravní nehody je považována skutečnost, že událost na dopravní cestě, charakteristická typickým následkem, je nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná.

Předvídání dopravní nehody je pak možné ve dvou rovinách:

Reálné předvídání – je předvídání konkrétní události, k jejímuž průběhu s vysokou pravděpodobností dojde v určitém prostoru a čase a to v případě, že existuje konkrétní příčina daná konkrétní událostí. Např. je možné v silniční dopravě reálně předvídat a to s velmi vysokou pravděpodobností vznik silniční dopravní nehody v případě, kdy řidič motorového vozidla nepřiměřenou rychlostí a riskantní jízdou předjíždí jiné motorové vozidlo v zatáčce na frekventovaném úseku silnice.

Předvídání abstraktní - jedná se o předvídání abstraktně možné události, která může nastat teoreticky v případě, že je naplněna řada souvisejících příčin a podmínek. Lze tedy hovořit o vzniku události, kde pravděpodobnost jejího faktického vzniku je velmi malá a je vázána na řadu příčin a podmínek.³

Se stále vyšším počtem automobilů, houstnoucím provozem, rozvojem pozemních komunikací zejména silnic a dálnic, vyvstal problém nehodovosti, který je problémem celosvětovým, nevyjímaje Českou republiku. První obětí dopravní nehody se stala před více než sto lety Angličanka Driacollová. Auto ji porazilo na tehdejší dobu nezvyklou rychlostí osm kilometru v hodině. Lidé se tenkrát chytali za hlavu se slovy „Co bude za pár let, až vozy pojedou rychlostí patnáct, nebo dokonce třicet kilometrů v hodině? To by mohl automobil zabít denně na světě i tři lidi.“⁴

Situace se však od první smrtelné dopravní nehody značně změnila a skutečnost je daleko otřesnější. Zhruba každé tři minuty dochází na českých silnicích k dopravní nehodě a každou osmnáctou minutu je při nehodě zraněna osoba. Následně pak každých sto minut někdo utrpí při nehodě těžké zranění a každých šest a půl hodiny zemře člověk. V roce 1970 pak dopravní expert na konferenci o bezpečnosti silničního provozu konané u příležitosti Světové výstavy EXPO v japonské Ósace v roce 1970 konstatoval, že „Automobil v rukou nezodpovědného řidiče je nebezpečnější než nabitá puška.“⁵

³ CHMELÍK, J. et. al, *Dopravní nehody*, Aleš Čeněk, Plzeň, 2009, s. 17.

⁴ HAVLÍK, K., *Psychologie pro řidiče*, 1. vyd., Portál s.r.o., Praha, 2005, s. 9.

⁵ HAVLÍK, K., *Psychologie pro řidiče*, 1. vyd., Portál s.r.o., Praha, 2005, s. 9.

Lidové přísloví, znějící „Nehoda není náhoda“ zná zřejmě každý. I když si nikdo z účastníků provozu, takovou situaci, při níž dojde k dopravní nehodě, nepřeje, tak statistiky dopravní nehodovosti vedené Ředitelstvím služby dopravní policie zcela jasně ukazují, že počet dopravních nehod v posledním desetiletí byl značně vysoký a to bez ohledu na změnu legislativy. Jde především o to, že stále větší okruh osob je dopravní nehodou dotčen.

2.3 Vývoj pravidel silničního provozu

V poválečné historii byla pravidla provozu na pozemních komunikacích poprvé samostatně stanovena ve vyhlášce ministerstva vnitra č. 141/1960 Sb., kterou se vydávají pravidla silničního provozu.⁶ Vyhláška byla vydána dne 3. září 1960 a nabyla účinnosti dnem 1. 1. 1961. Vyhláška č. 141/1960 Sb., byla zrušena vyhláškou ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu,⁷ která nabyla účinnosti dnem 1. 1. 1967. Vývoj pravidel silničního provozu však bylo potřeba neustále přizpůsobovat dopravní situaci a vyhláška č. 80/1966 Sb., byla v roce 1976 zrušena a nahrazena vyhláškou Federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu s účinností od 1. 1. 1976.⁸ Rozvoj automobilového průmyslu v 80 letech 20. stol. si však brzy vyžádal změnu právní úpravy provozu na pozemních komunikacích a vyhláška č. 100/1975 Sb., byla nahrazena vyhláškou Federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích s účinností od 1. 1. 1990.⁹ Doba si však žádala další změny pravidel, kdy

⁶ Československo. Ministerstvo vnitra. Vyhláška č. 141 ze dne 3. září 1960, kterou se vydávají pravidla silničního provozu. In *Sbírka zákonů, Československá socialistická republika*. 1960, částka 57. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1960/sb57-60.pdf>>.

⁷ Československo. Ministerstvo vnitra. Vyhláška č. 80 ze dne 20. října 1966 o pravidlech silničního provozu. In *Sbírka zákonů, Československá socialistická republika*. 1966, částka 35. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1966/sb35-66.pdf>>.

⁸ Československo. Federální ministerstvo vnitra. Vyhláška č. 100 ze dne 23. července 1975 o pravidlech silničního provozu. In *Sbírka zákonů, Československá socialistická republika*, 1975, částka 24. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1975/sb24-75.pdf>>.

⁹ Československo, Federální ministerstvo vnitra. Vyhláška č. 99 ze dne 5. července 1989 o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Československá socialistická republika*, 1989, částka 25. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1989/sb25-89.pdf>>.

po řadě vyhlášek vstoupil v roce 2001 v účinnost zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).¹⁰

Do doby než byl vydán zákon o silničním provozu, se jednotlivé vyhlášky týkaly pouze pravidel silničního provozu a ostatní související oblasti měly vyhlášky vlastní. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích neupravuje pouze oblast samotného provozu. Skládá se z několika částí, a to samotných pravidel silničního provozu, dále pak části upravující řidičská oprávnění a řidičské průkazy, včetně části o registru řidičů a části týkající se činnosti státní správy. Zákon byl v průběhu své účinnosti průběžně novelizován, kdy po drobných úpravách byl značně změněn zákonem č. 411/2005 Sb. ze dne 21. září 2005 o změnách některých zákonů.¹¹ Tato změna kromě mnoha úprav stávajících ustanovení nově zavádí bodové hodnocení za porušení povinností stanovených zákonem o silničním provozu.

2.4 Sankční systém

Společně s vývojem pravidel silničního provozu se průběžně vyvíjel i sankční systém. Činnost Sboru národní bezpečnosti a dalších zmocněných orgánů při ukládání blokových pokut byla upravena vyhláškou č. 273/1956 Ú.I., o blokovém řízení. V ustanovení § 6 této vyhlášky byla výše pokuty uložené v blokovém řízení do 100,--Kčs. Vyhláška byla zrušena 1. 7. 1961, a to zákonem č. 60/1961 Sb., o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku,¹² kdy došlo k úpravě výše

¹⁰ Česko. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/soubor/361-2000-sb-o-provozu-na-pozemnich-komunikacich-a-o-zmenach-nekterych-zakonu-pdf.aspx>>.

¹¹ Česko. Zákon č. 411 ze dne 21. září 2005, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2005, částka 142. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2005/sb142-05.pdf>>.

¹² Československo. Zákon č. 60 ze dne ze dne 26. června 1961 o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku. In *Sbírka zákonů, Československá socialistická republika*, 1961, částka 26. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1961/sb26-61.pdf>>.

pokuty v blokové řízení do 200,--Kčs za přešupek překročení nejvyšší povolené rychlosti a za ostatní přešupky v dopravě zůstala hranice pokuty do 100,--Kčs.

Podle ustanovení § 10 zákona č. 60/1961 Sb., o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku se pak projednávali přešupky na úseku silniční dopravy. Zákon pak podle ustanovení § 26 pověřeným orgánům umožňoval přešupci uložit sankci za spáchaný přešupek.

Takovou sankcí pak mohlo být:

- a. napomenutí,
- b. veřejná důtka,
- c. pokuta do 500,--Kčs.

Vedle zmíněných sankcí bylo možno vyslovit propadnutí nebo zabrání věci.

Činnost Sboru národní bezpečnosti a orgánů pověřených okresními národními výbory byla upravena v ustanovení § 29, kdy bylo možné za přešupek ukládat pokutu do výše 100,--Kčs. Přešupek překročení nejvyšší povolené rychlosti byl řešen ustanovení § 32, kdy za tento přešupek bylo možné uložit blokovou pokutu ve výši do 200,--Kčs.

Výše uvedený zákon platil až do 1. července 1990, kdy vstoupil v účinnost a tím jej nahradil zákon č. 200/1990 Sb., o přešupcích.¹³ Dle původního znění zákona účinného do 28. 2. 1993, bylo možné podle § 22 za přešupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu uložit blokovou pokutu ve výši do 1.000,--Kč, v případě, že byl řidič pod vlivem alkoholu, bylo možné uložit pokutu do výše 5.000,--Kč a zákaz činnosti až na jeden rok. Zákon o přešupcích prošel za dobu své účinnosti mnoha novelami a společně s tím docházelo i ke změnám výše pokut ukládaných v blokovém řízení, pokut ve správním řízení i délek trestů zákazu činnosti spočívajících v zákazu řízení motorových vozidel. Do 31. 7. 2011 bylo možné podle § 22 zákona o přešupcích možné uložit v blokovém řízení pokutu ve výši do 3.000,--Kč, ve správním řízení do 50.000,--Kč a zákaz činnosti až na dva roky.

¹³ Česko. Zákon č. 200 ze dne 17. května 1990 České národní rady o přešupcích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 35, Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/soubor/200-1990-sb-o-prestupcich-pdf.aspx>>.

Důležitou novelou zákona o přestupcích byl v roce 2006 zákon č. 411/2005 Sb., o změnách některých zákonů. V souvislosti s touto novelizací vešel v účinnost bodový systém, kdy bodová hodnocení jednotlivých přestupků jsou zakotvena v hlavě páté.

V roce 2011 byl § 22 zákona o přestupcích zrušen a ustanovení týkající se přestupků v dopravě byla novelou přesunuta do zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. V tomto zákoně jsou přestupky v dopravě a sankce za jednotlivé přestupky uvedeny v § 125c. Zákon umožňuje uložení pokuty v blokovém řízení až do výše 2.500,--Kč, pokuty ve správním řízení do 50.000,--Kč a zákaz činnosti až na dva roky.

Porušením pravidel silničního provozu však nedocházelo pouze ke spáchání přestupku. Jednání, které ohrožovalo zájmy společnosti závažnějším způsobem než přestupek a naplňovalo skutkovou podstatu trestného činu, bylo zakotveno v zákoně č. 140/1961 Sb., trestní zákon.¹⁴ Tento zákon byl účinný od 1. ledna 1962 až do 1. ledna 2010, kdy byl zrušen a nahrazen zákonem č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.¹⁵

¹⁴ Československo. Zákon č. 140 ze dne 29. listopadu 1961 trestní zákon. In *Sbírka zákonů, Československá socialistická republika*, 1961, částka 65, Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1961/sb65-61.pdf>>.

¹⁵ Česko. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009, částka 11, Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/soubor/40-2009-sb-trestni-zakonik-pdf.aspx>>.

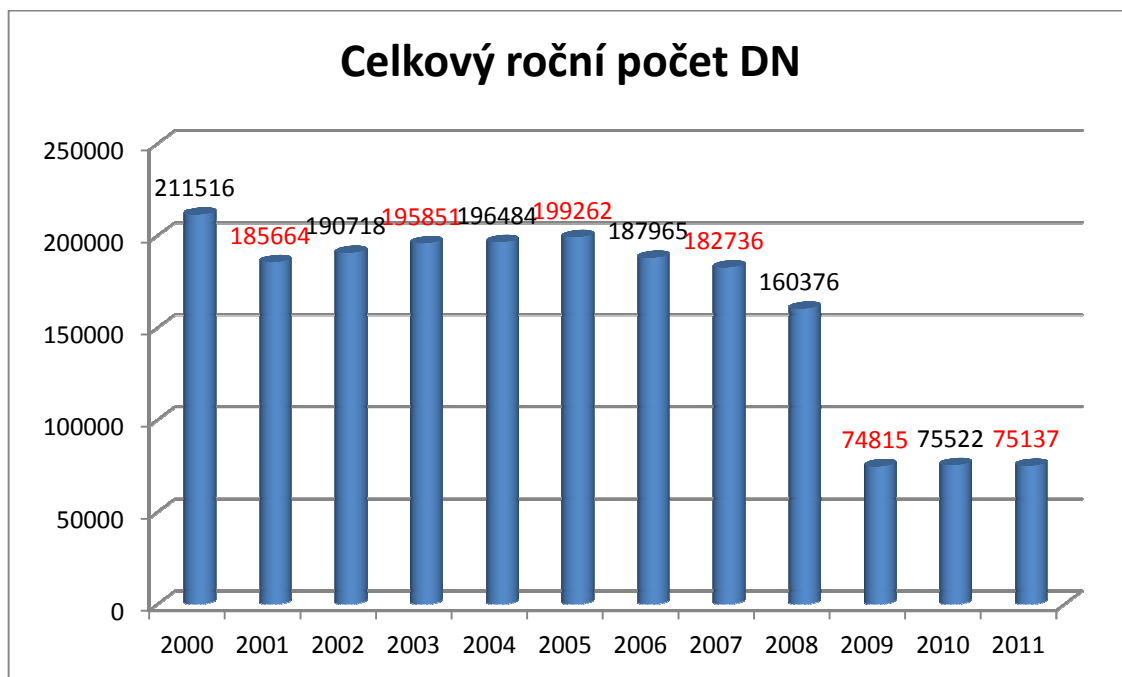
3 DOPRAVNÍ NEHODOVOST NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČR

Historie počtu dopravních nehod se mění společně s rozvojem dopravy, dopravní infrastruktury a rovněž se zvyšujícím se počtem motorových vozidel na pozemních komunikacích v ČR. Zatímco v roce 1961, tedy na počátku éry rozvoje motorismu na českých silnicích byly komunikace dostačující jak pro počet motorových vozidel, které se na nich pohybují, tak i pro jejich konstrukci, zejména pak jejich maximální dosažitelnou rychlost, v současné době již tyto komunikace nevyhovují hustotě provozu, hmotnosti nákladních vozidel a dalším negativním vlivům, které zvyšují počty nehod.

Nejméně dopravních nehod bylo za dobu sledování nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR v roce 1961, kdy došlo k 35 842 evidovaných nehod. Hranice ročního počtu ve výši 100 000 evidovaných dopravních nehod byla poprvé překročena v roce 1991, kdy bylo evidováno celkem 101 387 nehod. K překročení hranice 200 000 evidovaných nehod došlo poprvé v roce 1996 o to jejím překročením o 1 697 nehod. Nejvíce nehod v historii pak bylo šetřeno v roce 1999 a to v počtu 225 690. V souvislosti s porovnáním počtu nehod je však potřeba brát v úvahu i legislativní změny, které průběžně upravovaly povinnost oznámit nehodu Policii ČR.

Pokud se budeme věnovat vývoji dopravní nehodovosti od roku 2000, tak zejména v posledních třech letech došlo k výraznému snížení počtu evidovaných dopravních nehod a to na úroveň mezi roky 1961 - 1991. Zvláště je pak zajímavý pohled na razantní rozdíl nehodovosti mezi lety 2008 a 2009. Není pravdou, že by došlo ke skutečnému snížení počtu dopravních nehod. Důvodem takto náhlého poklesu nehodovosti je totiž legislativní změna a to novela zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, která je patrná na následujícím grafu celkového ročního počtu dopravních nehod.

Graf 1: Celkový roční počet dopravních nehod¹⁶



Jak vyplývá z předcházejícího grafu, tak zákonné normy stanovující výši škody a podmínky, kdy je nutné hlásit dopravní nehodu policistovi, se od roku 2000 měnily několikrát. V roce 2000 bylo při způsobení dopravní nehody postupováno podle ustanovení § 38 odst. 3 písm. a) vyhlášky č. 99/1989 federálního ministerstva vnitra o pravidlech provozu na pozemních komunikacích tak, že v případě pokud dojde při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby anebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 1.000,--Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni neprodleně nehodu ohlásit příslušníkovi.

Vyhláška č. 99/1989 federálního ministerstva vnitra o pravidlech provozu na pozemních komunikacích byla nahrazena zákonem č. 361/2000 Sb., ze dne 14. září 2000, o silničním provozu a o změnách některých zákonů, který nabyl účinnosti dnem 1. ledna 2001.

Původní znění zákona č. 361/2000 Sb., ze dne 14. září 2000, o silničním provozu a o změnách některých zákonů, ukládal v § 47 odst. 4 řidiči povinnost hlásit dopravní nehodu policistovi v případě, že při dopravní nehodě dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel

¹⁶ Vlastní zdroj.

včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 20.000,--Kč, dále podle odst. 5 vyplývala povinnost hlásit nehodu v případě, kdy se účastníci nedohodli na zavinění, nebo došlo ke škodě na majetku třetí osoby.

První změna zákona byla provedena zákonem č. 411/2005, ze dne 21. září 2005, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů, kdy podle § 47 odst. 4 vyplývala povinnost hlásit dopravní nehodu policistovi v případě, že dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 50.000,--Kč. Dále byli účastníci podle odst. 5 povinni nehodu hlásit v případě, že se nedohodli na míře účasti na způsobení vzniklé škody nebo v případě, že byla způsobena škoda na majetku třetí osoby.

Zatím poslední změna byla provedena zákonem č. 274/2008, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii České republiky.¹⁷ Zde článkem X. odst. 9 došlo ke změně a nahrazení částky 50.000,--Kč částkou 100.000,--Kč. Provedeno změnou tak bylo upraveno původní znění § 47 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, které v současnosti ukládá povinnost hlásit dopravní nehodu policistovi v případě, že při dopravní nehodě dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100.000,--Kč, nebo pokud dojde ke škodě na majetku třetí osoby, dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, nebo účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení přiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Z pohledu Evropské unie je snižování dopravní nehodovosti vyjádřeno počtem usmrcených osob při dopravních nehodách, které se stalo jejím významným cílem. Tento cíl byl posléze definován Bílou knihou o dopravě z roku 2001. Bílá kniha byla přijata rovněž Českou republikou a Českou silniční společností, která vyhlásila do roku 2010 Národní bezpečnostní strategii silničního provozu. Záměrem této strategie bylo snížení počtu osob usmrcených při dopravních nehodách na 50% úroveň proti roku

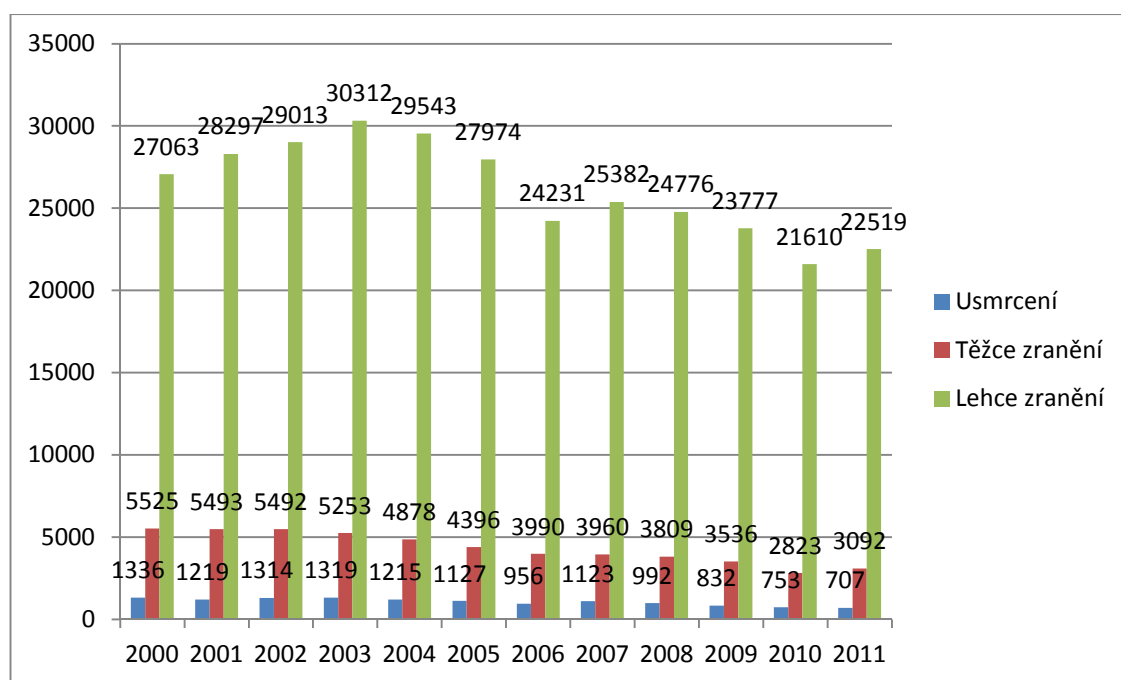
¹⁷ Česko. Zákon č. 274 ze dne 17. července 2008, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii České republiky. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008, částka 91, Dostupné z WWW:<http://eagri.cz/public/web/ws_content?contentKind=regulation§ion=1&id=67273&name=274/2008>.

2002. Znamenalo to tedy snížení z výchozího počtu 1314 na 650 usmrcených osob. Ke snížení usmrcených sice došlo, ale stav usmrcených se nedostal v roce 2010 na požadovanou hranici 650 osob, ale pouze na stav 785 usmrcených za rok.

V roce 2010 sice k naplnění cílů vyplývajících z Bílé knihy o dopravě nedošlo, rovněž k nim nedošlo během roku 2011, ale počet usmrcených při dopravních nehodách se opětovně snížil na počet 707 obětí za rok. Pokud by se trend následků dopravních nehod, zejména pak v počtu usmrcených vyvíjel podle situace od roku 2008 lze předpokládat, že v roce 2012 by mohlo dojít k naplnění cíle a snížení usmrcených oproti roku 2002 na úroveň 50%.

Od roku 2000 však nedochází na pozemních komunikacích v ČR pouze ke snižování počtu usmrcených, nýbrž se snižují i počty těžce a lehce zraněných osob. Zatím co počet lehce zraněných byl nejvyšší v roce 2003 a to počtem 30 312 osob, tak nejnižší byl v roce 2010 s počtem 21 610 osob. Co se po té týká těžce zraněných tak těch bylo nejvíce v roce 2000 a to s počtem 5 525 osob, zatímco nejméně těžkých zranění bylo v roce 2010 s 2 823 osob. Jako celkově nejúspěšnější rok co do počtu usmrcených, těžce a lehce zraněných, lze označit rok 2010, což je patrné z následujícího grafu následků dopravních nehod.

Graf 2: Následky dopravních nehod v letech 2000-2011¹⁸



¹⁸ Vlastní zdroj.

Následky dopravních nehod však nejsou pouze škody na lidských životech a zdraví. V souvislosti s dopravními nehodami přichází společnost o nemalé množství finančních prostředků. Vlivem nehod následně vznikají ztráty z produkce a rostou náklady na hospitalizaci zraněných. Je potřeba brát v potaz rovněž následné vyplácení vdovských, sirotčích a invalidních důchodů, a to buď samotným obětem nehod, nebo jejich rodinným příslušníkům.

Například ekonomické ztráty spojené s úmrtím člověka při dopravní nehodě v roce 2003 byly observatoří bezpečnosti silničního provozu Centra dopravního výzkumu v Brně vyčísleny:

- přímé náklady na částku 515.614,--Kč a
- nepřímé náklady na částku 8.497.963,--Kč.

Celkem ekonomická ztráta na jednom lidském životě činí částku ve výši 9.013.577,--Kč.¹⁹

Ekonomické ztráty v souvislosti s usmrcením člověka při dopravní nehodě však průběžně vzrůstají a v roce 2010 již ekonomické ztráty v souvislosti s usmrcením osoby při dopravní nehodě činily částku 17.644.586,--Kč.²⁰

Další část práce je zaměřena především na nejčastější příčiny dopravních nehod, jejichž následky byla smrt. Jako zdroj informací byla použita statistika dopravní nehodovosti Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR. K uvedenému zhodnocení jsou použity statistiky nehodovosti za rok 2005 až 2011. Co se týká hlavních příčin dopravní nehodovosti s následky smrti lze říct, že tyto příčiny jsou téměř neměnné.

Jedná se zejména o:

- nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky,
- řidič se plně nevěnoval řízení vozidla,
- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky,

¹⁹ KOŇÁREK, Z. *Nehody s usmrcením člověka* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2006 [cit. 2012-13-1]. Dostupné z WWW: <<http://www.czrso.cz/index.php/observ/54/index.php?id=19>>.

²⁰ DAŇKOVÁ, A., KŘENEK, J. *Ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2010* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2012 [cit. 2012-13-1]. Dostupné z WWW: <<http://www.cdv.cz/ztraty-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-za-rok-2010/>>.

- vjetí do protisměru,
- nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu,
- nedání přednosti v místech, kde je to upraveno dopr. zn. „Dej přednost v jízdě.“,
- nezvládnutí řízení vozidla.

V následující tabulce je provedeno statistické vyhodnocení průběžně sledovaných příčin dopravních nehod a jejich následků.

Tab. 1: Hlavní příčiny nehod s následkem smrti/počet mrtvých za rok²¹

Hlavní příčiny nehod s následky smrti/počet mrtvých za rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Nepřizpůsobení rychlosti dopr. technickému stavu vozovky	173	147	198	184	144	97	125
Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	121	95	124	117	91	88	74
Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	136	103	105	89	90	81	56
Vjetí do protisměru	100	104	102	75	88	87	85
Nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	55	63	85	61	59	38	39
Nezvládnutí řízení vozidla	35	32	51	37	33	22	21

Jak tedy vyplývá z tabulky, tak nejtragičtější příčinou nehod řidičů motorových vozidel bylo v letech 2005 až 2011 nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky. Jako příklad může posloužit nehodovost za rok 2011, kdy 19,2 % osob usmrčených při dopravních nehodách mělo na svědomí nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, následují pak nehody zaviněné jízdou po nesprávné straně vozovky, respektive vjetím do protisměru se 13 % z celkového počtu

²¹ Vlastní zdroj.

obětí. Velké procento obětí a to celkem 11,3 % je zapříčiněno tím, že řidič nevěnoval potřebnou pozornost řízení vozidla. Tyto tři nejtragičtější příčiny pak mají společně na svědomí téměř 44% z celkového počtu obětí dopravních nehod v roce 2011.

3.1 Nehody s účastí chodců

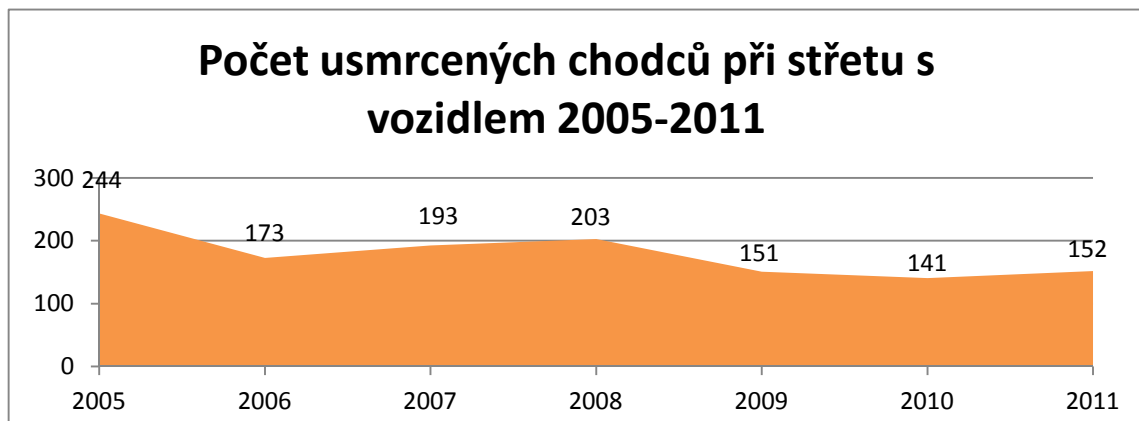
Co se týká závažnosti následků nehodovosti, jsou nejzranitelnějšími účastníky dopravních nehod bezesporu chodci. Chodci totiž prakticky nejsou při dopravních nehodách chráněni žádným bezpečnostním prvkem, kromě toho, kterým je vybavené vozidlo. Již relativně nízká rychlost vozidla má na chodce značný destruktivní účinek. Místo prvního kontaktu chodce s vozidlem se ve většině případů odehrává v prostoru předního nárazníku vozidla a u dospělého člověka pak kolenní části dolní končetiny. U dětí to pak bývá podle věku oblast mezi pánví a hrudníkem. Z toho důvodu končí střet motorového vozidla ve velké většině případů i při relativně malé rychlosti vážnými zraněním a v horším případě i smrtí.

Nejčastější příčiny dopravních nehod zaviněných chodci jsou následující:

- náhlé vstoupení do vozovky z chodníku apod.,
- náraz do vozidla z boku,
- špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla,
- zmatené, zbrklé nebo nerozhodné jednání,
- náhlé vstoupení do vozovky z ostrůvku,
- náhlá změna směru chůze.

Nejzávažnějším následkem nehody je vždy smrt. Jedná se o jednu z nejsledovanějších veličin následků dopravní nehodovosti. Úmrtí chodců při dopravních nehodách pak není v jednotlivých letech konstantní a průběžně kolísá, jak je patrné z následujícího grafu počtu usmrcených chodců při střetu s vozidlem.

Graf 3: Počet usmrcených chodců při střetu s vozidlem²²



Zatímco v roce 2005 zemřelo při srážce vozidla s chodcem na silnicích v České republice 244 chodců (z toho 140 tj. 59,3% při nočních nehodách). V roce 2006 došlo k úmrtí 173 chodců což je o 71 méně než v roce 2005. V roce 2007 došlo k opětovnému zvýšení počtu usmrcených chodců na počet 193 usmrcených. Následoval rok 2008, kdy počet usmrcených chodců opět vzrostl a to z počtu 193 na 203, tedy o 10 mrtvých. Počet mrtvých následně klesl v roce 2009 na 151 a v roce 2010 došlo k dalšímu snížení chodců usmrcených při střetu s vozidlem, kdy došlo k usmrcení „pouhých“ 141 osob. V roce 2011 došlo opět k mírnému nárůstu počtu usmrcených chodců a to na počet 152 osob.

K velké většině dopravních nehod s účastí chodců, pak dochází zejména v obci, kdy tyto nehody tvoří v průměru téměř ¾ z celkového počtu nehod a v průměru k více jak 65% nehod dochází v noční době, tedy za snížené viditelnosti.

Tab. 2: Tabulka usmrcených chodců – den/noc, obec/mimo obec²³

Za rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Celkem za rok Usmrceno	244	173	193	203	151	141	152
Celkem den/noc	104/140	77/96	65/128	81/122	52/99	67/74	60/92
V obci den/noc	77/85	44/64	55/71	68/74	42/62	42/35	48/46
Mimo obec den/noc	27/55	13/52	10/57	13/48	10/37	15/39	12/46

²² Vlastní zdroj.

²³ Vlastní zdroj.

3.2 Nehody s účastí cyklistů

Dopravní nehody s účastí cyklistů patří společně s nehodami chodců k nehodám s nezávažnějšími následky. Jízdní kolo se považuje podle zákona o provozu na pozemních komunikacích za nemotorové vozidlo pohybující se pomocí lidské síly²⁴.

Zákonem jsou rovněž upraveny další podmínky, za kterých se může cyklista pohybovat po pozemních komunikacích, jde zejména o to, že:

- cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu (jedná se v souvislosti s nehodami cyklistů o velmi důležitou povinnost, která však není příliš dodržována),
- dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let,
- nesmí jet bez držení řidítek, držet se jiného vozidla, vést za jízdy druhé jízdní kolo, ruční vozík, psa nebo jiné zvíře a vozit předměty, které by znesnadňovaly řízení jízdního kola nebo ohrožovaly jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích,
- musí mít nohy na šlapadlech,
- za snížené viditelnosti mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítilnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy.

Cyklisté všeobecně představují naprostou většinu viníku či dopravních nehod spáchaných řidiči nemotorových vozidel kdy v roce 2010 to bylo z celkového počtu nehod zaviněných řidiči nemotorových vozidel 96%. Co se týká četnosti a druhu hlavních příčin dopravních nehod zaviněných cyklisty, tak jsou odlišné od hlavních příčin nehod zaviněných řidiči motorových vozidel. Příkladem může být to, že v roce 2010 2/3 z celkového počtu jimi zaviněných nehod má za vinu nesprávný způsob jízdy. Rovněž nedání přednosti jízdě patří mezi jednu z hlavních příčin a to 1/5 z celkového počtu. Další nezávažnějšími příčinami jsou potom nepřiměřená rychlost jízdy a nesprávné předjíždění.

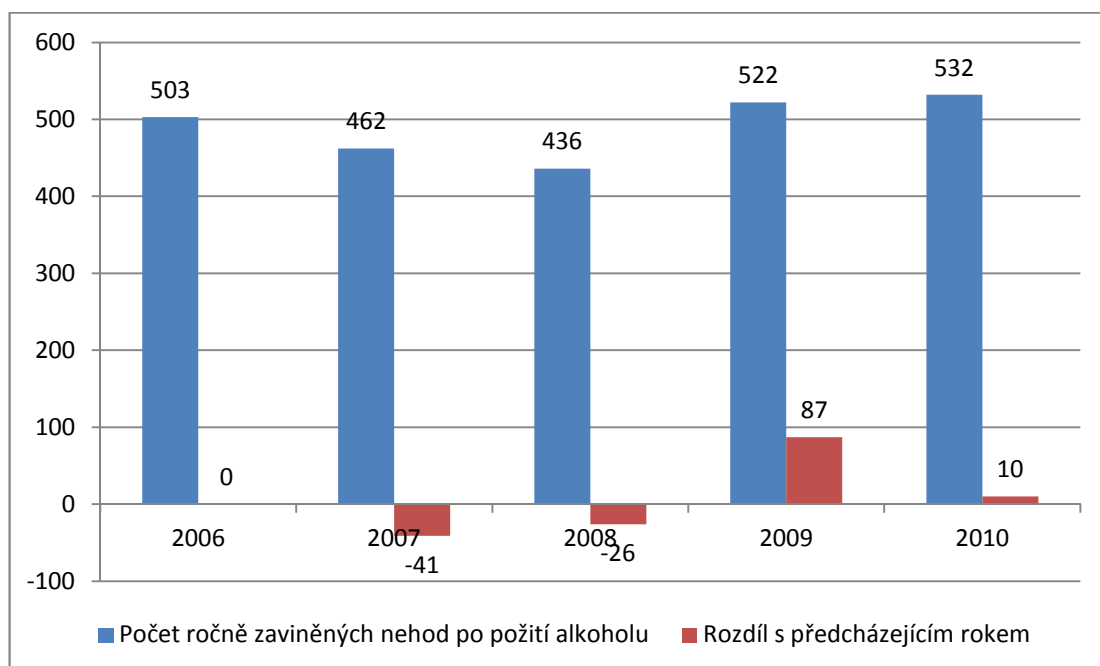
²⁴ § 2 písm. h) zákona o provozu na pozemních komunikacích

Nejčastější příčiny dopravních nehod cyklistů jsou v jednotlivých letech téměř neměnné a jsou následující:

- řidič se plně nevěnoval řízení vozidla,
- nezvládnutí řízení vozidla,
- nedání přednosti při vjíždění na silnici,
- nedání přednosti upravené značkou „Dej přednost v jízdě“,
- jiný druh nesprávné jízdy,
- nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky,
- vjetí do protisměru,
- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky,
- chyby při udání směru jízdy,
- nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava.

Mezi nepříznivá specifika dopravních nehod zaviněných cyklisty patří dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu. Tyto tvoří poměrně velkou část nehod zaviněných cyklisty. Jedná se v celkovém průměru ve sledovaných letech tj. 2006-2010 zhruba o 1/3 zaviněných nehod.

Graf 4: Počet nehod zaviněných cyklisty po požití alkoholu²⁵



²⁵ Vlastní zdroj.

Okruh dopravní nehodovosti je velmi obsáhlý. Nejedná se pouze o problematiku nehodovosti v práci hodnocené, tedy dopravních nehod s účastí chodců a cyklistů, ale rovněž o problematiku související s požíváním alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči motorových vozidel, míst dopravních nehod a jejich následků, vzniklých hmotných škod v souvislosti s dopravními nehodami, časovým rozložením dopravních nehod a dalšími sledovanými aspekty.

V souvislosti s nehodovostí a jejími následky je možné říci, že ty nejhorší následky se v průběhu let zmírňují a dochází, tak k menšímu počtu úmrtí, těžkých a lehkých zranění. Problémem současné doby by se však mohly stát legislativní změny související se snižováním počtu policistů v ulicích, neboť i samotná prevence má velmi výrazný vliv na nehodovost a její následky. Bylo by ovšem potřeba se rovněž zaměřit na cílovou skupinu chodců a cyklistů. Problém v tomto směru vyvstává v tom, že znalosti právních předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích je známa všem držitelům řidičského oprávnění i když by nebylo na škodu zajistit jejich průběžné doškolování případnou legislativní změnou v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. V případě chodců a cyklistů zejména těch, kteří nejsou držiteli řidičských oprávnění, by měla platit zásada „*ignorantia juris non excusat*“²⁶, neboť neexistuje žádná právní úprava související se znalostí pravidel silničního provozu.

²⁶ Neznalost zákona neomlouvá.

4 PRÁVNÍ NÁSLEDKY ZAVINĚNÍ DOPRAVNÍ NEHODY – TRESTNÉ ČINY A PŘESTUPKY V DOPRAVĚ

Silniční doprava má svá pravidla, která jsou obsažena v právních předpisech o různé právní síle. Dohled nad dodržováním těchto pravidel vykonávají příslušníci Policie České republiky, strážníci obecní policie a příslušníci Celní správy a Vojenské policie. Dle škodlivosti činu dělíme protiprávní jednání v dopravě na přestupky a trestné činy.

4.1 Přestupky v dopravě

V ustanovení § 2 odst. 2 zákona o přestupcích je přestupek vymezen jako zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin. Tato tzv. generální klauzule přestupku je založena na kombinaci pozitivního a negativního pojmového vymezení. Tím je umožněno relativně spolehlivé odlišení přestupků od jiných správních deliktů.²⁷

Zároveň je pojem přestupku založen i na kombinaci materiálního znaku a formálních znaků. Materiální znak je vyjádřen tím, že jednání porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti. Je tedy společensky nebezpečné. Stupeň společenské nebezpečnosti má význam pro odlišení přestupků od činů soudně trestných.²⁸

Zákonné znaky přestupku se člení na znaky obecné a znaky skutkové podstaty. Mezi obecné znaky patří jednání, protiprávnost, zavinění, odpovědnost osoby, trestnost.

Jednáním se rozumí projev lidské vůle ve vnější realitě. Je jím konání i opomenutí takového konání, k němuž byla odpovědná osoba povinna.²⁹

Protiprávnost vyjadřuje, že jednání odpovědné osoby porušuje právní povinnost stanovenou zákonem. Přestupkový zákon vymezuje v § 2 odst. 2 okolnosti, které

²⁷ PRŮCHA, P. *Správní právo – obecná část. 7. vydání.* Brno: Masarykova Univerzita a nakladatelství Doplněk, 2007, s. 389.

²⁸ HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část. 6. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2006, s. 425.

²⁹ HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část. 6. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2006, s. 417.

protiprávnost vylučují. Jsou jimi nutná obrana (přestupkem není jednání, kterým se přiměřeným způsobem odvrací přímo hrozící nebo trvajícím útok na zájem chráněný zákonem) a krajní nouze (přestupkem není jednání, jímž se odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak). Protiprávnost je vyloučena i v případě jednání na příkaz, kdy podle § 6 zákona o přestupcích odpovídá za porušení povinnosti uložené právnické osobě ten, kdo dal k jednání příkaz. Přestupkový zákon výslovně neupravuje další možné okolnosti vylučující protiprávnost, jako je např. svolení poškozeného, oprávněné použití zbraně nebo jednání v rámci dovolené svépomoci. Jejich uplatnění však vyplývá z obecných právních předpisů a je k nim třeba přihlížet.³⁰

Zavinění je vnitřní psychický vztah pachatele přestupku k protiprávnímu jednání a jeho následku. K odpovědnosti za přestupek postačuje nedbalostní zavinění, nevyžaduje-li zákon výslovně zavinění úmyslné.

Odpovědnou osobou je osoba deliktně způsobilá. Deliktní způsobilost je vázána na dovršení patnáctého roku věku a příčetnost.³¹

Za přestupek může odpovídat jen fyzická osoba; naplní-li porušení povinnosti stanovené právnické osobě znaky přestupku, je odpovědný ten, kdo za právnickou osobu jednal nebo měl jednat.

Trestnost je obecný znak, kterým je vyjádřeno, že zákon se spácháním přestupku spojuje hrozbu sankcí. Za určitých okolností trestnost zaniká. Podle § 20 zákona o přestupcích nelze přestupek projednat, pokud uplynul od jeho spáchání jeden rok nebo vztahuje-li se na něj amnestie udělená vládou.

Znaky skutkové podstaty přestupku

Objekt: přestupku představují společenské zájmy chráněné zákonem, proti kterým je protiprávní jednání namířeno. Právní teorií je objekt rozlišen na obecný, skupinový a individuální. Za obecný objekt přestupku je považován především zájem na řádném výkonu veřejné správy. Skupina příbuzných chráněných zájmů patřících do jedné oblasti je objektem skupinovým (nebo též druhovým).

³⁰ Mates, P. a kol. Základy správního práva trestního. 4. vydání. Praha : C. H. Beck, 2008, s. 49.

³¹ § 5 zákona o přestupcích

Objektivní stránka: přestupků je charakterizována jednáním, následkem a příčinným vztahem mezi nimi.³²

Jednání spočívá v porušení určité právní povinnosti. U přestupků v silničním provozu se jedná zejména o porušení povinností stanovených v zákoně č. 361/2000 Sb., zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Příčinný vztah mezi jednáním a následkem (*kauzální nexus*) znamená, že bez pachatelova jednání by následek nenastal. Zjišťování příčinné souvislosti je záležitostí někdy i dosti obtížnou, vyžadující hlubší odborné znalosti. Není-li kauzální nexus zjištěn, nelze vůči osobě uplatňovat odpovědnost za přestupek.³³

Následkem přestupku je porušení nebo ohrožení zájmů, které jsou jeho objektem. Rozlišují se tedy přestupky poruchové a ohrožující. V silničním provozu výrazně převažují přestupky ohrožující.

Subjekt: přestupku je jeho pachatel, tj. osoba naplnivší svým jednáním všechny znaky přestupku. Pachatelem přestupku může být každá fyzická osoba, tedy nejen občan ČR, ale i cizinec, popř. *apatrida*³⁴. Jak už bylo výše uvedeno, není za přestupek odpovědná osoba, která v době jeho spáchání nedovršila patnáctý rok věku.

Subjektivní stránka: se u přestupků vyčerpává zaviněním. To je obecně chápáno jako psychický vztah pachatele k porušení nebo ohrožení chráněného zájmu a to způsobem, který je v zákoně uveden.³⁵ Dvěma hlavními komponentami zavinění jsou vůle a vědění. Na základě toho, v jaké míře jsou zastoupeny, je pak prováděno členění forem zavinění na úmyslné a nedbalostní a jejich další rozlišování na úmysl přímý a nepřímý a nedbalost vědomou a nevědomou, které je používáno i v oblasti správního práva.³⁶ Přestupkový zákon stanoví, že ke vzniku odpovědnosti za přestupek postačuje nedbalostní zavinění. Je-li ke vzniku odpovědnosti nutné úmyslné zavinění, musí být tato skutečnost ve skutkové podstatě přestupku výslovně uvedena.

³² MATES, P. a kol. *Základy správního práva trestního*. 4. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 54.

³³ MATES, P. a kol. *Základy správního práva trestního*. 4. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 54.

³⁴ Osoba, která není státním příslušníkem žádného státu, nepožívá ochrany žádného státu.

³⁵ HORZINKOVÁ, E., ČECHMÁNEK, B. *Přestupky a správní trestání*. 4. vydání. Praha: Eurounion, 2008, s. 17.

³⁶ MATES, P. *Zavinění ve správním právu*. Veřejná správa, 2008, č. 15, s. 16.

Pojem dopravní nehoda je upraven v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kdy v § 47 odst. 1 je uveden pojem, že dopravní nehoda je *událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo škodě na majetku v přímé souvislosti s pohybem vozidla v provozu.*³⁷

Přestupky související se způsobením dopravní nehody byly po rekodifikaci a zrušení § 22 s názvem *Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích* v zákoně o přestupcích přesunuty do zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích., kde jsou v současné době zakotveny v § 125c.

Přestupku v souvislosti se způsobením dopravní nehody se tedy dopustí ten, kdo:

- způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví,
- při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo,
- v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) neohlásí dopravní nehodu policistovi,
- v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě, nebo
- v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody.

4.2 Úmyslné trestné činy v provozu na pozemních komunikacích

Trestné činy v dopravě jsou nejčastěji spojeny s vážnějšími dopravními nehodami nebo konzumací alkoholu. Trestné činy související s provozem na pozemních komunikacích pak lze rozdělit do dvou kategorií a to na úmyslné trestné činy a trestné činy nedbalostní.

4.2.1 Ohrožení pod vlivem návykové látky

Jedná se o jeden z nejvíce frekventovaných trestných činů spojených s trestnými činy páchanými v silničním provozu.

³⁷ § 47 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Objekt: objektem uvedeného trestného činu je zájem společnosti na ochraně života nebo zdraví lidí nebo majetku.

Objektivní stránka: základní skutkové podstaty uvedené v odst. 1 spočívá v jednání, kdy někdo vykonává zaměstnání nebo jinou činnost ve stavu vylučujícím způsobilost, kdy si tento stav osoba přivodila požitím návykové látky. Následek činu pak spočívá již v samotné možnosti ohrožení života nebo zdraví lidí nebo hrozby způsobení značné škody na majetku.

V odst. 2 písm. a) je již uvedena kvalifikovaná skutková podstata, kdy již musí dojít k havárii, dopravní nebo jiné nehodě, k ublížení na zdraví nebo větší škodě na cizím majetku případně jinému závažnému následku.

Podle odst. 2 písm. b) musí být výkon této činnosti zvlášť nebezpečný a to zejména tím, že řídí hromadný dopravní prostředek.

Podle odst. 2 písm. c) se činu dopustí ten, kdo byl již za takový trestný čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu za takový trestný čin uložený propuštěn.

Subjekt: subjekt trestného činu je obecný „kdo“ pachatelem činu může být tedy kdokoliv

Subjektivní stránka: vyžaduje úmyslné zavinění, tím, že se pachatel úmyslně přivede do stavu vylučujícího způsobilost. U uvedeného trestného činu je horní sazba trestu odnětí svobody do tří let. Uvedený trestný čin pak šetří především základní útvary Policie ČR v rámci zkráceného přípravného řízení.

Pachateli je v případě tohoto trestného činu důležité prokázat, že činnost vykonával ve stavu vylučujícího způsobilost. V případě alkoholu se hranicí vylučující způsobilost rozumí 1⁰/₁₀₀ alkoholu v krvi/dechu. Uvedená hranice alkoholu se v současné době zjišťuje dvěma způsoby. V prvním v současné době méně využívaném případě se jedná o rozbor žilní krve provedený na základě plynové chromatografie a Widmarkovy zkoušky, který provádí specializované laboratoře např. Ústav soudního lékařství LF UK v Hradci Králové, lze brát jako důkaz.

Druhým případem je použití certifikovaného přístroje na měření alkoholu v dechu zn. Dräger. Aby však mohl výsledek dechové zkoušky provedené detekčním přístrojem Dräger sloužit, jako důkaz³⁸ musí se provádět podle předepsaného postupu. Je však zapotřebí, aby hladina alkoholu odpovídala množství alkoholu, které osoba před jízdou požila.

Využití dechové zkoušky jako hlavního důkazu je upraveno v § 16 zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami, ve znění pozdějších předpisů.

Cituji: „Spočívá-li orientační vyšetření zjišťující obsah alkoholu v dechové zkoušce provedené analyzátozem alkoholu v dechu, splňující podmínky stanovené zvláštním právním předpisem³⁹, odborné lékařské vyšetření neprovede. V případě, že osoba tento způsob orientačního vyšetření odmítne, provede se odborné lékařské vyšetření.“⁴⁰

V případě, kdy se orientační dechovou zkouškou neprokáže požití alkoholický nápojů, u řidiče vozidla provádí se dále test na požití jiných návykových látek. Policii ČR je v současné době používán test DRUGWRIPE 5. Test je vyráběn ve Spolkové republice Německo firmou Securetec a je schopen detekovat celkem 5 různých druhů drog včetně jejich modifikací. Jedná se o kanabinoidy, amfetaminy, meta-amfetaminy, kokain a opiáty. V případě, že je tento test pozitivní na některou z uvedených látek je třeba osobu vyzvat k odběru žilní krve nebo moči, neboť test je pouze orientační a přesná hladina drogy v těle se určí až rozbohem provedeným ve specializovaném pracovišti Ústavu soudního lékařství, kdy na základě výsledku rozboru se rozhodne, zda se v dané věci jedná o trestný čin nebo přestupek.

³⁸ Českým metrologickým ústavem byl vydán návod jak postupovat, kdy se jedná o sérii dvou až tří dechových zkoušek prováděných s časovým odstupem 5 minut, přičemž rozdíl mezi takto provedenými dechovými zkouškami nesmí být více jak 10%.

³⁹ Vyhláška ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválenému typu, ve znění vyhlášky č. 65/2006 Sb.

⁴⁰ § 16 zákona o opatřeních k ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami.

4.2.2 Opilství

Tento trestný čin velmi úzce souvisí s předcházejícím trestným činem Ohrožení pod vlivem návykové látky. Z definice uvedeného trestného činu vyplývá, že je-li pachatel nepřičetný⁴¹, tak není za tento trestný čin odpovědný. Zprvu se zdá, že tento trestný čin je typickým pro silniční provoz. Ve většině případů, kdy však pachatel užije nějakou z návykových látek, tak se jeho jednání kvalifikuje jako trestný čin Ohrožení pod vlivem návykové látky. Pouze v malém množství případů se však pachatel jako účastník silničního provozu uvede do stavu nepřičetnosti, jak je uvedeno v odst. 1.

O tom zda je pachatel uvedeného trestného činu přičetný či nikoliv, rozhodují až soudy na základě znaleckého posudku.

Objekt: objektem je zájem společnosti na ochraně veřejného pořádku a občanského soužití.

Objektivní stránka: spočívá v tom, že se pachatel přivede do stavu nepřičetnosti požitím nebo aplikací návykové látky.

Subjekt: subjekt trestného činu je obecný „kdo“ pachatelem činu může být tedy kdokoliv.

Subjektivní stránka: je vyjádřena jak úmyslem, tak i nedbalostí a po stránce zavinění se vyžaduje přivedení se do stavu nepřičetnosti.

4.2.3 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání

Jedná se o jeden z velmi typických trestných činů páchaných v silniční dopravě. V souvislosti s tímto trestným činem je možné využít jednu z nejdůležitějších sankcí, která spočívá ve vyslovení zákazu řízení motorových vozidel. Tímto zákazem je společnost chráněna před tím, aby osoba, která se předtím neosvědčila a dopustila se protiprávního jednání, nevykonávala činnost, kterou by mohla ohrozit společnost. Tento trestný čin je nejčastěji páchan osobami, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění. O odebrání řidičského oprávnění nejčastěji rozhodují správní orgány a soudy. Nejčastěji dochází k odebrání řidičského oprávnění v souvislosti s jízdou po požití alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek, dosažení počtu 12 bodů za přestupky v silničním

⁴¹ Pro duševní poruchu v době spáchání činu nemohl rozpoznat jeho protiprávnost nebo ovládat své jednání.

provozu, zavinění dopravní nehody nebo také ztráty zdravotní způsobilosti k řízení motorového vozidla⁴². Je však potřeba, aby rozhodnutí příslušného orgánu nabylo právní moci, neboť v případě, že bude v tomto případě řidič přistižen při řízení motorového vozidla ještě před jejím nabytím, tak z jeho strany nedojde k naplnění skutkové podstaty trestného činu, ale pouze přestupku⁴³. U tohoto trestného činu dochází rovněž k časté recidivě.

Objekt: objektem je veřejný zájem společnosti společně se zájmem na řádném výkonu rozhodnutí orgánů vydávajících rozhodnutí.

Objektivní stránka: spočívá v tom, že se pachatel maří výkon úředního rozhodnutí nebo jeho výkon podstatně stěžuje.

Subjekt: subjekt trestného činu je obecný „kdo“ pachatelem činu může být tedy kdokoliv.

Subjektivní stránka: je vyjádřena úmyslem.

4.3 Nedbalostní trestné činy v provozu na pozemních komunikacích

4.3.1 Usmrcení z nedbalosti

Tohoto trestného činu se dopustí viník dopravní nehody, při které došlo ke smrti jiné osoby.

Objekt: zájem na ochraně lidského života.

Objektivní stránka: spočívá ve způsobení smrti člověka. Provoz na pozemních komunikacích se řídí zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Základní skutková podstata je uvedena v odst. 1, tím že pachatel svým jednáním způsobí jinému smrt. Kvalifikovaná skutková podstata v odst. 2 vyplývá z toho, že pachatel poruší důležitou povinnost⁴⁴. Z hlediska provozu na pozemních komunikacích se uplatňuje názor, že důležitou povinností je vše co tvoří silniční provoz bezpečným. V souvislosti s postavením řidiče se pak může jednat např. o řízení pod vlivem alkoholu

⁴² § 84 zákona o provozu na pozemních komunikacích.

⁴³ Např. § 125c odst. 1 písm. e) 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích.

⁴⁴ Porušení důležité povinnosti je porušení jen takových povinností, jejichž nedbáním podle obecné zkušenosti značnou měrou zvyšuje možnost usmrcení nebo ublížení na zdraví, tedy, jejichž porušení má zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život.

nebo jiných návykových látek, překročení nejvyšší povolené rychlosti, nedání přednosti v jízdě, předjíždění v místech kde je to zakázáno atd. to vyplývá i ze soudní praxe.⁴⁵ Existují však i jiné případy a to např. když řidič za snížené viditelnosti nejede takovou rychlostí, která odpovídá povětrnostním podmínkám nebo vjede na nechráněný železniční přejezd v době, kdy je v provozu signalizační zařízení upozorňující na blížící se vlak. Takovým porušením může být i to, že řidič řídí vozidlo ve špatném technickém stavu, o kterém věděl. V odst. 3 jde pak o hrubé porušení zvláštních právních předpisů. Odst. 4 je rozšiřující skutkovou podstatou odst. 3, kdy pachatel svým jednáním způsobí smrt nejméně dvou osob. V odst. 3 a 4 se tedy jedná o hrubou nedbalost.⁴⁶

Subjekt: subjekt trestného činu je obecný „kdo“ pachatelem činu může být tedy kdokoliv.

Subjektivní stránka: je vyjádřena nedbalostním jednáním, jak již vyplývá přímo z názvu ustanovení.

4.3.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

Uvedený trestný čin spočívá ve způsobení újmy na zdraví z nedbalosti jinému. Ublížením na zdraví se potom rozumí takový stav, kdy je poškozený omezen na obvyklém, běžném způsobu života. V praxi se pro účely trestního řízení rozumí těžkou újmou na zdraví omezení v době trvání nad 42 dní. Omezení na běžném způsobu nemusí spočívat pouze v omezení po stránce fyzické, ale může jít rovněž o omezení po stránce psychické⁴⁷. Úzce spojena s omezením na běžném způsobu života je pracovní neschopnost, která však není podmínkou k rozhodnutí o tom, že v daném případě došlo k naplnění skutkové podstaty tohoto trestného činu. Důležitým podkladem však je lékařská zpráva. V trestním řízení pak poškozený zpravidla dává souhlas se zproštěním mlčenlivosti zdravotnických pracovníků podle § 55 odst. 2 písm. d) zák. č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu (ve znění pozdějších předpisů a dodatků). Na základě tohoto

⁴⁵ Např. Usnesením nejvyššího soudu ČR 6 Tdo 229/2010 ke znaku důležité povinnosti uložené podle zákona. V uvedeném případě došlo k těžkému zranění cyklisty ze strany řidiče nákladního vozidla. V uvedeném případě soud uvedl, že řidič se sice plně nevěnoval řízení motorového vozidla podle zákona o provozu na pozemních komunikacích, ale svým jednáním neporušil důležitou povinnost.

⁴⁶ TČ je spáchán z hrubé nedbalosti, jestliže přístup pachatele požadavku náležitě opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným tr. zákonem.

⁴⁷ Např. Rozhodnutí NS ČSR ze dne 2. 7. 1980, sp. zn. 4 To 24/80 (R 9/1981/II). Za těžkou újmou na zdraví ve smyslu § 89 odst. 6 písm. ch) tr. zák. je třeba považovat nejen delší dobu trvající vážnou poruchu zdraví fyzického, ale i duševního, popř. delší dobu trvající vážné duševní onemocnění.

souhlasu pak mohou orgány činné v trestním řízení požadovat znalecký posudek z oboru lékařství.

Za těžké ublížení na zdraví se považuje jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmou na zdraví

- zmrzačení,
- ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,
- ochromení údu,
- ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,
- poškození důležitého orgánu,
- zohydění,
- vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,
- mučivé útrapy, nebo
- delší dobu trvající porucha zdraví.⁴⁸

Shora uvedený trestný čin společně pak s následujícím trestným činem Ublížení na zdraví z nedbalosti jsou trestnými činy typickými pro dopravní nehody a dochází k nim při dopravních nehodách poměrně často.

K vysvětlení jednotlivých pojmů těžké újmy na zdraví lze uvést následující vymezení:

zmrzačení – ztráta celé nebo podstatné části některé z končetin. V silničním provozu jde o typické zranění zejména u motocyklistů, kteří nejsou nijak chráněni (vyjma přilby, kombinézy s výztuhami, chráničem páteře atd.) a četné jsou případy amputací při pádu na svodidla,

ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti – v tomto případě je důležitá trvalost omezení způsobilosti. Toto omezení na rozdíl od předchozího není specifické pro konkrétní dopravní nehody. Co se týká snížení, tak toto musí být větší než 50%, kdy se zjišťuje povšechná pracovní způsobilost,

ochromení údu – je značně snížená pohyblivost nebo trvalá nepohyblivost celé končetiny nebo její části,

⁴⁸ § 122 odst. 2 trestního zákoníku.

ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí – zde se jedná o smyslové orgány tedy zrak, sluch, hmat a čich. Co se týká snížení, tak musí být větší než 50% původního předešlého stavu,

poškození důležitého orgánu – jedná se o takové poškození, které je nebezpečné pro život a při tom dojde k poškození vnitřního orgánu. V souvislosti s dopravními nehodami dochází k takovým poškozením u osob, které nejsou připoutány bezpečnostním pásem⁴⁹,

zohydření – zejména se jedná o na první pohled nápadnou změnu těla. Tato změna je zpravidla viditelná a může vzbuzovat ošklivost. Velký dopad na osobu poškozeného a hlavně pak na jeho psychiku mají poškození v obličejové části. Jako již v předchozím případě může k takovému poškození dojít nepoužitím bezpečnostního pásu, nebo tím, že motocyklista nemá při jízdě na hlavě nasazenou ochrannou přilbu⁵⁰,

vyvolání potratu – není typické pro silniční dopravu, přičemž se týká do 28 týdne těhotenství,

mučivé útrapy – rovněž nejsou typické pro silniční dopravu. Jde o jednání způsobující fyzickou nebo psychickou bolest poškozenému. V případě tohoto jednání se posuzuje i časové hledisko, rozhodující je také doba trvání,

delší dobu trvající porucha zdraví – v případě delší dobu trvající poruchy na zdraví⁵¹ se v praxi rozumí doba 6 týdnů. Tento druh těžké újmy je velmi častý při dopravních nehodách.

Objekt: ochrana zdraví člověka a zájem na řádné funkci těla a jeho orgánů.

Objektivní stránka: spočívá v takovém jednání, kterým někdo způsobí těžkou újmu na zdraví jinému.

⁴⁹ § 6 odst. 1 písm. a-g) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

⁵⁰ § 6 odst. 1 písm. h) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

⁵¹ Např. Rozsudek NS ze dne 18. 10. 1968, sp. zn. 7 Tz 64/68 (R 18/1969). Při těžké újmě na zdraví podle § 89 odst. 7 písm. ch) tr. zák. musí jít o vážnou poruchu zdraví nebo o vážné onemocnění, které postižený pociťuje jako citelnou újmu v obvyklém způsobu života. Za delší dobu trvající poruchu zdraví ve smyslu § 89 odst. 7 písm. ch) tr. zák. lze považovat dobu asi šesti týdnů pouze za předpokladu, že po tuto dobu trvala vážná porucha zdraví.

Subjekt: subjekt trestného činu je obecný „kdo“ pachatelem činu může být tedy kdokoliv.

Subjektivní stránka: je vyjádřena nedbalostním jednáním, jak již vyplývá přímo z názvu ustanovení.

4.3.3 Ublížení na zdraví z nedbalosti

V souvislosti s předchozím trestným činem jde o podobný čin, kdy dochází rovněž k poškození zdraví nebo onemocnění, ale s výrazně menším následkem. Ublížení na zdraví je definováno jako porucha zdraví nebo jiné onemocnění, které znesnadňuje obvyklý způsob života poškozeného, z praxe alespoň po dobu 7 dnů přičemž poškozený vyhledá lékařské ošetření.⁵² Stejně jako v předchozím případě může jít o fyzickou nebo psychickou stránku. Zpravidla se v rozhodování o právní kvalifikaci vychází z lékařské zprávy, neboť znalecké posudky jsou finančně nákladné a závažnost poškození zdraví zpravidla menší.

Objekt: zdraví člověka a zájem na řádné funkci těla a jeho orgánů.

Objektivní stránka: spočívá v takovém jednání, kterým někdo způsobí újmu na zdraví jinému.

Subjekt: subjekt trestného činu je obecný „kdo“ pachatelem činu může být tedy kdokoliv.

Subjektivní stránka: je vyjádřena nedbalostním jednáním, jak již vyplývá přímo z názvu ustanovení.

4.3.4 Obecné ohrožení z nedbalosti

Pro tento trestný čin je typické způsobení obecného nebezpečí, kdy vystaví větší počet lidí v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví⁵³, nebo takovým jednáním vydá cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu, jak uvádí základní skutková podstata uvedená v odst. 1. Podle odst. 1 je posuzováno i jednání kdy takové nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění. Lidmi se v tomto případě rozumí nejméně 7

⁵² § 122 odst. 1 tr. zákoníku.

⁵³ Např. Rozsudek KS v Ústí nad Labem ze dne 26. 6. 1997, sp. zn. 2 T 35/95 (SR 4/1998/I s. 100). Smrtí ve smyslu § 179 odst. 2 písm. c), odst. 3 tr. zák. je míněna smrt jiné osoby než pachatele. Stejně to platí o těžké újmě na zdraví ve smyslu § 179 odst. 2 písm. c) tr. zák.

osob.⁵⁴ V odst. 2 je uveden kvalifikovaná skutková podstata kdy pod písm. a) způsobí uvedeným činem těžkou újmu na zdraví, pod písm. b) páchá takový čin porušením důležité povinnosti a pod písmenem c) způsobí činem značnou škodu⁵⁵.

V odst. 3 je uvedena další kvalifikovaná skutková podstata kdy podle písm. a) způsobí smrt, kdy v tomto případě postačuje smrt pouze jedné osoby a pod písm. b) tím, že poruší důležitou povinnost, způsobí škodu velkého rozsahu. V odst. 4 je další kvalifikovaná skutková podstata vyplývající ze způsobení smrti porušením důležité povinnosti.

Tento trestný čin je typický zejména pro prostředky hromadné přepravy osob. Jedná se tedy zejména o autobusovou a vlakovou dopravu. U vlakových nehod se zejména jedná o střet drážního vozidla s motorovým vozidlem v místě, kde dochází ke křížení pozemní komunikace s železnicí. Dále jde o dopravní nehody prostředků hromadné přepravy osob zejména pak autobusů. Při rozhodování o právní kvalifikaci se vždy zjišťuje počet přepravovaných osob. Aby se jednalo o tento trestný čin, musí pachatel svým jednáním způsobit skutečné ohrožení.⁵⁶ Pokud dojde tedy k dopravní nehodě srážce malého motocyklu s vlakem na železničním přejezdu, tak se řidič malého motocyklu nemůže dopustit obecného ohrožení, neboť malý motocykl není chopen vyvolat vznik takového následku, protože v tomto případě není možné aby svým jednáním lidí ve vlaku ohrozil. Opačným případem je když na železniční přejezd vjede plně naložený kamion, který je schopen způsobit vykolejení vlaku na rozdíl od malého motocyklu.

Objekt: ochrana života a zdraví člověka a zájem na ochraně majetku.

Objektivní stránka: spočívá v jednání, kdy může jít o konání i opomenutí, které je schopné způsobit obecné nebezpečí.

Subjekt: subjekt trestného činu je obecný „kdo“ pachatelem činu může být tedy kdokoliv.

Subjektivní stránka: je vyjádřena nedbalostním jednáním.

⁵⁴ Ustálená judikatura, např. Usnesení nejvyššího soudu ČR, 7 To 55/1981 nebo 7 Tdo 1234/2005.

⁵⁵ § 138 odst. 1 tr. zákoníku.

⁵⁶ Např. Usnesení nejvyššího soudu ČR 6 Tdo 1579/2008. Soud zde uvedl, že řidič motorového vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, při jízdě v protisměru po dálnici, vyvolal nebezpečný stav, obecné nebezpečí a vrátil věc k novému projednání Krajskému soudu v Praze.

4.3.5 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti

Za obecně prospěšné zařízení se považuje:

- veřejné ochranné zařízení proti požáru, povodni nebo jiné živelní pohromě,
- obranné nebo ochranné zařízení proti leteckým a jiným podobným útokům nebo jejich následkům,
- ochranné zařízení proti úniku znečišťujících látek,
- zařízení energetické nebo vodárenské,
- zařízení a sítě elektronických komunikací a koncová telekomunikační a rádiová zařízení,
- zařízení držitele poštovní licence,
- zařízení pro veřejnou dopravu, včetně součástí dráhy a drážních vozidel ve veřejné drážní dopravě,
- a svislých zákazových nebo příkazových dopravních značek a dopravních značek⁵⁷ upravujících přednost (v případě silničního provozu).

K naplnění základní skutkové podstaty tohoto činu odst. 1 je potřeba, aby se pachatel činu dopustil hrubou nedbalostí, kdy pachatel svojí bezohledností toto zařízení zničí, poškodí, odstraní nebo učiní neupotřebitelným nebo provoz takového zařízení ohrozí. V případě poškození sloupu veřejného osvětlení však nestačí poškození pouze jednoho stožáru veřejného osvětlení.⁵⁸ V odst. 2 je uvedena kvalifikovaná skutková podstata kdy podle písm. a) musí dojít ke škodě velkého rozsahu a podle písm. b) dojde k jednání pachatele za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.

K typickým případům poškození těchto zařízení při dopravních nehodách patří poškození světelného semaforu, telefonní budky, svislé dopravní značky apod., pokud je některé z těchto zařízení zničeno nebo poškozeno při dopravní nehodě, která byla způsobena hrubou nedbalostí.

Objekt: zájem na ochraně obecně prospěšných zařízení a jejich funkčnosti.

⁵⁷ § 63 zákona o provozu na pozemních komunikacích.

⁵⁸ Např. Rozhodnutí NS ČSR ze dne 21. 1. 1985, sp. zn. 1 Tz 2/85 (R 11/1986) Poškození stožáru veřejného osvětlení je poškozením nebo ohrožením provozu obecně prospěšného zařízení ve smyslu § 184 tr. zák. jen za předpokladu, že byla vyřazena z provozu nebo hrozilo vyřazení z provozu alespoň určité části veřejného osvětlení, nikoli pouze jediného světla umístěného na stožáru.

Objektivní stránka: spočívá v poškození, zničení, odstranění nebo učinění takového obecně prospěšného zařízení neupotřebitelným.

Subjekt: subjekt trestného činu je obecný „kdo“ pachatelem činu může být tedy kdokoliv.

Subjektivní stránka: je vyjádřena hrubou nedbalostí.

Přestupkem v silničním provozu se tedy v práci rozumí takový přestupek, jehož objektem je bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, vyjadřující zájem společnosti na ochraně života, zdraví a majetku. V souvislosti s přestupky v dopravě, byly velmi často prováděny legislativní změny. Důvodem bylo zejména zpřísnění sankcí za spáchané přestupky a také zavedení bodového systému. Do poslední právní úpravy byl zákon o provozu na pozemních komunikacích v postavení „*lex specialis*“ k zákonu o přestupcích. Poslední rekonstrukce měla v rámci přestupků v dopravě velký přínos, tím, že přestupky v dopravě byly zrušeny v rámci přestupkového zákona a odpovídající skutkové podstaty přeneseny do zákona o provozu na pozemních komunikacích, čímž došlo ke sjednocení do jednoho právního předpisu. Takové řešení je lepší a je v souladu se schválenou koncepcí reformy správního trestání, podle níž by skutkové podstaty přestupků měly být upraveny v sankčních ustanoveních zvláštních zákonů. Vzhledem k tomu, že stále má zákon o provozu na pozemních komunikacích v některých oblastech podřízený charakter vůči zákonu o přestupcích, bylo by potřeba provést i další úpravy, kdy by bylo vhodné lhůtu 1 rok na projednání přestupku v potřebné délce prodloužit, neboť téměř 1/2 přestupků zůstává z důvodu malé časové dotace neprojednána.

V práci jsou popsány trestné činy typické pro silniční provoz, které jsou postupně rozebrány. Důležité je vědět, že tyto činy existují a že je lze v silničním provozu spáchat. Trestná činnost v dopravě je jakýsi určitý typ moderního celospolečenského jevu. Zatímco jiné druhy trestné činnosti, jako třeba krádeže, jsou odvěké. Trestná činnost v dopravě je oproti tomu otázkou jednoho století, a tak lze říci, že jde o trestnou činnost novodobou. Soustavným rozvojem silniční infrastruktury dochází ke zvyšování počtu motorových vozidel na komunikacích a s tím přímo souvisí negativní společenský jev spočívající ve zvýšené agresivitě řidičů tzv. „silniční pirátství“, které je potřeba v rámci zákonných norem v co největší míře eliminovat, aby byl provoz na komunikacích v ČR co nejvíce bezpečný.

5 SOCIOLOGICKÝ PRŮZKUM

Hlavním cílem průzkumu provedeného v této práci je odpovědět na důležité otázky v souvislosti s účastí dotazovaných osob na dopravních nehodách a jejich zkušeností s užíváním alkoholu nebo jiných návykových látek při řízení motorového vozidla.

Dotazník byl složen celkem z 23 otázek, kdy tyto lze rozřadit podle okruhu dotazu do tří samostatných podskupin a to podle:

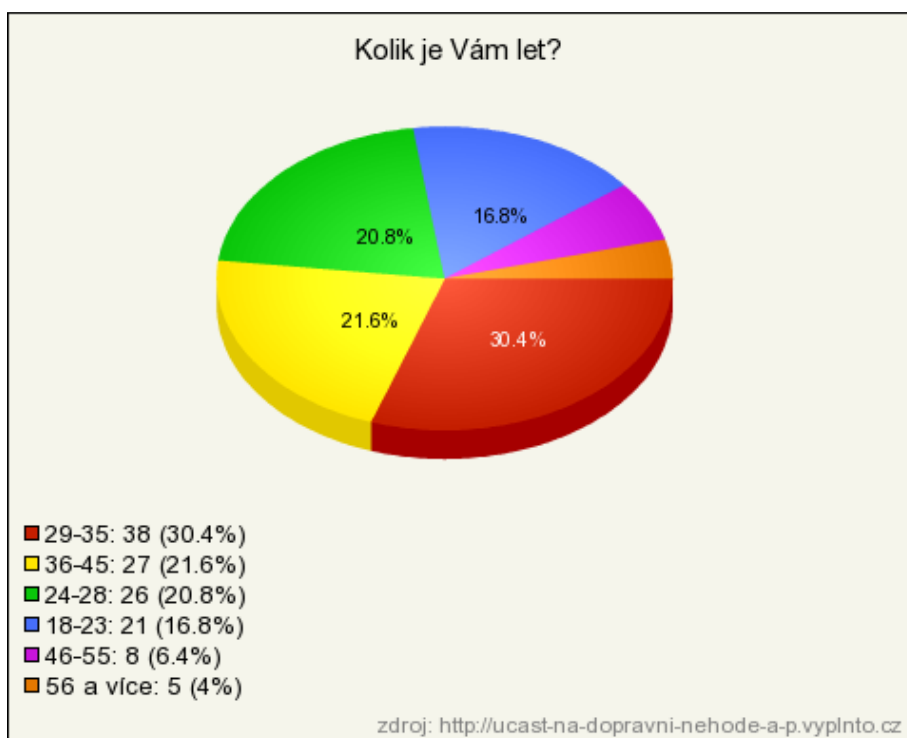
- 1) otázek směřujících k osobě respondenta, tedy:
 - pohlaví,
 - aktuální věk,
 - nejvyšší dosažené vzdělání,
 - délka řidičské praxe,
 - počet ročně ujetých kilometrů,
 - pravidelnost řízení vozidla,
- 2) otázek zaměřených na účast na dopravních nehodách a jejich zavinění, tedy:
 - účast na dopravní nehodě,
 - postavení v době nehody (řidič, spolujezdec),
 - délka řidičské praxe v době zavinění první nehody,
 - věk zavinění první dopravní nehody,
 - zavinění dopravní nehody,
 - počet zaviněných dopravních nehod,
 - příčina zavinění dopravní nehody,
 - místo zavinění dopravní nehody,
 - denní doba zavinění dopravní nehody,
 - počasí v době zavinění dopravní nehody,
 - následek dopravní nehody,
- 3) otázek zaměřených na požívání alkoholických nápojů a návykových látek řidiči, tedy:
 - řízení vozidla po požití alkoholu nebo jiných návykových látek,
 - druh užití látky,

- četnost řízení po požití návykových látek,
- právních následků po přistižení při požití návykových látek,
- přistižení Policií ČR po požití návykových látek,
- způsob vyřešení protiprávního jednání ze strany Policie ČR.

Dotazník byl vyplněn celkem 125 respondenty prostřednictvím internetového portálu www.vyplnto.cz. Z celkového počtu 125 respondentů bylo 67 mužů (53,6%) a 58 žen (46,4%). Jde tedy o velmi vyrovnaný poměr.

Věk respondentů byl stanoven se spodní hranicí od 18 let, tedy možností získat řidičské oprávnění na skupinu B (osobní automobil) a byl rozdělen do následujících věkových skupin 18-23 let, 24-28 let, 29-35 let, 36-45 let, 46-55 let 56 a více let. V následujícím grafu je zahrnut počet osob v jednotlivých věkových kategoriích s procentuálním vyjádřením z celkového počtu zúčastněných respondentů.

Graf 5: Věk dotazovaných respondentů⁵⁹



Nejvyšší dosažené vzdělání bylo pouze doplňkovou otázkou, která přinesla zajímavá zjištění, která však byla ve velké míře ovlivněna stykovými osobami tazatele. Pouze jeden z celkového počtu dotazovaných měl pouze základní vzdělání. Nejvíce

⁵⁹ Vlastní zdroj.

dotazovaných pak bylo absolventy vyšší odborné školy a to v počtu 49 respondentů. Následně se pak průzkumu zúčastnilo 39 respondentů se středoškolským vzděláním zakončeným maturitní zkouškou, 17 respondentů s vysokoškolským vzděláním v bakalářském studijním programu, 11 respondentů s vysokoškolským vzděláním v magisterském studijním programu a 8 respondentů absolventů středního odborného učiliště.

Z celkového počtu řídí vozidlo pravidelně 86,4 % dotázaných, což z celkového počtu čítá 108 respondentů.

Další část dotazníku byla zaměřena na účast na dopravních nehodách a jejich zavinění. Z uvedeného průzkumu vyplynulo, že 75 dotázaných (60%) bylo někdy v průběhu života účastníkem nějaké dopravní nehody. Z těchto 75 bylo 39 viníkem nehody a zbytek tvořil ostatní účastníky nehody.

Rovněž v otázce věku v souvislosti se zaviněním první dopravní nehody a délky řidičské praxe vyšly najevo zajímavé skutečnosti. Bylo zjištěno, že první dopravní nehodu většina respondentů zavinila v rozmezí 18-25 let, jak vyplývá z grafu zavinění první dopravní nehody.

Graf 6: Věk zavinění první dopravní nehody⁶⁰



⁶⁰ Vlastní zdroj.

Z grafu délky řidičské praxe v době zavinění dopravní nehody je zřejmé, že většina viníků způsobila dopravní nehodu ve velmi krátké době po získání řidičského oprávnění. Celkem tedy 47,62% s praxí do tří let a dalších 23,81% od tří do šesti let po získání řidičského oprávnění, což znamená, že 71,43% respondentů zavinilo dopravní nehodu do šesti let po získání řidičského oprávnění. To by se mohlo odvíjet jak od zkušeností s řízením motorového vozidla, tak od tzv. *frajerství* v podání zejména mladých mužů, kteří se chtějí v brzké době po získání řidičského oprávnění předvést před svými kamarády nebo vrstevníky jací jsou dobří řidiči. Toto jednání má však v mnohých případech za následky nehody s těmi nezávažnějšími následky, kdy jako příklad je možno uvést nehodu, kdy auto řízené mladým řidičem s krátkou praxí, veze své kamarády z diskotéky, s vozidlem jede nepřiměřenou rychlostí, kdy následně havaruje mimo komunikaci, kde narazí do stromu.

Příkladem může být nehoda z 22. 10. 2011, ke které došlo u Pomezí na Svitavsku, kdy řízení auta nezvládl v noci z pátku na sobotu devatenáctiletý řidič auta. Při této dopravní nehodě auto vyletělo ze silnice a v plné rychlosti narazilo do stromu. Na místě zemřel devatenáctiletý řidič auta i jeho dvě spolujezdkyně. Další dva lidé byli těžce zraněni.

Graf 7: Délka řidičské praxe v době zavinění první nehody⁶¹



⁶¹ Vlastní zdroj.

Zajímavé výsledky přinesla otázka směřující k následkům dopravních nehod zúčastněných respondentů. Zde bylo zjištěno, že celkem u 69 (tj. 87,34%) dopravních nehod došlo ke škodě na majetku např. škodě na vozidle, kdy u čtyř (5,06%) z těchto nehod došlo k lehkému zranění některého z účastníků dopravní nehody, u tří účastníků (3,8%) došlo k těžkému zranění a u tří nehod (3,8%) došlo k usmrcení některého z účastníků nehody.

Graf 8: Následky dopravních nehod⁶²



Pokud jde o rozdělení dopravní nehodovosti podle denní doby, tak z dotazníku jasně vyplývá, že velká většina, tedy 82,09% respondentů byla účastníkem dopravní nehody v denní době. To by se mohlo odvíjet jak od hustoty provozu v denní době, tak od zvýšené pozornosti řidičů v noční době. Rovněž by tyto nehody mohly mít souvislost i s povětrnostními podmínkami, za kterých došlo k dopravní nehodě. Neboť z další otázky jasně vyplynulo, že u 41,94% nehod bylo jasno a slunečno. K dalším 20,97% nehod došlo také za relativně příznivých povětrnostních podmínek, tedy zatažené oblohy a zbývající necelá jedna třetina nehod pak byla způsobena za mlhy, deště, mrholení nebo sněžení. Z toho vyplývá, že za příznivějších klimatických podmínek se řidiči v takové míře nevěnují řízení motorového vozidla jako při zhoršených podmínkách.

⁶² Vlastní zdroj.

Co se týká příčin zavinění dopravní nehody, tak mezi ty nezávažnější patří to, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla, nepřizpůsobil rychlost jízdy dopravně technickému stavu vozovky, nebo nepřizpůsobil rychlost stavu vozovky. Je tedy zřejmé, že více jak ¾ dopravních nehod jsou zapříčiněny nepřiměřenou rychlostí, jak vyplývá z grafu příčin dopravních nehod.

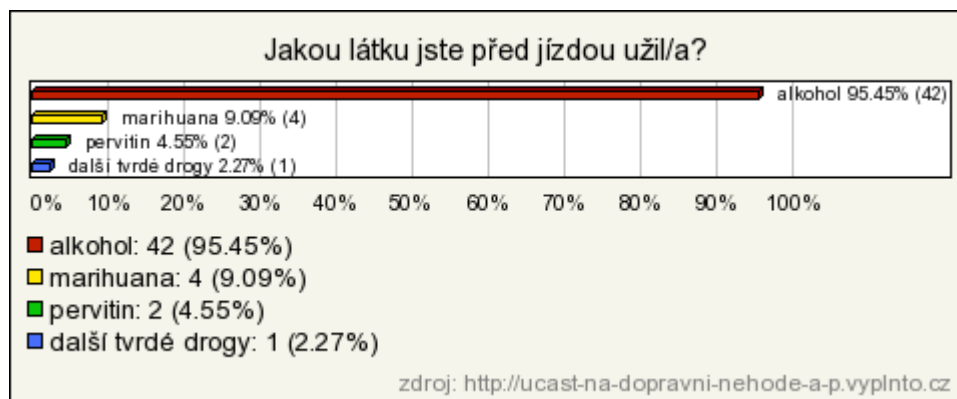
Graf 9: Příčiny dopravních nehod⁶³



Závěrečná část dotazníku byla zaměřena na problematiku požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči motorových vozidel. Z celkového počtu 125 respondentů řídilo motorové vozidlo po požití alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek celkem 46 (36,8%) dotazovaných. Z tohoto počtu více jak jedna polovina dotazovaných řídila motorové vozidlo i opakovaně pod vlivem, přičemž někteří řídili i po požití dvou nebo více návykových látek současně. Jako nejčastěji užívaná látka byl zjištěn alkohol a to v 95,45% případů, následuje marihuana v 9,09% případů. Zbývající počet pak tvoří další tvrdé drogy jako pervitin, kokain, heroin a další, jak vyplývá z grafu užitých návykových látek.

⁶³ Vlastní zdroj.

Graf 10: Užití návykové látky⁶⁴



Pokud se jedná o protiprávní jednání způsobená požitím alkoholu nebo jiných návykových látek dotazovanými řidiči, tak pouze 6 ze 46 těch, kteří nějakou návykovou látku nebo alkohol užili, bylo přistiženo hlídkou Policie ČR při řízení motorového vozidla. Tři z těchto případů byly následně hlídkou Policie ČR vyřešeny jako přešůpek, dva případy byly vyřešeny domluvou a jeden případ byl vyřešen jako trestný čin. Z výsledků dotazníku je možné říci, že velká většina dopravních nehod je zaviněna řidiči s krátkou řidičskou praxí a nízkými zkušenostmi. S tím by mohly přímo souviset i hlavní příčiny dopravních nehod, mezi které se na první tři místa řadí nepřiměřená rychlost, což naznačuje současnou dostupnost výkonných a rychlých motorových vozidel pro mladou generaci řidičů, kteří pak přeceňují své schopnosti a zkušenosti. Největším problémem se však skrývá podle zjištěných skutečností zejména v problému užívání alkoholu a jiných návykových látek řidiči motorových vozidel. To, že 46 dotazovaných řidičů někdy řídilo nebo řídí pravidelně vozidlo po požití nějaké návykové látky nebo alkoholu, je odrazem současné společnosti a je při nejmenším zarážející, přičemž ještě horším zjištěním pak je, že pouze 13% z tohoto počtu bylo někdy přistiženo hlídkou Policii ČR, při tomto jednání. Jako řešení uvedených problémů by pak připadalo v úvahu zvýšení počtu policejních kontrol na silnicích se zaměřením na kontrolu dodržování nejvyšší povolené rychlosti a dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči motorových vozidel. To se však bohužel vylučuje s novou systematizací uvnitř Policie ČR, kdy by se měl snížit stav policistů a to zejména těch ze základních útvarů, tedy těch, kteří by měli mít na starosti dohled nad bezpečností na pozemních komunikacích v ČR, kde by měli působit jak preventivně, tak i represivně za využití veškeré dostupné techniky.

⁶⁴ Vlastní zdroj.

ZÁVĚR

Úvod práce je věnován základním pojmům se zaměřením na jejich význam, kdy jsou rozebrány pojmy doprava a dopravní nehody a dále se analyzuje historický vývoj pravidel silničního provozu až do současné podoby a vývoj sankčního systému souvisejícího s přestupky a trestnými činy v dopravě.

Další část práce je zaměřena na nehodovost a její následky. V roce 2004 se připojila Česká republika k ambicióznímu cíli, který v roce 2001 vyhlásila Evropská komise. Záměrem bylo zredukovat počet zemřelých při dopravních nehodách a to ze stavu více jak 40000 v roce 2000 na 50 % v roce 2010 „*Bílá kniha o dopravě*“. Česká republika v návaznosti na tento dokument vyhlásila Národní bezpečnostní strategii silničního provozu, jejímž cílem bylo snížit počet usmrcených při dopravních nehodách na pozemních komunikacích v České republice na 50% úroveň roku 2002, tj. na 650 osob. K dosažení takového cíle bylo nezbytné učinit mnoho opatření a to jak v oblasti zvýšení bezpečnosti vozidel „*obnova vozového parku*“, dopravní infrastruktury, tak zejména v důrazu na problematiku lidského činitele. Ze statistik vyplývá, že k naplnění cílů bezpečnostní strategie nedošlo, neboť počet usmrcených se podařilo snížit z plánovaných 650 na 832 osob. Vliv na výsledný počet usmrcených a zraněných mají nejenom nehody motorových vozidel, ale také nehody chodců a cyklistů, jejichž fatální následky je potřeba rovněž snižovat, aby mohlo dojít k naplnění cílů a silnice v České republice se staly bezpečnými.

V práci jsou dále rozebrány trestné činy a přestupky, které souvisejí se zaviněním dopravní nehody a další trestné činy, které jsou typické pro provoz na pozemních komunikacích. Zejména trestné činy jsou jakýsi moderní celospolečenský jev, který nemá pozitivní vliv na bezpečnost na českých silnicích. I přes velké množství finančních prostředků vynaložených na prevenci a postihy přestupků a trestných činů v dopravě nedochází k výraznému zlepšení bezpečnosti. Ani velký tlak vyvíjený hlavně ze strany Policie ČR v rámci preventivních dopravně bezpečnostních akcí typu Kryštof nebo TISPOL, do současné doby nepřináší výrazné snížení trestných činů a přestupků páchaných v dopravě, kdy problematickými začínají být zejména skutky zaviněné požitím nebo po požití alkoholu nebo jiné návykové látky.

V závěru práce bylo provedeno dotazníkové šetření, které mělo za úkol zjistit a vyhodnotit skutečný stav o účasti dotazovaných osob na dopravních nehodách a o požívání alkoholu a jiných návykových látek řidiči motorových vozidel. Z šetření, kterého se zúčastnilo 125 respondentů, vyplynulo, že téměř 2/3 dotazovaných byly v průběhu svého života účastníky dopravní nehody, kdy při těchto nehodách došlo ve třech případech i k těm s nejhoršími následky, tedy smrtí. Zásadní zjištění přinesla část zaměřená na oblast požívání alkoholu a návykových látek řidiči, kdy bylo zjištěno, že 46 dotazovaných řídilo někdy motorové vozidlo po požití návykových látek nebo alkoholu a více než polovina z tohoto počtu i opakovaně. Jako nejužívanější látka byl zjištěn alkohol ve více jak 90%. Z tohoto množství bylo pouze šest řidičů přistiženo hlídkou Policie ČR a pouze čtyři tato porušení zákona byla vyřešena v rámci přestupkového nebo trestního řízení.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. BERAN, T. *Dopravní nehody*. Brno:Computer Press, 2007. 171 s. ISBN 978-80-251-1791-0.
2. CHMELÍK, J., et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
3. HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, 2005. 224 s. ISBN 80-7178-542-3.
4. HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část*. 6. vydání. Praha : C.H.Beck, 2006. 822 s. ISBN 80-7179-442-2.
5. HORZINKOVÁ, H., ČECHMÁNEK, B. *Přestupky a správní trestání*. 4. doplněné vydání, Praha: Eurounion, 2008. 311 s. ISBN 978-80-7317-069-1.
6. MATES, P. a kol. *Základy správního práva trestního*. 4. vydání. Praha : C. H.Beck, 2008. 202 s. ISBN 80-7179-806-4.
7. NOVOTNÝ, F., RŮŽIČKA, M., et al. *Trestní kodexy*, Praha: Eurounion, 2002. 1640 s. ISBN 80-7317-009-4.
8. NOVOTNÝ, F., SOUČEK, J., et al. *Trestní právo procesní*, Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 410 s. ISBN 978-80-7380-237-0.
9. PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, Praha: Linde a.s., 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
10. PRŮCHA, P. *Správní právo, obecná část*. 7., doplněné a aktualizované vydání, Brno: Masarykova univerzita a nakladatelství DOPLNĚK, 2007. 418 s. ISBN 978-80-7239-207-0.
11. PROUZA, D. *Trestní zákoník*, 1. vydání, Praha: C.H.Beck, 2010. 1280 s. ISBN 978-80-7400-187-1.

Periodické publikace

1. MIKULE, V. Ústavní zakotvení a historické aspekty správního trestání. In Kolokvium o správním trestání. *Správní právo*, 2002, roč. 35, č. 1, s. 1-5. ISSN 0139-6005.
2. MATES, P. Zavinění ve správním právu. *Veřejná správa. Čtrnáctideník Vlády ČR*, 2008, č. 15, s. 16-17. ISSN 1213-6581.

Legislativní dokumenty

1. Československo. Zákon č. 60 ze dne ze dne 26. června 1961 o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku. In *Sbírka zákonů, Československá socialistická republika*, 1961, částka 26. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1961/sb26-61.pdf>>.
2. Československo. Zákon č. 140 ze dne 29. listopadu 1961 trestní zákon. In *Sbírka zákonů, Československá socialistická republika*, 1961, částka 65, Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1961/sb65-61.pdf>>.
3. Česko. Zákon č. 200 ze dne 17. května 1990 České národní rady o přestupcích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 35, Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/soubor/200-1990-sb-o-prestupcich-pdf.aspx>>.
4. Česko. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/soubor/361-2000-sb-o-provozu-na-pozemnich-komunikacich-a-o-zmenach-nekterych-zakonu-pdf.aspx>>.
5. Česko. Zákon č. 411 ze dne 21. září 2005, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2005, částka 142. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2005/sb142-05.pdf>>.
6. Česko. Zákon č. 274 ze dne 17. Července 2008, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii České republiky. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008, částka 91, Dostupné z WWW: <http://eagri.cz/public/web/ws_content?contentKind=regulation§ion=1&id=67273&name=274/2008>.
7. Česko. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009, částka 11, Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/soubor/40-2009-sb-trestni-zakonik-pdf.aspx>>.

8. Československo. Ministerstvo vnitra. Vyhláška č. 273 ze dne 29. prosince 1956 o blokovém řízení. In *Sbírka zákonů, Československá republika*, 1956, částka
9. Československo. Ministerstvo vnitra. Vyhláška č. 141 ze dne 3. září 1960, kterou se vydávají pravidla silničního provozu. In *Sbírka zákonů, Československá socialistická republika*. 1960, částka 57. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1960/sb57-60.pdf>>.
10. Československo. Ministerstvo vnitra. Vyhláška č. 61 ze dne 28. června 1961 o blokovém řízení. In *Sbírka zákonů, Československá socialistická republika*, 1961, částka 26. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1961/sb26-61.pdf>>.
11. Československo. Ministerstvo vnitra. Vyhláška č. 80 ze dne 20. října 1966 o pravidlech silničního provozu. In *Sbírka zákonů, Československá socialistická republika*. 1966, částka 35. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1966/sb35-66.pdf>>.
12. Československo. Federální ministerstvo vnitra. Vyhláška č. 100 ze dne 23. července 1975 o pravidlech silničního provozu. In *Sbírka zákonů, Československá socialistická republika*, 1975, částka 24. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1975/sb24-75.pdf>>.
13. Československo, Federální ministerstvo vnitra. Vyhláška č. 99 ze dne 5. července 1989 o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Československá socialistická republika*, 1989, částka 25. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1989/sb25-89.pdf>>.
14. Česko. Ministerstvo průmyslu a obchodu. Vyhláška č. 345 ze dne 11. července 2002, kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválenému typu. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2002, částka 125. Dostupné z WWW: <http://www.eis.cz/dokumenty/116_5_0_12006-11-29_17-12-36.htm>.

Elektronické publikace

1. DAŇKOVÁ, A., KŘENEK, J. *Ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2010* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2012 [cit. 2012-13-1]. Dostupné z WWW: <<http://www.cdv.cz/ztraty-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-za-rok-2010/>>

2. KOŇÁREK, Z. *Nehody s usmrcením člověka* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2006 [cit. 2012-13-1]. Dostupné z WWW: <<http://www.czrso.cz/index.php/observ/54/index.php?id=19>>
3. AUTOKLUB ČR. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích ČR za rok 2004*, [online]. Praha: Autoklub České republiky, 2005 [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW: <http://www.autoklub.cz/acr/autoskoly/dopr_nehodovost/pdf/nehodovost_2004.pdf>.
4. AUTOKLUB ČR. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích ČR za rok 2005*, [online]. Praha: Autoklub České republiky, 2006 [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW: <http://www.autoklub.cz/acr/autoskoly/dopr_nehodovost/pdf/nehodovost_2005.pdf>.
5. AUTOKLUB ČR. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích ČR za rok 2006*, [online]. Praha: Autoklub České republiky, 2007 [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW: <http://www.autoklub.cz/acr/autoskoly/dopr_nehodovost/pdf2007/zarok2006.pdf>.
6. TESAŘÍK, J, SOBOTKA, P. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2007* [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2008 [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW:<<http://www.policie.cz/soubor/2007-00-celkovy-prehled-nehodovosti-na-pozemn-ch-komunikac-ch-za-rok-2007-pdf.aspx>>.
7. TESAŘÍK, J, SOBOTKA, P. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2008* [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2009 [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW:<<http://www.policie.cz/clanek/statisticky-prehled-nehodovosti-649309.aspx>>.
8. TESAŘÍK, J, SOBOTKA, P. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2009* [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2010 [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW:<<http://www.policie.cz/soubor/2009-12-informace-pdf.aspx>>.
9. TESAŘÍK, J, SOBOTKA, P. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2010* [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2011 [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW:<<http://www.policie.cz/soubor/2010-12-informace-pdf.aspx>>.

10. TESAŘÍK, J, SOBOTKA, P. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2011* [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2012 [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW:< <http://www.policie.cz/soubor/2011-12-informace-pdf.aspx>>.