

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

TRESTNÁ ČINNOST V SILNIČNÍ DOPRAVĚ A JEJÍ PŘÍČINY

Autor práce: Šárka Antropiusová

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: prezenční

Vedoucí práce: JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala 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 panu JUDr. Roman Svatošovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a odborné vedení během mé práce.

## **Abstrakt**

ANTROPIUSOVÁ, Š. *Trestná činnost v silniční dopravě a její příčiny: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2012. 72 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

Bakalářská práce se zabývá trestnou činností v silniční dopravě a její příčiny. V úvodu se zaměřuje na historický vývoj kriminality na pozemních komunikacích, a jaká je hranice mezi přestupkem a trestným činem (jaká je jejich skutková podstata). Dále analyzuje člověka jako lidský faktor ve spojitosti s dopravními nehodami. Následně se práce věnuje hlavním rizikovým faktorům při vzniku dopravní nehody a co je příčinou jejich vzniku (člověk v roli řidiče). Zbývající část je věnována preventivnímu opatření a pozornost bude soustředěna jednotlivým kategoriím týkajících se dílčích programů a kampaní, které připravilo Ministerstvo dopravy.

### **Klíčová slova:**

Dopravní nehoda, silniční doprava, správní delikt, prevence v dopravě.

## **Abstract**

ANTROPIUSOVÁ, Š. *Road traffic crimes and its causes: Bachelor thesis.*  
České Budějovice: The College of European and Regional Studies, o. p. s., 2011. 72 p.  
Supervisor: JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

Bachelor thesis deals with crime in road traffic and its causes. The introduction focuses on the historical development of crime on the road and what is the line between offense and a criminal act. It also analyzes the human factor as the man in connection with traffic accidents. Subsequently, the work deals with the main risk factors in the accident and what is the cause of occurrence (one in the role of the driver). The remaining part is devoted to preventive measures and attention will be focused on particular categories of sub-programs and campaigns, prepared by the Ministry of Transport.

### **Key words:**

Traffic accident, road transport, administrative delict, prevention in transport.

Úvod.....	8
1 Cíl a metodika.....	9
2 Historický vývoj protiprávního jednání v dopravě.....	11
2.1 Počátky právní úpravy.....	11
2.1.1 Pařížská automobilová konvence.....	11
2.1.1 Dopravní stráž.....	12
2.2.1 Řešení přestupků proti silničnímu provozu.....	12
2.3.1 Cyklistický oddíl dopravní stráže.....	13
2.4.1 Oddíl neuniformované dopravní stráže.....	14
2.5.1 Statistika dopravních nehod.....	14
2.6.1 Četnictvo.....	14
2.2 Ukládání pokut v blokovém řízení.....	15
2.3 Protektorát Čechy a Morava.....	18
2.4 Po druhé světové válce.....	18
2.5 Současnost.....	20
3 Vymezení základních pojmů.....	21
4 Správní delikty v silničním právu.....	26
4.2.1 Blokové řízení.....	27
4.2.2 Příkazní řízení.....	28
4.2.3 Správní řízení.....	28
Bezpečnostní pásy.....	35
5 Slabiny účastníků v silniční dopravě.....	40
6 Prevence kriminality v silniční dopravě.....	46
6.1 Prevence v silničním provozu.....	46

6.2	Státní správa ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích .....	47
6.3	Prameny informací .....	48
6.3.1	Předškolní výchova dětí .....	48
6.3.2	Žáci základní školy .....	49
6.3.3	Mládež.....	49
7.1	Výsledky dotazníkového šetření .....	51
7.2	Vyhodnocení výzkumné části.....	53
7.3	Dopravní nehody .....	53
7.4	Navrhovaná preventivní opatření .....	55
	Seznam použité literatury.....	58
	Literární zdroje .....	58
	Elektronické zdroje.....	58
	Legislativa .....	59
	Seznam tabulek a grafů .....	60
	Trestná činnost v silniční dopravě a její příčiny - Dotazník .....	73

## Úvod

Tématem bakalářské práce je trestná činnost v silniční dopravě a její příčiny na území České republiky. Téma bylo zvoleno z důvodu, že se jedná o aktuální problém, který se týká každého z nás.

Tuto problematiku slýcháváme bohužel denně v médiích. Ve srovnání s ostatními zeměmi Evropské unie se řadíme mezi země s vysokým počtem úmrtí na silnicích. Otázkou ale zůstává, čím to je, že Česká republika obsazuje přední příčky v této oblasti oproti ostatním zemím?

Doprava, především na pozemních komunikacích, přináší častá rizika. Mezi hlavní rizika patří vznik závažných škod na zdraví i na majetku při dopravních nehodách. Zjišťování příčin nehodovosti v oblasti dopravy je tématem různých výzkumů. Podle statistik má nejčastější podíl na příčinách dopravních nehod lidský faktor. Následky lidského chování na pozemních komunikacích bývají často velmi závažné. Snaží se je stát korigovat v podobě trestů za ohrožování bezpečného stavu na pozemních komunikacích. Tresty za tato jednání upravuje především zákon o přestupcích, v závažnějších případech porušení bezpečnosti také trestní zákon. Důsledky dopravních nehod vedou stále k silnějšímu tlaku na prevenci.<sup>1</sup>

V knize od Karla Havlíka *Psychologie pro řidiče* se píše, že „první obětí dopravní nehody se stala před necelými sto lety Angličanka Driacollová. Auto ji porazilo na tehdejší dobu nezvyklou rychlostí osm kilometrů v hodině.“ V dnešní době je skutečnost zdaleka někde jinde.

Moderní vývoj technologie u automobilů a jiných druhů vozidel se neustále vyvíjí a je zdokonalován. Je zapotřebí stále více dopravních prostředků a více dopravních cest, aby byly co nejrychleji a efektivněji přepravovány osoby a zboží. Roste i objem přepravy lidí k uspokojení osobních potřeb. Tím se myslí přednost využívání individuální dopravy před hromadnou.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 13.

<sup>2</sup> CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 13.



# 1 Cíl a metodika

Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit, jaké jsou příčiny při vzniku dopravní nehody, zhodnotit, do jaké míry mohou ovlivnit rizikové faktory člověka v roli řidiče (jednání za volantem, agresivita) a soustředit se na prevenci tohoto problému.

První kapitola bakalářské práce popisuje základní pojmy vztahující se k této problematice, respektive jaká je dělicí čára mezi trestným činem a přestupkem, jak charakterizují některé publikace dopravní nehodu. Druhá kapitola se bude na základě faktograficko-analytické metody zabývat historickým vývojem protiprávního jednání v dopravě na našem území od prvních úprav (od poloviny 19. století) až po současnost.

Dále bude v bakalářské práci vysvětlen pojem správní delikt v silničním právu a jeho členění a není opomenuto, jakým způsobem je řešeno projednávání dopravních přestupků, které upravuje zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších změn a Zákon č. 500/2004 Sb., Správní řád, ve znění pozdějších změn. V této podkapitole bude popsáno, za jakých podmínek lze přestupky projednat v blokovém řízení, v příkazním řízení, nebo ve správním řízení. Dále se v práci objeví podkapitola týkající se starého a nového bodového systému, který se měnil od srpna roku 2011. Pomocí komparativní metody zde budou zdůrazněny nejdůležitější změny, které nastaly. Jedná se zejména o zpřísnění některých přestupků.

Další kapitola neopomíná ani na slabiny silniční dopravy a jejich účastníků. Jak už bylo zmíněno v úvodu, tak z 90 % za příčinu dopravní nehody může selhání lidského faktoru, proto největší rozsah bude věnován této části a bude zde provedeno dotazníkového šetření. Součástí tohoto úseku bude orientovaná na agresivitu u řidičů, dále jak je ovlivněno vnímání řidičů při nemoci, dále v práci budou zmíněny nejčastější vlivy vedoucí ke vzniku dopravní nehody.

Závěrečná část spadá pod téma prevence kriminality v silniční dopravě. Kapitola bude soustředěna zejména na téma prevence v oblasti preventivního opatření v dopravě. Budou zde představeny projekty a kampaně, které uvedlo Ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy klade důraz na dopravní výchovu v jednotlivých kategoriích. Jedná se o dopravní výchovu od předškolního věku až po mládež. V

dopravních statistikách se bohužel stále objevují vysoká čísla spojená s dopravní nehodovostí, je tudíž potřeba, aby na tento okruh byla orientována neustálá pozornost.

## 2 Historický vývoj protiprávního jednání v dopravě

Na počátku 19. století byl na silnicích a ulicích poklidný a řídký provoz. Až v polovině 19. století začal provoz na silnicích poměrně stoupat. Z tohoto důvodu bylo zapotřebí vytvořit nějakou právní úpravu, která by obsahovala nařízení a právní opatření k organizaci a řízení dopravy.<sup>3</sup>

### 2.1 Počátky právní úpravy

Zřejmě jako první právní úprava na našem území sahá do roku 1759. V tomto období bylo vydáno nařízení, které stanovilo zásady pro jízdu a chůzi přes nynější Karlův most. „Obsah legislativních opatření musel odpovídat historickému období, úrovni jeho dopravy a vývoji techniky, zejména v oblasti vozidel.“<sup>4</sup> Jedním z prvních silničních legislativních opatření byla vyhláška českého místodržitelství č. 77 z roku 1875, zabývající se o připouštění silničních parovozů k jízdě na silnicích, způsob jeho provozu a o předepsaných opatřeních.<sup>5</sup>

Dále se silničním provozem zabývala vyhláška Prozatímní řád silniční policie pro silnice v Království Českém a jeho platnost byla až do roku 1914, kdy byla zrušena. Tato vyhláška pojednávala především o poškozování silnic, způsobu jízdy povozů, používání brzd, zatížení a úpravě nákladů, šířce obručí kol povozů, zákazu rychlé jízdy na mostech. Nejvyšší povolená rychlost v Praze byla omezena na 15 km/h, na volných silnicích byla povolena rychlost 45 km/h, ale kolem školní mládeže byla povolená rychlost pouhých 6 km/h. Používání klaksonu se nepokutovalo, ale přímo nařizovalo, pokud si to situace vyžádala.<sup>6</sup>

#### 2.1.1 Pařížská automobilová konvence

„Počátkem 20. století se začíná stále více užívat motorových vozidel i k cestám na území jiných států.“<sup>7</sup> Z tohoto důvodu je zapotřebí zkoordinovat předpisy na mezinárodní úrovni. V roce 1909 se konala v Paříži mezinárodní konference, na které

<sup>3</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 7.

<sup>4</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 112

<sup>5</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 7.

<sup>6</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 113.

<sup>7</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 114.

byla přijata Mezinárodní smlouva o jízdě automobily, tzv. Pařížská automobilová konvence.

Vzhledem k tomu, že Prozatímní řád silniční policie, který byl platný od roku 1886, nevyhovoval (neodpovídal Pařížské konferenci), v roce 1914 je vydán Řád silniční policie pro Království české, který sjednocoval předpisy na našem území.<sup>8</sup> Byly sjednoceny některé předpisy (například jízda vlevo, vyhýbání vlevo a předjíždění vpravo). V závěru byly stanoveny předpisy o výkonu silniční policie. Silniční policie měla za úkol odstranit všechny překážky proti bezpečnosti a lehkosti dopravy. V roce 1905 vyšlo v Rakousku - Uhersku nařízení o povinném zavedení státních poznávacích značek.<sup>9</sup>

### 2.1.1 Dopravní stráž

Ke konci I. světové války došlo ke změně v postavení Prahy. Praha se stala hlavním městem nového státu. Tento fakt měl vliv na zvýšení dopravního ruchu. V roce 1919 se tudíž začalo uvažovat o řízení narůstajícího provozu na důležitých křižovatkách speciálně vycvičenými bezpečnostními orgány.<sup>10</sup>

V rozkazu č. 69 ze dne 15. 7. 1919, který vydal ústřední inspektorát, bylo uvedeno, že se zřídí oddělení dopravní policie, která bude dohlížet na uliční provoz, zejména na ten automobilový. V druhé polovině srpna roku 1919 byli vybráni na základě tohoto rozkazu zkušební strážníci. „Rozkaz č. 80 z 21. srpna roku 1919 uváděl 27 jmen obvodních inspektorů, nadstrážníků a strážníků z celé Prahy.“<sup>11</sup>

### 2.2.1 Řešení přestupků proti silničnímu provozu

Vzhledem k tomu, že dopravní ruch byl slabý, tak měli strážníci příležitost k zákroku jen málokdy. Postupem času, kdy provoz na silnicích houstnul, tak se stali dopravní strážníci průkopníky úpravy a řízení dopravního provozu. Před sebou měli nelehký úkol – vychovat chodce a řidiče k dodržování určitých pravidel a předpisů.<sup>12</sup>

---

<sup>8</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 9.

<sup>9</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 9.

<sup>10</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 116.

<sup>11</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 116.

<sup>12</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 13.

Ze začátku byla největší pozornost věnována řidičům, kteří nedodržovali předpisy uličního a jízdního řádu. Mocným nástrojem dopravní stráže se staly tresty, nesmlouvavost a energie. Dopravní stráž jen takto přinutila mnohé řidiče, aby dbali pořádku a jejich pokynů. Blokované řízení ještě neexistovalo, ale byl zaveden tzv. blokovaný způsob oznamovací. Blokovaný způsob oznamovací měl dvě vyhotovení. Jeden lístek dostal úřad a druhý strana, pro kterou zároveň znamenal předvolánku, se kterou se strana dostavila k úřadu.<sup>13</sup>

„Podle oběžníku policejního ředitelství v Praze ze dne 20. 9. 1919 přestupky uličního a jízdního řádu spáchané „řidiči ručních vozíků a vozů s pohonem animálním trestají příslušná komisařství s použitím trestních rejstříků s větším urychlením řízení“. Při předvolání musel být případ uzavřen a zaslán k nahlédnutí departmentu II.“<sup>14</sup>

Přestupky, které spáchali řidiči automobilů, řešil a trestal dopravní úřad (department II). „Případy přeplňování motorových vozidel a přívěsných vozů elektrické dráhy byly trestány příslušným komisařstvím. Podle tohoto oběžníku musel být viník zjištěn, strážník mu předal vyplněnou předvolánku s určením den i hodiny, kdy se má řidič dostavit.“<sup>15</sup> Tento postup byl poněkud složitý. Po určité době byl nahrazen a bylo zavedeno pro běžné přestupky trestání blokovým řízením – pokutování hned na místě.<sup>16</sup>

### 2.3.1 Cyklistický oddíl dopravní stráže

Dodržování uličního a jízdního řádu v ulicích začal v roce 1920 kontrolovat zvláštní cyklistický oddíl. Složení této stráže bylo 24 mužů a tříčlenné hlídky. Jeden muž z hlídky byl velitelem. Tento cyklistický oddíl se pohyboval po Praze předepsanou trasou a odstraňoval dopravní závady. Cyklisté byli předchůdce později zřízeného motorového oddílu. Dopravní cyklisté byli ozbrojeni pistolí a obuškem. Hříšníky pokutovali na místě, nebo je zjišťovali a oznamovali k potrestání. Tento oddíl byl však zrušen již v roce 1922.<sup>17</sup>

---

<sup>13</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 13.

<sup>14</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 14.

<sup>15</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 118.

<sup>16</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 118.

<sup>17</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 14.

## 2.4.1 Oddíl neuniformované dopravní stráže

V roce 1920 byl zřízen speciální oddíl, který sloužil k podobnému účelu jako oddíl cyklistický, tedy měl za úkol dohlížet na dopravní pořádek. Složení tohoto oddílu bylo v počtu 12 mužů. Dále měření rychlosti spadalo do jejich kompetence. Rychlost tehdy měřili pomocí stopek. Díky stopkám dostali měřiči rychlé jízdy přezdívku „stopkaři“.<sup>18</sup>

## 2.5.1 Statistika dopravních nehod

Statistika dopravních nehod byla evidována na policejních obvodech pod názvem „Statistický přehled nehod a úrazů způsobených vozidly“ a údaje z ní vyplývající byly zveřejňovány v odborném tisku. Dále obsahovala příčiny a následky dopravních nehod základních kategorií silničních vozidel (motorových, nemotorových).<sup>19</sup>

Zvyšující počet automobilů, a tím i dopravních nehod se na přelomu dvacátých a třicátých let minulého století začali zabývat i různí odborníci. Zvýšenou pozornost věnovali zejména postupům bezpečnostních orgánů při jejich řešení. Uvědomovali si, že na jejich postupu záleží další vývoj trestního a civilně právního řízení, neboť mezi spácháním trestného činu a dobou soudního projednávání byla delší časová prodleva. Tím obviněný získával potřebný čas a ve většině případů se mu podařilo vyvléknout z rukou spravedlnosti. Hlavní úkol policejního šetření bylo zjistit okolnosti, které by vedly k objasnění případu a potrestání viníka.<sup>20</sup>

## 2.6.1 Četnictvo

Četnictvo zajišťovalo bezpečnost silničního provozu mimo velká města. Na území okresních četnických velitelství působila řada obvodů jednotlivých četnických stanic. Tyto stanice prováděly dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu.<sup>21</sup>

Na přelomu dvacátých let se ve městech nedodržovala pravidla o jízdě v levé části vozovky, pravidla předepsaného odbočování velkým a malým obloukem a pravidla o vzájemném předjíždění automobilů. Tato vyjmenovaná pravidla, která nebyla

<sup>18</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 15.

<sup>19</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 121-122.

<sup>20</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 27.

<sup>21</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 123.

dodržována, vedla k nejčastější příčině dopravních nehod. Četnictvo na konci třicátých let vyhodnocovalo okolnosti, které vedly k dopravním nehodám. Uvedlo, že nejvíce nehod na silnicích vzniká nejvíce následkem smyku, při předjíždění nebo potkávání, v zatáčkách, na křižovatkách, rychlou jízdou, srážkou jiným vozidlem, z ostatních příčin (to této kategorie spadaly okolnosti týkajících se vinou chodců, hrajících si dětí a jiné).<sup>22</sup>

## 2.2 Ukládání pokut v blokovém řízení

Četnictvo využívalo plně blokové řízení při řešení přestupků proti předpisům o jízdě motorovými vozidly v rámci dohledu na dopravní ruch. Přestupky byly taxativně vyjmenovány v sazebníku pokut, kde byla stanovena i výše pokuty. Aby se mohlo hovořit o blokové pokutě, musela splňovat několik kritérií (podmínek). První podmínka byla, že přistižená osoba je ochotna a může pokutu zaplatit ihned na místě, dalším předpokladem bylo, že pokuta za jednotlivé přestupky nesměla přesáhnout 50 Kč (v roce 1932, v dalších novelizacích sazebníku maximální výše pokuty dosáhla až 300 Kč), dále že úřední orgán (četník) je povinen poučit přistiženou osobu o jejím právu odepřít zaplacení pokuty a o následcích, pokud pokutu odepře. Úřední orgán nesmí přistiženou osobu nutit k zaplacení pokuty a uložené pokuty se musely být zapsány do staniční knihy.<sup>23</sup>

„Na pokutách bylo v Praze od roku 1929 do roku 1938 postupně vybráno 110 000, 130 000, 100 000, 90 000, 70 000, 55 000, 60 000, 100 000 a 95 000 korun. Pro opilství, přičemž opilost musela být dosti zřejmá, bylo v Praze zadrženo v roce 1935 30 řidičů, 1936 75 řidičů, 1937 85 řidičů a v roce 1938 78 řidičů.“<sup>24</sup>

### 2.2.1 Alkohol za volantem

Již v minulosti patřil alkohol za volantem za fenomén, se kterým se muselo něco dělat. Řízení motorových vozidel, jak na veřejných silnicích, tak i cestách, vyžadovalo velkou pozornost, Po požití alkoholu však tyto rozpoznávací schopnosti byly sníženy. V této době se používala zásada nezkalené mysli, která platila jak pro motoristy, tak i pro

---

<sup>22</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 27.

<sup>23</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost* (obecná část). Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 126.

<sup>24</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 36.

vozky, cyklisty i pěší. Pokud byla tato zásada porušena, znamenalo to, že řidič se stal pro sebe, své okolí a přepravované osoby za nebezpečným.<sup>25</sup>

Bezpečnostní úřady proti takovým přestupkům zakročovaly v trestním řízení či odnímáním vůdčích listů. Trestní nálezy proti řidičům, kteří požili alkohol, se opíraly původně o § 11 císařského nařízení č. 96 ř. z. ze dne 20. dubna 1854. Opilství (při řízení motorových vozidel) bylo shledáváno „jednání, jež způsobuje veřejné pohoršení“. Začátkem prosince téhož roku bylo toho nařízení zrušeno a nahrazeno novým. Opilství při řízení motorových vozidel bylo pokládáno za „nepřístojné chování na veřejném místě, kterým je ohrožována veřejná bezpečnost“. Ohrožování veřejné bezpečnosti řízením motorových vozidel v opilosti zakládalo také přestupek proti ustanovení § 431 trestního zákona „trest za čin a opomenutí všelike bezpečnosti těla“ (zákon trestní o zločinech, přečinech a přestupcích z roku 1852).<sup>26</sup>

Dalším významné ustanovení bylo z roku 1931, § 16 odst. 2 uličního a jízdního řádu pro hlavní město Prahu. Tento předpis ukládal řidičům všech kategorií, aby byli při jízdě ve střízlivém stavu. Jeho novela zakazovala řízení osobám, jejichž rozpoznávací a ovládací schopnost byla podstatně snížena. V případě, že byl pachatel při tomto přestupku chycen, byly okresní či státně policejní úřady povinny vést s pachatelem administrativní trestní řízení.

Důležitým faktem bylo i to, že trestán mohl být i majitel vozidla, který svěřil řízení takové osobě. Za řízení v opilosti byly ukládány nejvyšší přípustné tresty. Pokuty byla ukládána ve výši 200 Kč, ale mohly být odepírány vůdčí listy. Doba odebrání byla závislá na závažnosti případu. Přestupek opilství nebo podnapilost při řízení motorových vozidel musel být dokázán řádným způsobem. Postižitelný byl pouze ten řidič, který měl podstatně sníženou rozeznávací či ovládací schopnost, ale také i únavou, užitím léku atd. Tato ustanovení převzal (až na drobné změny) zákon o jízdě motorovými vozidly v roce 1935. Toto nařízení zakazovalo kouření při řízení motorových vozidel. Československo bylo prvním státem, který takový zákaz vydal. Po druhé světové válce byl podobně laděn zákon z 15. dubna 1948 č. 87/1948 Sb., o potírání alkoholismu. V § 3 tohoto zákona umožňoval okresním národním výborům uložit osobám, které se pod vlivem „nadměrného požívání alkoholických nápojů

---

<sup>25</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 40.

<sup>26</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 40-41.



převedly do stavu veřejného pohoršení“, nezbytnost podrobit se péči ústavu národního zdraví<sup>27</sup>. „Zákazu požívání alkoholu či návykových látek před nebo při jízdě pro řidiče či jezdce na zvířeti je věnována velká pozornost ve všech dalších právních úpravách provozu na silnicích.“<sup>28</sup>

### 2.2.2 Rychlost

Ze statistik dopravních nehod vyplývá, že nepřiměřená rychlost je jednou z hlavních příčin dopravních nehod. Tak tomu bylo i na konci dvacátých let minulého století. Odborníci se touto problematikou začali vážně zabývat. V případě, že byla předepsána určitá rychlost, měl být potrestán ten, který jel rychleji a ohrožoval spoluobčany na těle i majetku. Měření rychlosti v této době nebyla však věcí jednoduchou. Doporučená vzdálenost na měření byla 100, 200 nebo 300 metrů. Kontrolu rychlosti prováděli dva četníci. Měřili vzdálenost mezi určitými body. Jeden stál s hodinkami v ruce tak, aby nebyl nikým viděn, a druhý stál co nejdále. Pokud dostal znamení, že vozidlo překročilo rychlost, zastavoval řidiče, kontroloval doklady a sepisoval oznámení. Pro jednodušší výpočet sloužila tabulka, která ukazovala, kolik sekund je třeba na ujetí oněch 100, 200 a 300 metrech při dovolené rychlosti 45, 15 a 6 km/h.<sup>29</sup>

V této době se zaváděly u automobilů tzv. kontrolní tachometry (rychlostní hodiny), které ukazovaly, jakou rychlostí jel řidiče v které hodině. Zároveň bylo doporučováno, aby se alespoň jednou za rok zkontrolovaly brzdy a řízení automobilu v zájmu bezpečnosti silničního provozu. Zkontrolované vozidlo bylo opatřeno viditelnou známkou.<sup>30</sup>

„Dopravní řád silniční v § 9 stanovil maximální rychlost motorových vozidel. Uvnitř uzavřených osad to bylo 40 km/h pro motorová vozidla všeho druhu, mimo uzavřené osady a na dálnicích 80 km/h pro osobní motorová vozidla a pro motorová kola s přívěsným vozíkem i bez něj, 60 km/h pro nákladní motorová vozidla, autobusy a

---

<sup>27</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 42.

<sup>28</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 42.

<sup>29</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 44.

<sup>30</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 46.

všechna ostatní motorová vozidla.“<sup>31</sup> Vozidla měla jet vždy takovou rychlostí přiměřenou k okolnostem dopravního provozu.

## 2.3 Protektorát Čechy a Morava

V době protektorátu Čechy a Morava řídilo činnost bezpečnostních složek ministerstvo. Dozor nad nimi a kontrolu prováděly německé bezpečnostní orgány, které sídlily na našem území. V roce 1942 se bezpečnostní složky rozdělily na dvě součásti – protektorátní uniformovanou policii (četnictvo, uniformovaná vládní policie) a neuniformovanou protektorátní policii (vládní kriminální policie a obecní kriminální policie). V roce 1944 byly tyto složky sloučeny do jedné a byly označovány jako protektorátní policie.

## 2.4 Po druhé světové válce

Kontrolu nad silničním dozorem prováděl Sbor národní bezpečnosti (SBN) jako policejní sbor, který vznikl po druhé světové válce. Sbor národní bezpečnosti se však touto problematikou zabýval pouze obecně. Kolem roku 1950 přichází první úsilí o určitou specifikaci při zajišťování bezpečnosti silničního provozu. Dozor prováděl SNB prostřednictvím stanic SBN. Tyto stanice působily jako všeobecný dozor, který spočíval v kontrole chování účastníků silniční dopravy, zařízení týkajících se bezpečnosti provozu atd.<sup>32</sup>

„Trestní pravomoc při stíhání dopravních přestupků se omezovala pouze na ukládání pokut v blokovém řízení, upraveném vyhláškou ministerstva vnitra o blokovém řízení č. 352/1951 Ú. 1.“<sup>33</sup> Byly trestány osoby, které byly přistiženy při páchání přestupky a byly ochotny zaplatit pokuty. Příslušníci sboru národní bezpečnosti měli pravomoc ukládat pokutu do výše 500 Kč. Pokud přistižená osoba nebyla ochotna pokutu zaplatit, oznámení se předkládalo okresním národním výborům, kterým příslušelo o těchto přestupcích rozhodovat podle trestního zákona správního a trestního řádu.<sup>34</sup>

---

<sup>31</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 46.

<sup>32</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 56.

<sup>33</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 56.

<sup>34</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 56.

V roce 1952 ratifikovala ČSR mezinárodní dokumenty z roku 1949 a transformovala je do zákona č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích. Doposud platný zákon Řád silniční policie z roku 1914 a dalších 37 právních předpisů zaniká. K provedení zákona bylo vydáno vládní nařízení č. 11/1951 Sb. Tímto nařízením byla stanovena příslušnost SNB ve věcech přímého dozoru nad silničním provozem a rozšířena jeho pravomoc. Ministerstvo národní bezpečnosti pravidla silničního provozu a ministerstvo dopravy podmínky pro přípustění vozidel k provozu. Téhož roku je uspořádána dopravní služba již jako speciální výkonný aparát, do jehož působnosti patřilo zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a dopravního pořádku na území ČSR.<sup>35</sup>

Za historický mezník ve vývoji dopravně bezpečnostní policie je považován za rok 1953. Po roce 1952 byly zřízeny dopravní inspektoráty VB. Na dopravní inspektoráty veřejné bezpečnosti byly převedeny všechny úkoly, které se týkaly nějakým způsobem obranyschopností země a bezpečností a plynulostí silničního provozu.<sup>36</sup>

Vládní nařízení č. 54/1953 Sb. zrušilo zákon z roku 1950 o provozu na veřejných silnicích. Nejen že díky jeho prostřednictvím se zřizovaly dopravní inspektoráty, ale stanovila se působnost další orgánů v dané oblasti (například výcvik řidičů, řízení a kontrola pojištění zákonné odpovědnosti za provoz motorových vozidel). Tento předpis také upravil zásady kooperace dopravních inspektorátů s jinými složkami. Jednalo se například o spolupráci s prokuraturou, soudy, armádou, státní s pojišťovnou a společenskými organizacemi. Zvláštní trestní pravomoc dopravních inspektorátů ve věcech trestání dopravních přestupků, které bylo vyňato z působnosti tehdy platného trestního zákona správního a trestního řádu správního, bylo upraveno v zákonném opatření předsednictva Národního shromáždění č. 13/1956 Sb.<sup>37</sup>

Orgány Veřejné bezpečnosti mohli za dopravní přestupek uložit buď písemné pokárání, nebo pokutu 500 Kč. Pro stíhání závažných přestupků byly zřízeny trestní komise dopravních inspektorátů, které měly pravomoc ukládat za přestupky písemné pokárání, nebo pokutu do výše 3000 Kčs. Mezi další pravomoc spadalo i právo

---

<sup>35</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 56.

<sup>36</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 58.

<sup>37</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 58.

odejmout dočasně či trvale řidičský průkaz. Stíhání trestných činů v silničním provozu vážnějšího charakteru se zabýval institut dopravního prokurátora. Později vyšetřování trestných činů v silničním provozu přešlo od dopravních inspektorátů do působnosti vyšetřovatelů. V 60. letech byla zavedena statistika dopravních nehod pomocí děrných štítků a byly novelizovány některé právní předpisy o silničním provozu. Zákon o úkolech národních výborů zrušil zvláštní trestní pravomoc dopravních inspektorátů i jejich příslušné orgány. Zavedený systém opatření za přestupek vyloučil trest odnětí řidičského průkazu a snížil výši hlavního trestu (pokuty). V roce 1963 jsou zřízeny správní odbory a správní skupiny, do jejichž působnosti přešla z úseku dopravní služby veškerý souhrn ze správního charakteru.<sup>38</sup>

## 2.5 Současnost

Dopravní síť se ke konci osmdesátých a devadesátých let výrazně motorizovala. Došlo k nárůstu osobní i nákladní dopravy. Dopravní službu rozdělujeme do několika kategorií. V rámci regionálních či dřívějších okresních úrovní (nyní úroveň územního odboru) se dopravní inspektoráty dělí na dvě skupiny. První skupina zabezpečuje dohled nad silničním provozem a druhá se stará o dopravní nehody. Třetí skupinu tvořila tzv. dopravně správní agenda spolu se správním přestupkovým řízením. Tato agenda byla k 1. 1. 2001 převedena pod městské a obecní úřady s rozšířenou působností. Dalším výše postaveným odborem je odbor služby dopravní policie. Řídí základní útvary, jako jsou dálniční oddělení a oddělení silničního provozu. Základní činností dopravní služby je dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu, dále řízení a usměrňování provozu, šetření, zpracování a dokumentace dopravních nehod. 1. 1. 2001 došlo k zásadním změnám a některé činnosti byly převedeny do civilních úseků a začal tohoto dne platit zákon o provozu na pozemních komunikacích. Veškeré další inovace náplně činnosti služby dopravní policie byly provedeny k 1. 7. 2006 a k 1. 1. 2009, kdy se změnil postup při šetření a zpracování dopravních nehod.<sup>39</sup>

Nekázeň řidičů s sebou přináší i oprávněné požadavky na modernizaci měřících zařízení a dohled nad silničním provozem. Zejména se jedná o úseky, kde je provoz intenzivní, kde dochází často k dopravním nehodám nebo tam, kde dochází k porušování pravidel silničního provozu. Základním cílem pro dohled je odstranění

---

<sup>38</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 59.

<sup>39</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 128-129.

protiprávního jednání a zajištění bezpečnosti. Policie v České republice nadále podporuje nulovou toleranci alkoholu.<sup>40</sup>

### 3 Vymezení základních pojmů

Tato kapitola se zaměřuje na některé základní pojmy týkajících se silniční dopravy, a na pojmy, které jsou pro pochopení této problematiky důležité a budou v této bakalářské práci často používány. Vymezení a rozdělení trestných činů je zakotveno v zákonu č. 40/2009 Sb. (trestní zákoník). Dále zde budou objasněny některé pojmy vztahující se k silniční dopravě. Největší část této kapitoly bude věnována dopravním nehodám, jakožto pojmu, jejich charakteristice a dělení.

#### 3.1 Trestný čin

Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.<sup>41</sup>

#### Přečiny a zločiny

Trestné činy se dělí na přečiny a zločiny. Přečiny jsou všechny nedbalostní trestné činy a ty úmyslné trestné činy, na něž trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do pěti let. Zločiny jsou všechny trestné činy, které nejsou podle trestního zákona přečiny; zvláště závažnými zločiny jsou ty úmyslné trestné činy, na něž zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby nejméně deset let.<sup>42</sup>

---

<sup>40</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 129-130.

<sup>41</sup> ČESKO. *Trestní předpisy: úplné znění*. Ostrava : Sagit, 2010. s. 15.

<sup>42</sup> ČESKO. *Trestní předpisy: úplné znění*. Ostrava : Sagit, 2010. s. 15.

## 3.2 Přestupek

Přestupkem je 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.<sup>43</sup>

### 3.2.1 Dopravní přestupek

Je nejčastější delikt v silničním provozu, projevující se jako zaviněné jednání, které porušuje obecně závazný právní předpis o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, nejčastěji Zákon o provozu na pozemních komunikacích a je za přestupek v Zákoně č. 200/1991 Sb. o přestupcích, výslovně označeno.<sup>44</sup>

## 3.3 Silniční doprava

Silniční doprava je činností, která podléhá právní úpravě obsažené v zákoně o silniční dopravě a souvisejících právních předpisech s výjimkou provozování silniční dopravy pro soukromé potřeby fyzické osoby.<sup>45</sup>

### 3.3.1 Dopravní nehoda

Dopravní nehodu definuje ustanovení § 47 zákona č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu, takto: 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.<sup>46</sup>

Dále lze dopravní nehodu charakterizovat jako nepředvídatelnou, ale zpravidla předvídatelnou událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvláště závažný následek.<sup>47</sup>

Dopravní nehoda v sobě zahrnuje tři základní pojmové znaky:<sup>48</sup>

- 1) nepředvídatelnost, ale zpravidla předvídatelnost události
  - o předvídatelnost události má určité meze, hranice

---

<sup>43</sup> ČESKO. *Přestupky a další správní delikty: úplné znění*. Ostrava : Sagit, 2011. s. 17.

<sup>44</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost* (obecná část). Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 17.

<sup>45</sup> KOČÍ, Roman a KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha : Leges, 2009. s. 362.

<sup>46</sup> ČESKO. *Pravidla silničního provozu: úplné znění*. Ostrava : Sagit, 2010. s. 20.

<sup>47</sup> CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009. s. 1.

<sup>48</sup> CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009. s. 1-2.

- 2) vztah dopravní nehody k dopravní cestě (provoz)
  - pohyb činitelů dopravy, tedy řidiče nebo jiného účastníka dopravy a dopravního prostředku po dopravní cestě v určitých objektivních podmínkách
- 3) následek
  - posledním pojmovým znakem dopravní nehody je následek, tedy způsobení škody na životě, zdraví, majetku nebo způsobení jiného, zvláště závažného následku

### 3.3.2 Charakteristika dopravní nehody

Každá dopravní nehoda je charakteristická dvěma komponenty. Jedná se o nehodové jednání a nehodovou událost. Za nehodové jednání je pokládáno jednání účastníka dopravy, kterým svým konáním nebo opomenutím způsobil nehodovou událost. Za nehodovou událost je pokládán konkrétní projev dopravní nehody (například srážka, náraz, pád, havárie, obecné nebezpečí apod.).<sup>49</sup>

### 3.3.3 Druhy dopravních nehod

Dopravní nehody lze rozlišit podle základního kritéria – jsou-li účastníci povinni volat k dopravní nehodě policii nebo ne. Dělicím kritériem je výše škody, existence zranění nebo smrti, případně vznik škody na majetku třetí osoby.<sup>50</sup>

**Dopravní nehody dělíme na:**<sup>51</sup>

a) „malé“

Zde není povinnost ze zákona o silničním provozu volat policii. Jedná se o méně závažné dopravní nehody. Takovou dopravní nehodou je dle zákona o silničním provozu nehoda, kdy:

- dojde při dopravní nehodě ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech 100 000 Kč a nižší,
- účastníci se dohodnou na tom, čím to byla vina,
- nebyla způsobena škoda na majetku třetí osoby

b) „velké“

<sup>49</sup> CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009. s. 2.

<sup>50</sup> BERAN, Tomáš. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Brno : Computer Press, 2007. s. 14.

<sup>51</sup> BERAN, Tomáš. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Brno : Computer Press, 2007. s. 14-18.

Za „velkou“ dopravní nehodu lze rozumět takovou nehodu, ke které je povinností volat policii. Podmínkami takové nehody je:

- usmrcení nebo zranění osoby,
- hmotná škoda převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 50 000 Kč,
- škoda na majetku třetích osob

### **3.3.4 Stav dopravní nehodovosti**

Jedním z rozhodujících kritérií pro posouzení úrovně bezpečnosti silničního provozu a pro vyhodnocení dosažených výsledků na tomto úseku je analýza dopravní nehodovosti. Informační systém dopravní nehodovosti informuje o dopravní nehodovosti a jejím vývoji. Mezi základní informační zdroje patří: Celostátní statistický „Přehled o nehodovosti v silničním provozu na území České republiky za jednotlivé roky a statistické přehledy vedené na úrovni kraje, obce s rozšířenou působností. Z údajů o dopravních nehodách, které jsou statisticky podchyceny lze získat informace například o vývoji nehodovosti za určité časové období, o následcích nehod, o zavinění, o nehodách podle druhu, výrobní značky a roku výroby vozidla, o nehodách podle stavu a povahy vozovky a o dalších hodnotících ukazatelích, které pomáhají do hloubky strukturalizovat dopravní nehodovost.<sup>52</sup>

## **3.4 Bezpečnost silničního provozu**

Jedná se o stav optimálně fungujícího systému silniční dopravy, bez konfliktních situací při zaručené plynulosti a organizace dopravního provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o plynulý, intenzivní dopravní ruch, bez výskytu neúměrně složitých dopravních situací, vytvářejících na jeho účastníky úměrnou zátěž a umožňující optimální snížení výskytu kritických situací a dopravních nehod.<sup>53</sup>

### **3.4.1 Pojem bezpečnost silničního provozu**

„V problematice dopravně bezpečnostní činnosti policie představují hlavní roli pojem bezpečnost, s jeho doplňující vlastností, a to plynulostí silničního provozu. Oba tyto pojmy jsou užívány zpravidla společně. V zahraničí je používán obvykle termín bezpečnost silničního provozu, přičemž plynulost je chápána jako jedna z jeho

<sup>52</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost* (obecná část). Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 91.

<sup>53</sup> KOBLIHA, Václav. Psychologická a sociologická analýza dopravního chování a zvyšování bezpečnosti silničního provozu. In : *Rozvoj sociologie a psychologie v silniční a městské dopravě*. Praha : ČVTS společnost dopravy a spojů, 1976. s. 72-73.



charakteristických základních vlastností. Je též možno uvést i chápání bezpečnosti silničního provozu z materiálního, formálního a institucionálního hlediska. V materiálním pojetí označujeme za bezpečnost silničního provozu takový stav společenských vztahů v provozu na pozemních komunikacích, při nichž nevzniká žádné nebezpečí pro život, zdraví a majetek (takový ideální vztah však zatím neexistuje). Formální pojetí považuje za bezpečnost silničního provozu ochranu životů, zdraví a majetku v provozu na pozemních komunikacích. V institucionálním smyslu jsou jako bezpečnost silničního provozu společností vnímány instituce, které mají na zajištění bezpečnosti silničního provozu přímý a rozhodující vliv. Jedná se především o službu dopravní policie a její organizační složky, integrovaný záchranný systém, pořádkovou službu policie, obecní a městskou policii.<sup>54</sup>

---

<sup>54</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část). Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 25-26.

## 4 Správní delikty v silničním právu

### 4.1 Pojem správní delikt

„Pojem správního deliktu není vymezen v žádném zákoně. Jeho definici podává správní nauka. Správním deliktem se zpravidla označuje protiprávní jednání, jehož znaky jsou stanoveny zákonem, za které ukládá správní řád trest stanovený normou správního práva. V oblasti silničního práva se lze setkat se správními delikty fyzických osob, které jsou nazývány přestupky, a s jinými správními delikty fyzických osob podnikajících a právnických osob.“<sup>55</sup>

#### **Delikty soudní:**

- trestné činy
- provinění (u mladistvých)

#### **Delikty správní:**<sup>56</sup>

- přestupky
- správní disciplinární delikty
- tzv. správní pořádkové delikty
- jiné správní delikty

#### **Přestupek**

Přestupkem se podle § 2 odst. 1 zákona o přestupcích rozumí „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“.

„Přestupkem není jednání, jímž někdo odvrací a) přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvajícím útok na zájem chráněný zákonem, nebo b) nebezpečí přímo hrozící

---

<sup>55</sup> KOČÍ, Roman a KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha : Leges, 2009. s. 53.

<sup>56</sup> *CzechTrade* [online]. 1997-2011, [cit. 2011-10-08]. Dostupný z WWW:

<<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/orientace-v-pravnich-ukonech/prestupky-spravni-podnikani-opu/1000818/51681/#b11>>

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.<sup>57</sup>

### **Přestupky na úseku bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích**

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích patří k nejčastěji páchaným přestupkům. Společným objektem těchto přestupků je bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, vyjadřují zájem společnosti na ochraně života a zdraví osob a ochraně majetku. Objektivní stránka spočívá v porušení některého ustanovení zákona o silničním provozu.<sup>58</sup>

## **4.2 Řešení dopravních přestupků**

Projednávání dopravních přestupků upravuje Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších změn a Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších změn. Tyto přestupky lze projednat buď v blokovém řízení, v příkazním řízení, nebo ve správním řízení.

### **4.2.1 Blokové řízení**

Blokové řízení představuje zjednodušenou variantu řízení o přestupcích. Je upraveno v ustanoveních §§ 84 – 86 zákona o přestupcích. Blokové řízení lze projednat jen tehdy, pokud splňuje zákonem stanovené podmínky. Jedna z podmínek je, že přestupek musí být spolehlivě zjištěn, dále nestačí domluva a obviněný z přestupku je ochoten pokutu zaplatit. Pokud pachatel nemůže zaplatit pokutu na místě, vydává se mu blok na pokutu na místě nezaplacenou s poučením o způsobu zaplacení pokuty, o lhůtě a její splatnosti a o následcích nezaplacení pokuty a při převzetí tohoto bloku pachatel přestupku potvrdí. Proti pokutě uložené v blokovém řízení se nelze odvolat. V blokovém řízení může být uložena pokuta dle zákona do výše 1 000 Kč, a to pokud zákon o přestupcích nebo jiný zákon nepřipouští uložit pokutu vyšší.

Mezi osoby opravňující k ukládání pokut v blokovém řízení patří orgány Policie České republiky, orgány státního odborného dozoru nad bezpečnostní práce a orgány hygienické služby, dále oprávněnou osobou je i obecní policie. Každý orgán má vymezenou oblast přestupků, jejichž nedodržení je oprávněn sankcionovat v blokovém

<sup>57</sup> ČESKO. *Přestupky a další správní delikty: úplné znění*. Ostrava : Sagit, 2011. s. 17.

<sup>58</sup> KOČÍ, Roman a KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha : Leges, 2009. s. 61.

řízení. Na pokutovém bloku musí být vyznačeno, komu byla pokuta uložena, kdy k tomu došlo a za jaký přestupek je osoba sankcionována.<sup>59</sup>

#### 4.2.2 Příkazní řízení

Příkazní řízení je definováno v § 87 z. č. 200/1990 Sb., o přestupcích. U tohoto řízení se vydává tzv. příkaz, není-li pochybnosti o tom, že obviněný z přestupku se přestupku dopustil a nebyla-li věc vyřízena v blokovém řízení, může správní orgán bez dalšího řízení vydat příkaz o uložení napomenutí nebo pokuty, ve kterém je stanovena výše pokuty a případně i doba zákazu řízení s odůvodněním (popisem) přestupku. Tento příkaz se oznamuje vždy písemně a lze proti němu podat tzv. odpor (do 15 dnů ode dne jeho doručení).<sup>60</sup>

#### 4.2.3 Správní řízení

Správní řízení je postup správního orgánu, jehož účelem je vydání rozhodnutí.<sup>61</sup> Na zahájení správního řízení má správní orgán 30 dnů od doby, kdy se o přestupku dozvěděl. Správní orgán si obviněného pozve k „ústnímu jednání“, kde je seznámen s důkazy, které jsou proti němu vedeny. Obviněný má možnost se k těmto skutečnostem vyjádřit a obhajovat se.

Po prošetření celého přestupku správní orgán zhodnotí důkazy a vydá rozhodnutí, ve kterém je stanovena výše pokuty a případně i doba zákazu řízení s odůvodněním (popisem) přestupků. Proti rozhodnutí je možno podat odvolání. Odvolací lhůta činí 15 dnů od jeho doručení. Včas podané a přípustné odvolání má odkladný účinek.<sup>62</sup>

---

<sup>59</sup> *Epravo.cz, a. s.* [online]. 1999-2012, [cit. 2011-10-09]. Dostupný z WWW: <<http://www.epravo.cz/top/clanky/blokove-řízení-jako-zvlastni-řízení-o-prestupku-8196.html>>

<sup>60</sup> ČESKO. *Přestupky a další správní delikty: úplné znění.* Ostrava : Sagit, 2011. s. 34.

<sup>61</sup> ČESKO. *Správní řád : úplné znění.* Ostrava : Sagit, 2010. s. 8.

<sup>62</sup> *www.prestupkyvdoprave.cz* [online]. 2010 [cit. 2011-11-01]. Dostupný z WWW: <[http://www.prestupkyvdoprave.cz/řízení\\_o\\_prestupcích.html](http://www.prestupkyvdoprave.cz/řízení_o_prestupcích.html)>

### 4.3 Druhy trestných činů a dalšího protiprávního jednání v silniční dopravě

Doprava, především na pozemních komunikacích, přináší častá rizika. Mezi hlavní rizika patří vznik závažných škod na zdraví i na majetku při dopravních nehodách. Zjišťování příčin nehodovosti v oblasti dopravy je neustále tématem různých výzkumů. Podle statistik má nejčastější podíl na příčinách dopravních nehod lidský faktor. Protože následky lidského chování na pozemních komunikacích bývají často velmi závažné, snaží se je stát korigovat v podobě trestů za ohrožování bezpečného stavu na pozemních komunikacích. Tresty za tato jednání upravuje především zákon o přestupcích, v závažnějších případech porušení bezpečnosti také trestní zákon.

#### Subjektivní stránka trestného činu (zavinění)

Mnoho dopravních nehod závisí na náhodě, pouhé nepozornosti, nebo na nesprávném posouzení situace. Většinou se jedná o trestné činy zaviněné z nedbalosti. Pouze některé mohou být zaviněné úmyslně. V dopravě se uplatňuje jedna ze základních zásad trestního práva – bez zavinění není trestný čin ani trest. Obecně je zavinění vnitřním, psychickým vztahem pachatele k podstatným složkám trestného činu, k zachování jednoty skutku se vždy musí jednat o lidské jednání, v příčinné souvislosti musí vést k následku, významnému z hlediska trestního práva, a musí být kryto zaviněním. Toto zavinění zahrnuje složku vědění a vůle. Na těchto složkách jsou vybudovány v trestním zákoně dvě formy zavinění. U zavinění úmyslného jsou obsaženy obě složky a u zavinění nedbalostního chybí složka vůle. Složka vůle obsahuje nejen chtění, ale i srozumění (rozhodnutí jednat určitým způsobem).<sup>63</sup>

Objektivní stránka trestného činu zahrnuje a) jednání, b) následek, c) příčinný vztah mezi jednáním a následkem.<sup>64</sup>

#### Úmysl

„Trestný čin je spáchán úmyslně, jestliže pachatel a) chtěl způsobem uvedeným v zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, nebo b) věděl, že

<sup>63</sup> CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009. s. 254-255.

<sup>64</sup> DRAŠTÍK, A., ENGLEMANN, J. A FLÍDR, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín : PORADCE, 2011. s. 45.

svým jednáním může takového porušení nebo ohrožení způsobit, a pro případ, že je způsobí, byl s tím srozuměn.“<sup>65</sup>

### **Nedbalost**

„Trestný čin je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel a) věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí, nebo b) nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl.“<sup>66</sup>

Při posuzování nedbalosti se uplatňují dvě hlediska – jedná se o hledisko objektivní a subjektivní. Objektivní hledisko je v dopravě dáno porušením daných předpisů. Předpokladem je znalost a dodržování těchto předpisů pro výkon funkce řidiče. Objektivní hledisko je v zákonu vyjádřeno jako kvalifikovanější, základní míra opatrnosti (daná zákonem). Porušení zpravidla přináší daleko větší riziko následků. Subjektivní hledisko se prakticky vůbec nezkoumá. Praxe orgánu činných v trestním řízení tkví v tom, že již jen ze zjištěného nesprávného chování řidiče při provozu na pozemních komunikacích vyvozují zavinění.<sup>67</sup>

### **Subjekt trestného činu**

Za subjektem trestného činu se považuje pachatel (fyzická osoba). Podle zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, se za pachatelem trestného činu podle § 22 rozumí ten, „kdo svým jednáním naplnil znaky skutkové podstaty trestného činu nebo jeho pokusu či přípravy, je-li trestná. Pachatelem trestného činu je i ten, kdo provedení činu užil jiné osoby, která není trestně odpovědná pro nedostatek věku, nepřítčetnost, omyl, anebo proto, že jednala v nutné obraně, krajní nouzi či za jiné okolnosti vylučující protiprávnost, anebo sama nejednala nebo nejednala zaviněně. Pachatelem trestného činu je i ten, kdo provedení činu užil takové osoby, která nejednala ve zvláštním úmyslu či z pohnutky předpokládané zákonem; v těchto případech není vyloučena trestní odpovědnost takové osoby za jiný trestný čin, který tímto jednáním spáchala.“

<sup>65</sup> DRAŠTÍK, A., ENGLEMANN, J. A FLÍDR, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín : PORADCE, 2011. s. 46.

<sup>66</sup> DRAŠTÍK, A., ENGLEMANN, J. A FLÍDR, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín : PORADCE, 2011. s. 46.

<sup>67</sup> CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009. s. 255.

## 4.4 Trestné činy na úseku dopravy

Porušení některých pravidel silničního provozu má natolik závažné následky, že vyvození pouze přestupkové odpovědnosti by nebylo dostačující. V takovém případě může být dána odpovědnost za trestný čin. Trestné činy jsou projednávány soudy, které mohou jejich pachatelům uložit i trest odnětí svobody.<sup>68</sup>

Mezi typické trestné činy spáchané v silničním provozu nebo jiném druhu dopravy se řadí trestné činy proti životu a zdraví (usmrcení z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, ublížení na zdraví z nedbalosti), ohrožení pod vlivem návykové látky, trestné činy obecně nebezpečné (obecné ohrožení úmyslné a z nedbalosti), neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení, trestné činy proti výkonu pravomoci orgánu veřejné moci a úřední osoby, maření výkonu úředního rozhodnutí, opilství, pojistný podvod, poškození cizí věci.<sup>69</sup>

### Usmrcení z nedbalosti (§ 143)

„(1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na 1 rok až 6 let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

(3) Odnětím svobody na 2 léta až 8 let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony.

(4) Odnětím svobody na 3 léta až 10 let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 3 smrt nejméně dvou osob.“<sup>70</sup>

Znakem tohoto trestného činu je způsobení smrti z nedbalosti. Smrtí se pro účely tohoto ustanovení rozumí pouze smrt cerebrální. Takzvanou klinickou smrt nelze považovat za smrt ve smyslu § 143 trestního zákona.<sup>71</sup>

<sup>68</sup> *Dopravní-pravo.cz* [online]. 2010 - 2012 [cit. 2011-11-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.dopravni-pravo.cz/trestne-ciny/>>

<sup>69</sup> DRAŠTÍK, A., ENGLEMANN, J. A FLÍDR, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín : PORADCE, 2011. s. 264.

<sup>70</sup> ČESKO. *Trestní předpisy: úplné znění*. Ostrava : Sagit, 2010. s. 42.

## Cerebrální smrt

Pojem smrti je vykládán na základě poznatků lékařské vědy jako biologická smrt mozku (cerebrální smrt). Jedná se o stav organismu, u kterého je již vyloučeno obnovení všech životních funkcí (návrat do života je vyloučen). Za smrt člověka ve smyslu tohoto trestného činu nelze považovat tzv. klinickou smrt, poněvadž za současného stavu lékařské vědy i po zastavení životních funkcí bývá možné jejich obnovení.<sup>72</sup>

### Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

„(1) Za těžké ublížení na zdraví se považuje, kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví. Za tento trestný čin hrozí odnětí svobody až na dvě léta nebo zákaz

činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až čtyři léta nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle

zákona.

(3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.“<sup>73</sup>

Těžkou újmu na zdraví se podle rozumí jen vážná porucha draví nebo jiné vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmu na zdraví podle § 122 zákona č. 40/2009 Sb, trestního zákona rozumí:

- zmrzačení,
- ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,
- ochromení údu,
- ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,
- poškození důležitého orgánu,

---

<sup>71</sup> DRAŠTÍK, A., ENGLEMANN, J. A FLÍDR, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín : PORADCE, 2011. s. 60.

<sup>72</sup> SCHELLE, Karel, SCHELLEOVÁ, Ilona. *Nachbarrecht in der Tschechischen Republik*. München : Grin, 2010. s. 149.

<sup>73</sup> DRAŠTÍK, A., ENGLEMANN, J. A FLÍDR, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín : PORADCE, 2011. s. 76.



- zohyždění,
- vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,
- mučivé útrapy, nebo
- delší dobu trvající porucha zdraví

### **Ublížení na zdraví z nedbalosti**

Ublížení na zdraví je definováno jako porucha zdraví nebo jiné onemocnění, které znesnadňuje obvyklý způsob života poškozeného alespoň po dobu 7 dnů, a které vyžaduje lékařského ošetření. Je-li při dopravní nehodě jinému ublíženo na zdraví, hrozí viníkovi trest odnětí svobody až jeden rok. Pokud však byla dopravní nehoda způsobena hrubým porušením silničního pravidel a zároveň došlo k ublížení na zdraví u dvou a více osob, hrozí viníkovi dopravní nehody trest až na dobu 3 let.<sup>74</sup>

### **Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání**

S trestnou činností v dopravě též souvisí i jednání osob, které nerespektují trest uložený soudem (trest zákazu činnosti), anebo správní sankci uloženou jiným orgánem veřejné moci spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.<sup>75</sup>

Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání upravuje zákon č. 40/2009 Sb., § 337, kde se tohoto trestného činu dopustí „kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu,..." Za tento trestný čin hrozí pachateli trest odnětí svobody až na tři léta.

### **Ohrožení pod vlivem návykové látky**

Téma alkoholu za volantem je záležitostí zdá se velmi jednoduchou, avšak Česká republika je stejně zařazena mezi země, kde platí nulová tolerance. Ohrožení pod vlivem návykové látky je ustanoveno v § 274, trestního zákona.

Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky byl v bývalé právní úpravě zařazen do hlavy V (mezi trestné činy hrubě narušující občanské soužití). Nyní je

<sup>74</sup> *Dopravní-pravo.cz* [online]. 2010 - 2012 [cit. 2011-11-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.dopravni-pravo.cz/trestne-ciny/>>

<sup>75</sup> DRAŠTÍK, A., ENGLEMANN, J. A FLÍDR, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín : PORADCE, 2011. s. 152.

začleněn tento trestný čin v hlavě VII mezi trestné činy obecně nebezpečné. Nejobjektivnějším důkazem pro zjištění hladiny alkoholu v krvi je rozbor vzorku krve, který je následně proveden v odborné laboratoři. Existují však i případy z praxe, které shledaly rozdíl mezi množstvím zjištěným při dechové zkoušce a množstvím zjištěným v krvi o více než jedno promile (jak ve prospěch, tak i neprospěch pachatele).<sup>76</sup>

### **Alkohol za volantem**

Bezpečné řízení vyžaduje dobrý zrak, posouzení zvuků a krátké reakční doby. Alkohol zhoršuje všechny tři výše uvedené schopnosti. Je zapotřebí si uvědomit, že schopnost bezpečně řídit vozidlo může být zhoršena i velmi nízkou hladinou alkoholu v krvi.<sup>77</sup>

„Lékaři přirovnávají alkohol k nervovému jedu. Zákeřnost alkoholu pro řidiče spočívá v jeho účincích na nejjemnější mozkové funkce.“<sup>78</sup> Po požití alkoholu padají veškeré zábrany a při jízdě roste sebejistota se sklony k soutěživosti a rizikovému předjíždění. Selhání vlivem alkoholu je u těchto osob téměř jisté. Za psychologicky nejrizikovější hladinu alkoholu v krvi motoristy se považuje mezi 0,5 až 1,5 promile. Řidič nabývá přesvědčení, že mu alkohol nevádí, přestává vnímat nebezpečí a riskuje. Pravděpodobnost dopravní nehody se u těchto lidí vyskytuje 130krát častěji než u střízlivého motoristy. Je třeba si uvědomit, že každý organismus se vypořádává s alkoholem jinak. Ženský organismus potřebuje na vystřízlivění mnohem delší čas než mužský. Pouhé 0,5 piva (desetistupňového) působí na muže o váze 75 kg 1 hodinu a 43 minut. U ženy o váze 60 kg alkohol vymizí z těla za 2 hodiny a 32 minut. Alkohol v těle v množství vyšším než 0,2 promile narušuje zrakové vnímání, zužuje zorné pole řidiče a v dopravním provozu alkohol za volantem prodlužuje jak vnímání, reagování, ale i rozhodování.<sup>79</sup>

Podle odborníků je pravděpodobnost nehody při řízení pod vlivem alkoholu podstatně vyšší než u střízlivého řidiče; při hladině:<sup>80</sup>

od 0,3 do 0,9 promile:	je 7krát vyšší
od 1,0 do 1,4 promile:	je 11krát vyšší

<sup>76</sup> DRAŠTÍK, A., ENGLEMAN, J. A FLÍDR, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín: PORADCE, 2011, s. 129-131.

<sup>77</sup> *Fórum PSR* [online]. 2010 [cit. 2012-02-25]. Dostupný z WWW: <http://www.pijsrozumem.cz/Alkohol-za-volantem>.

<sup>78</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. 1. vydání. Praha: Portál, 2005, s. 92.

<sup>79</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. 1. vydání. Praha: Portál, 2005, s. 92 – 97.

<sup>80</sup> HÁJEK, Miroslav. *Jak nepřijít o řidičský průkaz*. 1. vydání. Praha: Grada, 2008, s. 57

nad 1,5 promile:	je 128krát vyšší
------------------	------------------

## 4.5 Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

Každé porušení pravidel silničního provozu může zakládat odpovědnost za přestupek. Od trestného činu se dopravní přestupek liší tím, že není projednáván soudem, ale obecním úřadem obce s rozšířenou působností.<sup>81</sup>

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích nalezneme v zákoně č. 200/1990 Sb., o přestupcích, v § 22. Jsou zde definovány přestupky související nedání s přednosti v jízdě, ujetí od dopravní nehody, zakázaný vjezd na železniční přejezd, zakázané předjíždění, užívání hovorového nebo záznamového zařízení, překročení rychlosti, ohrožení chodce aj.

### 4.5.1 Prosazování dopravních předpisů

Při kontrole dodržování dopravních předpisů se často klade největší důraz na přestupky, které představují vysoké riziko. Jedná se například o překročení povolené rychlosti, řízení pod vlivem alkoholu či nepoužití bezpečnostního pásu. Rovněž jsou časté pokuty za nezastavení na červenou, použití telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení při jízdě a podobné menší přestupky.<sup>82</sup>

Na způsoby prosazování pravidel bezpečnosti silničního provozu se zaměřil projekt s názvem PEPPER, který se specializuje na důraz překročení povolené rychlosti, řízení pod vlivem alkoholu či nepoužití bezpečnostního pásu. PEPPER je zkratka z Police Enforcement Policy and Programmes on European Roads.

### Bezpečnostní pásy

Definice bezpečnostních pásů nalezneme v zákoně č. 361/2000 Sb, o provozu na pozemních komunikacích, v § 2, písm. ii). „Zádržný bezpečnostní systém je zařízení schválené podle zvláštního právního předpisu a určené k zajištění bezpečnosti

<sup>81</sup> *Dopravní-pravo.cz* [online]. 2010 - 2012 [cit. 2011-11-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-prestupky/>>

<sup>82</sup> *Bezpečnost silničního provozu* [online]. [cit. 2012-02-10]. Dostupný z WWW: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/topics/behaviour/enforcement/index\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/enforcement/index_cs.htm).

přepřavovaných osob; zádržným bezpečnostním systémem je bezpečnostní pás nebo dětský zádržný systém.“<sup>83</sup>

Používání bezpečnostních pásů je zakotveno v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v § 6, odst. 1 písm. a), kde je uvedeno: „Řidič motorového vozidla je kromě povinností uvedených v § 4 a 5 dále povinen být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem...“

Přitom bezpečnostní pásy patří mezi levné, snadné a dostupné řešení, které pomáhá předejít mnoha zraněním. Jejich používání je jednoduché a jsou montovány do všech aut.

Fungují při jakékoliv srážce, a to po celou dobu srážky. Ať už se jedná například u čelní, boční, zadní, při převrácení vozu, při hromadné havárii. Připoutaná osoba může využít deformace vozidla při srážce. Již od 7 km/h je nutné používat bezpečnostní pásy. Pro představu - při rychlosti 50 km/h a nebyť připoutaný znamená, jakoby člověk padal ze třetího poschodí budovy, v rychlosti 30 km/h padáte volným pádem z prvního poschodí, rychlost v 70 km/h představuje pád z šestého poschodí a při rychlosti 90 km/h padáte volným pádem z desátého poschodí.<sup>84</sup>

Pokud prudce šlápneme na brzdy, tak z fyzikálního hlediska se automobil náhle zastaví, zatímco naše tělo pokračuje stále v pohybu dál, dokud se o něco nezastaví. „Použití pásů vás ochrání před nárazem do palubní desky nebo čelního skla, případně zabrání katapultování vašeho těla ven z vozidla.“<sup>85</sup>

Správné používání bezpečnostních pásů spočívá v tom, že si nejprve upravíme pás tak, aby jeho spodní část seděla nízko a pevně přes vaše boky. Pás by měl být upevněn přes rameno a hrud', mimo krk. Nikdy si neumíst'ujeme pás za záda nebo pod paží. Spolujezdec, který se nachází na zadním sedadle a není připoután, snižuje účinnost bezpečnostního pásu na předním sedadle. Může smrtelně zranit cestující na předních sedadlech.<sup>86</sup>

### **Přestupky související s registrační značkou**

<sup>83</sup> ČESKO. *Pravidla silničního provozu: úplné znění*. Ostrava : Sagit, 2010. s. 4.

<sup>84</sup> *Ministerstvo dopravy [online]*. 2005 – 2010 [cit. 2012-02-13]. Dostupný z WWW: [http://www.ibesip.cz/68\\_Statistika](http://www.ibesip.cz/68_Statistika).

<sup>85</sup> *Ministerstvo dopravy [online]*. 2005 – 2010 [cit. 2012-02-13]. Dostupný z WWW: <http://www.ibesip.cz/Bezpecnostni-pasy/Fyzikalni-vlastnosti>.

<sup>86</sup> *Ministerstvo dopravy [online]*. 2005 – 2010 [cit. 2012-02-13]. Dostupný z WWW: <http://www.ibesip.cz/Bezpecnostni-pasy/Jak-se-spravne-pripoutat>.

Přestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo, kterému chybí registrační značka, na kterém je umístěna jiná registrační značka, než byla vozidlu přidělena nebo je registrační značka zakryta, nečitelná nebo upravena či umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně snížena její čitelnost.

### **Řízení technicky nezpůsobilého vozidla**

„Tohoto přestupku se dopustí řidič, který řídí vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích“. Tento přestupek není možné projednat v blokovém řízení na místě a lze v takovém případě navíc zabránit vozidlu v další jízdě.<sup>87</sup>

### **Řízení motorového vozidla bez příslušných dokladů**

Tohoto přestupku se dopustí ten, „kdo řídí motorové vozidlo a, není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, byl mu zadržán řidičský průkaz, není držitelem platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče, nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti podle zvláštního právního předpisu, pozbyl jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropských společenství, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky.“<sup>88</sup>

### **Překročení rychlosti**

Překročení rychlosti je nejběžnější dopravním přestupkem. Jeho závažnost je určena tím, o kolik byla nejvyšší povolená rychlost překročena. Dále se zohledňuje i to, zda byl rychlostní limit překročen v obci nebo mimo obec.<sup>89</sup>

Statistiky uvádějí, že nepřiměřená rychlost je hlavní příčinou, která zvyšuje riziko nehody okolo 30 % nehod se smrtelnými následky. Nepřiměřená rychlost zvyšuje nejen riziko nehody, ale také pravděpodobnost těžkého úrazu nebo úmrtí.<sup>90</sup>

---

<sup>87</sup> *Dopravni-pravo.cz* [online]. 2010 - 2012 [cit. 2011-11-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-prestupky/>>

<sup>88</sup> ČESKO. *Přestupky a další správní delkty : úplné znění*. Ostrava : Sagit, 2011. s. 20.

<sup>89</sup> *Dopravni-pravo.cz* [online]. 2010 - 2012 [cit. 2011-11-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-prestupky/>>

<sup>90</sup> *Bezpečnost silničního provozu* [online]. [cit. 2012-02-10]. Dostupný z WWW: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/topics/behaviour/speeding/index\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/speeding/index_cs.htm).

„Při kontrole dodržování předepsané rychlosti mohou preventivně působit policejní kontroly na silnicích a kamery pro měření rychlosti. V budoucnosti by mohlo být možné kontrolovat dodržování povolené rychlosti vždy a kdekoli, a to za použití nových technologií, jako je elektronická identifikace vozidel.“<sup>91</sup>

Oprávnění měřit rychlost vozidel má Policie České republiky a obecní policie. Obecní policie podle zákona je povinna postupovat v součinnosti s příslušníky Policie České republiky. „Tato součinnost spočívá zejména ve výběru vhodných lokalit a termínů pro měření rychlosti vozidel s ohledem na efektivní dopady bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Smyslem je zajistit koordinaci plnění úkolů obecní a státní policie.“ Strážníci obecní policie mají oprávnění zastavovat vozidla, jejichž řidiči překročí nejvyšší dovolenou rychlost. Mezi další oprávnění patří projednávat překročení nejvyšší dovolené rychlosti v blokovém řízení, při dodržení omezení podle zákona o přestupcích.<sup>92</sup>

### **Signál „stůj“**

Dále se přestupku dopustí i ten, „kdo nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního předpisu.“<sup>93</sup>

### **Ujetí od dopravní nehody**

„Jednou ze základních povinností účastníka dopravní nehody je zastavení vozidla a poskytnutí pomoci osobám, které ji potřebují. Pokud řidič tuto povinnost nesplní, může se dopustit nejen přestupku, ale i trestného činu. Rozlišení přestupku a trestného činu je dáno především závažností dopravní nehody.“<sup>94</sup>

### **Ohrožení chodce**

Počet dopravních nehod na přechodu způsobené chodci nejvíce vzrostl po roce 2000, kde chodci dostali tzv. přednost. Mnozí z nich tuto přednost považovali či

<sup>91</sup> *Bezpečnost silničního provozu* [online]. [cit. 2012-02-12]. Dostupný z WWW: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/topics/behaviour/speeding/index\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/speeding/index_cs.htm).

<sup>92</sup> HÁJEK, Miroslav. *Jak nepřijít o řidičský průkaz*. 1. vydání. Praha : Grada, 2008. s. 48.

<sup>93</sup> DRAŠTÍK, A., ENGLEMANN, J. A FLÍDR, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín : PORADCE, 2011. s. 224.

<sup>94</sup> *Dopravní-pravo.cz* [online]. 2010 - 2012 [cit. 2011-11-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-prestupky/>>

dokonce považují za absolutní, a v kročí do vozovky, kdy je auto pár metrů před zebrou. Z toho lze vyvodit, že mezi chodcem a motoristou vzniká konflikt. Řidiči považují silnici za svoje území i na vyznačeném přechodu. Tento konflikt můžeme omezit například tím, že motorista přijíždí k přechodu pomaleji, aby mohl popřípadě vozidlo včas zastavit. Důležitou součástí provozu na silnicích je předvídání (počítat s možnou nepozorností každého chodce i mimo přechody, ale i s jeho neznalostí předpisů či jejich nerespektování), včasné reagování. A naopak. I chodec by měl dbát na svoji bezpečnost a předcházet zbytečným dopravním nehodám, které následně vznikají. Neměl by vstupovat do vozovky ani na přechod náhle a bezprostředně před předjíždějícím autem a na přechodu by měl sledovat dopravní provoz při přecházení.<sup>95</sup>

Při řízení motorového vozidla „neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky nebo nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kdy je povinen tak učinit podle zvláštního právního předpisu, nebo ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje, nebo ohrozí chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání.“<sup>96</sup>

---

<sup>95</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. 1. vydání. Praha : Portál, 2005. s. 140 - 142.

<sup>96</sup> DRAŠTÍK, A., ENGLEMANN, J. A FLÍDR, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín : PORADCE, 2011. s. 224.

## 5 Slabiny účastníků v silniční dopravě

Tato kapitola pod názvem slabiny silniční dopravy a jejich účastníků bude zaměřena největší pozornost. V předchozích stránkách bylo již naznačeno, že z 90% lze za viníka dopravní nehody označit lidský faktor. „Řízení dopravního prostředku představuje nepřetržité reagování na množství podnětů a neustále obnovování dynamické rovnováhy mezi řidičem – vozidlem – komunikací – dopravní situací a účastníky provozu.“<sup>97</sup> „Tento přístup vede k domněnce, čím více budeme dopravně-bezpečnostní práci koncentrovat na lidského činitele (tzn. kampaně), tím více nehodám zabráníme. Takový to přístup ovšem vede k podceňování možností, které nám pro prevenci nehod skýtá tvorba bezpečného uspořádání prostoru pozemní komunikace.“<sup>98</sup> Podle některých odborníků však tato otázka by měla znít následovně: „Jaký podíl na nehodovosti nám mohou preventivně ušetřit jednotlivé složky systému řidič – komunikace – vozidlo – prostředí, v jejichž rámci se silniční provoz odehrává?“<sup>99</sup> Dá se tedy obecně říci, že každá nehoda je průsečíkem mnoha okolností, které vstupují do hry.

### 5.1 Složky v dopravním systému

Dopravní systém utvářejí složky člověk, dopravní prostředek, dopravní prostředí, dopravní cesta a dopravní sociální struktura. „Člověk zaujímá v systému řídicí funkci a jeho činnost spočívá v příjmu a zpracování informací, rozhodování, reagování a je podložena komplexní a situační kapacitou. Dopravní prostředek představuje vozidlo, konstrukci, technickou úroveň a aktivní a pasivní bezpečnost. Dopravní prostředí tvoří přírodní (podmínky) a uměle vytvořené (dopravně-technická opatření). Dopravní cesta – charakter (úroveň) dopravně-technických opatření, značení a zařízení. Dopravní sociální struktura znamená četnost účastníků, dopravní chování a sociální role. Důsledky narušení či selhání podsystému postihuje na celý systém.“<sup>100</sup>

---

<sup>97</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. 1. vydání. Praha: Portál, 2005, s. 10.

<sup>98</sup> *Centrum dopravního výzkumu* [online]. 2008 [cit. 2012-02-09]. Dostupný z WWW: <http://www.czrso.cz/index.php?id=208>.

<sup>99</sup> *Centrum dopravního výzkumu* [online]. 2008 [cit. 2012-02-09]. Dostupný z WWW: <http://www.czrso.cz/index.php?id=208>.

<sup>100</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. 1. vydání. Praha: Portál, 2005, s. 14.



## 5.2 Lidský faktor v dopravě

V současné době sehrává lidský faktor klíčovou roli a v souvislosti s dopravní nehodovostí je tento termín označován jako tzv. selhání lidského faktoru. Co tento pojem ale ve skutečnosti znamená?

„Lidský faktor je hlavní a rozhodující činitel, přepisující statistické tabulky dopravní nehodovosti. Mezi převážnou většinou opatrných, slušných a ohleduplných řidičů existují i ti jedinci, kteří nejen že postrádají tyto uvedené vlastnosti, ale dokonce nejsou ani schopni reagovat na okamžitou změnu dopravní situace a ignorují fyzikální zákony.“<sup>101</sup>

V České republice existuje řada projektů, které se zabývají lidským faktorem v dopravě. Zmíním zde například jeden projekt „Lidský faktor v dopravě“, kterým je partnerem Zdravotnická záchranná služba Olomouckého kraje, jehož cílem je vytvoření vzdělávacího programu pro cílovou skupinu řidičů profesionálů a jeho ověření v pilotním vzdělávacím projektu.<sup>102</sup>

### Psychologie, sociologie a pedagogika v silničním provozu

„Vědecké poznávání úlohy lidského činitele v silničním provozu vyžaduje účast řady vědních oborů a disciplín.“ Pro oblast bezpečnost v silničním provozu jsou nejdůležitější tři hlavní společenské vědy – psychologie, sociologie a pedagogika. „Každá z těchto věd se aplikovaně účastní řešení hlavních problémů bezpečnosti silničního provozu ze svého pohledu zkoumání.“<sup>103</sup>

### Psychologie

Psychologie jako vědní obor se zabývá ve spojitosti se silniční dopravou především zkoumáním psychologických projevů při různých činnostech řidičů a ostatních účastníků silničního provozu.<sup>104</sup>

---

<sup>101</sup> *Dopravní web* © Tomáš Mykl [online]. [cit. 2012-02-09]. Dostupný z WWW: <http://archiv.dopravni.net/view.php?cislocclanku=2008050001>.

<sup>102</sup> © ZZSOK [online]. 2007 – 2010 [cit. 2012-02-10]. Dostupný z WWW: <http://www.zzsol.cz/aktuality-soubory/PROJEKT%20LIDSKY%20FAKTOR%20V%20DOPRAVE%202011.pdf>.

<sup>103</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost* (obecná část). Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 53.

<sup>104</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost* (obecná část). Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 53.

Dopravní psychologie je specifický obor psychologie, který se zabývá dopravou, lidským činitelem v ní a všemi dalšími aspekty, které mohou ovlivňovat bezpečnost dopravního provozu. „Zjišťuje závislosti na individuálních vlastnostech člověka, podílí se na utváření a ověřování metod výcviku řidičů, jejich zkoušek a výběru.“<sup>105</sup>

### **Asociace dopravních psychologů (ADP ČR)**

Asociace dopravních psychologů byla založena v roce 1990. Jedná se o sdružení odborníků (dopravních psychologů) působících řadu let při dopravních podnicích, na armádních pracovištích nebo ve výzkumu v České a Slovenské republice. „Posláním Asociace dopravních psychologů je sdružovat kvalifikované dopravní psychology, kteří se profesionálně zabývají vyšetřováním a posuzováním psychické způsobilosti k výkonu činnosti řízení motorových vozidel, a to jak řidičů z povolání, tak amatérů, dále pracovníků ve vybraných profesích železniční i městské dopravy a učitelů autoškol. Členové ADP jsou přibíráni jako experti k řešení širokého spektra problémů bezpečnosti dopravy z hlediska lidského činitele.“<sup>106</sup>

Tato asociace je od počátku svého vzniku aktivně zapojena do procesu přípravy legislativy, která se týká lidského faktoru v silniční dopravě, zejména zákona o provozu na pozemních komunikacích, získávání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel (autoškoly), vyhlášky o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, ale i živnostenského zákona. Od roku 2000 se členové asociace dopravních psychologů angažují v prosazování moderních bezpečnostních prvků při zvyšování bezpečnosti silniční dopravy. Do budoucna se chce asociace podílet na zvyšování bezpečnosti silničního provozu (například expertizní posuzování nebezpečných míst v silničním provozu nebo křižovatek. Dále aktivně sledovat návrhy zákonů, v nichž se objeví možnost ovlivňovat psychologickou problematiku ve vztahu k řízení motorových vozidel (věnovat pozornost návrhům legislativních opatření).<sup>107</sup>

### **Sociologie**

---

<sup>105</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha: POLICE HISTORY, 2004, s. 53.

<sup>106</sup> *Unie psychologických asociací ČR* [online]. 2008 – 2012 [cit. 2012-02-10]. Dostupný z WWW: <http://www.upacr.cz/index.php?lng=cs&kap=trafic>.

<sup>107</sup> *Unie psychologických asociací ČR* [online]. 2008 – 2012 [cit. 2012-02-10]. Dostupný z WWW: <http://www.upacr.cz/index.php?lng=cs&kap=trafic>.

„Zkoumá sociální podmíněnost, sociální příčiny a důsledky chování lidského činitele v dopravním prostředí a zabývá se sociální problematikou pracovníků v oboru.“<sup>108</sup>

### **Pedagogika**

„Zkoumá problematiku výchovy zaměřenou na utváření tělesných a duševních vlastností člověka.“ Zahrnuje péči o tělesný a duševní vývoj člověka. „Dopravní bezpečnost je z hlediska pedagogiky závislá na prevenci v silničním provozu (předškolní, školní a mimoškolní dopravní výchovy dětí a mládeže, preventivně výchovné činnosti služby dopravní policie aj.).“<sup>109</sup>

## **5.3 Chování účastníků silničního provozu**

Udržování pozornosti při řízení je jedno z pravidel, které by se měl řidič plně věnovat, a to nikoli pouze kvůli vlastní bezpečnosti, ale i bezpečnosti spolucestujících a ostatních účastníků provozu. Existují tři základní typy narušení pozornosti. Jsou to vizuální, myšlenkové a manuální typy. Vizuální podměty jsou ty, které odvedou pohled řidiče mimo dělní na silnici, myšlenkové, které zaměstnávají mysl řidiče a v poslední řadě manuální podměty, kvůli kterým řidič přestane držet volant. Mezi časté zdroje narušení pozornosti patří mobilní telefony, navigace, kouření, konzumace potravin nebo obsluha rádia.<sup>110</sup>

### **Dopravní charakter řidiče**

„Dopravní charakter řidiče vyjadřuje určitý obvyklý charakteristický způsob reagování, jednání a chování jedince v určitých dopravních situacích.“<sup>111</sup>

Tento soubor osobnostních prvků tvoří základ dopravního charakteru, z něhož je vyvozeno chování řidiče. Kvalita dopravního chování je spojena s jednotlivými složkami osobnosti (vlastnostmi a schopnostmi, dovednostmi, znalostmi a

---

<sup>108</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha: POLICE HISTORY, 2004, s. 54.

<sup>109</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha: POLICE HISTORY, 2004. s. 55.

<sup>110</sup> *Bezpečnost silničního provozu* [online]. [cit. 2012-02-10]. Dostupný z WWW: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/topics/behaviour/distraction/index\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/distraction/index_cs.htm).

<sup>111</sup> KOBLIHA, V. Psychologická a sociologická analýza dopravního chování a zvyšování bezpečnosti provozu. In : *Rozvoj sociologie a psychologie v silniční a městské dopravě*. Praha : ČTVS, 1976. s. 83.

zkušenostmi). „Dopravní chování má sociální i situační dimenzi a je podmíněno dopravním prostředím s jeho formálními a neformálními normami.“<sup>112</sup>

### **Dopravní chování**

Na silnici se můžeme setkat se čtyřmi druhy dopravního chování. První příkladem dopravního chování je „v souladu s formálními (právními) pravidly a s normami sociálně-psychologickými (v praxi to znamená, že například řidič jede v souladu s předpisy a chová se k druhým řidičům slušně a tolerantně). Další chování je shodné s formálními pravidly, ale odlišné od sociálně-psychologických norem (řidič dodržuje pravidla silničního provozu, ale například neuvolní místo v koloně motoristovi, který se potřebuje zařadit). Následující chování se odlišuje od formálních pravidel, ale vyhovuje pravidlům neformálním (řidič nedbá některých předpisů a chová se spíše podle zkušeností, které v momentální dopravní situaci může bez rizika uplatnit). A poslední druh chování je odlišné od obou uvedených norem (motorista většinou nedbá předpisů ani dopravního značení a často jede bez ohledu na ostatní).“<sup>113</sup>

Hlavní úlohu v dopravním chování sehrávají rysy osobnosti neboli povahové vlastnosti. Tyto psychické vlastnosti se projevují určitým způsobem jednání, chování a prožívání a projevují se v různé intenzitě. „Chování řidiče v silničním provozu je do značné míry determinováno i strukturou jeho osobnosti. Z jednotlivých vlastností osobnosti ovlivňují jednání řidiče zejména temperament a charakter.“<sup>114</sup> „Struktura osobnosti obsahuje temperament (dynamičnost, emocionalita, senzitivita, prožívání), motivaci (pohnutky chování, potřeby, zájmy, hodnoty), schopnosti (obecné speciální, inteligence, talent, paměť), charakter (morální, vztah k sobě, k ostatním). „Vlastnosti osobnosti se projevují v relativně ustáleném stylu chování a reagování jednotlivce v běžných a zátěžových podmínkách.“<sup>115</sup>

## **5.4 Typologie osobnosti v dopravní psychologii**

Dopravní psychologové se opírají o Eysenckovu typologii psychometrického pojetí temperamentu, který je rozdělen na extroverzi a introverzi. Introvert je zavřenější a hůře se přizpůsobuje, je nedůvěřivý, ale zároveň spolehlivější. Druhým typem je zmiňovaný extrovert, který je orientovaný na vnější život, miluje vzrušení a změny. V labilní poloze však kopíruje charakter cholerika. Osobnostní strukturu dále

<sup>112</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. 1. vydání. Praha : Portál, 2005. s.15.

<sup>113</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. 1. vydání. Praha : Portál, 2005. s. 15-16.

<sup>114</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 54.

<sup>115</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. 1. vydání. Praha : Portál, 2005. s. 16.

rozlišujeme na sangvinika, flegmatika, cholera a melancholika. Sangvinik se řadí mezi dominantnější, bezstarostnější typ a je společenský. Naopak cholera je impulzivní, s nedostatkem sebeovládání. Flegmatik je méně přizpůsobivý, pasivnější, spolehlivější, s dobrou sebekontrolou a melancholik je náladový a spíše pesimističtější. V praxi se jen zřídkakdy setkáme s „čistým“ extrovertem či introvertem. Extrovertní rysy se prosazují v dynamičtějším dopravním ruchu. Extroverti se prosazují v dynamičtějším dopravním ruchu. U člověka s extrovertním laděním se za jednotvárné jízdy stává to, že jeho pozornost může ochabovat. Naproti tomu řidiči introvertně založení netrpí tolik nedostatkem podnětů.<sup>116</sup>

Mezi úspěšné a beznehodové řidiče (podle teorie i praxe) se řadí osoby, které mají převahu silnějšího a pohyblivějšího nervového systému, s přiměřenou strukturou vlastností z obou uvedených typů (vyrovnanost, přizpůsobivost, pohotovost, trpělivost, předvídatelnost). „K selhání v dopravě tíhnou motoristé spadající do labilní sféry projevů extroverze a introverze, trpící nedostatečnou zátěžovou a stresovou odolností.“<sup>117</sup>

---

<sup>116</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. 1. vydání. Praha : Portál, 2005. s. 18.

<sup>117</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. 1. vydání. Praha : Portál, 2005. s. 18.

## 6 Prevence kriminality v silniční dopravě

Preventivní činnost v oblasti kriminality v silniční dopravě je důležitou součástí v boji proti zvyšující se kriminalitě. Je využíváno nerepresivních prostředků, jejichž úkolem je předcházení kriminality. Nejvíce je třeba se zaměřit jak na občany, tak i na rizikové skupiny, kterou představují děti, mládež a senioři. Existuje celá řada projektů se zaměřením na tuto oblast prevence.

### 6.1 Prevence v silničním provozu

Prevence v silničním provozu je v podstatě cílený proces orientovaný na zjišťování, zkoumání a odstraňování subjektivních a objektivních, prvotních i druhotných příčin, jevů, podmínek a okolností snižujících a ohrožujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Spolu s prevencí musí účinně fungovat i systém tzv. nepřímé ochrany (represe). Prevence působí jednak na příčiny, tak i na důsledky dopravního chování účastníků silničního provozu. Proces prevence tvoří dvě hlavní oblasti. První oblastí je oblast preventivních opatření a druhá oblast výchovných opatření.<sup>118</sup>

#### Výchovná opatření

„Předcházení výskytu a vývoji nebezpečných jevů v této oblasti je v rámci dopravně bezpečnostní činnosti policie a některých dalších státních i nestátních organizací jako součástí systému bezpečnosti silničního provozu, svázáno více než v jiných preventivních činnostech s výchovou.“<sup>119</sup>

Systém výchovně vzdělávací prevence v této oblasti je orientován jak k předcházení výskytu negativních a nebezpečných jevů v silničním provozu, tak i na výchovu k optimálnímu dopravnímu chování a jednání. Významný podíl na této činnosti má dopravní policie. V oblasti výchovného opatření má různorodý podíl. Může se jednat o pedagogickou činnost v rámci školního systému, má k dispozici speciální

---

<sup>118</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 163.

<sup>119</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 164.

prostředky pro výchovně vzdělávací činnost či dohlíží na jednotlivé skupiny účastníků provozu.<sup>120</sup>

## **6.2 Státní správa ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích**

Státní správu v této oblasti vykonává Policie České republiky a Ministerstvo vnitra. V rámci policie konají tuto správu krajské dopravní inspektoráty a Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Ministerstvo vnitra vede centrální evidenci dopravních nehod.<sup>121</sup>

### **Služba dopravní policie**

Služba dopravní policie patří mezi uniformovanou část Policie České republiky. Mezi její činnost patří dohled nad provozem na pozemních komunikacích, šetří dopravní nehody a projednává přestupky v blokovém řízení a ve správním řízení v oblastech svěřené jí zákonem. Specifickým znakem dopravní policie je bílá košile a bílá čepice.<sup>122</sup>

Odbor dopravní policie má působnost především v oblasti preventivně výchovné činnosti zaměřené na účastníky silničního provozu (jak na děti školního a předškolního věku, tak i pro řidiče a seniory). Je zaměřena na koordinaci, metodické řízení a kontrolu činnosti dopravních inspektorátů, dále provádí analytické, metodické, kontrolní a koordinační činnosti při zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, při jeho řízení a při odhalování i objasňování přestupků v silničním provozu, sleduje a ujednocuje plnění úkolů v trestním a přestupkovém řízení na dálničním oddělení i na dopravních inspektorátech územních odborů.<sup>123</sup>

Prevenici lze rozdělit do několika kategorií. Dělíme ji na prevenci represivní a prevenci aktivní klidovou. Prevence represivní zahrnuje především pořádání různých

---

<sup>120</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost* (obecná část). Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 164.

<sup>121</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost* (obecná část). Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 145.

<sup>122</sup> © 2010 Policie ČR [online]. [cit. 2012-03-18]. Dostupný z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>.

<sup>123</sup> © 2010 Policie ČR [online]. [cit. 2012-03-20]. Dostupný z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/sluzby-odbory-skupiny-odbor-sluzby-dopravni-policie.aspx>.

dopravně bezpečnostních akcí (měla by směřovat k ovlivňování určité části řidičů). Prevence aktivní klidová představuje různé návštěvy ve školách, besedy s řidiči, aktivní účast na různých výstavách atd. Smyslem těchto preventivních jednání je předcházet dopravním nehodám, které jsou způsobeny pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.<sup>124</sup>

## 6.3 Prameny informací

Prameny informací charakterizující dopravně bezpečnostní situaci rozdělujeme do tří skupin (vnější prameny, vnitřní a poznávací). Vnější prameny jsou zdroje informací, které jsou vytvářeny mimo rámec policie a slouží buď k potřebě veřejnosti, nebo institucí. Vnitřní prameny jsou zdroje informací vytvořené, udržované a doplňované v rámci a pro potřeby policie. Poznávací činnost je pramenem informací, které nelze získat hotově ani z vnějších ani z vnitřních pramenů a uskutečňují se převážně pozorováním.<sup>125</sup>

Dopravní výchova v podobě různých besed, kampaní je důležitou součástí prevence. Cílem těchto projektů směřované do mateřských, základních a středních škol je dát základ právního vědomí, bezpečného chování v různých situacích a zejména dopravní výchovy. Hlavním patronem v této oblasti je oddělení Besip, které je součástí Ministerstva dopravy. Provádí preventivní činnost v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Besip se soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele ve formě celostátních aktivit a projektů. Nejznámějšími projekty jsou například: Nemyslíš – zaplatíš!, The Action, Domluvme se nebo Bezpečná obec.<sup>126</sup>

### 6.3.1 Předškolní výchova dětí

Děti v tomto věku představují účast v silničním provozu chodce s doprovodem a pasažéry v autě. Děti v předškolním věku by měly v této kampani získat vědomosti a zkušenosti v oblasti dopravní výchovy k vytváření správných návyků, vztahů k okolí a zejména k lidem, vštěpovat jim ukázněnost a opatrnost. Dále by si měli rozvíjet

---

<sup>124</sup> MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. s. 133-134.

<sup>125</sup> HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 97-98.

<sup>126</sup> *Ministerstvo dopravy 2005-2010* [online]. [cit. 2012-03-20]. Dostupný z WWW: <http://ibesip.cz/Kdo-jsme>.



vlastnosti, které ovlivňují reakci dětí při chování v určitých dopravních situacích. Jedná se například o ohleduplnost, vnímání i orientaci v prostoru a čase, vnímání nebezpečí.

### 6.3.2 Žáci základní školy

Účast v silničním provozu jako nejmladší samostatní chodci a pasažéři v autě. Dopravní výchova je zde rozdělena do pěti ročníků (tříd). V prvním ročníku by měly ovládat především bezpečné přecházení vozovky na rovném a přehledném úseku, po přechodu pro chodce, chůze po chodníku, bezpečně se dostat do školy, význam světelných signálů pro chodce, schopnost rozeznat nebezpečná místa a místa pro přecházení vozovky, používat reflexní materiály za snížené viditelnosti, naučit se zásady bezpečného chování v hromadné dopravě. Druhý ročník obsahuje, jak správně chodit po silnici (krajnice – vozovka), jaká jsou nebezpečná místa pro chůzi po silnici, jaká jsou nebezpečí, která hrozí chodcům za snížené viditelnosti, zásady bezpečného chování v automobilu, používání bezpečnostních pásů a autosedaček, zásady kázně a ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu, zejména nepřekážet jim, neomezovat je, neohrožovat ostatní a výcvik základních dovedností na kole. V třetím ročníku jsou doplněny zásady správného chování chodce, seznámí se s místy a úseky, kam je chodcům vstup zakázán, seznámení se světelnými signály a s pokyny policisty v silničním provozu, jak se zachovat při dopravní nehodě (především přivolání první pomoci a ošetření drobných poranění). Čtvrtý a pátý ročník je hlavně zaměřen na upevnování zásad správného chování chodce a cyklisty a výuku a výcvik pravidel silničního provozu pro cyklisty.<sup>127</sup>

### 6.3.3 Mládež

V tomto věku by měla mládež chápat dopravní provoz jako řízený systém, který je upraven právními předpisy a zákonnými ustanovení, které by zároveň měli uplatňovat a ovládat. Uvědomovat si morální a právní odpovědnost chování a jednání každého účastníka silničního provozu a aktivně přispívat k bezpečnosti provozu, umět poskytnout a přivolat první pomoc při dopravní nehodě a v první řadě dopravním nehodám předcházet a uvědomit si nebezpečné důsledky požívání alkoholu a jiných návykových látek.<sup>128</sup>

---

<sup>127</sup> *Ministerstvo dopravy 2005-2010* [online]. [cit. 2012-03-20]. Dostupný z WWW: <http://ibesip.cz/Dopravni-vychova/Zaci-zakladni-skoly>.

<sup>128</sup> *Ministerstvo dopravy 2005-2010* [online]. [cit. 2012-03-25]. Dostupný z WWW: <http://ibesip.cz/Dopravni-vychova/Zaci-zakladni-skoly>.

## The Action

Projekt The Action je speciální projekt, který je zaměřen na mladé a začínající řidiče. Cílem tohoto projektu je prevence užívání alkoholu a jiných omamných látek, jak před řízením motorových vozidel nebo během ní, ale zároveň klade důraz na nutnost používání bezpečnostních pásů a dodržování rychlostních limitů. Tyto uvedené okruhy jsou typické pro mladé začínající řidiče. Při tomto projektu spolupracují tři důležité složky IZS (Integrovaný záchranný systém), které se podílejí na likvidaci následků dopravních nehod. Jedná se o Hasičský záchranný sbor České republiky, Policie České republiky a zdravotnickou záchrannou službu. V roce 2004 tento projekt dovezla do České republiky agentura EuroNet.CZ z Holandska ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.<sup>129</sup>

Pozitivně ovlivňovat dopravní chování prostřednictvím konfrontace s obětí dopravní nehody a dalšími osobami účastnících se likvidaci následků dopravní nehody je hlavním posláním tohoto projektu. Cílová skupina je rozdělena do dvou skupin. První z nich je kategorie 15 – 16 let, kam jsou zařazeni začínající řidiči jednostopých motorových vozidel. Druhá kategorie je 18 až 24 let, kde jsou začínající řidiči osobních automobilů a motocyklů nad 50 cm<sup>3</sup>.<sup>130</sup>

---

<sup>129</sup> <http://www.theaction.cz/default.aspx?ido=3&sh=67579>

<sup>130</sup> *Ministerstvo dopravy 2005-2010* [online]. [cit. 2012-03-20]. Dostupný z WWW: [http://ibesip.cz/161\\_Road-Show-The-Action](http://ibesip.cz/161_Road-Show-The-Action).

## 7.1 Výsledky dotazníkového šetření

Dotazník byl vytvořen za účelem, kolik % řidičů motorových vozidel, ať už vědomě či nevědomě, se dopouští trestné činnosti nebo přestupků na úseku silniční dopravy. Tento dotazník vyplnilo 100 ze 140 respondentů. Výsledky dotazníkového šetření pomocí grafů a tabulek jsou uvedeny na konci bakalářské práce v přílohách.

Cílem dotazníkového šetření dále bylo zjistit, zda se řidiči motorových vozidel nechají ovlivnit druhými řidiči k soutěžení a má-li tento trend soutěžení mezi sebou vliv na dopravní nehodovost a kolik % dotazovaných se označilo, že patří mezi řidiče, kteří se rozčilují nad jednáním druhých motoristů. S tímto tématem souvisí i agresivita, která se čím dál více objevuje jak už v silniční, tak i v jiných druhů dopravy. Další část byla zaměřena na alkohol v krvi či jiné návykové látky. Zajímavé bylo, že 30% respondentů odpovědělo, že někdy v minulosti řídilo motorové vozidlo po požití těchto látek. Otázkou zůstává, zda ze 100 dotazovaných odpověděli všichni „po pravdě“.

Celkem bylo rozdáno 140 dotazníků v podobě 140 ks výtisků, z toho návratnost 100. Cílem šetření také bylo, aby byly v práci použity všechny věkové hranice dotazovaných. Dotazníkového šetření se zúčastnilo více mužů než žen. Žen bylo 44%, 56% mužů (graf. č. 4 v Seznamu tabulek a grafů). Dále rozdělení dle věku se na dotazníkovém šetření podílelo ve věku 18 – 25 let 28% dotazovaných, 25 – 40 let se zúčastnilo 36% respondentů a ve věku 40 a více 36% dotazovaných osob. Rozdělení dle pohlaví je zobrazen v graf č. 2 a 3 v Seznamu tabulek a grafů.

Také délka praxe držení řidičského oprávnění hraje velkou roli v otázkách trestné činnosti na silnicích. Mladí řidiči se od starších vyznačují kromě věku také v nevyježděnosti a nezkušenosti. Praxe však poukazuje jinak. Skoro každý mladý řidič ve věku 18 – 25 let riskuje nejen svůj život, ale i ostatních. Z hlediska doby vlastnění řidičského oprávnění odpovědělo, že v rozmezí 0 – 3 roky vlastní řidičský průkaz 15 % dotazovaných, v rozpětí 4 – 6 let 22% zúčastněných, 7 – 10 let též 22% a největší skupinu tvořila skupina držitelů řidičského oprávnění v délce 10 a více let (40%) (graf č. 5 v Seznamu tabulek a grafů). Otázky č. 4 byla zaměřena na chování druhých účastníků silničního provozu, zda se často rozčilujete nad jednáním druhých motoristů. Odpověď ano zakroužkovalo 69 respondentů, pouhých 31 odpovědělo variantu ne.

Z toho 31% ano odpověděly ženy, 13% žen ne, a co se týkalo mužů, tak 38% dotazovaných odpovědělo ano, 18% ne (graf č. 6 a 7 v Seznamu tabulek a grafů).

Otázka č. 5 a 6 byla orientována na agresivitu a soutěživost mezi řidiči, kteří ohrožují ostatní účastníky silničního provozu svým chováním a jednáním (graf č. 8, 9 a 10 v Seznamu tabulek a grafů) a na tyto otázky navazovala otázka č. 7 - překračování povolené rychlosti. Otázka č. 5 se ptala, zda zuříte, když před Vámi jede bezdůvodně pomalu vozidlo a vy jej nemůžete předjet. 62 respondentů odpovědělo, že ano, 48 dotazovaných ne. S agresivitou na silnicích se setkáváme denně a má mnoho tváří. Může se jednat například o nepřiměřenou rychlost, nerespektování dopravních předpisů, trestání ostatních účastníků provozu různou mimikou či jízda stylem nečekané zabrzdění před vozem jako odplata za to, že jel dotyčný pomaleji než vy. S tímto trendem dokazování si „kdo je na silnici ten lepší“, se můžeme setkávat čím dál častěji. Otázka č. 6 se soustředila na to, zda se dáváte strhnout druhými řidiči k soutěžení. Bylo překvapující, že 61 dotazovaných odpovědělo variantu ne, pouhých 39 ano (graf č. 9 a 10 v Seznamu tabulek a grafů). Vzhledem k tomu, že se dotazníkového šetření zúčastnilo 36 % respondentů ve věku 40 let a více, je možné, že výsledky jsou ovlivněny i tímto faktem. Může se jednat o vyzrálé řidiče, kteří jsou citově vyrovnaní, zkušenější a klidní.

Další otázka se zabývala překračování povolené rychlosti. Přes 60 respondentů uvedlo, že často překračují povolenou rychlost. Z toho plyne, že skoro každý druhý řidič se dopouští tohoto přestupku. Pouhých 38 respondentů uvedlo, že často povolenou rychlost nepřekračuje (graf č. 11 v Seznamu tabulek a grafů).

Další okruh dvou otázek se týkal alkoholu za volantem či jiné návykové látky a odebrání řidičského průkazu ze spáchání tohoto trestného činu. Otázka č. 8 sledovala, kolik respondentů někdy řídilo motorové vozidlo po požití alkoholu (návykové látky). Celkem 30 dotazovaných uvedlo, že řídili vozidlo po požití alkoholu a 70 respondentů uvedlo odpověď ne (graf č. 12 v Seznamu tabulek a grafů). Od 1. 8. 2011 se měnil bodový systém za jednotlivé přestupky a trestné činy. Poslanecká sněmovna schválila novelu silničního zákona, díky němuž se stál bodový systém jednodušší. Změna pro řidiče nastala v tom, že do 0,3 promile řidiči nehrozí žádný bodový trest. Oproti starému bodovému systému mu hrozilo 7 (6) bodů. Stále však platí tzv. nulová tolerance. Řidiče, kterého zastaví hlídka a zjistí, že má v krvi do 0,3 promile, hrozí mu pokuta od 2 500 Kč do 20 000 Kč. Nad 0,3 promile mu hrozí hned 7 bodů. Otázka č. 9 se týkala

odebrání řidičského průkazu. Ze 100 dotazovaných byl 15 osobám odebrán řidičský průkaz, 75 dotazovaných uvedlo odpověď ne (graf. č. 13 v Seznamu tabulek a grafů).

Poslední otázka obsahovala, co vidíte jako nejčastější příčinu páchaní trestné činnosti v silniční dopravě. Z výběru z více možností viděli respondenti jako nejčastější příčinu v nedodržování povolené rychlosti (27,21%), na druhém místě se umístil alkohol a jiné návykové látky (26,75%), agresivní a netolerantní chování řidičů (21,92%), nepřizpůsobení stavu a povaze vozovky (12,28%), přecenění svých sil (11,84%), jiné (0%). Detailnější rozdělení dle pohlaví (graf č. 14 v Seznamu tabulek a grafů).

## **7.2 Vyhodnocení výzkumné části**

Výzkumná část práce byla zaměřena právě na vyjmenované podmínky, které mohou mít vliv na chování účastníků za volantem. Z dotazníkového šetření jsme se přesvědčili, že věk, pohlaví a doba držení řidičského oprávnění hraje velkou roli při řízeních motorových vozidel. Ačkoliv si to mnozí z nás nepřipouští. Mladí řidiči se od starších vyznačují kromě věku také v nevyježděnosti a nezkušenosti. Praxe však poukazuje jinak. Skoro každý mladý řidič ve věku 18 – 25 let riskuje nejen svůj život, ale i ostatních. Řidiči v tomto věku mají tendenci často k bezohlednému, impulzivnímu prosazování se na silnicích. Vzhledem k tomu, že se dotazníkového šetření zúčastnilo respondentů ve věku 40 a více let, mohou být samotné výsledky trochu zkreslené. Kdybychom se měli zaměřit na věkovou skupinu čerstvých řidičů, zejména ve věku 18 až 25 let, zjistili bychom například, že se často dávají strhnout druhými řidiči k soutěžení či někdy řídili vozidlo po požití alkoholu či jiné návykové látky. I tak lze ale říci, že výsledky, které se týkaly alkoholu za volantem, tak se trestného činu či přestupku dopouští každý 3. řidič. Nejvíce množství dotázaných odpovědělo na otázku, co vidí jako nejčastější příčinu páchaní trestné činnosti v silniční dopravě, že pod tímto pojmem si představí nedodržování povolené rychlosti a zmíněný alkohol.

## **7.3 Dopravní nehody**

Dle statistik za posledních 50 let Policie České republiky šetřila 5 328 724 nehod. V průměru to dělá více jak 106,5 tisíce nehod za rok na pozemních

komunikacích. Při těchto nehodách bylo usmrceno 58 669 osob (průměr 1 173 osob ročně), 287 868 osob bylo těžce zraněno (průměr 5 757 osob ročně) a dalších 1 207 585 osob bylo zraněno lehce (průměr 24 152 osob ročně). Od roku 1990 je za dvanáct měsíců roku 2011 počet nehod druhý nejnižší. Nejvíce nehod bylo v roce 1990, které činily kolem 225 690 nehod a nejméně v roce 2009 (74 815 nehod). Počet usmrcených bylo nejvíce v roce 1994, nejméně v roce 2010.

Tabulka č. 1 v Seznamu tabulek a grafů poukazuje na počet dopravních nehod za jednotlivé roky od roku 2001 po rok 2011 s rozdělením na počet usmrcených, těžce zraněných a lehce zraněných osob. Lze z toho vyvodit, že v posledních letech se snižuje počet dopravních nehod na silnicích a počty úmrtí v jednotlivých letech se též snižuje. Je ale nutno brát v úvahu, že počet dopravních nehod, které se snížily v posledních letech je i díky tomu, že ohlašovací povinnost při dopravní nehodě nepřevyšuje 100 000 Kč (nebereme-li v úvahu, že nebyla žádná osoba zraněna nebo že neexistuje škoda na majetku třetí osoby).

Tabulka č. 1<sup>131</sup>

Rok	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2001	185 664	1 219	5 493	28 297
2002	190 718	1 314	5 492	29 013
2003	195 851	1 319	5 253	30 312
2004	196 484	1 215	4 878	29 543
2005	199 262	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	956	3 990	24 231
2007	182 736	1 123	3 960	25 382
2008	160 376	992	3 809	24 776
2009	74 815	832	3 536	23 777
2010	75 522	753	2 823	21 610
2011	73 137	707	3 092	22 519

V tabulce č. 2, 6 a 11 v Seznamu tabulek a grafů jsou zobrazeny přehledy nehod podle příčiny a následků za roky 2009, 2010 a 2011. Jednalo se o nepřiměřenou rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti a nesprávný způsob jízdy. Právě zmíněný nesprávný způsob jízdy byly ve všech letech v počtu dopravních nehod nejvyšší.

<sup>131</sup> ZDROJ – Statistiky Policie ČR

V tabulce č. 3 v Seznamu tabulek a grafů je znázorněno přehled nehod zaviněných pod vlivem alkoholu podle viníků za rok 2009 (řidič motorového vozidla, řidič nemotorového vozidla a chodec). Přehled nehod, které vznikly pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky za rok 2010, je uveden v tabulce č. 7 v Seznamu tabulek a grafů. Nejvíce nehod bylo způsobeno viníky pod vlivem alkoholu, které činilo 1 promile a více. Přehled nehod též způsobené pod vlivem alkoholu za rok 2011 je zachycen v tabulce č. 10 v Seznamu tabulek a grafů. Nejvíce nehod bylo zjištěno při hladině alkoholu 1,51 promile a vyšší.

Tabulky č. 4 a 8 v Seznamu tabulek a grafů vyjadřovaly přehled nehod podle řidičské praxe. Jak za rok 2009, tak i za rok 2010 lze obecně říci, že nejvíce nehod vzniklo, co se délky praxe týká, nad 10 let.

Tabulky č. 5 a 9 v Seznamu tabulek a grafů vystihují přehled nehod podle věku řidiče. Nejvíce nehod dle statistik vzniká kolem 30 – 39 roku řidiče.

## **7.4 Navrhovaná preventivní opatření**

Osobně bych řešení navrhovala zpřísněním právní úpravy, např. formou toho, že by řidičský průkaz nebyl dáván každému, kdo si o toto oprávnění zažádá. Měly by se zpřísnit podmínky pro všechny skupiny řidičských oprávněných v podobě úspěšného splnění různých psychotestů a zátěžových situací, do kterých se řidič při řízení může snadno dostat. Toto opatření ze strany zákonů, vyhlášek nebo různých nařízení vlády by bylo vhodné zejména pro nejvíce rozšířenou skupinu, tj. skupina B. Otázkou však zůstává, zda by tento systém fungoval (hledisko psychické připravenosti). Pokud by však zmíněné zpřísnění přispělo k tomu, že by se na silnice nedostávali nevyrovnaní, agresivní řidiči, kteří svým chováním ohrožují ostatní účastníky silničního provozu, bylo by to velkým přínosem pro společnost zejména v oblasti bezpečnosti.

Preventivní opatření v této oblasti jsou v různých podobách též zaměřeny na děti v předškolním věku, školního věku i mládež. Děti se učí dopravnímu chování již od útlého věku. Ministerstvo vnitra, Besip spolu s dalšími odborníky z této oblasti se snaží v tomto směru vzájemně spolupracovat a vštěpovat veřejnosti pomocí různých kampaní a projektů, že tento problém se týká opravdu každého z nás. V tomto ohledu bych zdůraznila, že je důležité i rodinné zázemí, které je potřebné pro vývoj osobnosti každého jedince a pro vytvoření jeho přístupu ke společnosti.

Doufáme, že se do budoucna také zpřísní některé tresty týkající se silniční dopravy, zejména v oblasti alkoholu, překračování rychlosti a jiných závažných trestů,

proti kterým jsou v současnosti zaměřeny policejní akce. Ať už se jedná o akce sledující nedodržování povolené rychlosti, nebo alkohol v krvi, který je nejčastěji řidičům naměřen po svátcích, kdy lidé mají více důvodů k oslavám. Více takové policejní činnosti v podobě těchto akcí se ukazuje i ve statistikách jako účinný způsob boje proti trestné činnosti v silniční dopravě.

Dá se říci, že i média mají preventivní účinek zveřejňováním záběrů z dopravních nehod s tragickým koncem. A těm řidičům, kteří se snaží ignorovat tato varování, jistě neuniknou pomníky lemující silnice.

Jak je obecně známo, klidnému a vyrovnanému řidiči se obvykle stane méně nehod než agresivním jedincům. Na to myslí také pojišťovny, které bezproblémové řidiče odměňují svými výhodnými bonusy poskytujícími slevy z povinného ručení a naopak se brání proti těm problémovým spoluúčastem a vyššími částkami pojištění.

Trestné činnosti lze též předcházet pomocí speciálních zařízení, které má policie k dispozici (zvýšit počet radarových měřičů na místech, o kterých je známo, že se zde často překračuje povolená rychlost) nebo v podobě posílení policejních hlídek. Kvůli chybějícím finančním prostředkům však naopak dochází ke snižování stavů zaměstnanců u policie a podle mého názoru to přispívá k vyšší trestné činnosti v různých oblastech. Přidání dopravních značek omezujících rychlost je sice jedno z dalších možných řešení, ale praxe potvrzuje, že jen kárná ruka policisty donutí neukázněné řidiče se danou dopravní značkou řídit.



## Závěr

Vzhledem k narůstající automobilové dopravě je zapotřebí hledat stále nová řešení v oblasti preventivních opatření, které by pomohly regulovat trestnou činnost v silniční dopravě. Už od počátku automobilové dopravy se tímto jevem zabývali odborníci z dané oblasti a hledali způsoby, jak se bránit proti osobám, které často porušovaly tehdejší zákony, a snažili se tuto trestnou činnost snížit. Dnes uplynulo již několik desítek let a toto téma zůstává stále aktuální. Cílem bakalářské práce bylo najít příčiny, které vedou jak ke vzniku dopravních nehod, tak i páchání trestné činnosti na tomto úseku. Z výzkumné části méj práce zaměřené na agresivitu, netolerantnost a další chování vedoucí k negativním jevům v silniční dopravě, jsme se přesvědčili, že věk, pohlaví a doba držení řidičského oprávnění hraje velkou roli při řízeních motorových vozidel, ačkoliv si to mnozí z nás nepřipouští. Účastníci mého šetření viděli jako nejčastější příčinu páchání trestné činnosti v silniční dopravě nedodržování povolené rychlosti a alkohol za volantem.

Sama jako řidič v rizikové skupině od 18 – 25 let pevně věřím, že se celá situace na silnicích změní a preventivní opatření, ze strany státu i ze strany zamyšlení se samotných řidičů nad sebou a zvýšení jejich tolerance za volantem, povedou ke zlepšení morálky řidičů a k významnému snížení čísel ze statistik evidujících trestnou činností v silniční dopravě.

# Seznam použité literatury

## Literární zdroje

BERAN, Tomáš. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Brno : Computer Press, 2007. 171 s. ISBN 978-80-251-1791-0.

DRAŠTÍK, A., ENGLEMANN, J. A FLÍDR, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín : PORADCE, 2011. 264 s. ISBN 978-80-7365-327-9.

HÁJEK, Miroslav. *Jak nepřijít o řidičský průkaz*. 1. vydání. Praha : Grada, 2008. 96 s. ISBN 978-80-247-2213-9

HAVLÍČEK, Karel a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost* (obecná část). Praha : POLICE HISTORY, 2004. 199 s. ISBN 80-86477-24-X.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. 1. vydání. Praha : Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3.

CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

KOČÍ, Roman a KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha : Leges, 2009. 413s. ISBN 978-80-87212-10-3.

SCHELLE, Karel a SCHELLEOVÁ, Ilona. *Nachbarrecht in der Tschechischen Republik*. München : Grin, 2010. 158 s. ISBN 978-36-40539-39-0.

MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA, s. r. o., 2009. 160 s. ISBN 978-80-87040-14-0.

## Elektronické zdroje

*CzechTrade* [online]. 1997 – 2011, [cit. 2011-10-08]. Dostupný z WWW: <http://www.businessinfo.cz/>>

*Dopravni-pravo.cz* [online]. 2010 – 2012, [cit. 2011-11-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.dopravni-pravo.cz> />

*Epravo.cz, a. s.* [online]. 1999 - 2012, [cit. 2011-10-09]. Dostupný z WWW: <<http://www.epravo.cz/>>

*Www.prestupkyvdoprave.cz* [online]. 2010, [cit. 2011-11-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.prestupkyvdoprave.cz>>

## **Legislativa**

ČESKO. *Trestní předpisy: úplné znění.* Ostrava : Sagit, 2010. 560 s. ISBN 978-80-7208-782-2.

ČESKO. *Přestupky a další správní delikty: úplné znění.* Ostrava : Sagit, 2010. 400 s. ISBN 978-80-7208-863-8.

ČESKO. *Pravidla silničního provozu: úplné znění.* Ostrava : Sagit, 2010. 256 s. ISBN 978-80-7208-811-9.

ČESKO. *Správní řád: úplné znění.* Ostrava : Sagit, 2011. 64 s. ISBN 978-80-7208-741-9.

## Seznam tabulek a grafů

Tabulka č. 1 (Nehody a jejich následky za posledních 11 let)

Rok	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2001	185 664	1 219	5 493	28 297
2002	190 718	1 314	5 492	29 013
2003	195 851	1 319	5 253	30 312
2004	196 484	1 215	4 878	29 543
2005	199 262	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	956	3 990	24 231
2007	182 736	1 123	3 960	25 382
2008	160 376	992	3 809	24 776
2009	74 815	832	3 536	23 777
2010	75 522	753	2 823	21 610
2011	73 137	707	3 092	22 519

Tabulka č. 2

Rok 2009	
Přehled nehod podle příčiny a následků	
	Počet nehod
Nepřiměřená rychlost	15 521
Nesprávné předjíždění	1 668
Nedání přednosti	12 711
Nesprávný způsob jízdy	39 308
<b>Celkem nehod</b>	<b>69 208</b>

Tabulka č. 3

Rok 2009	
Přehled nehod zaviněných pod vlivem alkoholu	
	Počet nehod
Řidič motorového vozidla - viník nehody	4 992
Řidič nemotorového vozidla - viník nehody	525
Chodec - viník nehody	203
<b>Celkem nehod zaviněných pod vlivem alkoholu</b>	<b>5 720</b>



Tabulka č. 4

Rok 2009	
Přehled nehod podle řidičské praxe	
	Počet nehod
Do 1 roku	6 667
Od 1 do 2 let	12 197
Od 3 do 5 let	8 026
Od 6 do 10 let	9 841
Nad 10 let	19 365

Tabulka č. 5

Rok 2009	
Přehled nehod podle věku řidiče	
	Počet nehod
Do 17 let	369
18 - 20 let	4 144
21 - 24 let	6 662
25 - 29 let	7 531
30 - 39 let	14 255
40 - 49 let	9 012
50 - 59 let	6 747
60 - 64 let	2 235
65 - 69 let	1 143
Nad 70 let	1 463

Tabulka č. 6

Rok 2010	
Přehled nehod podle příčiny a následků	
	Počet nehod
Nepřiměřená rychlost	14 633
Nesprávné předjíždění	1 543
Nedání přednosti	12 060
Nesprávný způsob jízdy	39 212
<b>Celkem nehod</b>	<b>67 448</b>

Tabulka č. 7

Rok 2010	
Přehled nehod zaviněných pod vlivem alkoholu	
	Počet nehod
Viník pod vlivem alkoholu do 1 promile	1 554
Viník pod vlivem alkoholu 1 promile a více	3 447
Viník pod vlivem drog	151
Viník pod vlivem alkoholu a drog	14
Celkem nehod zaviněných pod vlivem alkoholu	5 166

Tabulka č. 8

Rok 2010	
Přehled nehod podle řidičské praxe	
	Počet nehod
Do 1 roku	5 196
Od 1 do 2 let	10 777
Od 3 do 5 let	7 100
Od 6 do 10 let	9 559
Nad 10 let	20 037

Tabulka č. 9

Rok 2010	
Přehled nehod podle věku řidiče	
	Počet nehod
Do 17 let	298
18 - 20 let	3 471
21 - 24 let	5 857
25 - 29 let	7 109
30 - 39 let	14 664
40 - 49 let	9 599
50 - 59 let	6 961
60 - 64 let	2 432
65 - 69 let	1 173
nad 70 let	1 480





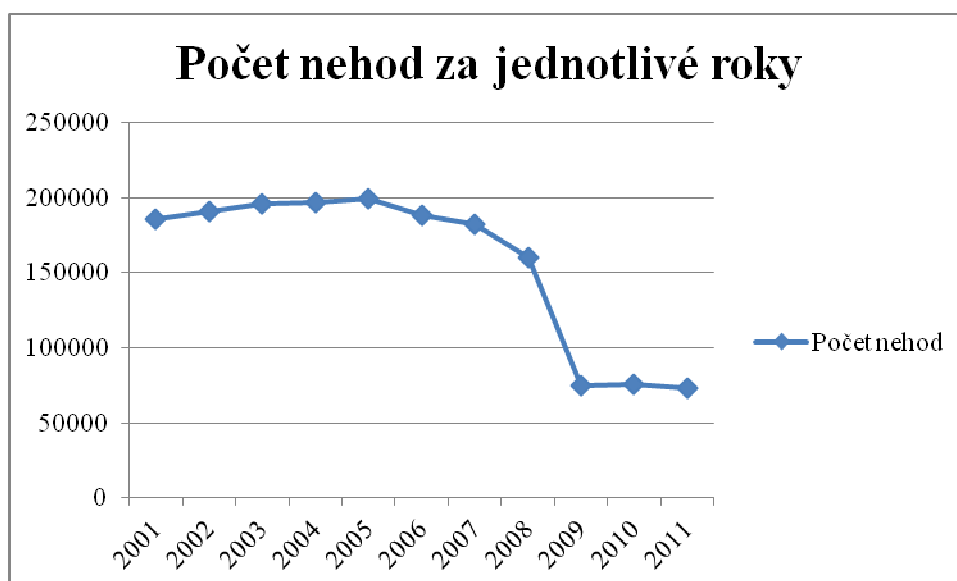
Tabulka č. 10

Rok 2011		
Nehody zaviněné pod vlivem drog nebo alkoholu		
	Počet nehod	Počet usmrcených
Zjištěná hladina alkoholu je nižší než 0,24 promile	659	13
Zjištěná hladina alkoholu je 0,24 až 0,5 promile	314	1
Zjištěná hladina alkoholu je 0,51 až 0,8 promile	316	8
Zjištěná hladina alkoholu je 0,81 až 1,0 promile	201	3
Zjištěná hladina alkoholu je 1,1 až 1,5 promile	784	20
Zjištěná hladina alkoholu je 1,51 promile a vyšší	2 952	42
Zjištěno požití drog i alkoholu	16	2
Zjištěno požití drog	149	8

Tabulka č. 11

Rok 2011	
Přehled nehod podle příčiny a následků	
Nepřiměřená rychlost	13 426
Nesprávné předjíždění	1 458
Nedání přednosti	11 539
Nesprávný způsob jízdy	39 666
<b>Celkem nehod</b>	<b>66 089</b>

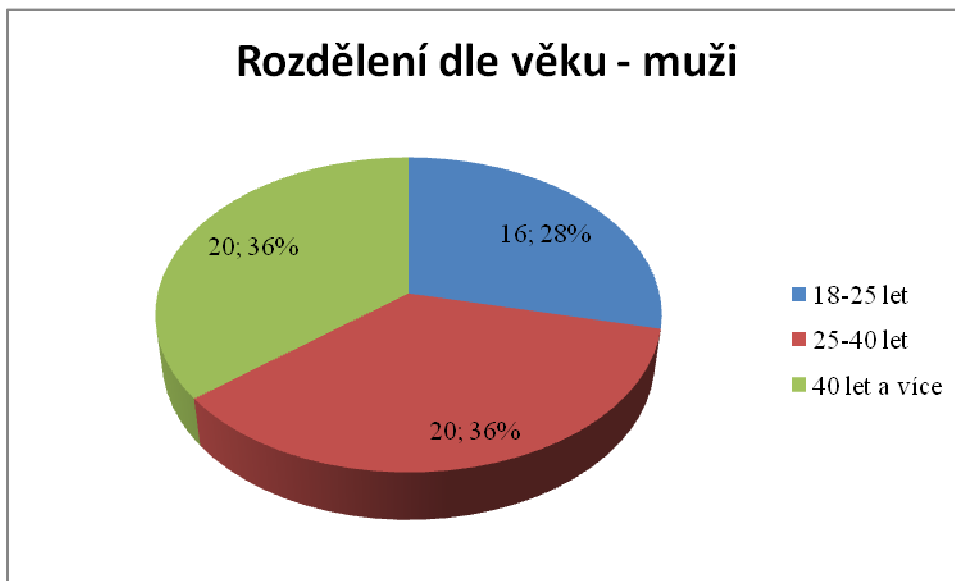
Graf č. 1



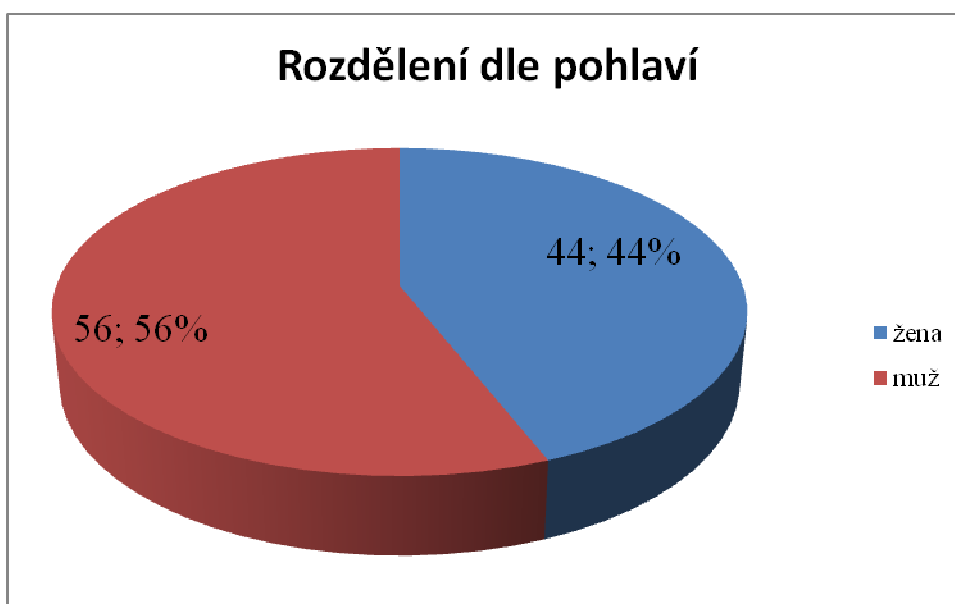
Graf č. 2



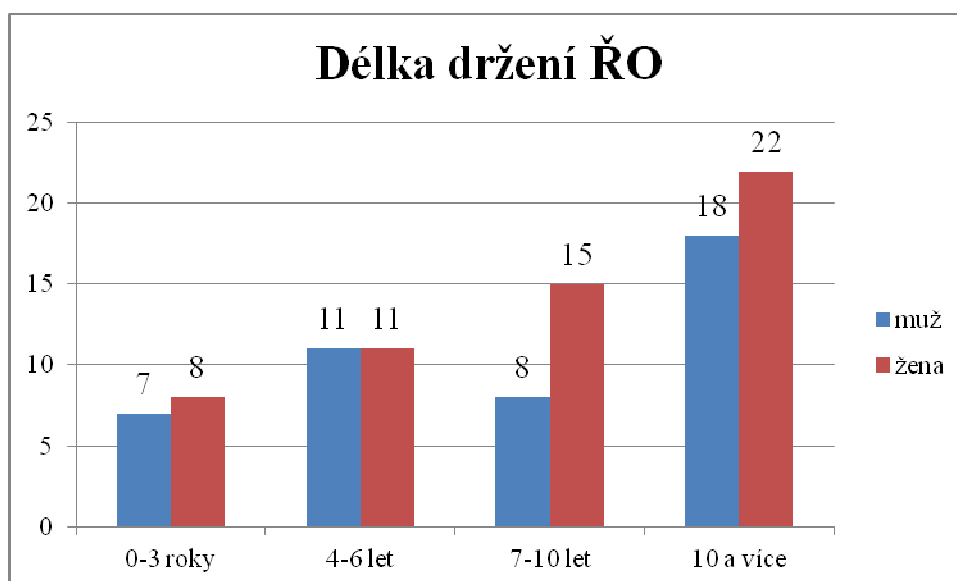
Graf č. 3



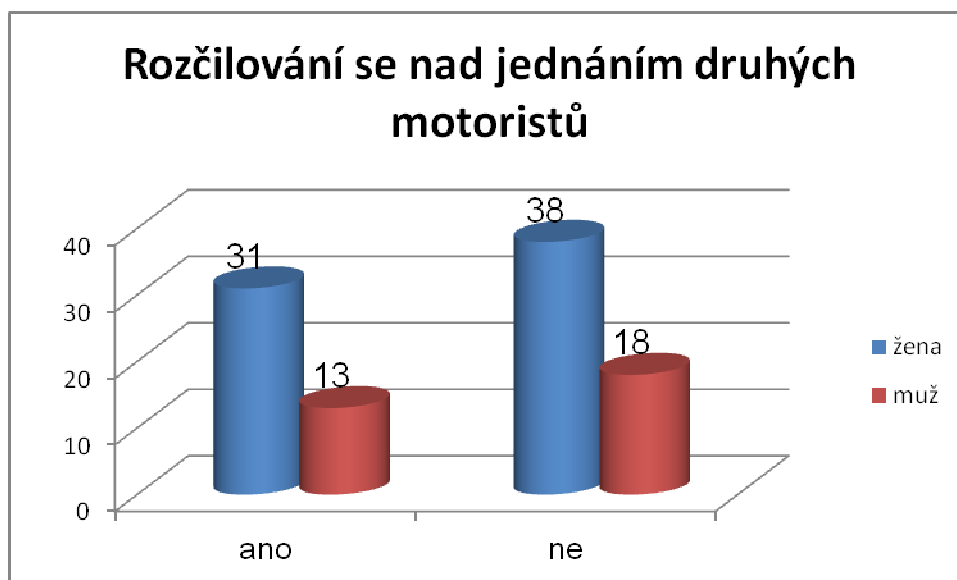
Graf č. 4



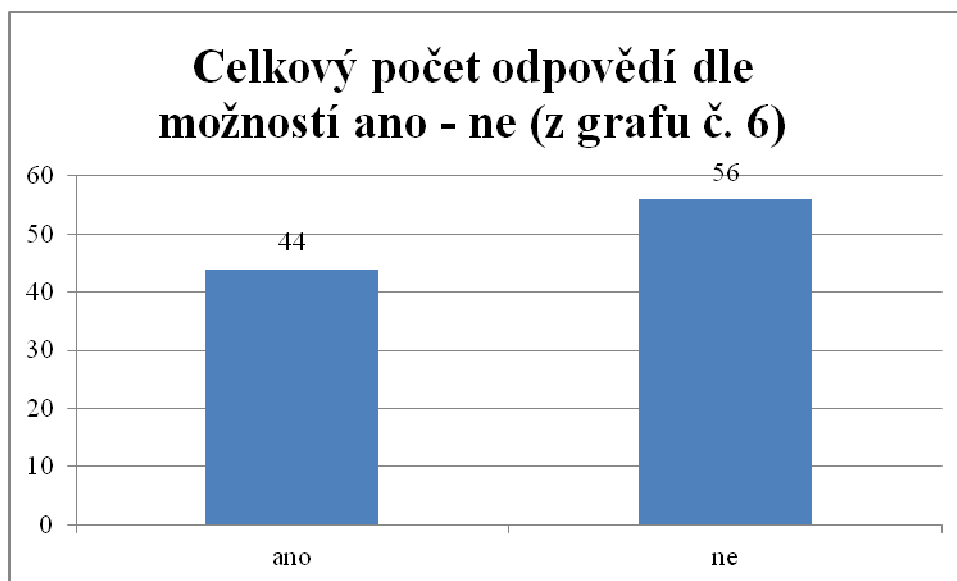
Graf č. 5



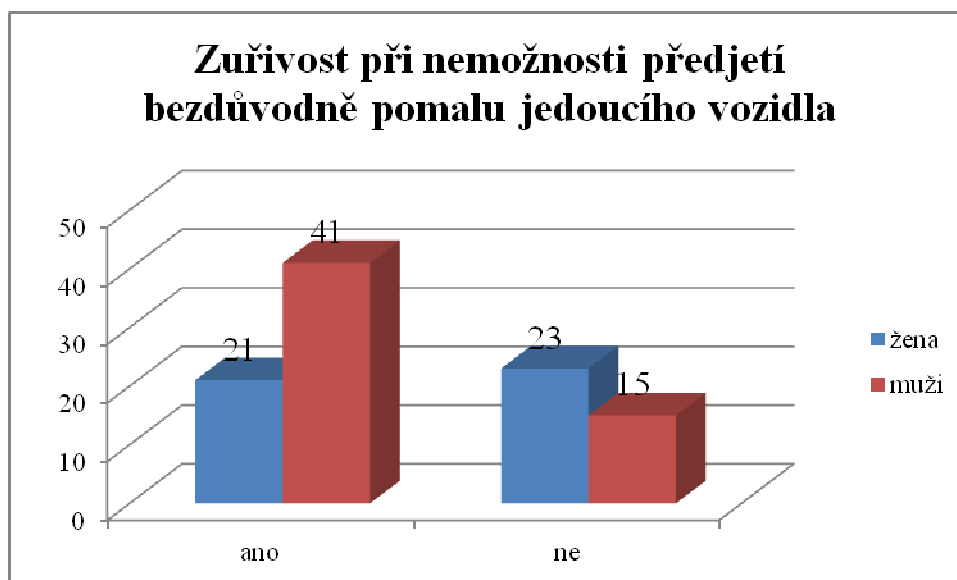
Graf č. 6



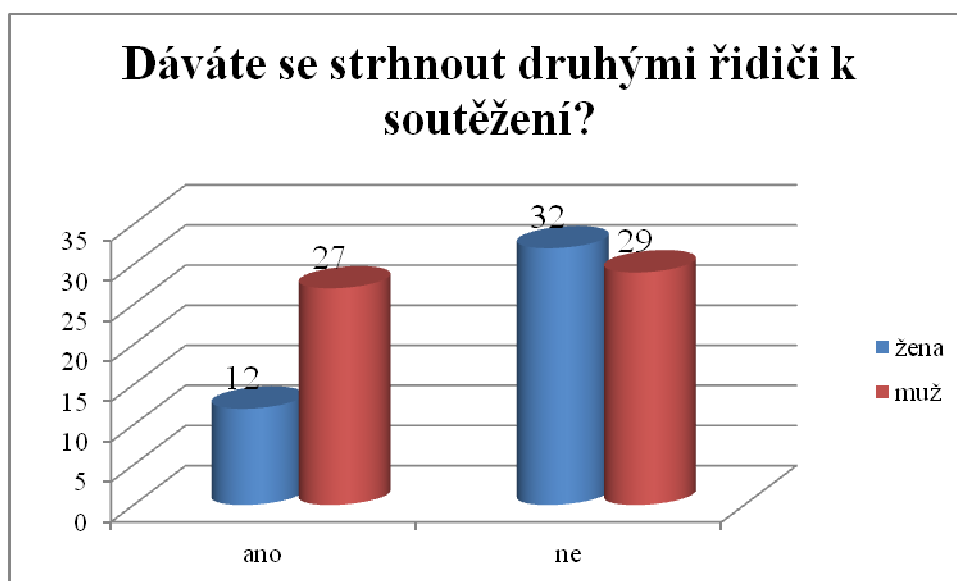
Graf č. 7



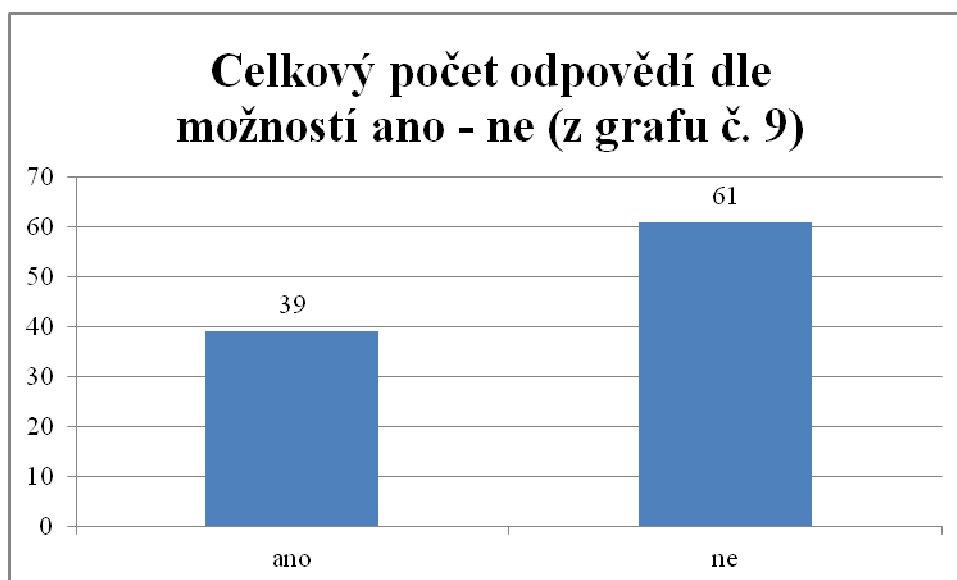
Graf č. 8



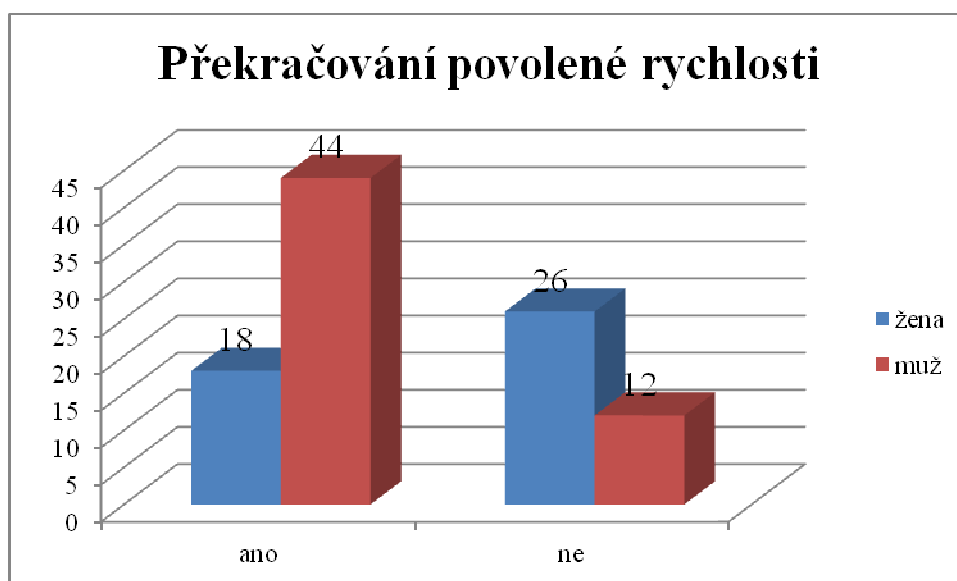
Graf č. 9



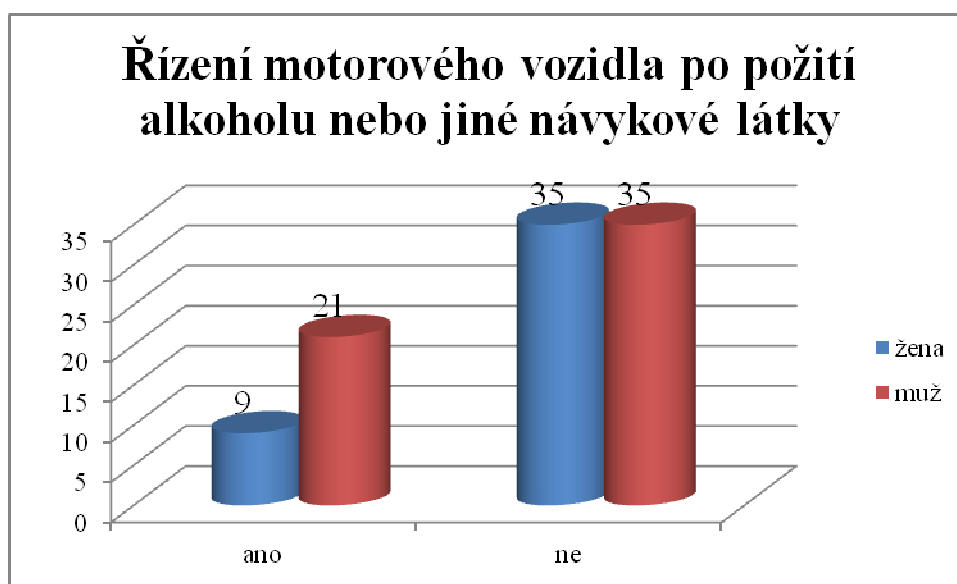
Graf č. 10



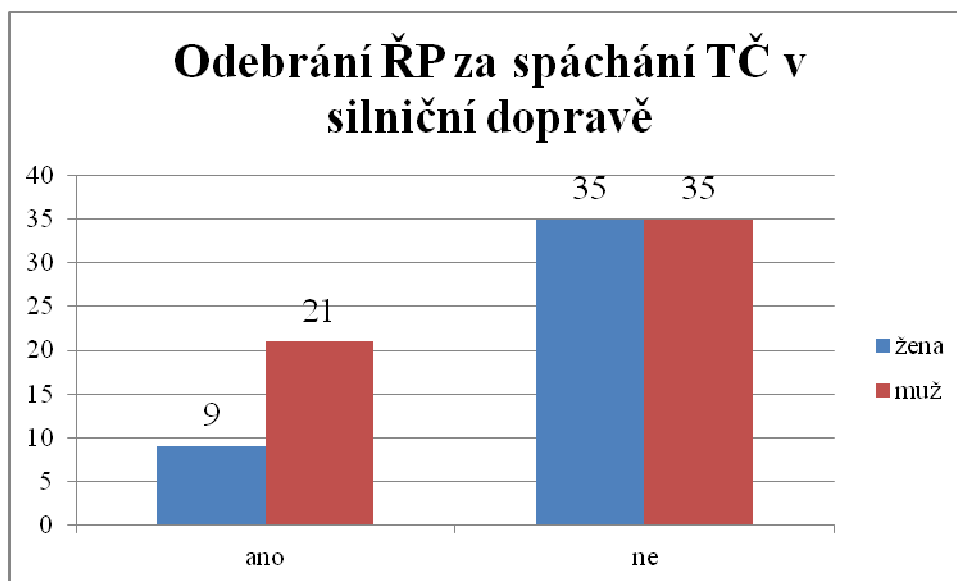
Graf č. 11



Graf č. 12



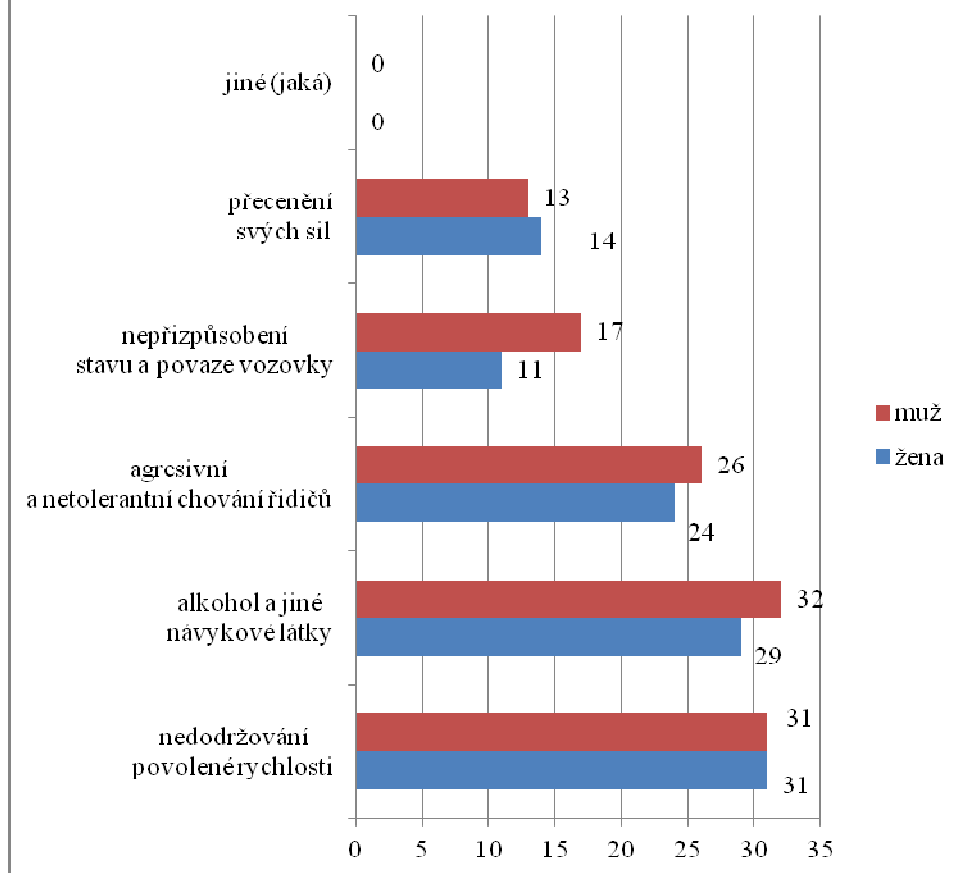
Graf č. 13



Graf č. 14



## Nejčastější příčiny páchaní TČ v silniční dopravě



## Trestná činnost v silniční dopravě a její příčiny - Dotazník

- 1) Váš věk
  - a. 18 – 25
  - b. 25 – 40
  - c. 40 a více
  
- 2) Vaše pohlaví
  - a. muž
  - b. žena

3) Jak dlouho jste držitelem řidičského oprávnění ?

a. 0 – 3 roky

b. 4 – 6 let

c. 7 – 10 let

d. 10 a více

4) Rozčilujete se často nad jednáním druhých motoristů?

a. ano

b. ne

5) Zuříte, když před Vámi jede bezdůvodně pomalu jedoucí vozidlo a vy jej nemůžete předjet?

a. ano

b. ne

6) Dáváte se strhnout druhými řidiči k soutěžení?

a. ano

b. ne

7) Překračujete často povolenou rychlost?

a. ano

b. ne

8) Řídil(a) jste někdy motorové vozidlo po požití alkoholu či jiné návykové látky?

a. ano

b. ne

9) Byl Vám někdy odebrán řidičský průkaz za spáchání trestného činu v silniční dopravě?

a. ano

b. ne

10) Co vidíte jako nejčastější příčinu páchaní trestné činnosti v silniční dopravě?

a. nedodržování povolené rychlosti

b. alkohol a jiné návykové látky

c. agresivní a netolerantní chování řidičů

d. nepřizpůsobení stavu a povaze vozovky

e. přecenení svých sil

f. jiné (jaká)