

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

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**TRESTNÁ ČINNOST V SILNIČNÍ DOPRAVĚ  
A JEJÍ PŘÍČINY V ČR A JIHOČESKÉM KRAJI**

**Autor práce:** Ivana Šanderová  
**Studijní obor:** Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě  
**Forma studia:** Prezenční  
**Vedoucí práce:** doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph. D.  
**Katedra:** Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2015

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.

.....

Ráda bych touto cestou poděkovala doc. JUDr. Romanu Svatošovi, Ph.D., za cenné připomínky a metodické vedení práce. Mé díky patří panu Václavu Kovářovi za konzultaci a poskytnutí grafů a také respondentům za ochotu s vyplněním dotazníků. V poslední řadě děkuji svým nejbližším skrze jejich podporu a pochopení.

## ABSTRAKT

ŠANDEROVÁ, I. *Trestná činnost v silniční dopravě a její příčiny v ČR a Jihočeském kraji : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2015. 97 s. Vedoucí bakalářské práce : doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

**Klíčová slova:** bodový systém, dopravní nehoda, přestupek, příčiny, trestný čin

Práce řeší trestnou činnost v silniční dopravě a zkoumá její příčiny. Stručně shrnuje historii silniční dopravy, definuje protiprávní jednání, přičemž se zaměřuje na ty činy, které jsou spojené s porušováním pravidel silničního provozu. Dále analyzuje pojem a průběh dopravní nehody. V závěru teoretické části rozebírá podstatu bodového systému.

Praktická část přináší údaje o vývoji a stavu nehodovosti i počtu usmrcených v návaznosti na zhodnocení účinnosti bodového systému. Práce končí navržením opatření směřující ke snížení počtu trestných činů, jakož i přestupků na pozemních komunikacích.

Hlavním cílem je vymezení protiprávních činů v dopravě, objasnění jejich vztahu a zdůraznění rozdílů mezi nimi.

## ABSTRACT

ŠANDEROVÁ, I. *Road Traffic Crimes and its Causes in the Czech Republic and South Bohemia : Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2015. 97 p. Supervisor : doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

**Key words:** points system, traffic accident, offence, causes, crime

This bachelor thesis solves crimes in the road traffic and examines its causes. This briefly summaries the history of road traffic, defines lawless behavior and focuses on those action that are associated with violation of traffic rules. It also analyses the concept and process of and traffic accident. At the end of theoretical part there is the essence of the point system.

The practical part provides information about the development and situation of accident rate and number of deaths, evaluates the point system. The bachelor thesis concludes by proposing measures to reduce the number of crimes and offenses on the roads.

The main objective is definition of the lawless behavior in road traffic, clarification their relation and emphasis of the differences between them.

# OBSAH

<b>ÚVOD .....</b>	<b>9</b>
<b>1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE .....</b>	<b>10</b>
<b>2 POJMY .....</b>	<b>13</b>
2.1 Silniční doprava .....	13
2.2 Účastník silničního provozu .....	13
2.3 Trestný čin.....	14
2.4 Přestupek.....	14
2.5 Dopravní nehoda .....	15
2.6 Bodový systém.....	15
2.7 Prevence v dopravě.....	15
<b>3 HISTORIE SILNIČNÍ DOPRAVY .....</b>	<b>17</b>
3.1 Počátky právní úpravy.....	18
3.2 Období tzv. 1. a 2. republiky, od r. 1918 do r. 1939 .....	18
3.2.1 Uniformovaná stráž.....	19
3.2.2 Četnictvo a jeho dopravní bezpečnost.....	19
3.3 Protektorát Čechy a Morava r. 1939-1945.....	19
3.4 Období po 2. světové válce.....	19
3.5 Období po vzniku ČR.....	21
<b>4 TRESTNÉ ČINY V DOPRAVĚ .....</b>	<b>23</b>
4.1 Co je trestným činem .....	23
4.1.1 Znaky skutkové podstaty trestného činu.....	24
4.2 Co trestným činem naopak není.....	25
4.2.1 Krajiní nouze.....	25
4.2.2 Nutná obrana .....	27
4.3 Odpovědnost za trestný čin v dopravě .....	28
4.3.1 Subjekt trestného činu .....	28
4.3.2 Zavinění.....	28
4.3.3 Příčinná souvislost.....	30

<b>4.4</b>	<b>Jednotlivé trestné činy v dopravě.....</b>	<b>30</b>
4.4.1	<i>Usmrcení z nedbalosti.....</i>	32
4.4.2	<i>Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti .....</i>	33
4.4.3	<i>Ublížení na zdraví z nedbalosti.....</i>	34
4.4.4	<i>Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku .....</i>	35
4.4.5	<i>Ohrožení pod vlivem návykové látky.....</i>	36
<b>4.5</b>	<b>Trestní řízení.....</b>	<b>38</b>
4.5.1	<i>Podmíněné zastavení trestního stíhání.....</i>	38
4.5.2	<i>Narovnání.....</i>	39
<b>4.6</b>	<b>Trestní sankce .....</b>	<b>40</b>
4.6.1	<i>Trest odnětí svobody .....</i>	40
4.6.2	<i>Zákaz činnosti .....</i>	41
4.6.3	<i>Peněžitý trest.....</i>	41
<b>5</b>	<b>PŘESTUPKY V DOPRAVĚ.....</b>	<b>42</b>
<b>5.1</b>	<b>Co je přestupkem.....</b>	<b>42</b>
5.1.1	<i>Zákonné znaky přestupku .....</i>	42
<b>5.2</b>	<b>Co přestupkem naopak není.....</b>	<b>43</b>
<b>5.3</b>	<b>Odpovědnost za přestupek v dopravě .....</b>	<b>44</b>
<b>5.4</b>	<b>Jednotlivé přestupky v dopravě .....</b>	<b>44</b>
<b>5.5</b>	<b>Projednávání přestupků .....</b>	<b>45</b>
<b>5.6</b>	<b>Sankce za přestupky.....</b>	<b>46</b>
<b>6</b>	<b>DOPRAVNÍ NEHODA.....</b>	<b>48</b>
<b>6.1</b>	<b>Co je dopravní nehoda .....</b>	<b>48</b>
6.1.1	<i>Rozdělení dopravních nehod.....</i>	49
6.1.2	<i>Klasifikace dopravních nehod.....</i>	49
<b>6.2</b>	<b>První kroky po nehodě.....</b>	<b>50</b>
6.2.1	<i>Povinnosti řidiče po dopravní nehodě .....</i>	50
6.2.2	<i>Povinnosti účastníků dopravní nehody .....</i>	51
<b>6.3</b>	<b>Vyšetřování dopravních nehod .....</b>	<b>51</b>
6.3.1	<i>Ohledání místa dopravní nehody .....</i>	51
6.3.2	<i>Činnost po návratu z místa dopravní nehody.....</i>	52
<b>6.4</b>	<b>Utajování dopravních nehod .....</b>	<b>52</b>

6.5	<b>Příčiny dopravních nehod.....</b>	<b>53</b>
6.5.1	<i>Objektivní příčiny.....</i>	<i>53</i>
6.5.2	<i>Subjektivní příčiny.....</i>	<i>53</i>
6.6	<b>Psychologie vzniku dopravních nehod .....</b>	<b>54</b>
<b>7</b>	<b>BODOVÝ SYSTÉM.....</b>	<b>55</b>
7.1	<b>Co je bodový systém .....</b>	<b>55</b>
7.1.1	<i>Důvod zavedení bodového systému.....</i>	<i>55</i>
7.1.2	<i>Účel bodového systému.....</i>	<i>56</i>
7.2	<b>Základní princip fungování.....</b>	<b>56</b>
7.2.1	<i>Započítávání bodů.....</i>	<i>57</i>
7.2.2	<i>Odečítání bodů.....</i>	<i>58</i>
7.3	<b>Přehled bodovaných protiprávních jednání .....</b>	<b>58</b>
<b>8</b>	<b>ANALÝZA STATISTICKÝCH DAT .....</b>	<b>60</b>
8.1	<b>Pohled do minulosti .....</b>	<b>60</b>
8.2	<b>Nehodovost v ČR .....</b>	<b>60</b>
8.3	<b>Nehodovost v Jihočeském kraji.....</b>	<b>63</b>
8.4	<b>Nejčastěji bodované protiprávní jednání .....</b>	<b>64</b>
8.5	<b>Zhodnocení účinnosti bodového systému .....</b>	<b>65</b>
<b>9</b>	<b>DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ.....</b>	<b>68</b>
9.1	<b>Rozbor jednotlivých otázek .....</b>	<b>68</b>
9.2	<b>Vyhodnocení hypotéz .....</b>	<b>73</b>
<b>10</b>	<b>PŘÍČINY PROTIPRÁVNÍHO JEDNÁNÍ V DOPRAVĚ .....</b>	<b>75</b>
<b>11</b>	<b>NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ .....</b>	<b>76</b>
	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>78</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....</b>	<b>80</b>
	<b>SEZNAM TABULEK A GRAFŮ .....</b>	<b>83</b>
	<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>84</b>



## ÚVOD

Doprava v současném světě tvoří základní potřebu, neboť mobilitu pokládáme za neodmyslitelnou součást života každého jedince. Ačkoli doprava přináší mnoho výhod, je spojená se značnými riziky právě v podobě páchaní protiprávních jednání, se kterými se můžeme setkat jako pachatelé nebo jako potencionální oběti. V důsledku porušování dopravních předpisů dochází k dopravním nehodám, jejichž následky mohou být v nejhorším případě fatální.

Kriminalita v dopravě je negativní společenský jev, a to nejen na území našeho státu. Stoupající počet dopravních nehod se odvíjí od hustoty provozu a narůstajícího počtu dopravních prostředků na silnicích. Zákonodárci se často zabývají dopravní tematikou ve snaze zvýšit bezpečnost a zpřísnit dopravní předpisy, což je účinné pouze do té doby než se řidiči otrkají, naleznou mezery v zákonech a pravidla silničního provozu porušují směle dál. Kromě právních úprav se v dopravě pokouší aplikovat opatření Ministerstvo dopravy, služba dopravní policie a další různé instituce. Přichází s preventivními a represivními opatřeními.

Aktuálnost protiprávních jednání v dopravě a nehodovost se nedá zpochybnit ani popřít, jelikož každý občan s dopravou přichází denně do styku, ať už z pozice řidiče, spolujezdce, cyklisty či chodce. Navíc každý druhý občan vlastní řidičský průkaz, z čehož vyplývá, že denně je každý účastník silničního provozu vystavován určité míře nebezpečí. S aktuální situací souvisí, že většinu páchaných deliktů utváří dopravní přestupky.

Za autorčíným rozhodnutím o výběru bakalářské práce s dopravní problematikou stojí více okolností. První z nich je zmíněná aktuálnost a nezbytná potřeba dopravy. S dopravními předpisy se obeznámila před třemi lety, kdy jako čerstvý dospělý občan získala řidičské oprávnění k řízení motorových vozidel. Ani tyto vyjmenované faktory nejsou těmi zásadními, kvůli kterým se rozhodla zpracovávat tuto bakalářskou práci. Trestněprávní a správněprávní okruh poznatků ji zaujal již během středoškolského vzdělávání a nejinak tomu bylo v průběhu vysokoškolského studia. K těmto důvodům navíc přispívá zvědavost skrze zjišťování příčin protiprávního jednání, dopravních nehod, ale také zkušeností a znalostí dotazovaných v souvislosti s dopravními předpisy.

# 1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Objekt zkoumání bakalářské práce se týká z velké části trestných činů v dopravě. Tyto jsou vysvětleny z pohledu obecné i zvláštní části trestního zákoníku, a proto u jednotlivých vyjmenovaných činů je rozebrána jejich skutková podstata, čili podmínky, jichž je třeba naplnit, aby protiprávní jednání mohlo být pokládáno za trestné. Trestné činy tvoří nejrozsáhlejší a nejpropracovanější kapitolu. Autorka se mimo jiné zaměřila na další druh protiprávního jednání – přestupky, též ve spojení s dopravou. Mezi trestným činem a přestupkem došlo ke komparaci. S těmito nezákonnými jednáními je spojen vznik dopravní nehody, na něž navazuje analýza statistických dat, která je rovněž smyslem práce. Nemůžeme opomenout následné vyhodnocení těchto dat.

Hlavním cílem bakalářské práce je na základě analýzy a syntézy literárních zdrojů definovat protiprávní činy v dopravě, objasnit vztah mezi trestnými činy a přestupky obecně, ale především zdůraznit jejich rozdíl v případě porušení právních předpisů v silniční dopravě. Vedlejším cílem je analyzovat pojem a průběh dopravní nehody. V praktické části je cílem zhodnocení účinnosti bodového systému na základě podložených údajů z dopravních policejních statistik a za pomoci dotazníkového šetření zjistit, která protiprávní jednání jsou v oblasti dopravy nejčastěji páchána, případně zjistit jejich příčiny. Posledním cílem je navrnutí opatření, která by mohla četnost těchto jednání v dopravě omezit.

Bakalářská práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část a celkem ji tvoří 11 kapitol. Teoretická část začíná následující kapitolou a končí sedmou kapitolou. Podstatou je analýza jednotlivých právních pojmů potřebných pro pochopení obsahu práce. Informace vychází z literárních zdrojů. Praktickou část tvoří kapitoly osm až jedenáct. Jde o kapitoly, v nichž autorka pracuje s daty. Zjišťuje příčiny a navrhuje opatření v rámci prevence. Údaje, o které se autorka opírá a z nichž vyvozuje závěry, pochází z dopravních policejních statistik a dále jsou jimi údaje, ke kterým dospěla vyhodnocením dotazníkového šetření, které sestavila.

**První kapitola** je právě tato, jsou zde uvedeny základní cíle, objekt zkoumání, struktura práce, ale také použité metody, prostřednictvím kterých bakalářská práce dostala svoji podobu.

**Následující kapitola** definuje klíčové pojmy, které jsou podkladem celé práce. Dá se říct, že každý pojem tvoří samostatnou kapitolu.

**Ve třetí kapitole** se ohlédneme do historie a zjistíme, jaké byly počátky právní úpravy, co se dělo v období 1. republiky, za Protektorátu, po 2. světové válce, a jak velkého pokroku zaznamenala doprava vznikem ČR a přelomem nového tisíciletí.

**Čtvrté kapitole** autorka věnovala největší podíl své pozornosti, neboť bakalářská práce nese skoro totožný název. Podkapitoly jsou podrobně rozděleny. Mimo právní formulace jsou k některým druhům činů uváděny i praktické příklady pro snazší porozumění. Text zákona je někdy složitý a může se nám zdát „krkolomný“. Uvnitř kapitoly se dozvíme, co je a co naopak není trestným činem, jaké jsou podmínky trestní odpovědnosti obecně a v konkrétně v dopravě, autorka vyjmenovává jednotlivé trestné činy v dopravě s jejich podrobným rozbořem. Závěr kapitoly podává obraz o způsobu řešení trestných činů a možných trestních sankcích.

**Přestupky v dopravě** jsou obsaženy ve stejnojmenné kapitole. Obsahově jsou kapitoly členěny obdobně jako u trestných činů, akorát zde poněkud stručněji. Navíc oproti předchozí kapitole je uvedeno srovnání těchto dvou druhů protiprávních jednání a zdůraznění rozdílů v podobě znaků a sankcí, ale i řízení o daném činu.

**Šestá kapitola** se zaměřuje na dopravní nehody – pojem, rozdělení, první kroky po nehodě, vyšetřování a příčiny.

**V sedmé kapitole** je popsán bodový systém a jeho princip. **Osmá kapitola** je formou praktickou, jde v ní o analýzu statistických dat, zjištění stavu nehodovosti v ČR a v Jihočeském kraji. Dojde ke zhodnocení účinnosti bodového systému.

**Devátá kapitola** je zpracována na základě vyplněných dotazníků, jejichž vzor je Přílohou č. I a grafická podoba výsledných informací je obsažena v Příloze č. II. V této kapitole se nachází jen slovní zhodnocení každé otázky dotazníkového šetření. V dotaznících je 17 otázek a účelem bylo zjištění nejčastěji páchaných protiprávních jednání v dopravě respondenty. Dotazovaných bylo 100 – 50 mužů a 50 žen všech věkových kategorií. Pro následné zhodnocení si autorka předem stanovila tyto hypotézy:

- **Hypotéza č. 1:** Dotázaní řidiči se nejčastěji dopouští překročení rychlosti. Druhou příčku v počtu nejhojnějších protiprávních jednání zaujímá nepoužívání pásů.
- **Hypotéza č. 2:** Nejméně 1/3 respondentů zavinila dopravní nehodu.
- **Hypotéza č. 3:** Alkohol či požití jiné návykové látky za volantem lze přičítat ve větší míře mužům.
- **Hypotéza č. 4:** Více než polovina řidičů překračuje rychlost v obci.
- **Hypotéza č. 5:** Mezi respondenty je nejméně 55 % těch, kteří upozorňují protijedoucí řidiče na radar či hlídku dopravní policie.
- **Hypotéza č. 6:** Muži jsou více obeznámeni se změnou legislativy spojené se zvýšením částky u povinnosti hlásit škodu Policii ČR. Přesto více než 45% dotazovaných nezaregistrovalo novelu souvisejícího právního předpisu.
- **Hypotéza č. 7:** Nevědomost účastníků dotazníkového šetření o principu fungování bodového systému je zastoupena nejméně 30%.

V **desáté kapitole** se autorka zamýšlí nad příčinami protiprávních jednání v dopravě.

**Poslední kapitola** je věnována navrhovaným opatřením, která by mohla přispět k omezení páchaní přečinů či přestupků při provozu na pozemních komunikacích.

Každá část bakalářské práce využívá jiné metody. Teoretická část je popisná, formou analýzy a syntézy definuje protiprávní jednání, avšak dochází rovněž ke komparaci těchto druhů jednání. Z výše uvedeného je zřejmé, že rešerše knižních publikací je základem pro zpracování. Praktická část analyzuje statistická data, ale také zkoumá vědomost popř. neznalost právních předpisů respondentů. Data jsou zpracovávána do tabulek a grafů.

## 2 POJMY

Následující pojmy jsou stěžejní pro celý obsah bakalářské práce, neboť na nich je daná problematika stavěna. Níže uvedené termíny definují jednotlivé druhy zákonných předpisů vztahujících se k uvedenému tématu. Hlavním právním předpisem, z něhož vychází převládající obsah bakalářské práce je zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník ve znění pozdějších právních předpisů (dále jen „trestní zákoník“), dalším z významných právních předpisů je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“). Zásadní význam zde uplatňuje rovněž zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších právních předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“). Pojmy vycházejí z vyjmenovaných právních předpisů, které mnozí autoři souvisejících publikací doplnili o určité informace pro snazší porozumění či detailnější vysvětlení normy adresátům.

### 2.1 Silniční doprava

Jde o souhrn činností, kterými se přemísťují osoby, náklady a samotná vozidla po pozemních komunikacích, dopravních plochách a na volném terénu.<sup>1</sup>

### 2.2 Účastník silničního provozu

Kdo je účastníkem provozu na pozemních komunikacích uvádí již výše zmíněný zákon o silničním provozu,<sup>2</sup> dle kterého je jím každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Nicméně LEITNER<sup>3</sup> zákonné vysvětlení pojmu uvádí v podobě takové, že účastníkem provozu na pozemních komunikacích je nejen průvodce vedených a hnaných zvířat, řidič, vozka nebo chodec, ale například i přepravovaná osoba, osoba přibraná k zajištění některých jízdnicích úkonů vozidla apod.

---

<sup>1</sup> PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. s. 38. ISBN 80-7201-212-6.

<sup>2</sup> ZÁGOROVÁ, M. ÚZ: *Pravidla silničního provozu, autoškoly č 977*. Ostrava – Hrabůvka : Sagit, 2013. s. 23. ISBN 978-80-7488-001-8.

<sup>3</sup> LEITNER, M., VRATNÁ, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*. 4. přeprac. vyd. Praha : Linde, 2012. s. 26. ISBN 80-7201-867-3.

Dále konstatuje, že účastníkem provozu na pozemních komunikacích může být pouze osoba fyzická, a to jako řidič, chodec, přepravovaná osoba, jezdec na zvířeti. Nemůže jím být vozidlo, zvíře nebo osoba právnická.

V neposlední řadě zdůrazňuje, že jím nemůže být ani policista, vojenský policista, strážník obecní policie nebo příslušník vojenské pořádkové služby, který např. řídí provoz na křižovatce, ale nemá na vlastním provozu na pozemních komunikacích přímou účast.

### 2.3 Trestný čin

Právní vymezení nalezneme v § 13 trestního zákoníku,<sup>4</sup> který obsahuje mimo jiné působnost trestních zákonů, podmínky trestní odpovědnosti, okolnosti vylučující protiprávnost, zánik trestní odpovědnosti, trestní sankce a členění trestných činů do třinácti hlav zvláštní části trestního zákoníku, přičemž trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.

### 2.4 Přestupek

Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v zákoně o přestupcích, nebo v jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů nebo o trestný čin.<sup>5</sup> Dále je přestupek vymezen negativně, tedy přestupkem není jednání, jímž někdo odvrací:

a) přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný zákonem nebo

b) nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak.

---

<sup>4</sup> ZÁGOROVÁ, M. ÚZ: *Trestní předpisy č. 966*. Ostrava – Hrabůvka : Sagit, 2013. s. 15. ISBN 978-80-7208-991-8.

<sup>5</sup> JANKŮ, M. a kol. *Základy práva pro posluchače neprávnických fakult*. 5. přeprac. vyd. Praha : C. H. Beck, 2013. s. 105. ISBN 978-80-7400-494-0.

## 2.5 Dopravní nehoda

Jasný, a přitom výstižný výklad podává ve své publikaci CHMELÍK<sup>6</sup>, jenž dopravní nehodu vystihuje tak, že je nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví, majetku nebo jiný zvlášť závažný následek.

## 2.6 Bodový systém

Bodový systém je systém sledování opakovaného páčání dopravních přestupků zavedený od 1. 7. 2006 a jeho podstatou je přičítání bodů až ke hranici 12 bodů. V případě dosažení 12 bodové hranice ztrácí řidič odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel na jeden rok, což pro něho znamená nejen rok zákazu řízení, ale také po jeho skončení povinnost vrátit se zpátky do autoškoly a odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel znovu získat, včetně povinnosti podrobit se psychotestům. Takto chápe bodový systém BERAN<sup>7</sup>.

## 2.7 Prevence v dopravě

Vzhledem k tomu, že není pevně upravena zákonem, odborníci ji vykládají na základě toho, jaká je realizace v praxi.

Prevence v silničním provozu je záměrný, specifický, cílený proces, orientovaný na zjišťování, zkoumání a eliminování subjektivních a objektivních, prvotních i druhotných příčin, jevů, podmínek a okolností snižujících a ohrožujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Uvedená definice předkládá pojem prevence v silničním provozu v nejširším pojetí. Chápe vymezení této specificky orientované prevence z hlediska jejího základního cíle, zaměřeného na předcházení a odvracení ohrožování bezpečnosti silničního provozu vhodnými metodami, formami, zásadami a prostředky<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> CHMELÍK, J. a kol. *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. s. 425. ISBN 80-86898-36-9.

<sup>7</sup> BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Brno : CPress, 2014. s. 37. ISBN 978-80-264-0260-2.

<sup>8</sup> PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost : (obecná část)*. Praha : Police history, 2005. s. 163. ISBN 80-86477-24-X.

Většina uvedených pojmů je detailněji rozpracována v následujících jednotlivých kapitolách, tj. důvodem poněkud stručnějšího vymezení klíčových termínů, neboť autorčinou snahou je nyní pouze poukázat na to, čeho se bude bakalářská práce týkat. Ačkoli prvé dva pojmy netvoří samostatné kapitoly, "silniční doprava" je obsažena v názvu bakalářské práce, proto bylo dle autorky nezbytné ji zde uvést. Ani druhý z pojmů nebude rozpracován jako hlavní téma některé z kapitol, avšak bez účastníka silničního provozu by nedocházelo jednak k žádnému z protiprávních jednání, ani k dopravním nehodám. Účastníka můžeme vnímat jako významný článek pro provoz na pozemních komunikacích.



### 3 HISTORIE SILNIČNÍ DOPRAVY

Psal se počátek 19. stol., kdy provoz na silnicích byl poklidný a řídký, nepotřeboval proto žádná přísná pravidla, což se změnilo koncem devadesátých let 19. stol., když vynálezce spalovacího motoru přišel se svým objevem. V průběhu pár let došlo k rozvoji automobilové dopravy, který logicky předpokládal přísnější regulaci právních předpisů, kdy snahou silniční policie bylo zabránit poruchám chráněných statků. Vše záviselo mimo jiné také na technickém pokroku. Historickým vývojem prošly v první řadě dopravní předpisy, dopravní značení, ale také řidičské průkazy, jím předcházející vůdčí listy, které mohl získat po r. 1910 do r. 1945 pouze žadatel starší 18 let, bez tělesné vady, bez náklonnosti k pití, jenž se nedopustil trestných činů proti bezpečnosti těla nebo majetku. Zajímavý je právě požadavek toho, že žadatel nemá náklonnost k pití. Autorka se domnívá, že kdyby toto požadovala dnešní doba, dalo by se předpokládat, že počet řidičských průkazů by zřejmě o něco poklesl, ale především by se ochránil jeden z nejdůležitějších zájmů chráněných zákonem - život.

Minulost se pojí nejen s dopravou jako takovou, ale rovněž bohatou historií nese dopravní policie, kterou nemůžeme opomenout, jelikož jde o hlavní bezpečnostní složku v souvislosti s dopravou na pozemních komunikacích. Vozy dopravní policie jistě známe z černobílých filmů, jde o vozy značky například Škoda 120 s bočními nápisy VB. Samy můžeme posoudit, jaký vývoj zde proběhl, ve srovnání s dnešními dostupnými vozy Volkswagen Transporter či dálničními a výkonnými Passaty. Kromě techniky se čas od času měnily i barvy a vzhled uniforem, pamětníci vzpomínají na khaki v poválečném období, dále švestkově modrou uniformu, ale také stejnokroj olivové barvy. I nyní se policisté služby dopravní policie výrazně odlišují od kolegů z řad dalších specifických činností policie.

Podkapitoly následujících stran se týkají historického vývoje od prvopočátků právní úpravy, přes významné události, jimiž je období tzv. 1. a 2. republiky, Protektorát Čechy a Morava, léta 1953-1993 a jiné, až po současnou situaci na pozemních komunikacích.

### 3.1 Počátky právní úpravy

Několik autorů se pokusilo vystihnout vývoj právní úpravy, ačkoli dění v rovině jednak obecné, ale také světové popisuje nejuvěstižněji publikace PAVLÍČKA<sup>9</sup>, který uvádí, že počátku motorismu jsou kladeny na konec 19. stol., avšak problémy spojené s bezpečností pozemní dopravy jsou podstatně starší. Již od starověku byla věnována určitá pozornost bezpečnosti dopravy na významných cestách a silnicích, avšak pouze z hlediska ochrany proti přepadení, přičemž vlastní provoz se řídil pouze místními zvyklostmi. Dále uvádí, že jeden z nejnámější a neslavně proslulých předpisů vznikl v roce 1861. Britský parlament přijal „Locomotive Act“, tzv. Praporkový zákon, který spočíval v tom, že před každou silniční lokomotivou kráčet muž s červeným praporkem. Tento zákon byl po 35 letech zrušen. V roce 1903 byly stanoveny čtyři dopravní značky: omezení rychlosti jízdy; průjezd zakázán; pozor, nebezpečí; jiné upozornění.

Mimo situaci ve světě tentýž autor zaznamenal dokonce historické mezníky počátků právní úpravy na našem území. Zdůrazňuje, že na našem území bylo jako první vydáno dne 19. ledna 1759 nařízení, které stanovilo zásady pro jízdu a chůzi přes pražský (nynější Karlův) most.

Jedním z prvních, specificky silničních legislativních opatření byla vyhláška českého místodržitelství č. 77 z roku 1875, o připuštění silničních parovozů k jízdě na silnicích, způsobu provozu a o předepsaných opatřeních (komín s lapači jisker, píšťala).

### 3.2 Období tzv. 1. a 2. republiky, od r. 1918 do r. 1939

Nacházíme se v období tzv. 1. a 2. republiky, tudíž se dá předpokládat, že situace na silnicích nabírá jiný směr, v tom slova smyslu, že technický pokrok vzal za své, a to se projevuje na rozvoji silniční dopravy. To byl hlavní důvod k tomu opět regulovat. Inspirací bylo USA a postupně dochází k zajišťování bezpečnosti silničního provozu. Státní policie a četnictvo měly nyní své kompetence.

---

<sup>9</sup> PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost : (obecná část)*. Praha : Police history, 2005. s. 110-115. ISBN 80-86477-24-X.

### 3.2.1 Uniformovaná stráž

Nejen, že končila válka, ale změnou prošlo i postavení města Prahy, které se stalo hlavním městem nového státu. Toto opatření svým způsobem zasáhlo i dopravní ruch a r. 1919 spatřila světlo světa první úvaha o speciálně vycvičených bezpečnostních orgánech, jež by řídily narůstající provoz na důležitých křižovatkách. Cvičeno bylo 27 zkušených strážníků vyšší postavy a od září roku 1919 od 7 hodin ráno do 7 hodin večer trvala jejich služba.

### 3.2.2 Četnictvo a jeho dopravní bezpečnost

Tato organizační složka byla zřízena pro zajišťování bezpečnosti silničního provozu mimo velká města, tedy jejich činnost probíhala na venkově. Okresní četnické velitelství mělo pod sebou četnické pátrací stanice, které vykonávaly dohled nad dodržováním pravidel na silnicích. Četnické silniční kontrolní stanice se zřizovaly kvůli odbornému dohledu nad dodržováním dopravních předpisů na veřejných silnicích a cestách a současně pro poskytování první pomoci při těžkých dopravních nehodách. Takto stručně četnictvo shrnuje MACHUTOVÁ<sup>10</sup>.

## 3.3 Protektorát Čechy a Morava r. 1939-1945

Během období okupace vykonávaly dohled na silnicích všechny uvedené složky policie i četnictva. Největší změnu postihl způsob a směr jízdy, který datujeme k roku 1939.

## 3.4 Období po 2. světové válce

Druhá světová válka přinesla vedle nesmírných lidských obětí a materiálních škod, výrazný posun v technickém rozvoji a tedy i ve vývoji a počtech motorových vozidel. Poválečné změny v Evropě si vyžádaly přípravu nových mezinárodních smluv v oblasti silničního provozu. V českých zemích bylo započato s vytvářením nových bezpečnostních složek již v květnu roku 1945. V červnu 1945 vydalo ministerstvo

---

<sup>10</sup> MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. Praha : Milpo media, 2009. s. 22-23. ISBN 978-80-87040-14-0.

vnitřní výnos, kterým byly na celém území státu zrušeny sbory četnictva, uniformované státní policie a obecní výkonné policie a vytvořen jednotný Sbor národní bezpečnosti.

Nový bezpečnostní aparát se zabýval problematikou bezpečnosti silničního provozu pouze okrajově, v rámci péče o veřejný pořádek. Ujednacení organizace bezpečnostních složek přinesl zákon č. 149/1947 Sb., o národní bezpečnosti, který uzákonil SNB „jako výkonný orgán správních úřadů národní bezpečnosti“ a ujednotil jeho organizaci na celém území Československa. V rámci Národní bezpečnosti byl zřízen odbor Veřejné bezpečnosti.

Za historický mezník ve vývoji dopravně bezpečnostní činnosti policie lze považovat rok 1953, kdy perspektivy rozvoje silniční dopravy a požadavky na její bezpečnost vedly k zásadní změně právní úpravy zajišťování bezpečnosti silničního provozu. Vládní nařízení č. 54/1953 Sb. bylo v době vydání moderní a obsahem většiny ustanovení perspektivní právní úpravou problematiky bezpečnosti silničního provozu. Tento předpis zejména zřídil dopravní inspektoráty a uložil jim základní úkoly, stanovil působnost dalších orgánů v dané oblasti (výcvik řidičů, podmínky provozu vozidel, podmínky pro ochranu silnic). Dále byla upravena zvláštní trestní pravomoc dopravních inspektorátů ve věcech trestání přestupků. Kolem roku 1970 probíhala v Ženevě jednání, jejichž výsledkem bylo přijetí mezinárodních smluv o silničním provozu, o silničních značkách a signálech, o silničních označeních a později také o minimálních požadavcích pro vydávání a platnost řidičských průkazů. Tyto smluvní dokumenty a na ně navazující doporučení, jsou do současnosti základem pro ujednocování předpisů o bezpečnosti silničního provozu. Uvedené smlouvy byly a jsou transformovány do právního řádu České republiky. V oblasti technických prostředků byly v 70. letech ověřovány nové trubice ke zjišťování podnapilosti řidičů, zařízení do dokonalejší dokumentace míst dopravních nehod, zařízení pro kontrolu vůle řízení.<sup>11</sup>

Ověřování nových trubice ke zjišťování podnapilosti řidičů bylo dle autorky důvodné, neboť i BIČOVSKÝ<sup>12</sup> ve své publikaci z roku 1975 uvádí, že největším nebezpečím je stále alkohol. Rovněž definuje, že podle § 10 zák. č. 120/1962 Sb., o boji proti alkoholismu „osoby, které vykonávají činnost, s jejímž výkonem bývá spojeno nebezpečí pro život nebo zdraví lidí nebo pro majetek, nesmějí požívat alkoholické nápoje při výkonu těchto činností, bezprostředně před jejím vykonáváním nebo i v jiné době, jestliže by v důsledku toho mohly být ještě při nastoupení této činnosti

<sup>11</sup> FELCAN, M., KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K.. *Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie*. Praha : Vydavatelství PA ČR, 2007. s. 84-88. ISBN 978-80-7251-256-0.

<sup>12</sup> BIČOVSKÝ, J. *Auto ve světle práva*. Praha : Orbis, 1976. s. 82-83.

pod vlivem alkoholu.“ Přestože jsme tímto poněkud odbočili, autorka chtěla naznačit, jak daleko zašel zákon o silničním provozu, co se týče alkoholu za volantem. Alkohol v dopravě byl, je a bude stále velkým problémem.

Řadu let byly připravovány návrhy na vydání zákona o silničním provozu, o řidičských průkazech i přestupkového zákona, avšak jako již několikrát před tím bez viditelného výsledku. Významné změny kromě novely pravidel silničního provozu přinesl zejména zmiňovaný zákon č. 200/1990 Sb., který v porovnání se zákonem č. 60/1961 Sb., původní zákon o přestupcích, znamenal v postihu dopravních předpisů krok vpřed.

Zákonem č. 283/1991 Sb., o Policii ČR byl zrušen Sbor národní bezpečnosti a zřízena Policie ČR. V oblasti činnosti dopravních inspektorátů tento zákon nepřinesl zásadní změny, avšak alespoň rámcově vymezil oprávnění policistů při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu a při jeho řízení. V roce 1991 byla zákonem č. 553/1991 Sb., o obecní policii zřízena další složka, která se ve vymezeném rozsahu podílí na zajišťování bezpečnosti silničního provozu<sup>13</sup>.

### 3.5 Období po vzniku ČR

Situace po vzniku České republiky byla po právní stránce velkým přínosem, Česká národní rada dala vzniknout ústavnímu zákonu č. 1/1993 Sb., ve znění pozdějších ústavních zákonů (dále jen „Ústava ČR“), který tvoří nejdůležitější rámec právního řádu. Téhož dne opět Česká národní rada nechala vyhlásit Listinu základních práv a svobod – z. č. 2/1993 Sb. (dále jen „Listina“), jež je pouze součástí ústavního pořádku, nikoli přímou součástí Ústavy. Během doby, kdy se zákon o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu připravoval, vzešly jiné nové předpisy, v souvislosti se silniční tematikou. Mezi ně můžeme řadit zákon o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích, vyhláška o pravidelných technických prohlídkách a měření emisí silničních vozidel.

Změnu nezaznamenal jen právní řád, jak autorka výše uvedla, ale opět svou roli hrálo technické vybavení služby dopravní policie. Nyní měla k dispozici řadu kvalitnějších vozidel s měřiči rychlosti zn. Gesig, zdokonalené radarové měřiče rychlosti zn. Ramer, ale s novou dobou přišel na svět celostátní počítačový systém

---

<sup>13</sup> PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost : (obecná část)*. Praha : Police history, 2005. s. 137-139. ISBN 80-86477-24-X.

evidence vozidel. Mimo změny, co do vybavení, přibyly i nové interní předpisy, vydané Policejním prezidiem ČR a upravující činnost služby dopravní policie.

S novým tisíciletím začíná platit nynější zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Tímto zákonem bylo dáno, že projednávání přestupků již nespadá do pravomoci dopravních inspektorátů, ale jde o kompetence okresních úřadů. Projednávání přestupků v blokovém řízení zůstává, ačkoli další změna přichází roku 2002, kdy byly zrušeny okresní úřady a místo nich ustanoveny krajské úřady. Od roku 2002 projednávaly přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu pověřené obecní úřady obcí s rozšířenou působností.

Celý rozsah činnosti autoškol, oblast získávání řidičského oprávnění a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, kterou upravuje z. č. 247/2000 Sb. mají ve své pravomoci zmíněné pověřené obce, nikoli tedy dopravní inspektoráty jako tomu bylo dříve.

Autorka uvedla jedny z nejvýznamnějších změn, které postihly nejen svět, ale hlavně Českou republiku od dob jejího vzniku, kterých nebylo zrovna malé množství. Mimo jiné její snahou bylo shrnout a především vystihnout důležité mezníky spojené s dopravou od prvopočátků silniční dopravy. Inspirací čtenářům této bakalářské práce pro lepší představu o historické stránce, může být nejen několik publikací, ovšem především Muzeum Policie České republiky, kde své místo zaujímá i problematika vzniku a rozvoje dopravní služby v porovnání se současnou situací. Na své si přijdou dokonce příznivci starých motocyklů dopravní policie. Byla založena i některá občanská sdružení jako např. Policejní historická společnost, která se zabývá záchranou a uchováním památek z historie policejních a bezpečnostních sborů na území Československa zejména po r. 1945. Druhým sdružením je Četnická pátrací stanice Praha, která udržuje památky a povědomí o četnictvu a bezpečnostních sborech působících na našem území od r. 1918, mapování událostí od roku 1938-1945. Obě tyto sdružení se snaží získat informace o dané době, věnují se badatelské či publikační činnosti. Ačkoli jde o dobu dávno minulou, navštívením těchto organizací na nás přinejmenším dýchne atmosféra s bohatou historií.

## 4 TRESTNÉ ČINY V DOPRAVĚ

Silniční doprava má po stránce jevové svá specifika: pachatelé jsou převážnou většinou občané s velmi dobrou osobní charakteristikou, na závažnost následků má značný vliv náhoda, potenciálním pachatelem je každý, kdo má řidičské oprávnění, což je v našem státě více než každý druhý dospělý občan<sup>14</sup>. K podobné úvaze dospěla ve své publikaci rovněž VÁLKOVÁ<sup>15</sup>, z toho vyplývá, že oba autoři se shodují a domnívají, že v dopravě jsou některé z trestných činů dílem spíše náhody. Dále vychází z faktu, že následky způsobené jsou veřejností často vnímané jako nešťastné následky dovoleného rizika.

V této kapitole si znovu uvedeme zásadní vysvětlení názvu kapitoly, ačkoli již byl součástí jedné z předchozích kapitol. Pro pochopení dané problematiky, a to nejen čtenářům bakalářské práce, je nutné nastínit, jak poznat trestný čin, tudíž zde uvedeme jeho znaky, kterými se liší od jiných protiprávních jednání, jeho rozdělení, avšak je třeba si zmínit také okolnosti vylučující protiprávnost. Klíčové však bude výčet a obsah jednotlivých, konkrétně těch nejvíce vyskytovaných trestných činů, se kterými se k dopravě můžeme setkat. Závěrem této kapitoly se dozvíme skutečnosti, jež se pojí se spácháním trestného činu – trestní sankce či ochranná opatření. V neposlední řadě se autorka pokusí stručně objasnit, na jakém principu je stavěno trestní řízení v tomto ohledu.

### 4.1 Co je trestným činem

Pojem trestného činu je obsahem § 13 odst. 1 trestního zákoníku, z něhož se dozvídáme, že trestným činem se rozumí *protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně*. V následujícím paragrafu trestní zákoník rozděluje trestné činy, a to následujícím způsobem:

- **přečiny** – jsou všechny nedbalostní TČ a ty úmyslné TČ, na něž trestní zákoník stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby **do 5 let**,

<sup>14</sup> NOVOTNÝ, O., VOKOUN, R., ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní právo hmotné. Zvláštní část*. 6. přeprac. vyd. Praha : Wolters Kluwer ČR, a. s., 2010. s. 50-51. ISBN 978-80-7357-509-0.

<sup>15</sup> VÁLKOVÁ, H., KUČHTA, J. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha : C. H. Beck, 2012. s. 540-542. ISBN 978-80-7400-429-0.

- **zločiny** – jsou všechny TČ, které nejsou podle trestního zákoníku přečiny; zvláště závažné zločiny jsou ty úmyslné TČ, na něž trestní zákoník stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby **nejméně 10 let**.

Na základě výše uvedeného rozdělení lze říci, že v souvislosti s dopravou jsou páčány ve značné míře přečiny. Což dokládá i tvrzení DRAŠTÍKA<sup>16</sup>, který konkretizuje svou myšlenku v té souvislosti, že jde o především o přečiny proti životu a zdraví. K tomu se ovšem dostaneme za několik stránek dál, autorka nejprve vysvětlí, co již zde bylo uvedeno v § 1 trestního zákoníku, a sice za jakých podmínek je trestný čin opravdu trestný.

#### **Z ustanovení tedy víme, že TČ je protiprávní čin, který:**

- 1) trestní zákoník označuje za trestný,
- 2) vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.

Tyto dva body jsou *tzv. obligatorními podmínkami*, které musí být splněny současně, aby se mohlo jednat o trestný čin. Z toho plyne, že tento čin musí nést určité znaky, jimiž jsou:

- protiprávnost – jak sám název napovídá, jde o nějaké jednání, které je v rozporu s právem. Tento pojem nedefinuje přímo trestní zákoník, nýbrž ten právní předpis, kterého je dané jednání týká (v našem případě zákon o provozu na pozemních komunikacích),
- škodlivost – neboli závažnost, kdy nepostačuje regulace dle jiného předpisu,
- čin soudně trestný,
- znaky skutkové podstaty – rozlišujeme čtyři druhy.

#### **4.1.1 Znaky skutkové podstaty trestného činu**

Prvním znakem je **objekt** – rozumíme jím určitou chráněnou právní hodnotu, kterou může být např. život, zdraví, důstojnost či majetkové zájmy. Porušení tohoto objektu nazýváme následkem (u TČ ublížení na zdraví je to porušení práva na zdraví).

---

<sup>16</sup> DRAŠTÍK, A., ENGELMANN J., FLÍDR, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín : Poradce, 2011. s. 1. ISBN 978-80-7365-327-9.



Druhý znak se nazývá **objektivní stránka** – považujeme ji za základ TČ, jelikož ji tvoří jednání (které se ještě dále dělí na konání a nekonání), bez něhož by se nemohlo jednat o TČ, další součástí objektivní stránky je následek, a třetím obligatorním znakem je příčinný vztah mezi jednáním a zmíněným následkem – tzv. kauzální nexus.

**Subjekt** neodmyslitelně tvoří další významnou část skutkové podstaty. Rozumí se jím pachatel či spolupachatel, účastník. Trestní zákoník stanoví podmínky trestní odpovědnosti, které musí být splněny opět současně. Jsou jimi věk, a to dovršení 15. roku věku, a současně druhou podmínkou je dána přičetnost. Osoba mladší 15 let nemůže tedy spáchat trestný čin, nýbrž čin jinak trestný a mladistvý může spáchat pouze provinění.

Důležité je zavinění, které spadá pod čtvrtý znak skutkové podstaty trestného činu, tedy **subjektivní stránku**. Toto je důležité, neboť zavinění rozlišujeme z pohledu, zda jednání bylo spácháno úmyslně či z nedbalosti. Některé TČ ve svém názvu nesou slovo nedbalost, vezmeme-li si příklad trestného činu, který se pojí s dopravou, a to usmrcení z nedbalosti (§ 143 trestního zákoníku).

## 4.2 Co trestným činem naopak není

Výše jsme vymezili, jaké jsou zákonné znaky trestného činu, v jednom z obligatorních znaků se vyskytl pojem protiprávnost. Ta se nám pojí s okolnostmi, které upravuje trestní zákoník v § 28-32. Co trestným činem není, nazýváme **okolnostmi vylučujícími protiprávnost**. Tyto způsobují, že i když je pachatelův čin svými rysy podobný trestnému činu, nejde o trestný čin, ale čin jinak trestný (je to stejné jako u dětí do 15. let), právě z důvodu, že zde chybí protiprávnost, jinými slovy nebezpečí pro společnost. Okolností rozlišujeme šest (krajní nouze, nutná obrana, svolení poškozeného, přípustné riziko, oprávněné použití zbraně, plnění práv a povinností), ale zde uvedeme pouze ty, jež se nejčastěji pojí s dopravou.

### 4.2.1 Krajní nouze

V krajní nouzi odvracíme nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému trestním zákonem, přičemž nebezpečí nelze za daných okolností odvrátit jinak, způsobený

následek nesmí být zřejmě stejně závažný nebo ještě závažnější než ten, který hrozil, a ten, komu nebezpečí hrozí, není povinen je snášet.

Základní podmínkou jednání je nebezpečí, které:

- bezprostředně hrozí zájmu chráněnému trestním zákoníkem,
- je skutečné (reálně existující),
- musí hrozit přímo, tj. bezprostředně,
- musí hrozit některému zájmu, který je chráněn trestním zákonem,
- nebylo možné za daných okolností odvrátit jinak (subsidiarita).

Příklad: Skupina mladých lidí trávila konec roku na chalupě na horách. Při přípravě pyrotechniky na půlnoční ohňostroj se jeden z nich vážně zranil, silně krvácel, byl v šoku a hrozilo nebezpečí, že pokud mu co nejdříve nebude poskytnuta lékařská pomoc, zemře. Lubomír, ačkoli „měl v sobě“ již nějaké pivo a pár odlívek fernetu, sedl za volant terénního automobilu, který měla skupina k dispozici, a zraněného kamaráda vezl do nejbližší nemocnice. Protože věděl, že není střízlivý, snažil se jet pomalu a obezřetně a pro jistotu na sedadlo spolujezdce usadil jednu z dívek, která na něj celou cestu hovořila, aby neusnul a „hlídala“, aby nejel příliš rychle. V jedné zatáčce však Lubomír přibrzdil, vozidlo dostalo smyk, sjelo do příkopu a spolujezdkyně byla lehce zraněna. Naštěstí krátce nato kolem místa nehody jelo vozidlo horské služby, které oba zraněné naložilo a dovezlo do nemocnice.

Řešení: Bezprostředně zde hrozilo nebezpečí smrti člověka, tedy nebezpečí pro zájem chráněný trestním zákoníkem (lidský život). Není pochyb o tom, že zraněný muž neměl povinnost snášet nebezpečí úmrtí v důsledku vykrvácení a šoku, a to i kdyby si zranění přivodil vlastním pochybením. Podstatné však je, zda v dané konkrétní situaci (v daném místě a čase) existovala reálná a spolehlivá možnost, jak hrozící nebezpečí úmrtí odvrátit jinak, než tím, že podnapilý Lubomír vezl zraněného autem do nemocnice (podmínka subsidiarity). Pokud taková možnost nebyla dána (střízlivý řidič nebyl k dispozici nebo odmítal vozidlem jet, nebylo možno pomoc povolat telefonem ani jiným způsobem, v průběhu jízdy nebylo možno zraněného přeložit do kolemjedoucího vozidla nebo odněkud zatelefonovat pro pomoc) byl by požadavek subsidiarity jednání v krajní nouzi splněn. Zbývá se zabývat otázkou, zda způsobený následek (tj. ohrožení majetku a zdraví jízdou pod vlivem a porušení zdraví spolujezdkyně při dopravní nehodě) nebyl zřejmě stejně závažný nebo ještě závažnější ve srovnání s následkem, který hrozil (úmrtí zraněného). Ze zadání sice vyplývá, že Lubomír si byl vědom, že není střízlivý, avšak současně je zjevné, že učinil

maximální opatření proto, aby svou jízdou žádný trestně relevantní následek nezpůsobil (jel pomalu a obezřetně, nechal se „hlídat“ spolujezdkyní). Nebezpečí (riziko, stupeň pravděpodobnosti), že svou jízdou způsobí jiným osobám újmu na zdraví nebo dokonce na životě bylo v daném případě mnohem menší, než nebezpečí (v daném případě vysoce pravděpodobné, ne-li jisté), že zraněný zemře v důsledku vykrvácení a šoku. Za této situace lze uzavřít, že v době, kdy Lubomír sedal do vozidla a jel s ním, měl důvody předpokládat, že svým jednáním nezpůsobil následek ani stejně významný jako následek, který hrozil, tj. že svou jízdou nepřivodí smrt jiné osobě. Byla-li splněna podmínka subsidiarity (viz výše), jednal Lubomír v krajní nouzi při splnění všech podmínek a jejích mezích.<sup>17</sup>

Krajní nouze v dopravě se většinou pojí s jízdou do nemocnice, dalším případem může být kupříkladu překročení rychlosti při dopravování těhotné manželky do porodnice, zde opět nastane problematika dokazování, jako tomu bylo výše, kdy se zkoumají veškeré okolnosti s jednáním spojené.

#### 4.2.2 Nutná obrana

V souvislosti s trestnou činností v dopravě není až tak častá, avšak i u této uvedeme, co je jejím smyslem. Upravuje ji § 29 trestního zákoníku, přičemž ten stanoví pouze, že se odvrací přímo hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný trestním zákonem.

Pro doplnění a rozlišení od krajní nouze autorka i v tomto případě uvede heslovitě zásadní podstatu citovanou rovněž ze stejného zdroje. Nutná obrana spočívá v odvracení útoku, který:

- přímo hrozí nebo trvá,
- musí směřovat na zájem chráněný trestním zákonem,
- je úmyslným, protiprávním a nebezpečným jednáním člověka,
- musí být nedovolený - přičemž obrana směřuje pouze proti útočníkovi a je vždy intenzivnější než útok, jinak by byla neúspěšná.<sup>18</sup>

<sup>17</sup> NOVOTNÝ, O., VANDUCHOVÁ, M., ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní právo hmotné. Obecná část*. 6. přeprac. vyd. Praha : Wolters Kluwer ČR, a. s., 2010, s. 255-265. ISBN 978-80-7357-509-0.

<sup>18</sup> NOVOTNÝ, O., VANDUCHOVÁ, M., ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní právo hmotné. Obecná část*. 6. přeprac. vyd. Praha : Wolters Kluwer ČR, a. s., 2010, s. 265-274. ISBN 978-80-7357-509-0.

V krajní nouzi i nutné obraně může vzniknout **tzv. exces**, za který považujeme takové jednání, které překročí stanovenou hranici, než je přípustná. U krajní nouze může být toto vybočení případ, kdy bylo možné hrozící nebezpečí odvrátit jinak než tím způsobem, kterým bylo odvráceno. Jedním z typických excesů v rámci nutné obrany je, když se obrana stala zcela zjevně nepřiměřenou způsobu útoku.

### 4.3 Odpovědnost za trestný čin v dopravě

Zákonné podmínky pro trestní odpovědnost jsme již zmínily, avšak v dopravě jsou určitá specifika, ať už z pohledu subjektu, tak i zavinění, kdy se v dopravě úmyslné jednání až tolik nevyskytuje. Se subjektem, tedy pachatelem, a zaviněním je spojena příčinná souvislost.

#### 4.3.1 Subjekt trestného činu

HIRT<sup>19</sup> při vymezení subjektu upozorňuje, že pachatelem trestných činů souvisejících s dopravními nehodami bude prakticky vždy **fyzická osoba**. Nově zavedená trestní odpovědnost právnických osob (zákon č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob) se tu uplatní zcela výjimečně. V úvahu připadá např. spáchání trestného činu Pojistného podvodu podle § 210 trestního zákoníku. I když pachatelem trestného činu může být obecně každá osoba, která dovršila patnáctý rok věku a není nepřičetná, v případě dopravních nehod se bude často jednat o skutkové podstaty trestných činů s tzv. zúženým okruhem pachatelů, typicky např. u trestného činu Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku dle § 151 trestního zákoníku, kterého se nikdo jiný než řidič dopustit nemůže.

#### 4.3.2 Zavinění

Zavinění trestných činů u dopravních nehod bude zpravidla nedbalostní (na tomto tvrzení je založena bezesporu každá kniha zabývající se trestnými činy v dopravě. Jedná se o každou zde citovanou knihu, neboť jak v úvodu autorka zdůraznila obdobné názory autorů o tom, že v dopravě jde o trestné činy ve většině

---

<sup>19</sup> HIRT, M. a kol. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha : GRADA Publishing, 2012, s. 131-132. ISBN 978-80-247-4308-0.

případů náhodného rázu), a to formou nedbalosti vědomé, která je vůbec pro trestné činy (i přestupky) v dopravě typická.

**Nedbalost vědomá** - § 16 odst. 1, písm. a) trestního zákoníku – „*pachatel věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nezpůsobí.*“ Příklad: Řidič motorového vozidla spěchá a vědomě překročí zákonem stanovenou nejvyšší dovolenou rychlost (§18 zákona o silničním provozu), přičemž sice upřímně, ale bez přiměřeného důvodu spoléhá, že šťastně dosáhne cíle své cesty.

**Nedbalost nevědomá** - § 16 odst. 1, písm. b) trestního zákoníku – „*pachatel trestného činu nevěděl, že může svým jednáním takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl*“ se u trestných činů v dopravě vyskytuje méně často.

Úmyslné zavinění, ať už ve **formě úmyslu přímého, či nepřímého** § 15 trestního zákoníku je u dopravních nehod raritní s výjimkou trestného činu Ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 trestního zákoníku), který lze po přijetí nového trestního zákoníku spáchat výhradně úmyslně, a též Neposkytnutí pomoci (§ 150, § 151). Přesto se v praxi někdy úmyslné zavinění prokazuje, jedná se o atypické případy, jako je např. použití automobilu jako „zbraně“ a najíždění do druhých osob, často policistů. Z poslední doby takový případ rozhodoval Nejvyšší soud ČR s odůvodněním, že: jestliže řidič motorového vozidla v záměru vyhnout se kontrole prováděné policií v rámci její pravomoci jedná tím způsobem, že z místa ujede či se pokusí ujet, na policistu zároveň s cílem uvolnit si cestu najíždí a vozidlem ho přímo ohrozí na zdraví nebo na životě, jedná se o projev násilí, které pachatel vykonává se zbraní. Motorové vozidlo je totiž předmětem, kterým je možné učinit útok vůči tělu důraznějším, takže ho lze považovat za zbraň ve faktickém i právním smyslu.

Zcela ojedinělým v kriminalistické praxi je pak případ řidiče osobního automobilu pravomocně odsouzeného za pokus vraždy spáchané v úmyslu nepřímém – „*pachatel věděl, že svým jednáním může porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákonem způsobit, a pro případ, že je způsobil, byl s tím srozuměn.*“ Velmi medializovaný a výše popsáný případ spočíval v tom, že po sražení chodce osobním automobilem zn. Škoda Octavia došlo k propadnutí chodce oknem do zavazadlového prostoru, přičemž řidič posléze vážně zraněného chodce v bezvědomí (jednalo

se o mladého chlapce) odvezl na odlehlé místo, kde jej ponechal a jen shodou okolností nedošlo k jeho úmrtí.<sup>20</sup>

### 4.3.3 Příčinná souvislost

I o tomto pojmu bylo již něco řečeno, jde tedy o provázanost mezi jednáním a následkem. Pomocí příkladu, který se týká dopravy, pochopíme smysl toho, do jaké hloubky jednání s následkem souvisí.

Příklad: Řidič nákladního automobilu jede v obci rychlostí 80 km/hod. a v důsledku nepřiměřené rychlosti a pozdní reakce na pohyb chodce na přechodu ho srazí a způsobí mu těžkou újmu na zdraví ve formě tříštivé zlomeniny pravé dolní končetiny, pro kterou je chodec převezen do nemocnice, kde po ošetření je mu nařízen klid na lůžku a zákaz opuštění pokoje. Poškozený však v důsledku své neukázněnosti přes uvedený zákaz odejde z pokoje a při scházení ze schodů upadne na hlavu a zemře v důsledku masivního krvácení pod tvrdé pleny mozkové. Bude řidič odpovědný za smrt muže?

Řešení příkladu: Řidič nákladního automobilu, který na přechodu srazil chodce a způsobil mu těžkou újmu na zdraví, bude odpovídat pouze za tento účinek, a nikoli za smrt chodce, ke které došlo po převozu do nemocnice kvůli neukázněnosti zraněného, kdy tento přes nařízený klid na lůžku odešel z pokoje, při scházení ze schodů upadl na hlavu a zemřel. Řidič bude odsouzen za trestný čin Těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147 odst. 1, 2 trestního zákoníku, avšak pouze za způsobení těžké újmy na zdraví, nikoli za smrt poškozeného, neboť ve vztahu ke kauzálnímu průběhu není dáno jeho zavinění.<sup>21</sup>

## 4.4 Jednotlivé trestné činy v dopravě

Úplné shrnutí trestných činů páchaných v dopravě uvádí DRAŠTÍK<sup>22</sup>, který svou publikaci zaměřil pouze na trestné činy, jež jsou spjaty s provozováním dopravy. Následující rozdělení je v podstatě členění jejího obsahu. Pro přehlednost a úplnost dělí

<sup>20</sup> HIRT, M. a kol. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha : GRADA Publishing, 2012, s. 132-133. ISBN 978-80-247-4308-0.

<sup>21</sup> NOVOTNÝ, O., VANDUCHOVÁ, M., ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní právo hmotné. Obecná část*. 6. přeprac. vyd. Praha : Wolters Kluwer ČR, a. s., 2010, s. 166-175. ISBN 978-80-7357-509-0.

<sup>22</sup> DRAŠTÍK, A., ENGELMANN J., FLÍDR, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín : Poradce, 2011. s. 1-264. ISBN 978-80-7365-327-9.

každé protiprávní jednání pod tu hlavu, která je takto rovněž obsažena v trestním zákoníku její zvláštní části. Jsou jimi:

#### **HLAVA I - Trestné činy proti životu a zdraví**

- Usmrcení z nedbalosti (§ 143)
- Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147)
- Ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148)
- Neposkytnutí pomoci (§ 150)
- Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151)

#### **HLAVA V - Trestné činy proti majetku**

- Neoprávněné užívání cizí věci (§ 207)
- Pojistný podvod (§ 210)
- Poškození cizí věci (§ 228)

#### **HLAVA VII - Trestné činy obecně nebezpečné**

- Obecné ohrožení (§ 272)
- Obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273)
- Ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274)
- Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení (§ 276)
- Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 277)

#### **HLAVA X - Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných**

- Násilí proti úřední osobě (§ 325)
- Maření výkonu úředního rozhodnutí (§ 337)
- Opilství (§ 360)

Tentýž autor zdůrazňuje, že při objasňování těchto přečinů se neobjedeme bez dobré znalosti zákona o provozu na pozemních komunikacích. Zde stanovené konkrétní povinnosti účastníků, především řidičů motorových vozidel, nám budou vodítkem zejména k úvaze, zdali se v daném případě jedná o porušení důležité povinnosti, či zda se jedná pouze o tzv. povinnost prostou. Jako porušení důležité povinnosti obvykle pojímáme překročení rychlosti, zejména přiměřené, nedání přednosti v jízdě apod. Mezi povinnosti prosté obvykle řadíme obecné povinnosti

účastníků silničního provozu podle základních ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích, § 4 a násl., tedy ohleduplné a ukázněné chování, které neohrožuje život, zdraví nebo majetek jiných osob atd.

Významnou myšlenkou se zabývá NOVOTNÝ<sup>23</sup>, neboť míní, že nepanuje úplná shoda o tom, zda jsou určité skutečnosti spojené s dopravou (vliv náhody, převážné nedbalostní trestné činy pachatelů dobrých osobních charakteristik) samy o sobě důvodem pro speciální skutkové podstaty, které by postihovaly viníky dopravních nehod přísněji, a zejména mírněji nebo vůbec jinak než ostatní pachatele, kteří z nedbalosti způsobí následky na životě, na zdraví nebo na majetku, např. při pracovním úrazu či ve zdravotnictví. Trestní zákoník, stejně jako trestní zákon předchozí, neobsahuje zvláštní skutkové podstaty pro postih viníků dopravních nehod. Ten, kdo zavíní dopravní nehodu, však může být stíhán za trestné činy proti životu, zdraví a majetku podle toho, jaké následky způsobil (§ 147, 148, 273, 277 trestního zákoníku).

Než dojdeme k samotnému rozebrání skutkových podstat těch častěji páchaných trestných činů v souvislosti s dopravní nehodou, pozastavíme se nad jedním z dalších spíše obecnějších rozdělení trestných činů v dopravě. Jednoduché, stručné a ryze praktické členění zastává VÁLKOVÁ<sup>24</sup> s tvrzením, že trestná činnost v dopravě je nejčastěji kvalifikována jako:

- **poruchové trestné činy** - ublížení na zdraví či usmrcení z nedbalosti (§ 143, 147, 148 trestního zákoníku),
- **dále ohrožovací trestné činy** – ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 trestního zákoníku) a obecné ohrožení (§ 273, 274 trestního zákoníku).

#### **4.4.1 Usmrcení z nedbalosti (§ 143 trestního zákoníku)**

Trestní zákoník jej definuje takto: „*Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.*“

Tento trestný čin můžeme pokládat za ten nejzávažnější, vzhledem k povaze a závažnosti následku, jelikož je zde vyžadována smrt člověka a díky ní lze logicky vyvodit přísnější sankce. Smrt můžeme definovat velice podrobně z hlediska lékařského

<sup>23</sup> NOVOTNÝ, O., VOKOUN, R., ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní právo hmotné. Zvláštní část.* 6. přeprac. vyd. Praha : Wolters Kluwer ČR, a. s., 2010. s. 51. ISBN 978-80-7357-509-0.

<sup>24</sup> VÁLKOVÁ, H., KUČHTA, J. *Základy kriminologie a trestní politiky.* 2. vyd. Praha : C. H. Beck, 2012. s. 542. ISBN 978-80-7400-429-0.



včetně jejich termínů, pro naši potřebu však můžeme smrtí považovat stav, kdy došlo k selhání základních životních funkcí.

**Objektem** se v případě usmrcení z nedbalosti rozumí lidský život, tedy abychom byli přesnější, zájem na ochraně lidského života.

**Objektivní stránkou** je jednání, které může pachatel způsobit jednak konáním, tak opomenutím. Není zde blíže specifikováno, o jakou formu musí jít.

**Subjekt** neboli pachatel, může být kdokoli, což můžeme doložit tím, že v zákonné definici je uvedeno slovo „kdo“, čili žádný konkrétní údaj zde není, proto pachatelem může tzv. subjekt všeobecný.

**Subjektivní stránku** tvoří zavinění, které je zde vyjádřeno přímo ve svém názvu. Je potřeba nedbalosti, aby byla naplněna skutková podstata tohoto protiprávního jednání.

#### 4.4.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147 trestního zákoníku)

Chápeme jím „*kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.*“ Přičemž nezbytné pro pochopení významu ustanovení je vědět, jak vymezuje trestní zákoník těžkou újmu. Její výklad obsahuje § 122 trestního zákoníku odst. 2 následovně: „*Těžkou újmou na zdraví se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmou na zdraví*

- a) *zmrzačení,*
- b) *ztráta a podstatné snížení pracovní způsobilosti,*
- c) *ochromení údu,*
- d) *ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,*
- e) *poškození důležitého orgánu,*
- f) *zohydění,*
- g) *vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,*
- h) *mučivé útrapy, nebo*
- i) *delší dobu trvající porucha zdraví.*“

**Objektem** je zájem na ochranu lidského zdraví, což vyplývá opět z názvu ustanovení. I zde se nabízí otázka, co je vlastně lidské zdraví. Řekněme, že jde o stav, kdy všechny potřebné orgány fungují a zajišťují tak běžné činnosti.

**Objektivní stránka** spočívá v jednání - „jinému způsobí těžkou újmu“. V případě posouzení příčinné souvislosti musíme brát v úvahu stav před poškozením a za klíčové považujeme, do jaké míry se zhoršil stav oproti stavu před útokem pachatele.

**Subjektem** se zde rozumí kdokoli, stejně jako tomu bylo u předchozího trestného činu, neboť i v tomto paragrafu nalezneme slovo „kdo“.

**Subjektivní stránka** vyžaduje nedbalost, dokládá ji samotný název ustanovení.

Příklad: Obviněný jel osobním automobilem ze zaměstnání domů. Velmi spěchal, aby stihl začátek televizního přenosu fotbalového utkání. Ve snaze předjet pomalu jedoucí traktor vyjel na nepřehledném místě do protisměru, kde se čelně střetl s motocyklem. Při srážce utrpěl motocyklista řadu zlomenin a zejména vážné zranění hlavy, v jehož důsledku přes veškerou snahu lékařů zůstal trvale ochrnut na dolní polovinu těla. Při vyšetřování bylo prokázáno, že obviněný osobní automobil neřídil pod vlivem alkoholu ani jiné návykové látky.

Řešení: Obviněný na nepřehledném místě předjížděl a vjel do protisměru. Tím porušil důležitou povinnost uloženou mu zákonem o provozu na pozemních komunikacích (zvláště přitěžující okolnost dle § 17 trestního zákoníku), kde jsou vyjmenovány zásady při předjíždění. Počínal si tak i přesto, že přinejmenším měl a mohl vědět, že svou zákonem důležitou povinnost porušuje, a že tak může způsobit dopravní nehodu se závažnými následky. Nedbalostní jednání obviněného bylo příčinou těžkého úrazu motocyklisty, který zůstal trvale ochrnut na dolní polovinu těla, což je vážná porucha zdraví odpovídající kritériím pro těžkou újmu na zdraví podle § 122 odst. 2 písm. a), b), c), e). Skutek pachatele tedy budeme kvalifikovat jako trestný čin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 odst. 2.<sup>25</sup>

#### **4.4.3 Ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148 trestního zákoníku)**

Uvedený trestný čin chápe trestní zákoník tímto způsobem: „Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.“ Co znamená dané vymezení pojmu ublížení na zdraví, formuluje § 122 trestního zákoníku odst. 1:

---

<sup>25</sup> NOVOTNÝ, O., VOKOUN, R., ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní právo hmotné. Zvláštní část. 6.* přeprac. vyd. Praha : Wolters Kluwer ČR, a. s., 2010. s. 23-53. ISBN 978-80-7357-509-0.

*„Ublížením na zdraví se rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření.“*

**Objektem** je pochopitelně ochrana zdraví, lze to dovodit nejen z názvu, ale také z toho, že tento trestný čin ve zvláštní části trestního zákoníku spadá pod Hlavu I, v níž se nachází pouze ty, jež směřují proti životu a zdraví.

**Objektivní stránka** vykazuje jednání, v němž je podmínka, že pachatel v rámci tohoto ustanovení musí porušit důležitou povinnost. Tímto se ve své podstatě mimo jiné také liší od trestného činu Těžké ublížení na zdraví, jelikož v § 147 trestního zákoníku není znakem skutkové podstaty porušení důležité povinnosti, i když k němu dochází.

**Subjekt** není blíže určen, může jím být kdokoli, tudíž mluvíme opět o subjektu obecném.

**Subjektivní stránku** zde tvoří zavinění nedbalostní, ale s porušením důležité povinnosti.

#### **4.4.4 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151 trestního zákoníku)**

Dle ustanovení § 151: *„Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti.“* Jde o přečin, dá se říci, přímo spojený dopravní nehodou, který se výrazně odlišuje od předchozích rozebraných trestných činů, a to především subjektem, zaviněním a způsobem jednání.

**Objekt** zůstává stejný a je jím ochrana života a zdraví v konkrétní situaci, a to po dopravní nehodě.

**Objektivní stránkou** míníme jednání, kdy pachatel *„neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc“*. Lze dovodit, že jednání zde je ve formě opomenutí, nekonání čili zdržení se určitého jednání. Určitým jednáním je zde neposkytnutí potřebné pomoci osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví.

**Subjekt** - nyní nastává změna oproti všem předchozím uvedeným ustanovením, protože se jedná o subjekt konkrétní, je přesně stanovené, kdo jím může být. Řidič, který má účast na dopravní nehodě, je jediným možným pachatelem, který se může

protiprávního jednání tohoto paragrafového znění dopustit. Položíme si možná otázku, jaký řidič se může přečinu dopustit. Výkladové znění trestního zákoníku nedává konkrétní údaje a přesný výčet jich, ale je uvedeno, že „řidič *dopravního prostředku*“, z čehož vyplývá, že dopravním prostředkem může být motorové vozidlo, ale i kolo či koňský povoz. Chybí zmínka o tom, že řidič musí být i viníkem nehody, tudíž se nejedná o znak, který musí být naplněn a není to rozhodné pro posouzení, zda je pachatel opravdu za trestný čin odpovědný.

**Subjektivní stránka** požaduje úmysl, který ačkoli není uvedený v názvu, tak je evidentní. O takovém jednání se pachatel sám rozhodne, vidí, že poškozený je zraněný a sám se uchýlí k závěru, že přesto pomoc neposkytne.

Z justiční praxe lze dovodit, že tohoto jednání se nejčastěji dopouští osoby, které v době dopravní nehody řídily motorové vozidlo pod vlivem alkoholu, a toto vědomí je pak vede k následné reakci. Nejčastěji bývají poškozenými chodci, méně cyklisté a nejméně často osádka jiných motorových vozidel. Problémem samotného trestního stíhání je především odhalení viníka, jedná se tedy o důslednou práci policejních orgánů, případně orgánů přípravného řízení. V samotném soudním řízení problémy nenastávají, když s běžnými obhajobami pachatelů (srážka se zvířetem, náraz do větve) se příslušný znalec zpravidla snadno vypořádá, ostatně s takovou obhajobou se často může vyrovnat i soud samotný.<sup>26</sup>

#### 4.4.5 Ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 trestního zákoníku)

Jedná se o trestný čin obecně nebezpečný, jehož znění zařadíme pod Hlavu VII trestního zákoníku, chceme-li být konkrétní, mluvíme o trestném činu obecně ohrožujícím nikoli poruchovém (jako tomu bylo u těch výše uvedených). Dle ustanovení se předpokládá takové jednání: „*Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při které by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.*“

Jsou uvedeny dva pojmy, které nás, jako laiky, uvedou do pochybností a budeme listovat trestním zákoníkem ve výkladovém ustanovení a hledat vysvětlení pro úplné

---

<sup>26</sup> DRAŠTÍK, A., ENGELMANN J., FLÍDR, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín : Poradce, 2011. s. 87. ISBN 978-80-7365-327-9.

pochopení definice. Prvním pojem se vyskytuje již v samotném názvu. § 130 trestního zákoníku obsahuje formulaci: „*Návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.*“

Druhý pojem, stav vylučující způsobilost, nejmýstižněji a nejstručněji popisuje NOVOTNÝ<sup>27</sup> s tím, že je u řidiče motorového vozidla dán vždy, jestliže hladina alkoholu v krvi dosáhla 1 promile – tzv. absolutní nezpůsobilost. V konkrétním případě může být i nižší – tzv. relativní nezpůsobilost. U jiné návykové látky je třeba zjistit stupeň ovlivnění a s tímto v praxi ustáleným měřítkem jej srovnat.

Mimo stav vylučující způsobilost objasňuje i pojem alkoholické nápoje. Jsou jimi lihoviny, destiláty, víno, pivo a jiné nápoje, které obsahují více než 0,75 objemového procenta alkoholu. Pojem alkoholu podle § 130 trestního zákoníku však není určen touto definicí, nýbrž rozhodující jsou účinky požitého zdroje.

Zaměstnáním nebo jinou činností se podle něj rozumí takové zaměstnání (např. chirurgická operace, obsluha jeřábu) nebo taková činnost (např. řízení motorového vozidla na veřejné komunikaci), jejichž bezpečný výkon vyžaduje soustředěnou pozornost a schopnost správně vnímat a pohotově reagovat na různé situace přitom vznikající.

**Objektem** je nejen ochrana života a zdraví, ale i majetku, jak vychází ze zákona.

**Objektivní stránkou** není nic jiného než jednání, jímž si pachatel přivodil vlivem návykové látky stav vylučující způsobilost, dále v tomto stavu vykonává zaměstnání nebo jinou činnost, při které by svým jednáním mohl ohrozit život a zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku.

**Subjektem** je kdokoli, tedy každý, kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost,...

**Subjektivní stránka** vyžaduje úmyslné jednání.

Přečin Ohrožení pod vlivem návykové látky je posledním protiprávním jednáním, které se autorka rozhodla rozebrat. Nutno dodat, že všechny trestné činy jsou uvedeny v základních skutkových podstatách, tudíž v prvních odstavcích daného ustanovení. Rozdílem mezi základní a kvalifikovanou popř. privilegovanou skutkovou

---

<sup>27</sup> NOVOTNÝ, O., VOKOUN, R., ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní právo hmotné. Zvláštní část.* 6. přeprac. vyd. Praha : Wolters Kluwer ČR, a. s., 2010. s. 247. ISBN 978-80-7357-509-0.

podstatou je ten, že každá z nich má odlišnou výši trestu v závislosti na podmínkách a okolnostech. Kvalifikovaná skutková podstata podmiňuje použití vyšší trestní sazby.

## 4.5 Trestní řízení

Trestní řízení je zvláštní druh řízení, ve kterém jsou mimo jiné projednávána i některá porušení pravidel silničního provozu, a to zejména ta závažnější. Jde o řízení zpravidla před soudem a na základě obžaloby podané státním zástupcem po proběhnuvším trestním stíhání. Pokud je skutek kvalifikován jako trestný čin, zpravidla je proti hlavnímu podezřelému zahájeno trestní stíhání.

Vyšetřování o trestném činu provádí Policie ČR, která při něm podléhá dozoru státního zástupce. Co lze samozřejmě vždy doporučit, je vzít si advokáta pro celé řízení, a to již od počátku, tj. od prvního výslechu, aby si řidič nezpůsobil např. výpovědi v rozrušení do budoucna větší starosti, než ve skutečnosti svým jednáním na silnici způsobil. V rámci trestního řízení má obviněný právo navrhnout důkazy, vyjadřovat se k nim, činit návrhy na doplnění dokazování. Pokud má státní zástupce za to, že vyhodnocené důkazy zakládají důvody pro to, že se řidič trestného činu dopustil, podá obžalobu k soudu, který ji následně projednává. Pokud ne, tak dochází k zastavení trestního stíhání a věc tím pro řidiče z hlediska projednání skutku v trestním řízení končí, ledaže by státní zástupce nebo soud rozhodl, že se nejedná o trestný čin, a postoupil věc k vyřízení obecnímu úřadu jako přestupek.

V posledních několika letech se velmi často začalo používat od tzv. odklonů, což jsou formy řešení obvinění z trestných činů, u kterých je primární náhrada škody a pokání pachatele, ovšem následně nedochází ke klasickému odsouzení.<sup>28</sup>

### 4.5.1 Podmíněné zastavení trestního stíhání

Smyslem je neodsouzení pachatele a zastavení trestního stíhání tam, kde je vinen, ovšem pouze za podmínky, že pachatel plní zákonem stanovené podmínky.

#### Mezi ně patří:

- jedná se o přečin,
- obviněný se k činu doznal,

---

<sup>28</sup> BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Brno : CPress, 2014. s. 154. ISBN 978-80-264-0260-2.

- obviněný nahradil škodu, pokud byla činem způsobena, nebo s poškozeným o její náhradu uzavřel dohodu, anebo učinil jiná potřebná opatření k její náhradě,
- vydal bezdůvodné obohacení činem získané, nebo s poškozeným o jeho vydání uzavřel dohodu, anebo učinil jiná vhodná opatření k jeho vydání, a vzhledem k osobě obviněného, s přihlédnutím k jeho dosavadnímu životu a k okolnostem případu lze důvodně takové rozhodnutí považovat za dostačující.

Tyto podmínky stanoví zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád (dále jen „trestní řád“) v § 307 a 308, přičemž stanoví další postup, jako je zkušební doba, kam zaslat určenou částku. Důležité je, že díky tomuto institutu neplatí obviněný pokutu a není nařízen ani zákaz řízení motorových vozidel.

#### **4.5.2 Narovnání**

Je uvedeno též trestní řád upravuje jej § 309-314, přičemž se toto děje na základě uzavření dohody o narovnání mezi obviněným a poškozeným. Velmi se podobá podmíněnému zastavení, ani zde nebude pokuta či zákaz řízení motorových vozidel.

##### Ustanovení stanoví další podmínky:

- jedná se přečin,
- obviněný prohlásí, že spáchal skutek, pro který je stíhán, a nejsou důvodné pochybnosti o tom, že prohlášení bylo učiněno svobodně, vážně a určitě,
- obviněný uhradí poškozenému škodu nebo učiní potřebné úkony k její úhradě, případně jinak odčiní újmu vzniklou přečinem,
- vydá bezdůvodné obohacení získané přečinem nebo učiní jiná vhodná opatření k jeho vydání,
- složí na účet soudu nebo v přípravném řízení na účet státního zastupitelství peněžní částku určenou konkrétnímu adresátovi k obecně prospěšným účelům, a považuje-li se takový způsob vyřízení věci za dostačující vzhledem k povaze a závažnosti spáchaného činu, k míře, jakou byl trestným činem dotčen veřejný zájem, k osobě obviněného a k jeho osobním poměrům.

## 4.6 Trestní sankce

V případě pravomocného odsouzení pachatele za spáchaný trestný čin, mu bude soudem uložen trest či ochranné opatření. Mezi tresty obecně řadíme – trest odnětí svobody (nepodmíněně, podmíněně, podmíněně s dohledem, výjimečný trest), domácí vězení, obecně prospěšné práce, propadnutí majetku, peněžitý trest, propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty, zákaz činnosti, zákaz pobytu, zákaz vstupu na sportovní, kulturní a jiné společenské akce, ztráta čestných titulů nebo vyznamenání, ztráta vojenské hodnosti, vyhoštění. Takto vymezuje druhy trestů § 52 trestního zákoníku. Následující ustanovení cituje ukládání více trestů samostatně a vedle sebe.

Druhy ochranných opatření jsou uvedeny v § 98 trestního zákoníku: ochranné léčení, zabezpečovací detence, zabránění věci či jiné majetkové hodnoty a ochranná výchova.

V souvislosti s tématem bakalářské práce autorka uvádí, že nejčastěji ukládanými tresty v dopravě jsou trest odnětí svobody či zákaz činnosti, peněžitý trest nebo například u Pojistného podvodu může být trestem i propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty.

### 4.6.1 Trest odnětí svobody

Výkon trestu odnětí svobody upravuje zákon č. 169/1999 Sb., o výkonu trestu odnětí svobody a o změně některých souvisejících zákonů (dále „zákon o výkonu trestu“).

Soud dle § 81 trestního zákoníku může podmíněně odložit výkon trestu odnětí svobody nepřevyšujícího tři léta, což se v souvislosti s přečiny v dopravě děje velice často, jedná se o mírnější řešení např. dopravní nehody. Oproti odklonům zde dojde k odsouzení obviněného, nicméně trest je na určitou zkušební dobu odložen, vedle toho se ukládá většinou pokuta a zákaz řízení.

#### Podmínky dle ustanovení jsou:

- ukládaný trest nepřesahuje délku trvání tří let,
- vzhledem k osobě pachatele, zejména s přihlédnutím k jeho dosavadnímu životu a prostředí, ve kterém žije a pracuje, a k okolnostem případu se má důvodně za to, že účelu trestu bude dosaženo i bez jeho výkonu,



- zkušební doba na rok až pět let, během které je odsouzený povinen dodržovat pravidla tohoto trestu, a pokud je splní, soud tuto skutečnost osvědčí a na takového pachatele se hledí jako kdyby nebyl odsouzen.

#### 4.6.2 Zákaz činnosti

U trestné činnosti v dopravě půjde o zákaz řízení motorových vozidel. Zákaz činnosti upravuje § 73 trestního zákoníku, soud jej může uložit na jeden rok až deset let, dopustil-li se pachatel trestného činu v souvislosti s touto činností. Trest se převážně ukládá vedle dalšího trestu (např. odnětí svobody, peněžitého trestu).

#### 4.6.3 Peněžitý trest

*„Peněžitý trest může soud uložit, jestliže pachatel pro sebe nebo pro jiného úmyslným trestným činem získal nebo se snažil získat majetkový prospěch.“* Takto jej definuje trestní zákoník v § 67. Dále je uvedeno, že se ukládá v denních sazbách, kdy je stanovena jejich nejnižší a nevyšší denní sazba a jejich počet.

Širší rozsah celé kapitoly je dán tím, že ji autorka považuje za stěžejní v rámci celé bakalářské práce. Jednak nese totožný název, ale především se mnohé od této odvíjí, a to nejen dopravní nehody, v nichž dochází k páchání přečinů. Autorčinou snahou bylo po stránce teoretické definovat základní pojmy (trestný čin, jeho znaky, skutková podstata, odpovědnost za trestný čin, jednotlivé trestné činy v dopravě, podstata trestního řízení, tresty za silniční protiprávní jednání). Pro oživení nudné řeči zákona vkládala praktické příklady, na kterých jsme mohli porozumět provázanosti zákonných ustanovení v rámci konkrétního jednání. Závěrem této kapitoly můžeme říci, že trestné činy v dopravě se pojí s nehodami, kdy často dochází k závažným následkům a porušování zájmu na ochraně života a zdraví. Výčet trestných činů poukazuje víceméně na formu nedbalostního jednání. I takové může bohužel způsobit, v nejhorším případě, zmaření lidského života a pachatel s dosud čistým trestním rejstříkem si ponese nepříjemné vzpomínky a navíc nějaký ten „škraloup“ v podobě sankce. Z lidského pohledu sporné, zda je více na vině řidič či neosvětlený chodec sražený v mlze. Dokazování bývá problematické, často zdlouhavé a psychicky náročné pro samotného pachatele, který chodce oblečeného do tmavého oblečení neviděl. Zde se nám může zdát zákon neúměrně tvrdý. Avšak možnost odklonů v trestním řízení zmírní alespoň důsledky, i když pro čestného a poctivého občana to zdaleka není náplast pro duši.

## 5 PŘESTUPKY V DOPRAVĚ

Méně závažných protiprávních jednání se dopouští, dle přesvědčení autorky, čas od času každý, aniž by přímo cíleně chtěl se takového jednání dopustit. Typický, dá se říci ukázkový příklad, je řidiči „neodkladné“ vyřizování telefonů za jízdy či překročení rychlosti v obci proto, že jsme ráno zaspali a nyní někde těch pár minutek musíme dohnat. Odůvodnění pro toto jednání bychom našli většinou vždy, pokud jednáme s daným úmyslem.

Přestupky jsou nejčastěji páchaným druhem protizákonného jednání v dopravě. Se sankcemi a policejními kontrolami v dopravě se setkali jistě mnozí z nás. Kromě finančních postihů či zákazu činnosti se zde uplatňuje i bodový systém, který je obsahem rovněž jedné z následujících kapitol.

V této kapitole si ve stručnějším měřítku (než tomu bylo u trestných činů) objasníme, co zákon považuje za přestupek, jak ho lze spáchat, vyjmenujeme některé přestupky v dopravě a jejich sankce. Závěr autorka směřuje k naplnění jednoho z cílů bakalářské práce – rozdíl mezi trestným činem a přestupkem a také odlišnost v případě porušení právních předpisů. Ačkoli rozdíly jsou patrné, není od věci na ně znovu poukázat a zdůraznit jejich odlišnost.

### 5.1 Co je přestupkem

Základním právním předpisem pro daný pojem je, v samém úvodu zmiňovaný, zákon o přestupcích. V tuto chvíli je klíčový § 2 odst. 1: *„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.“*

#### 5.1.1 Zákoné znaky přestupku

Dovozujeme je ze zákonného vymezení, můžeme na ně pohlížet více způsoby, které si zde uvedeme. Komentář k § 2 zákona o přestupcích uvádí ČERVENÝ<sup>29</sup>, který má za to, že zákon vymezuje pojem přestupku jeho materiálním znakem a formálními

---

<sup>29</sup> ČERVENÝ, Z. *Přestupkové právo: komentář k zákonu o přestupcích včetně textu souvisejících předpisů*. 12. přeprac. vyd. Praha : Linde, 2004. s. 14. ISBN 80-7201-508-7.

znakem. Všechny tyto znaky musí být splněny současně. To také znamená, že jednání, které sice má formální znaky přestupku, ale chybí materiální znak, není přestupkem a naopak.

Tyto znaky vysvětluje BERAN<sup>30</sup>:

- **formální znak** – jednání musí být v přestupkovém zákoně nebo v jiném zákoně za přešupek výslovně označeno, např. překročení nejvyšší dovolené rychlosti, jízda za červenou, telefonování za jízdy),
- **materiální znak** – totéž jednání musí porušovat nebo ohrožovat některý zájem společnosti (takovým zájmem bývá např. bezpečnost silničního provozu, plynulost silničního provozu, ochrana životního prostředí).

Další z publikací rozděluje zákonné znaky přestupku do dvou pohledů:

- **obecné znaky** – společné pro všechny přestupky bez rozdílu (protiprávní jednání; společensky nebezpečné jednání; zaviněné jednání i z nedbalosti; jednání odpovědné osoby – způsobilost, věk; postižitelné jednání; jednání, které není jiným správním deliktem nebo trestným činem),
- **znaky skutkové podstaty** – specifikace a individualizace konkrétního přestupku (objekt, objektivní stránka, subjekt, subjektivní stránka).<sup>31</sup>

## 5.2 Co přestupkem naopak není

Stejně jako tomu bylo u trestných činů, i nyní se setkáváme s případy, které vylučují protiprávnost činu. V zákoně o přestupcích o tom hovoří § 2, odst. 2, písm. a), b). Pod ustaveními se nachází krajní nouze a nutná obrana. Opět se jimi v případě krajní nouze odvrací nebezpečí, u nutné obrany je tomu přímo hrozící a trvající útok.

Příklad: Nutná obrana u dopravních přestupků je spojená s např. dopravní nehodou, při níž dochází k porušení zájmu. Pokud by někdo do někoho se snažil narazit, pak zvýšená rychlost, přejetí plné čáry není protiprávní. Stav krajní nouze může nastat tehdy, když osobě v nebezpečí života lze zajisti nezbytnou pomoc pouze tak, že bude

---

<sup>30</sup> BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Brno : CPRESS, 2014. s. 9. ISBN 978-80-264-0260-2.

<sup>31</sup> HEJDA, J. *Správní právo*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2011. s. 104-105. ISBN 978-80-87472-14-9.

přepravena vozidlem k lékaři, přičemž jediným, kdo ovládá řízení vozidla je osoba, která nevlastní příslušné řidičské oprávnění<sup>32</sup>.

### 5.3 Odpovědnost za přestupek v dopravě

K odpovědnosti je třeba splnění zákonných podmínek vztahujících se zejména k subjektu (osobě pachatele), subjektivní stránce (tedy k zavinění), objektu (právem chráněnému zájmu), ale také k objektivní stránce (jednání, následku a příčinné souvislosti). V souvislosti s tímto je nutné rozlišit a uvést, kdo a v jakém věku může spáchat přestupek v dopravě a také jaká forma zavinění je třeba. Zde narážíme na rozdíly proti odpovědnosti za trestný čin.

- **pachatel** - § 5 zákona o přestupcích stanoví, že osoba mladší patnáctého roku věku není odpovědná za přestupek, tudíž nemůže dostat pokutu. Zde se však nabízí otázka, co s chlapcem mladším patnácti let jedoucím na kole bez ochranné přilby, která je povinná. Nelze ho stíhat, ani rodiče nenesou odpovědnost za takto spáchaný přestupek. Na tuto nepříliš dořešenou formulaci upozorňuje v další ze svých publikací BERAN<sup>33</sup>;
- **příčetnost** – podobně jako u trestní odpovědnosti je ke spáchání přestupku potřeba příčetnosti;
- **zavinění** – vnitřní vztah pachatele k jeho jednání. Dle § 3 zákona o přestupcích postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon, že je třeba zavinění úmyslného. V předchozí kapitole již autorka uvedla, že nedbalost dělíme na vědomou a nevědomou a co se týče úmyslu, je přímý či nepřímý.

### 5.4 Jednotlivé přestupky v dopravě

Dopravní přestupky jsou uvedeny v § 125c zákona o silničním provozu. Pro představu se zde některé uvedeme, není smyslem práce vystihnout veškeré jejich

---

<sup>32</sup> KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. Praha : Prospektrum, 1998, s. 66. ISBN 80-7175-068-9.

<sup>33</sup> BERAN, T. *Neplaťte (zbytečně) pokuty : právní rádce řidičů a majitelů vozidel*. 3. přeprac. vyd. Brno : Computer Press, 2007. s. 15-16. ISBN 80-722-6640-3.

sankce i bodové ohodnocení. Velice podrobný komentář k příslušnému zákonu podává LEITNER.<sup>34</sup>

- *Překročení nejvyšší dovolené rychlosti*
- *Jízda na červenou*
- *Nesprávné předjíždění*
- *Nedání přednosti*
- *Nedovolený vjezd na železniční přejezd*
- *Telefonování za jízdy*
- *Nedání přednosti chodcům*
- *Neoprávněné stání na vyhrazeném parkovišti*
- *Porušení zákazu stání a zastavení*
- *Řízení bez řidičského oprávnění*

## 5.5 Projednávání přestupků

Přestupky spojené s dopravou lze projednávat i jinými způsoby než klasickým nezkráceným správním řízením. Pokud jsou splněny podmínky, je možné projednat přestupek v řízení blokovém (tzv. na místě), dále v příkazním řízení, které není až tak obvyklé. Policisté nejčastěji řeší přestupky formou blokové pokuty, o čemž se mnozí z nás jistě mohli z vlastní zkušenosti přesvědčit.

**Blokové řízení** je tzv. zkrácené řízení o přestupcích. Provádí se v případě, kdy je přestupek spolehlivě zjištěn, nestačí domluva a pachatel přestupku je ochoten zaplatit pokutu na místě. V případě nesplnění některé z uvedených podmínek se přestupek projedná obvyklým způsobem, popř. v příkazním řízení<sup>35</sup>. Vyznačuje se neformálností, rychlostí postihu, hospodárností a ve většině řešených případů i bezprostředním účinkem na pachatele, takto jednoduše shrnuje blokové řízení ČERVENÝ.<sup>36</sup>

V **příkazním řízení** lze rozhodnout vydáním příkazu o uložení napomenutí nebo pokuty bez nařízeného jednání, pokud není pochybností o tom, že obviněný se přestupku dopustil. Příkaz se oznamuje písemně a má stejné náležitosti jako

---

<sup>34</sup> LEITNER, M., VRATNÁ, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*. 4. přeprac. vyd. Praha : Linde, 2012. s. 432-446. ISBN 80-7201-867-3.

<sup>35</sup> ČERNÝ, J. *Přestupkové řízení*. 8. přeprac. vyd. Praha : Linde, 2004. s. 101-102. ISBN 80-7201-457-9.

<sup>36</sup> ČERVENÝ, Z. *Přestupkové právo: komentář k zákonu o přestupcích včetně textu souvisejících předpisů*. 12. přeprac. vyd. Praha : Linde, 2004. s. 180. ISBN 80-7201-508-7.

rozhodnutí o přestupku. Proti příkazu lze podat odpor do 15 dnů, který příkaz zruší, a správní orgán pokračuje v řádném projednávání přestupku s tím, že správní orgán může uložit pouze sankci napomenutí či pokutu ve vyšším výměru.<sup>37</sup>

## 5.6 Sankce za přestupky

Druhy sankcí nalezneme v § 11 zákona o přestupcích. Jde o jejich obecné rozdělení, které je následující – napomenutí, pokuta, zákaz činnosti, propadnutí věci, zákaz pobytu. U každé skutkové podstaty je uveden druh sankce a její výše, přičemž zákon pomyslel i na to, že sankci lze uložit samostatně nebo s jinou sankcí; napomenutí nelze uložit spolu s pokutou.

Konkrétní sankce spojené s dopravou definuje § 125c zákona o silničním provozu, podle kterého je možné uložit tyto:

- **pokuta** – v rámci porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích se může vyšplhat až do výše 50.000 Kč v závislosti na druhu spáchaného jednání; v blokovém řízení je možno uložit pokutu do výše 2.500 Kč;
- **zákaz činnosti** – v dopravě nejdéle na 2 roky;

Autorka se v závěru kapitoly pokusí vystihnout zásadní rozdíl mezi trestným činem a přestupkem, neboť jedním ze stanovených cílů je objasnit vztah mezi těmito protiprávními jednáními a zdůraznit jejich rozdíl v případě porušení právních předpisů v silniční dopravě.

Rozdíly můžeme spatřovat v mnohém, každý protiprávní čin je upravený v jiném právním předpisu a vyžaduje rovněž splnění určitých specifických znaků daných příslušným zákonem. Základní rozdíl spatřujeme ve stupni společenské škodlivosti. Jde buď o méně závažný čin – tedy přestupek, nebo pokud jsou naplněny zákonné znaky závažnějšího jednání – hovoříme o trestném činu. Z čehož vyplývá, že musí jít o čin soudně trestný.

V případě, že porušíme pravidla silničního provozu, dojde k projednání ve správním či trestním řízení. Závažnost spáchaného činu je vodítkem, pro stanovení druhu protizákonného jednání. Trestné činy se projednávají v trestním řízení,

---

<sup>37</sup> HEJDA, J. *Správní právo*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2011. s. 109. ISBN 978-80-87472-14-9.

před soudem, ukládají se tresty a tím nejpřísnějším může být odnětí svobody. Správní řízení (před obecními úřady) se pojí s přestupky, avšak pravomoc blokově stíhat má Policie ČR (i městská policie). Tresty jsou zde mírnější, často formou pokuty a odečtených bodů. Pachateli zde může být nejhůře vyřčen zákaz řízení motorových vozidel.

Závěrem autorka připomíná, že pojem dopravní přestupek v zákoně nenalezneme, odkazem pro nás bude zákon o přestupcích. Konkrétní přestupky v dopravě jsou uvedeny v zákoně o provozu na pozemních komunikacích, což je opět rozdílem, neboť trestné činy dovozujeme přímo ze základního předpisu - trestního zákoníku. Jak již bylo několikrát uvedeno, v dopravě se setkáváme spíše s dopravními přestupky, které stejně jako trestné činy bohužel zapříčiní následný vznik dopravní nehody, na což navazuje další kapitola.

## 6 DOPRAVNÍ NEHODA

Dopravní prostředky vnímáme jako objev pozitivní, přínosný a pro dnešní moderní společnost již zcela nezbytný. V současné uspěchané době je potřeba mobility skutečně na jiné úrovni, než tomu bylo před pár stoletími. Kromě všech příznivých okolností existuje samozřejmě i nepříliš příznivá stránka věci v podobě vzniku zdrcujících bolestných i smutných zážitků, nepříjemných zkušeností a v nejhorším případě tragických událostí, které jsou následkem dopravních nehod. U trestných činů spojených s dopravou jsme konstatovali, že ve většině případů jde o souhru nešťastných náhod, což můžeme tvrdit i nyní.

Přestože média a televizní zpravodajství se dopravní situací zabývají řekněme podrobně, nehodám se společnost nedokáže vyvarovat. Odborníci a reportéři apelují na ostatní řidiče s cílem upozornit na možné devastující následky dopravních nehod. Všichni jsme dopravní nehodu viděli, byť jen z televizních obrazovek, mnozí z nás ji zažili na vlastní kůži, někteří z nás ji dokonce zavinili a velká většina možná ani netuší, co nám ukládá zákon, přesněji řečeno, jak se zachovat a jaké úkony činit během nehody. To a mnohem více nám poodkryje nynější kapitola.

### 6.1 Co je dopravní nehoda

Dopravní nehody v silniční dopravě upravuje § 47 zákona o silničním provozu: „*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.*“ Z této právní formulace vyvodíme určité znaky, stejně jako tomu je u přestupků a trestných činů.

Za znaky dopravní nehody považujeme splnění těchto podmínek:

- **nepředvídanost**, ale zpravidla předvídatelnost události – ačkoli není v zákoně uvedená, někteří autoři ji ve svých definicích uvádějí (jednu z definic poukazujících na tento znak autorka uvedla v kapitole pojmu),
- **událost v silničním provozu**,



- **škoda na životě, zdraví nebo majetku,**
- **přímá souvislost s provozem.**

PORADA<sup>38</sup> zdůrazňuje, že každý vznik a průběh silniční dopravní nehody je tvořen jednak nehodovým jednáním (konání či opomenutí účastníka, kterým způsobil nehodovou událost) a nehodovou událostí (konkrétní průběh a následek nehody). Mimo jiné silniční dopravní nehodu chápe jako souhrn několika příčin a podmínek. Vychází z toho, že příčina, která vede k trestnému činu, existuje dřív, než pachatel začne s jednáním, jehož důsledkem je spáchání trestného činu, tedy příčina předchází vlastnímu jednání pachatele.

### 6.1.1 Rozdělení dopravních nehod

Podle vzniku lze dopravní nehody rozdělit na:

- **havárie** – vozidlo se převrátí na vozovce, vznikne pouze škoda,
- **srážky** – střet účastníků silničního provozu,
- **jiné nehody** – nelze je zařadit do dvou předcházejících, např. vypadnutí z vodidla<sup>39</sup>.

Vezmeme-li v potaz, kdy zákon ukládá povinnost nehodu hlásit, můžeme nehody dělit na ty, kde není třeba volat policisty a ty, jež ze zákona hlásit musíme, což upravuje zákon o silničním provozu v § 47 odst. 4, v němž je uveden důvod „*dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč.*“

### 6.1.2 Klasifikace dopravních nehod

Třídění silničních dopravních nehod má své opodstatněné důvody. Význam klasifikace je v kontextu s dopravou široký, neboť toto členění je potřebné a nutné pro účely statistické a dále pro vedení různých evidencí. Policie ČR zpracovává statistiky podle následků (usmrceno, těžce a lehce zraněno), viníků a zavinění dopravních nehod (řidič, chodec, technická závada vozidla), vozidel zúčastněných

<sup>38</sup> PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. s. 103-104. ISBN 80-7201-212-6.

<sup>39</sup> KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. Praha : Prospektrum, 1998, s. 8. ISBN 80-7175-068-9.

na dopravní nehodě (podle objemové třídy), hlavních příčin (nepřiměřená rychlost, nedání přednosti), podle nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, podle místa nehody (v obci, mimo obec), ale i podle času dopravní nehody. Statistiky najdeme na oficiálních stránkách Policie ČR. Ministerstvo dopravy jakožto ústřední orgán v oblasti dopravy také zpracovává statistiky, avšak nikoli o dopravních nehodách, nýbrž v rámci bodového systému.

## 6.2 První kroky po nehodě

Praxe ukazuje, že první kroky po nehodě mají na další průběh a vyřizování problémů týkajících se dopravních nehod největší vliv. Tak jako v mnoha jiných situacích, lze v prvních okamžicích po nehodě znemožnit příznivé vyřešení věci (např. požitím alkoholu po nehodě) anebo naopak lze zajistit takový důkazní materiál, který úspěšné vyřešení dopravní nehody jednoznačně podpoří. Zákonem daný přehled kroků, povinností a práv tak má za účel předložit ucelený souhrn postupů, díky nimž nebude dopravní nehoda chápána nutně jako velká tragédie.<sup>40</sup>

### 6.2.1 Povinnosti řidiče po dopravní nehodě

Povinnosti řidiče jsou čtyři a vyčteme v § 47 odst. 2 zákona o silničním provozu:

*"Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen:*

- a) neprodleně zastavit vozidlo,*
- b) zdržet se požití alkoholického nápoje a užití jiné návykové látky po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi,*
- c) učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody, a*
- d) spolupracovat při zjišťování skutkového stavu."*

---

<sup>40</sup> BERAN, T. *Dopravní nehody : právní rádce pro každého řidiče*. Brno : Computer Press, 2007. s. 19. ISBN 978-80-251-1791-0.

## 6.2.2 Povinnosti účastníků dopravní nehody

Jsou upraveny v § 47 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích:

- a) *učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,*
- b) *oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby,*
- c) *označit místo dopravní nehody,*
- d) *umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,*
- e) *neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,*
- f) *prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,*
- g) *v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.*

## 6.3 Vyšetřování dopravních nehod

Obecně je známo, že v průběhu vyšetřování se shromažďují důkazy, na základě kterých policisté objasňují příčiny. U dopravních nehod půjde o zjišťování vzniku, to znamená, jak k dopravní nehodě došlo, zkoumá se nejen lidské zavinění, ale také se přihlíží ke stavu vozidla, pozemní komunikace. Činitelů ovlivňujících příčiny a následky je celá řada a policisté provádí různé metody k zajištění možných stop.

### 6.3.1 Ohledání místa dopravní nehody

Ohledání místa dopravní nehody je jedním z nejdůležitějších úkonů, neboť se jím zajišťují k trvalému uchování všechny důkazy. Je nutno zajistit všechny skutečnosti, které umožňují průběh nehody rekonstruovat, a tak objasnit příčinu nehody i stupeň zavinění jejích jednotlivých účastníků. Jde zejména o zjištění vlivů, které

vyvolaly vznik příčin nehody, podílu jednotlivých účastníků na vzniku nehody, jednání účastníků od jejího odvrácení.

Základní zásadou pro práci na místě musí být dodržování zákonnosti, naprostá subjektivita a velmi dobrá znalost pravidel silničního provozu a předpisů upravujících podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích. Po skočení ohledání místa učiní výjezdová služba taková opatření, aby nedošlo k následnému ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Výjezdová služba vyhotoví náčrtek místa dopravní nehody, kde zakreslí zejména stav dopravního značení, polohu vozidel, těl, stop a předmětů na vozovce. Kromě náčrtku se místo vždy zadokumentuje fotograficky nebo na videozáznam. Takto chápe ohledání místa dopravní nehody PAVLÍČEK<sup>41</sup>.

### 6.3.2 Činnost po návratu z místa dopravní nehody

Stejný autor shrnuje, že po ukončení šetření na místě dopravní nehody výjezdová služba nebo podle charakteru úkonu policista, který spis dopravní nehody zpracovává

- neprodleně nahlásí na operační středisko policie dopravní nehodu, která má charakter mimořádné události,
- zapíše nehodu do Knihy dopravních nehod,
- zabezpečí vyrozumění pozůstalých nebo příbuzných o tom, kde se nalézají usmrcené nebo zraněné osoby,
- podle náčrtku vyhotoví plánec místa dopravní nehody,
- zpracuje upozornění na nedostatky zjištěné při šetření dopravní nehody.

## 6.4 Utajování dopravních nehod

Jediným autorem zabývajícím se ve své publikaci utajováním dopravních nehod je CHMELÍK<sup>42</sup>, neboť nahlíží na problematiku z kriminalistického hlediska. Podle něj patří utajování mezi typickou kategorií dopravních nehod, které má bezprostřední vztah k jednání pachatele a následkům dopravní nehody. Utajováním okolností dopravní nehody pachatel obvykle sleduje cíl uniknout trestní odpovědnosti, případně se snaží stupeň trestní odpovědnosti snížit nebo ztížit odhalení pachatele. Budeme-li vycházet

<sup>41</sup> PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost : (zvláštní část)*. Praha : Police history, 2006. s. 312-319. ISBN 80-86477-32-0.

<sup>42</sup> CHMELÍK, J. a kol. *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. s. 425-426. ISBN 80-86898-36-9.

z podmínek utajování dopravních nehod s úmyslem uniknout trestní odpovědnosti, je možné charakterizovat typické okruhy způsobů utajování, a to:

- 1) útěk (ujetí) účastníka dopravy z místa dopravní nehody nebo opuštění místa dopravní nehody,
- 2) změna nehodové situace.

## **6.5 Příčiny dopravních nehod**

Příčiny dopravních nehod úzce souvisí s příčinami protiprávního jednání, kterým autorka věnuje samostatnou kapitolu, proto si níže uvedeme pouze jaké si obecné a základní rozdělení příčin. Příčin může být celá řada, dochází k určitému konkrétnímu selhání, bohužel spíše lidskému selhání.

### **6.5.1 Objektivní příčiny**

Mezi objektivní příčiny patří především stav a povaha pozemních komunikací, zejména závady ve sjízdnosti, definované jako změny ve sjízdnosti, které řidič nemůže předvídat ani při jízdě přizpůsobené stavebnímu a dopravně technickému stavu komunikace, povětrnostním podmínkám, vlastnostem nákladu, dále také technické poruchy vozidel a nepředvídatelné události v silničním provozu – tedy příčiny nezávislé na řidiči. Další příčinou dopravních nehod zejména na dálnicích jsou reklamní poutače. Jestliže řidič jedoucí rychlostí 90 km/h jednu vteřinu sleduje reklamní poutač, znamená to, že ujede 25 metrů, aniž by sledoval situaci v silničním provozu.<sup>43</sup>

### **6.5.2 Subjektivní příčiny**

Z logiky věci můžeme usoudit, že pokud se objektivní příčiny týkaly okolností nezávislých na řidiči, pak subjektivní příčiny připadají na řidiče. Momentální psychické, zdravotní a osobnostní rozpoložení vypovídá mnohé. Každý konkrétní případ je odlišný, avšak aspekty, které negativně působí a přičítají se řidiči k tíži, jsou veřejnosti známé a někdy si samotní řidiči neuvědomují, jaký mohou mít dopad. Ať máme na mysli únavu, věk, (ne)zkušenost a alkohol.

---

<sup>43</sup> KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přeprac. vyd. Praha : Linde, 2006. s. 57. ISBN 80-7201-613-X.

## 6.6 Psychologie vzniku dopravních nehod

Dopravní psychologie se pokouší poodkrýt, jaké aspekty na řidičův psychický stav působí. Jak se chovají řidiči cholerici, jak jednají lidé s psychickými poruchami, jaké předpoklady a reakce mají mladí a naopak senioři za volantem. Aspekty jsou různorodé, zkoumají se rizika řidičů dle charakterových vlastností, ale i dalších vlivů. Na základě zkoumání narážíme na teorie či zažitá názory. Například HOSKOVEC<sup>44</sup> ve své publikaci z roku 1995 již vystihuje, že „nehodoví“ řidiči jsou obecně charakterizováni jako agresivní, impulsivní, neschopní přizpůsobit se autoritě, sociálně špatně adaptovaní, jsou emočně vzrušivější, méně vyrovnaní, mají nižší schopnost regulace svého chování, zátěžové situace pak na místo jejich řešení emočně prožívají. Zajímavé je, že o osmnáct let později obdobně definuje viníky dopravních nehod i ŠUCHA<sup>45</sup>, který navíc pouze doplňuje, že jsou jimi extroverti s nižší inteligencí.

Dopravní nehody jsou problémem, s nímž se potýká celý svět. Dle autorky je situace způsobena hlavně uspěchanou dobou, nezodpovědností a neukázněností účastníků provozu na pozemních komunikacích. Značný význam má bezesporu stále vzrůstající počet automobilů na silnicích. Nešťastným událostem v dopravě se nedá do nějaké, alespoň z části, uspokojivé míry nikdy předejít, stejně jako nezamezíme kupříkladu majetkové kriminalitě. Princip je podobný, vždy se najde někdo, pro koho dodržování právních předpisů je fádni. Soutěživí mladíci se silnými auty a nepřilíh velkými zkušenostmi si ve chvíli, kdy se cítí jako pánové silnic, neuvědomují, jakými tragickými následky může skončit jejich rychlá jízda. Při těchto nehodách často umírají nevinní lidé, jimž jsou tímto protiprávním jednáním způsobena zranění neslučitelná se životem. Bohužel nejsou tyto situace výjimkou. Jedno je jasné, kdo nezažil, neví, oč jde a jakou psychickou či fyzickou zátěž dopravní nehoda přináší. Ačkoli jsme nevěnovali pozornost náhradě škody, jde o součást problematiky dopravních nehod.

Nejen Ministerstvo dopravy klade na prevenci důraz. Otázkou je, jestli se nad jejich reklamními spoty „Nemyslíš, zaplatíš!“ lidé pozastaví a zda kampaň byla přínosná či nikoli. Výsledek se dozvíme v kapitole Dotazníkové šetření, kde respondenti měli možnost vyjádření subjektivních postojů k preventivně dopravním videím. Obsah celé kapitoly směřuje k naplnění autorkou stanoveného vedlejšího cíle.

---

<sup>44</sup> HOSKOVEC, J. *Přehled dopravní psychologie*. Praha : Karolinum, 1995. s. 37. ISBN 80-7066-981-0.

<sup>45</sup> ŠUCHA, M. *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha : Grada, 2013. s. 65. ISBN 978-80-247-4113-0.

## **7 BODOVÝ SYSTÉM**

Hodnocení řidičů tvoří neméně důležitou součást teoretické části bakalářské práce, neboť bodový systém je spojený s pácháním přestupků a trestných činů. Určitému druhu přestupku je zákonem přidělený konkrétní počet trestných bodů, stejně tak je tomu u závažnějších nezákonných jednání – trestných činů.

Literatura v tomto směru je poněkud méně zastoupena, proto většina použitých informací pochází z internetových zdrojů. Autoři zde reagují na novely zákona a údaje jsou aktuální. Předmětem této části práce je nejen charakteristika, jako je tomu u každé z kapitol, ale také se dotkneme toho, proč stát k bodovému hodnocení přistoupil. Neopomeneme zdůraznit princip fungování ani přehled bodovaných protizákonných jednání.

### **7.1 Co je bodový systém**

Můžeme jej chápat jako opatření spočívající v udělování bodů za spáchané nedovolené chování, kterým řidiči jednají v rozporu se zákonem. Vstoupil v platnost 1. července 2006 a je součástí zákona o silničním provozu. Bodový systém novelizoval zákonem č. 411/2005 Sb. zákon o silničním provozu. (kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů – takto je definován zákonem).

#### **7.1.1 Důvod zavedení bodového systému**

Důvodová zpráva k návrhu zákona č. 411/2005 Sb. uvádí, že především Policie ČR navrhuje zavedení bodového systému. Dále je uvedeno, že v České republice, stejně jako dříve v jiných evropských státech, se ukazuje, že pro určité skupiny řidičů nejsou sankce spočívající třeba i v opakovaném ukládání pokut dostatečně účinné ani odstrašující před pácháním dalších přestupků. Dostatečný preventivní účinek má pouze hrozba ztráty řidičského oprávnění. Systém byl zaveden v některých

evropských zemích, např. ve Spolkové republice Německo, Polsku, Velké Británii, Francii a nejnoveji v Itálii. Ve všech těchto zemích přispěl ke zvýšení kázně řidičů motorových vozidel a ke zvýšení jejich ohleduplnosti vůči ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích. Došlo také k poklesu počtu dopravních nehod i snížení závažnosti jejich následků.

### 7.1.2 Účel bodového systému

Zákon o silničním provozu řeší bodové hodnocení ve své Hlavě V, účel je první větě § 123a: *„Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchání přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu, nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští.“* K tomuto ustanovení přidává LEITNER<sup>46</sup> komentář, v němž míní, že vývoj nehodovosti, nepříznivý vývoj v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, zvyšující se agresivita řidičů a množství páchaných přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu jsou důvodem pro zavedení bodového hodnocení přestupků a trestných činů, jejichž výsledkem je u řidičů, kteří nerespektují pravidla provozu na pozemních komunikacích, pozbytí řidičského oprávnění a tím vyloučení z provozu na pozemních komunikacích na dobu 1 roku.

Hlavním účelem bodového systému je především odstranit ze silničního provozu ty řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí závažných přestupků proti bezpečnosti a plynulosti tohoto provozu. Toto opatření by dále mělo vytvořit čitelný systém postihu pachatelů dopravních přestupků, který je jednoznačně definován. Neopomenutelná je i preventivní funkce. Za těmito názory stojí KUČEROVÁ.<sup>47</sup>

## 7.2 Základní princip fungování

- bodový systém se vztahuje pouze na **řidiče motorových vozidel**,
- body jsou **stanoveny pevně** v příloze zákona,
- body se přičítají **od 2 do 7 bodů**,

<sup>46</sup> LEITNER, M., VRATNÁ, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*. 4. přeprac. vyd. Praha : Linde, 2012. s. 408. ISBN 80-7201-867-3.

<sup>47</sup> KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přeprac. vyd. Praha : Linde, 2006. s. 113-114. ISBN 80-7201-613-X.



- body se zaznamenávají maximálně **do počtu 12 bodů**,
- při **dosažení 12 bodů** dochází k vybodování a vše směřuje ke **ztrátě řidičského oprávnění na jeden rok**,
- po dosažení 12 bodů řidič dostane **oznámení a výzvu k odevzdání řidičského průkazu**,
- řidič se může bránit tzv. "**námitkou**" a do rozhodnutí o námitce smí řídit,
- pro **vrácení řidičského průkazu** musí řidič po roce od pozbytí řidičského oprávnění absolvovat přezkoušení z odborné způsobilosti v autoškole, lékařskou prohlídku a dopravně psychologického vyšetření<sup>48</sup>

### 7.2.1 Započítávání bodů

BERAN<sup>49</sup> podotýká, že zdaleka ne všechny přestupky jsou „ohodnoceny“. Evidovány jsou pouze ty, u kterých to stanoví zákon, což jsou téměř všechna zásadnější porušení pravidel. Dále uvádí, upozorňuje, že pro účely pravidel započítávání bodů platí, že při spáchání více přestupků jedním skutkem se započítává bodové hodnocení pouze pro nejpřísnější z přestupků spáchaných takovým skutkem. To znamená, že pokud pojede řidič rychle, bude u toho telefonovat a ještě bude přitom ohrožovat ostatní účastníky nesprávným předjížděním, dostane max. tolik bodů, kolik stanoví zákon pro nejpřísněji bodovaný. Není tedy možné, aby byly body „sečteny“.

Celkový počet bodů byl zákonem stanoven na 12., jakmile řidič dosáhne 12 bodů, obecní úřad jej obratem vyzve k odevzdání řidičského průkazu a řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 dnů od doručení této výzvy obecního úřadu. Aby toho nebylo málo, neztratí řidič pouze řidičského oprávnění a řidičský průkaz, ztratí též odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel, což znamená, že k tomu, aby znovu mohl řídit, jí bude muset znovu nabýt. Po „vybodování“ platí povinnost podrobit se i psychotestům.

<sup>48</sup> ČESKO. Bodový systém. *Základy principu fungování* [online]. © 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.bodovysystem.cz/Zakladni-principy-fungovani/>>.

<sup>49</sup> BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Brno : CPRESS, 2014. s. 37-38. ISBN 978-80-264-0260-2.

## 7.2.2 Odečítání bodů

Řidiči mohou být odečteny body udělené v rámci bodového systému těmito třemi způsoby:

- 1) pokud se nedopustí bodovaných přestupků, potom automaticky dochází k odpočtu 4 bodů vždy po roce řízení bez ztráty bodu,
- 2) aktivní účastí na kurzu s odpočtem 3 bodů za Absolvování školení bezpečné jízdy,
- 3) po právní moci zrušení pravomocného rozhodnutí, za něž byly řidiči zaznamenány body.<sup>50</sup>

## 7.3 Přehled bodovaných protiprávních jednání

Jak se přesvědčíme v Příloze č. III, nelze odebrat body ve výši šest, osm, rovněž nelze přijít o 1 bod. Důvod, proč nelze přijít o pouhý jeden bod, můžeme spatřovat v tom, co již bylo uvedeno, že bodový systém se vztahuje především na zásadnější porušení pravidel. Autorka poznamenává, že po zavedení bodového systému bylo možné odebrat jen jeden bod, avšak novelou došlo k situaci, která stále trvá. Minimální počet možných odebraných bodů je tedy dva. Přehled obsažený v příloze je citovaný ze zdroje BESIP<sup>51</sup>.

Autorka hodnotí bodový systém jako přínos pro bezpečnost na pozemních komunikacích, avšak kromě svých pozitiv v podobě očekávané eliminace „řidičů recidivistů“, možnosti zadržení řidičského průkazu v určitých případech či zabránění v další jízdě, shledává i některé nedostatky. Domnívá se, že případy, kdy je řidiči uložena pokuta, ale o bodech se policista nezmínil, přesto body dostane, jsou časté.

Z pohledu autorky by měl být řidič plně obeznámen policistou o kvalifikaci přestupku a bodovém ohodnocení za spáchaný čin. Svě mínění dokládá na situaci, která se stala jednomu z jejích blízkých, který způsobil menší nehodu. Menší nehodu spatřujeme ve způsobení škody na majetku bez zranění osob. Za tu lze uložit pouze pokuta, dotyčný tedy na místě zaplatil finanční částku, kterou policisté požadovali.

---

<sup>50</sup> ČESKO. 12bodů: vše o bodovém systému nejen pro vyhodované řidiče. *Jak odečíst body (vymazání bodů)* [online]. © 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.12bodu.cz/jak-odecist-body.html>>.

<sup>51</sup> ČESKO. Nadace BESIP. Bodový systém. *Tabulka bodového systému* [online]. © 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.nadacebesip.cz/page/149/bodovy-system-v-cr.html>>.

Známý měl za to, že když neslyšel nic o trestných bodech, o žádné nepřišel. Mýlil se a o to víc byl v údivu, když se po čase rozhodl náhodou zkontrolovat svůj bodový stav. Jeho „menší dopravní nehodu“ policisté kvalifikovali na § 125c / 1f) 8. zákona o silničním provozu, což je nedání přednosti v jízdě. Za tento přestupek byl správně potrestán pokutou, avšak k finanční újmě přibýly čtyři body, o kterých se v podstatě dozvěděl nahodile. Mnozí řidiči nemají ponětí o tom, že policisté nejsou povinni upozorňovat na bodové ohodnocení za konkrétní nezákonný čin. Stejně tak nemusí vědět, že je pouze v zájmu řidiče hlídat si stav bodového konta. Tím, že se nám v praxi přihodí obdobná situace, se zřejmě až v daný moment stáváme moudřejšími.

Další zvláštností, kterou si z přehledu bodů možná ani neuvědomíme, je ta, jež považuje alkohol za volantem jako přestupek (0 bodů do 0,3 promile; 7 bodů od 0,3 promile) a trestný čin (7 bodů nad 1 promile či jízda pod vlivem drog). Zde se ustanovení kryjí, ale zpravidla se policisté ze zkušeností přiklánějí k tomu, že přesáhne 1 promile, je automaticky hrubějším porušením předpisů.

Není od věci se zmínit o případu, který byl mediálně probírán a mohli jsme jej zaznamenat. Týkal se lidí lákajících a nabízejících vybodovaným řidičům za peníze „umazání“ trestných bodů. Jejich snahou bylo využití tísně zoufalých řidičů k obohacení se na lidské důvěřivost, i když spíše hlouposti a naivitě.

V bakalářské práci již bylo zmíněno, že jde o prostředek s konkrétními očekávanými cíli, které je možné zhodnotit pouze na základě statistik. Opatření v podobě trestných bodů se spojeno s pácháním dopravních přestupků i trestných činů, tudíž s dopravními nehodami a jejich následky. Jedině na statistických údajích je možné dojít k závěru o splnění účelu bodového systému.

## 8 ANALÝZA STATISTICKÝCH DAT

Statistika v oblasti dopravy má své opodstatnění, na základě údajů zpracovaných Policií ČR následně dochází k vytváření řady preventivních a represivních opatření. Situace na pozemních komunikacích je podrobně zaznamenávána v mnoha směrech, které zde nelze obsahově všechny vystihnout. Podstatou této kapitoly je aktuální stav nehodovosti ve srovnání s léty předešlými jak v ČR, tak v Jihočeském kraji a zachycení nejčastějších příčin dopravních nehod. Druhou část tvoří zhodnocení účinnosti bodového systému s přehledem nejčastěji evidovaných přestupků a trestných činů.

### 8.1 Pohled do minulosti

Tvorba dopravních statistik není jen vymožeností doby technicky se rozvíjející. Záznamy staré více jak 55 let obsahuje publikace PETROVSKÉHO<sup>52</sup> z roku 1960. Uvádí celkové počty dopravních nehod. V roce 1956 jde o počet 21 616, rok 1957 přinesl zvýšení na 24 495 a rokem 1958 počet nehod mírně poklesl na číslo 23 002. Přesto pokládá výsledky boje za bezpečnost automobilové dopravy neuspokojivými. Zdůrazňuje, že každých 6-7 hodin ztrácí u nás na silnicích život jeden občan a každých 20-30 minut dochází k nehodě.

Nejčastější příčinou v té době je nadměrná rychlost vozidel, která zaviňuje smyk. Časté jsou nehody způsobené alkoholem. Všechny tyto nehody jsou typickým důkazem neodpovědnosti řidičů.

### 8.2 Nehodovost v ČR

Policie ČR v roce 2014 šetřila **85 859** nehod, při kterých bylo 629 osob usmrceno, těžce zraněno 2 762 osob a 23 655 lehce zraněno. Porovnání hodnot základních ukazatelů s rokem 2013 je následující – počet nehod vzrostl o 1,73%, počet usmrcených o 7,89% a počet lehce zraněných o 4,77%. Naopak pokles počet těžce zraněných o 0,72%.

Počet nehod šetřených Policií ČR v roce 2014 je od roku 1990 **6. nejnižší**. Při porovnání počtu nehod v tomto období je však nutné brát v úvahu legislativní změny

---

<sup>52</sup> PETROVSKÝ, F. *Silniční doprava*. Praha : Státní nakladatelství technické literatury, 1960. s. 133.

upravující povinnost oznamování nehody Policii ČR. Počet usmrcených osob v roce 2014 je od roku 1990 **2. nejnižší**. Počet těžce zraněných osob v roce 2014 je **nejnižší** od roku 1990.

Každý den Policie ČR šetřila v průměru 235,2 nehody, bylo usmrceno 1,7 osoby a 72,4 osoby bylo zraněno. Znamená to, že každých 6 minut a 6 sekund došlo k nehodě a každých 13 hodin a 55 minut došlo na našich komunikacích k usmrcení osoby.<sup>53</sup>

**Tabulka č. 1**<sup>54</sup>

HLAVNÍ PŘÍČINA NEHODY rok 2014	POČET NEHOD	tj. %	POČET USMRCENÝCH	tj. %
Nesprávný způsob jízdy	45 790	62,9	229	39,3
Nepřiměřená rychlost	12 783	17,5	241	41,4
Nedání přednosti	12 751	17,5	79	13,6
Nesprávné předjíždění	1 517	2,1	33	5,7

Jak se můžeme výše přesvědčit, nesprávný způsob jízdy má v počtu nehod značný předstih a stává se nejčastější hlavní příčinou s téměř 63% z počtu těchto nehod. Největší ztráty na životech se vztahují k nepřiměřené rychlosti a jsou vysoce procentuálně zastoupeny.

**Tabulka č. 2**<sup>55</sup>

POŘADÍ	NEJČETNĚJŠÍ PŘÍČINY NEHOD ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL; rok 2014	POČET NEHOD
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	14 098
2.	nedodržení bezpečné vzdálenosti vozidlem	6 757
3.	nesprávné otáčení nebo couvání	6 583
4.	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	6 570
5.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	5 360

<sup>53</sup> ČESKO. Policie. *Statistika nehodovosti 2014* [online]. © 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>>.

<sup>54</sup> ČESKO. Policie. *Statistika nehodovosti 2014* [online]. © 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>>.

<sup>55</sup> ČESKO. Policie. *Statistika nehodovosti 2014* [online]. © 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>>.

Nevěnování se řízení vozidla představuje problém, který je v tomto ohledu nejčtetnější s více než dvojnásobným nárůstem od nedodržení bezpečné vzdálenosti.

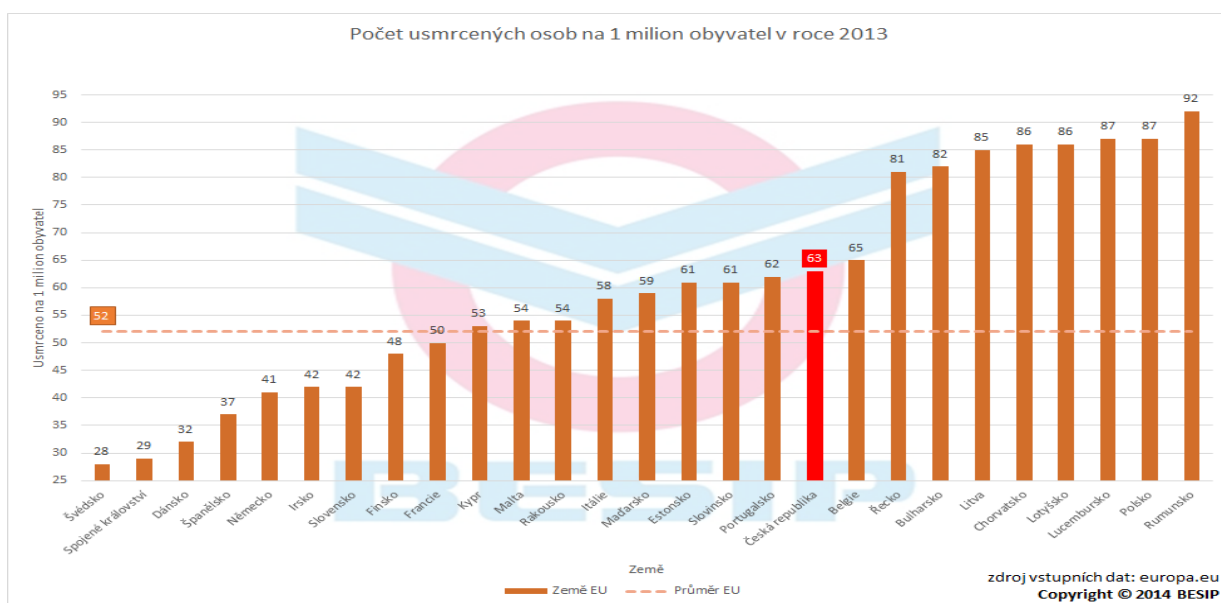
Kromě příčin autorka poukazuje na stav nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, kterých Policie ČR evidovala loni 4 637, tj. 6% z celkového počtu, při kterých bylo usmrceno 63 osob, tj. 10,05% z celkového počtu.

Policejní statistiky obsahují přehled viníků zaviněných nehod, členění nehod a počtu usmrcených podle objemu válců osobních automobilů, zveřejňují také druhy nehod (srážka s chodcem, vlakem), časové rozložení nehod podle jednotlivých dnů v týdnu, ale i měsíců v roce. Dále zda k nehodě došlo v obci či mimo ni, na jakém druhu komunikace.

### Nehodovost měla roku 2014 své klady i zápory, některé z nich jsou:

- + nejmenší počet usmrcených o prázdninách od roku 1990 – 132 osob,
- + pokles usmrcených chodců o 22 osob,
- + druh nehody = srážka s chodcem, pokles celkového počtu usmrcených o 26 osob,
- celkový nárůst usmrcených o 46 osob a lehce zraněných o 1 078,
- zemřelo na komunikacích 8 dětí, o 2 více než roku 2013,
- vysoký počet usmrcených nad 55 let věku – 198 osob
- nárůst počtu usmrcených při nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu – 63 osob o 11 více než předešlý rok.<sup>56</sup>

**Graf č. 1:** Nehodovost ČR v porovnání s EU<sup>57</sup>



<sup>56</sup> ČESKO. Policie. *Statistika nehodovosti 2014* [online]. © 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>>.

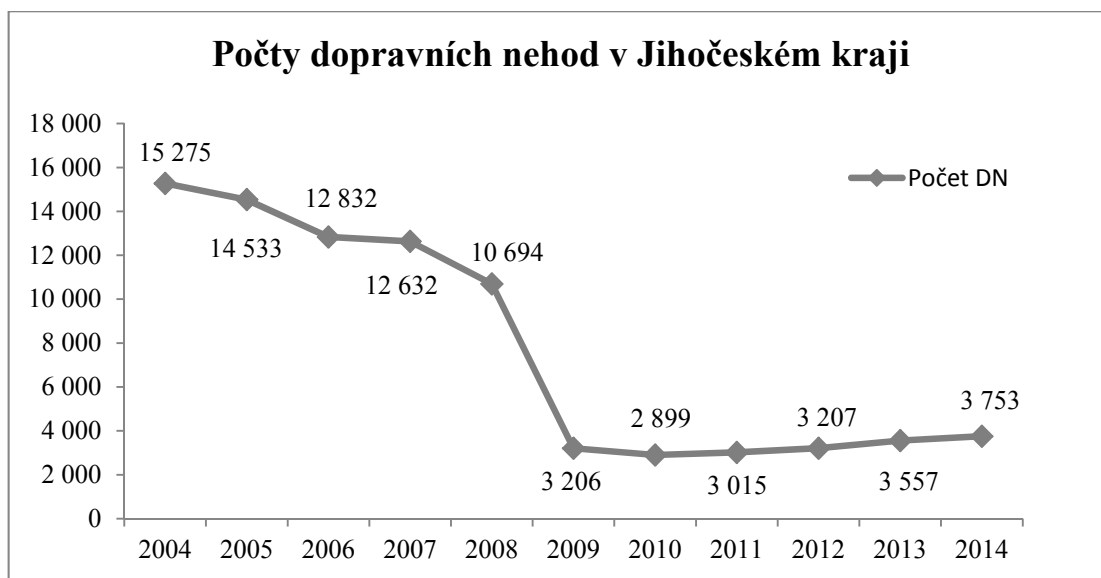
<sup>57</sup> Graf poskytnutý p. Václavem Kovářem, krajským koordinátorem BESIP Ministerstva dopravy pro Jihočeský kraj.

Pro zajímavost autorka grafem poukazuje na nadprůměrný počet usmrcených osob při dopravních nehodách ČR v porovnání s ostatními zeměmi EU. Nejen, že je naše země nad stanoveným průměrem, ale z celkového počtu 28 uvedených zemí zaujímá ČR 18. místo, z čehož vyplývá, že svým počtem zaujímáme místo v té druhé horší polovině co do počtu zmařených lidských životů v dopravě.

### 8.3 Nehodovost v Jihočeském kraji

V Jihočeském kraji došlo roku 2014 ke zvýšení počtu nehod o 5,5% (Graf č. 2), zvýšení počtu usmrcených o 16,6% a ke snížení počtu těžce zraněných. U dopravních nehod spáchaných pod vlivem alkoholu došlo k jejich nárůstu, přičemž Policie ČR uvádí, že po Plzeňském a Zlínském kraji zaujímáme 3. nejvyšší podíl nehod pod vlivem alkoholu. Podíl činí 9,51% z celkového počtu dopravních nehod v Jihočeském kraji.

**Graf č. 2**<sup>58</sup>



Vývoj počtu dopravních nehod zaznamenal viditelně značných výkyvů, v posledních letech se situace stává každým rokem o něco negativnější. Oproti roku 2013 došlo roku následujícího k nárůstu 196 dopravních nehod.

<sup>58</sup> Graf poskytnutý p. Václavem Kovářem, krajským koordinátorem BESIP Ministerstva dopravy pro Jihočeský kraj.

Zhodnocení dopravní nehodovosti oblasti Jihočeského kraje podle p. Václava Kováře (krajský koordinátor BESIP Ministerstva dopravy pro Jihočeský kraj) na základě konzultace s ním zní takto:

- v roce 2014 zemřelo na silnicích Jihočeského kraje 63 osob => **2. nejnižší počet od roku 1997,**
- v roce 2014 došlo k poklesu těžce zraněných osob – celkem 203 => **vůbec nejnižší počet od roku 1997,**
- v roce 2014 je evidován nárůst v celkovém počtu dopravních nehod (+5,5%), počet lehce zraněných (+5,8%), dopravních nehod s alkoholem (+3,8%), usmrcených osob (16,6%),
- počty dopravních nehod a následky v Jihočeském kraji kopírují celorepublikový trend,
- celková činnost v oblasti odhalených přestupků vykazuje oproti roku 2013 nárůst o 5,8%, v roce 2014 bylo přesto odhaleno a v blokovém řízení vyřízeno 36.066 přestupků a 1.545 oznámeno správním orgánům, dále na pokutách uloženo téměř 18 milionů Kč,
- v 1. pololetí r. 2014 bylo reagováno na negativní trend v počtu usmrcených osob zahájením kampaně „Zastav jízdu smrti“.

#### 8.4 Nejčastěji bodované protiprávní jednání

Ministerstvo dopravy pravidelně předkládá seznam nejčastějších přestupků a trestných činů, kterých se řidiči dopouštějí a za které jsou jim evidovány body. Níže zobrazená tabulka vychází z údajů 1. 9. 2014 do 31. 12. 2014.

Za dané období bylo evidováno 107 552 přestupků a trestných činů. Z tohoto počtu bylo evidováno 20 071 přestupků a trestných činů ženám – řidičkám, což činí 18,66% všech evidovaných jednání. Průměrně byl v tomto časovém úseku evidován přírůstek 1 169 bodovaných jednání za den.<sup>59</sup>

---

<sup>59</sup> ČESKO. Ministerstvo dopravy. *Informace o stavu bodového systému v České republice* [online]. © 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z WWW: <[http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/9CFEDE25-521F-486D-B6C9-5937FA10FDA7/0/14Q4\\_PaT.pdf](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/9CFEDE25-521F-486D-B6C9-5937FA10FDA7/0/14Q4_PaT.pdf)>.



**Tabulka č. 3:** Přehled nejčastěji evidovaných jednání v rámci bodového systému<sup>60</sup>

JEDNÁNÍ	BODY	PODÍL (na všech přestupcích a trestných činech)
Překročení rychlosti v obci o méně než 20 km/h	2	30,32%
Nepřipoutání bezpečnostním pásem	3	13,58%
Překročení rychlosti v obci o 20 km/h a více	3	7,65%
Držení telefonního přístroje v ruce během jízdy	2	7,61%
Překročení rychlosti mimo obec o méně než 30 km/h	2	6,82%
Nedání přednosti v jízdě	4	2,84%
Ohrožení pod vlivem návykové látky	7	2,36%
Překročení rychlosti mimo obec o 30 km/h a více	3	1,91%
Řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile.	7	1,73%
Nezastavení vozidla na signál, který příkazuje zastavit či nezastavení na pokyn Stůj osobou k tomu oprávněnou	5	1,66%
Ostatní	-	23,53%

## 8.5 Zhodnocení účinnosti bodového systému

Nejlépe zhodnotíme účinnost komparací stavu nehodovosti a počtu usmrcených před zavedením a následně po zavedení. Autorka upozorňuje, že současný stav není možné přikládat jen zavedenému bodovému systému, neboť od roku 2006 došlo k další změně v legislativě. Proto nelze jasně zdůvodnit, jaké z legislativních změn snížení počtu dopravních nehod přisuzovat.

<sup>60</sup> ČESKO. Ministerstvo dopravy. *Informace o stavu bodového systému v České republice* [online]. © 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z WWW: <[http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/9CFEDE25-521F-486D-B6C9-5937FA10FDA7/0/14Q4\\_PaT.pdf](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/9CFEDE25-521F-486D-B6C9-5937FA10FDA7/0/14Q4_PaT.pdf)>.

**Tabulka č. 4:** Nehody a jejich nejtragičtější následky r. 1999-2014 v ČR<sup>61</sup>

rok	POČET NEHOD	USMRCENO	rok	POČET NEHOD	USMRCENO
1999	225 690	1 322	2007	182 736	1 123
2000	211 516	1 336	2008	160 376	992
2001	185 666	1 219	2009	74 815	832
2002	190 718	1 314	2010	75 522	753
2003	195 851	1 319	2011	75 137	707
2004	196 484	1 215	2012	81 404	681
2005	199 262	1 127	2013	84 398	583
2006	187 965	956	2014	85 859	629

Vývoj nehodovosti ukazuje od roku 1999 do současnosti pokles o 139 831 nehod. Úbytek počtu usmrcených osob je rovněž citelný, rozdíl mezi rokem 1999 a rokem 2014 je 693 lidských životů. Od nového tisíciletí došlo k několika právním úpravám, které měly jistě dopad na nehodovost. Nejstarší změna spadající do výše uvedené tabulky se sice nevztahuje k bodovému systému, ale také přispěla ke snížení stavu nehodovosti. Autorka má na mysli rok 2001, kdy došlo u povinnosti hlásit dopravní nehodu ke zvýšení škody na 20 000 Kč. Proto vidíme mezi rokem 2000 a 2001 úbytek. Roku 2001 probíhala rovněž dopravní akce Kryštof, jejím cílem bylo zamezení vzrůstajícímu počtu usmrcených a prosazování bezpečnosti a napravení chování řidičů.

V červenci roku 2006 byl zaveden bodový systém, jehož snahy záměr na sebe nenechal dlouho čekat, ale zpočátku lze kladně hodnotit pouze počet nehod, který skutečně klesl roku 2007 o 5 229, což je lichotivý výsledek. Nepříliš lichotivá situace nastala u počtu usmrcených, kde došlo téhož roku k jejímu zvýšení. Následující roky postupně úmrtí v dopravě klesala, i když rok 2014 porušil stále se opakující redukci. Roku 2006 také došlo ke zvýšení částky u povinnosti hlásit nehodu ze zmíněných 20 000 Kč na 50 000 Kč. I tato okolnost může kladně působit na počet dopravních nehod. Vůbec nejzásadnější skok spatřujeme u počtu nehod rokem 2009. V tomto roce vstoupila v platnost poslední novela týkající se zvýšení škody z 50 000 Kč

<sup>61</sup> ČESKO. Autosap: Sdružení automobilového průmyslu. *Vývoj nehodovosti na českých silnicích* [online]. © 2013 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.autosap.cz/dalsi-informace/nehodovost-na-ceskych-silnicich/#nehl>>.

na 100 000 Kč. Díky tomuto legislativnímu kroku se počet nehod snížil r. 2009 o 46,6%. Je spíše otázkou, zda můžeme po roce 2009 hodnotit účinnost bodového systému. Nikdo nám s jistotou neřekne, jaká je příčina postupného klesání dopravních nehod, ale po roce 2012 nabírá opačného směru, dochází ke zvyšování počtu nehod a loňským rokem stejná situace nastala u počtu usmrcených, kde se stejně tak čísla zvyšovala. Nepříznivý vývoj do statistiky rámci bodového systému během posledních třech let zdůvodňuje Centrum dopravního výzkumu na základě jimi utvořené analýzy.

Výsledky analýzy provedené Centrem dopravního výzkumu nezpochybnily bodový systém jako takový, ale odhalily nedostatky doprovázející jeho aplikaci. Především se jedná o pokles intenzity dozoru a dohledu v silničním provozu. Je známo, že pravděpodobnost odhalení motivuje řidiče k předpisově konformnímu chování více než výše trestu; pokles intenzity kontroly se pochopitelně odrazil na negativních změnách v chování řidičů, jejichž pocit nepostižitelnosti byl ještě posilován zpochybňováním práce kontrolních orgánů v médiích. Problematické je rovněž fungování následných administrativně správních procesů. Nedostatky v legislativě, ale i nepřipravenost a špatná koordinace postupů vedou k velkému zatížení příslušných orgánů a neúměrnému zpomalení cesty od odhalení přestupku k vymožení sankce a přidělení bodů.<sup>62</sup>

Od bodového hodnocení se očekávalo snížení nehodovosti a závažnosti následků, což můžeme potvrdit. Počty dopravních nehod se krátce po zavedení opravdu snížily. Autorčin pohled stvrzují první oficiální statistiky s následujícím vyjádřením: „První oficiální statistiky potvrdily, že za prvních deset dnů července 2006 zahynulo na silnicích 12 lidí – o 70% méně proti loňskému, stalo se 3214 nehod – o 33% méně než loni, těžce se zranilo 110 lidí – o 15% méně a lehce 549 – o 39% méně. Snížení je to nebývalé, přesto nemusí být trvalé.“<sup>63</sup> Pozastavit se můžeme nad předchozí větou, v době vydání tohoto prohlášení zřejmě nebylo pravděpodobné a nepočítalo se s tím, že by počet nehod mohl nabrat jiný směr, než byl očekávaný. Nezbyvá než počkat na statistiku roku letošního, abychom mohli vyvodit závěr o tom, zda se stav počtu nehod snižuje a řidiči se tak stávají napravitelnými a ohleduplnějšími, nebo zda přibývá řidičů bezohledných a neschopných řídit se pravidly silničního provozu.

---

<sup>62</sup> SKLÁDANÁ, P., AMBROS, J., DONT, M. Centrum dopravního výzkumu. *Hodnocení českého bodového systému po roce fungování* [online]. © 2008-2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.czrso.cz/clanky/hodnoceni-ceskeho-bodoveho-systemu-po-roce-fungovani/>>.

<sup>63</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Bodový systém do každého auta*. Havlíčkův Brod : Fragment, 2006. s. 4. ISBN 80-253-0334-9.

## 9 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Průzkum názorů, zkušeností a znalostí respondentů má své opodstatnění v této bakalářské práci, neboť na základě výsledných údajů autorka objasní jeden z vedlejších cílů stanovený na předních stránkách práce, jímž není nic jiného nežli zjištění nejčastěji páchaných protiprávních jednání v dopravě. Metoda šetření prostřednictvím dotazníků tudíž tvoří její praktickou část. Údaje vychází pouze od držitelů řidičského oprávnění, přičemž autorka usilovala o co největší objektivitu zaznamenaných odpovědí, z tohoto důvodu veškeré dotazníky respondenti vyplnili na místě. Tím autorka zabránila zjišťování informací potřebných pro zodpovězení několika teoretických otázek, které dotazník obsahuje, na něž by odpověď našli především v zákoně.

Dotazník vyplnilo 100 respondentů - 50 žen a 50 mužů, kterými jsou namátkově vybraní obyvatelé Jihočeského kraje. Počet dotazovaných je záměrně určený těmito čísly, aby autorka s čísly mohla jednoduše pracovat a čtenáři měli lepší představu o zjištěných výsledcích - zda budou rozdíly v pohledu na dané skutečnosti, popřípadě jak patrné. Dotazovanými jsou ženy a muži všech věkových skupin. Vyjadřovali se nejen čerství řidiči, ale rovněž sváteční řidiči s pomyslnými klobouky a typicky pomalejším stylem jízdy. Tito účastníci silničního provozu odpovídali na 17 otázek, z nichž 4 jsou čistě teoretické, na kterých autorka zjistí, jaká je znalost či povědomí souvisejících právních předpisů.

Podstatou dotazníkového šetření je buď potvrzení, nebo vyvrácení předem určených hypotéz, k čemuž dojde v závěru kapitoly.

### 9.1 Rozbor jednotlivých otázek

Významem této podkapitoly rozumíme výhradně slovní zhodnocení výsledných statistických údajů. V Příloze č. I. se nachází vzor dotazníku, obsahem Přílohy č. II je podrobnější rozpracování v grafické a tabulkové podobě.

**Otázka č. 1** odkazuje na věk dotazovaných. Autorka jej rozdělila do třech skupin, a to 18-30, 30-50, 50 a více. Zastoupeny jsou všechny skupiny, avšak některá více, jiná méně. Největší počet respondentů spadá do rozmezí věku 30-50. Z celkového

počtu tato skupina zaujímá 44%, dalších 34% připadá řidičům ve věku 18-30 a zbývajících 22% patří respondentům starším 50 let.

Rozdělením pohlaví se zabývá **otázka č. 2**. Jde o 100 osob prakticky členěných na skupinu 50 žen a 50 mužů. Pomocí stejného počtu osob budou údaje vykazovat pro nás zajímavějších a snáze porovnatelných výsledků. Žádné pohlaví nebude počtem zvýhodněno či naopak.

V **otázce č. 3** je vyjádřena myšlenka, která podhaluje, v čem respondenti spatřují nejčastější příčinu dopravních nehod. Na výběr bylo pět možností. Největší podíl dotazovaných - 48%, zastává názor, že je na vině nepřiměřená rychlost. Podrobnější rozbor ukazuje, že přesně 2x více žen než mužů inklinuje k tomuto závěru. Dalších 20% se domnívá, že požití alkoholu či jiné návykové látky je nejvíce častý původce dopravních nehod. Následující dvě možnosti jsou téměř vyrovnané – 14% se přiklání k nevěnování se řízení a 13% je pro nezkušenost mladých řidičů. Téměř zanedbatelný je počet 5%, který připadá na nepřizpůsobení stavu a povaze vozovky.

**Otázkou č. 4** každý dotazovaný řidič poodkrývá skutečnost, jakého protiprávního jednání v dopravě se nejčastěji dopouští on sám. Více než polovina, konkrétně 52%, zaškrtnla nepřiměřenou rychlost. K tomuto jednání se přiznalo více mužů než žen. Druhým nejčastějším prohřeškem je nepoužívání bezpečnostních pásů – 25%, tj. ¼ všech dotazovaných. Překvapivé je, že více žen než mužů udalo tuto odpověď. O třetí příčce se dělí nedodržování značek a nevěnování se řízení – obě jednání mají 11%. Značkám nevěnuje pozornost 4x více žen než mužů, které je udávají jako nejčastější příčinu protiprávního jednání. Zbývá nám 1%, které připadá na požití alkoholu či jiné návykové látky! Autorka se domnívala, soustavně pokládala za zcela nepravděpodobné, že by některý z respondentů udal za nejčastější příčinu alkohol. Co více k neuvěření, že jde o ženu.

**Otázka č. 5** se pojí s vlastním zaviněním dopravní nehody. Skoro každý čtvrtý respondent uvedl, že ji zavinil – 26%. Zbývá 74% dotazovaných, kteří zatím jezdí bez nehod nebo alespoň nikdy neměli vinu. Z celkového počtu 50-ti mužů, kteří odpovídali na tuto otázku, jich 21 uznalo, že v minulosti byli viníky. Co je důvodem, že 42% mužů z jejich celkového počtu zavinilo nehodu? Stojí za tím chování v podobě

občasného přeceňování sil, lehkomyšlnosti, nezodpovědnosti, alkohol či únava nebo je to zřejmé z toho, že na silnicích jezdí více mužů než žen? Možná otázka k zamyšlení.

**Odpověď na otázku č. 6** vyplývá pouze ze zkušenosti dotazovaných. Obsah otázky směřuje ke zjištění, zda někdy poskytovali 1. pomoc. K záchraně lidského života přispělo 17% respondentů, převážnou většinu z nich tvoří muži a jen jedna žena.

**Otázka č. 7** zaznamenává jednoznačnou reakci na to, zda délka řidičské praxe ovlivňuje nehodovost. Respondenti jsou ze 72% přesvědčeni o negativním dopadu řidičských zkušeností na stav nehodovosti. Výsledek analýzy je skutečně pozoruhodný, neboť obě odpovědi jsou plně vyrovnané. Stejný počet žen i mužů mají za to, že řidičské dovednosti působí na nehodovost, stejně tak totožné množství zastává názor o opaku. Otázkou praxe se zabývá mnoho autorů.

Například HAVLÍK<sup>64</sup>, který zdůrazňuje, že mladí řidiči vytvářejí svéráznou skupinu. Od starších je rozděluje kromě věku i nezralost, nevyježděnost a nezkušenost. U většiny mladých řidičů vyžívá dopravní charakter během prvních pěti šesti let nebo po najetí alespoň osmdesáti tisíc kilometrů. Samotná praxe není rozhodující. Příznačná dravost mládí je zodpovědná za nejeden konflikt v dopravním provozu. Tendence k často bezohlednému, impulzivnímu prosazování pramení z rozporu mezi vyzrálějšími schopnostmi a nedozrálými osobnostními a morálními vlastnostmi. Dále uvádí, co naznačují výsledky dopravně-psychodiagnostických vyšetření, a sice že nelze motoristickou praxi, zkušenosti a dovednosti podceňovat, ale ani přeceňovat. Podprůměrné schopnosti a inteligence, oslabené sebeovládání, agresivní a impulzivní reagování nevymaže z dopravního chování ani brilantní znalost dopravních předpisů a letitá praxe. Krátká praxe ke slabinám rozhodně patří.

K překvapivému zjištění došlo na základě odezvy respondentů k **otázce č. 8**. V níž se 29% respondentů doznává, že u nich nastala situace, kdy usedli za volant pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky. Toto zastoupení je tvořeno 11 ženami a 18 muži. Z čehož vyplývá, že necelá 1/3 dotazovaných řídila motorové vozidlo po požití alkoholu či drog. Samotnou autorku zaráží, že v přepočtu na celkový počet žen, jde o 22% těch, které mají vlastní zkušenost s tímto druhem protiprávního jednání. Nezodpovězenou otázkou nám zůstává poznatek o tom, zda všichni respondenti uvedli pravdivou informaci. Další nabízející se otázkou je ta, z níž by bylo patrné, kolik

---

<sup>64</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče : zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha : Portál, 2005. s. 134-140. ISBN 80-7178-542-3.

z počtu provinilců usedlo za volant bezprostředně po požití, či po delším časovém úseku, anebo tím měli na mysli tzv. zbytkový alkohol.

Na alkohol už zde bylo několikrát poukazováno, dva uvedení autoři (BIČOVSKÝ, PETROVSKÝ) zdůrazňovali, že je největším nebezpečím v dopravě. Obdobný názor zastává i jejich slovenský kolega REPČÍK<sup>65</sup>, který upozorňuje, že již pod vlivem malých dávek se zhoršuje smyslové vnímání, výkonné schopnosti, intelektové funkce, emocionální ladění, osobnostní a charakterové rysy. Uvádí zajímavý poznatek, jímž je rychlost vstřebávání. Psychotropní účinky nastupují už 20 minut po napití. Ačkoli tvrzení těchto tří autorů jsou více jak 25 let stará, můžeme vidět, že stále aktuální a rok od roku alkohol přestává být překážkou.

Problematika překračování rychlosti v obci je předmětem **otázky č. 9**. Větší procento řidičů respondentů – 61 % se přiklání k odpovědi, že spíše dodržují stanovenou rychlost v obci. Z rozboru dat je patrné, že 2x více mužů než žen překračuje rychlost v obci. S porušování dopravních předpisů si hlavu neláme přesně 52% mužů z jejich celkového počtu. Ženy jsou zde zodpovědnější a pozitivně svým zákonným jednáním přispívají ke konečnému výsledku šetření.

Jednoznačná a naprosto uspokojující závěr se autorce dostává zásluhou **otázky č. 10**. V níž 100% respondentů uvádí, že jim nikdy nebyl odebrán řidičský průkaz.

**Otázka č. 11** přináší opět kladné informace o maximálním počtu odebraných bodů v průběhu 1 roku. Bez úbytku bodů či minimální ztráty do výše 3 bodů je případem 98% dotazovaných. Zbývající 2% tvoří skupina osob s odebraným počtem 4-6 bodů. Pohlaví osob, jimž byl odebrán o něco vyšší počet bodů, je ryze ženského zastoupení. Vybízí se myšlenka, zda se jednalo pouze o jeden závažnější skutek ohodnocený větším počtem bodů nebo zda šlo o více skutků, kterým se přisuzuje po 2 bodech.

Odpovědi na **otázku č. 12** se daly do jisté míry předpokládat, jelikož aktivní působení na protijedoucí řidiče problukáváním světel, není ničím neobvyklým. 59% respondentů uvedlo, že upozorňuje ostatní řidiče na hlídku dopravní policie, popř. radar. Více „soucítí“ se svými silničními kolegy ženy, což potvrzuje i počet 66% žen z celkového počtu dotazovaných žen. Muži z 52% jejich celkového počtu upozorňují na hlídky.

---

<sup>65</sup> REPČÍK, J. *Dopravná psychológia*. Bratislava : ALFA, 1990. s. 157-160. ISBN 80-05-00339-0.

Podstata **otázky č. 13** byla předmětem několika desítek výzkumů. Týká se účelnosti kampaně Ministerstva dopravy „Nemyslíš, zaplatíš!“, přičemž 56% respondentů spatřuje smysl a význam v reklamních spotech poukazující na tragické následky nejen v důsledku nedodržování dopravních předpisů. Z tohoto počtu je více žen příklánějících se k pozitivnímu postoji na věc. Je to způsobeno empatií? Některé ze spotů jsou totiž mířeny na rodiče a jejich děti, kteří kupříkladu zanedbají právní povinnosti připoutání jejich ratolesti do autosedačky a nesmyslně jej drží v náručí se slovy, že jedou jen kousek. Zbývajících 44% si nemyslí, že jde opatření, nad kterým by se lidé nějak zvlášť pozastavili.

Autorem zabývajícím se touto kampaní je již jednou citovaný ŠUCHA<sup>66</sup>, avšak zde se jedná o další z jeho publikací, ve které píše, že spoty Ministerstva dopravy „Nemyslíš, zaplatíš!“ patří mezi tzv. sociální reklamu, která se snaží probouzet v lidech pocity zodpovědnosti, solidarity či ochotu pomoci druhým. Téma dobře navazuje na obecnou znalost nebo obeznámenost, řízení motorového vozidla má dostatečné množství vazeb na naši zkušenost. Stojí za tím, že z hlediska hodnot a ideálů míří kampaň k bazálním potřebám přežití, bezpečí, zdraví a vyšším potřebám ohleduplnosti, respektu a vyspělosti. Lze uvažovat i o potřebách afilace, tedy o potřebě patřit k druhým lidem, mít je rád, ochraňovat druhé lidi a zejména děti. Takové apely mají obecně vliv na motivaci lidského jednání. V neposlední řadě i on uvádí, že můžeme konstatovat spíše prospěšnost televizní kampaně, její pozitivní důsledky převládají nad důsledky negativními.

**Otázka č. 14** spadá do znalosti teoretické stránky věci. Autorka se zde dotazuje, jaká je výše hmotné škody zakládající povinnost hlásit dopravní nehodu Policii ČR. Pro usnadnění uvedla, že ke změně částky došlo novelou roku 2009. Zdá se, že ani toto nebylo směrodatné ke správným úsudkům, neboť neznalost je vysoká – celých 60% odpovědělo, že jde o částku 50 000 Kč. Nutno podotknout, že k nevědomosti přispěly z větší části ženy. Celkově je informovanost na nedostatečné úrovni. Můžeme stav vědění přisuzovat zkušenostem s účastí na dopravní nehodě? Je správným odůvodněním vyšší informovanosti mužů fakt, že se s teorií setkávají častěji v rámci různých školení řidičů skrze výkon povolání? O tom se můžeme jen domnívat.

---

<sup>66</sup> ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. s. 38-48. ISBN 978-80-244-2375-3.



V **otázce č. 15** se ptáme, zda respondenti vědí, co bude následovat, pokud se odmítnou podrobit dechové zkoušce, přesto, že jsou k tomu od příslušného policisty vyzváni. Skóre je těsné, avšak 52% dotazovaných odpovědělo správně, že kromě pokuty může být dotyčný řidič sankcionovaný zákazem činnosti. Pro zajímavost nejvíce špatných odpovědí patří ženám.

Předposlední **otázka č. 16** se pokouší poodhalit, jestli dotazovaní mají tušení o principu fungování bodového systému a hlavně, kde zjistit bodový stav. Ženy ani u této teoretické otázky nezklamaly a více než polovina z nich nezná základní podstatu bodového systému. Muži je zkrátka strčili do kapsy, jak by se dalo říct. Z odpovědí vzešlo 63% znalejších respondentů.

Poslední **otázka č. 17** naráží na trest, který hrozí za jízdu na kole po požití alkoholu. První z možných odpovědí byl holý nesmysl, tvrdící, že trestem je pouze napomenutí, protože na kolo žádné řidičské oprávnění neexistuje. Ačkoli položení této odpovědi bylo více než hloupé, nachytalo se na ni 19% respondentů. Opět ženy vítězí v počtu nesprávných odpovědí.

Dotazníkové šetření nám poodkrylo skutečnosti, které nás v mnohém možná překvapily, v něčem jsme konkrétní výsledek očekávali. Než dojdeme k naplnění cíle kapitoly, můžeme konstatovat, že ženy mají bohužel slabé povědomí o právních předpisech. Nelze jim však upírat větší zodpovědnost, co do počtu zaviněných nehod či klidnějšího chování za volantem.

## 9.2 Vyhodnocení hypotéz

- *Hypotéza č. 1:*

***Dotázaní řidiči se nejčastěji dopouští překročení rychlosti. Druhou příčku v počtu nejhojnějších protiprávních jednání zaujímá nepoužívání pásů.*** => Obě tvrzení se potvrdily.

- *Hypotéza č. 2:*

***Nejméně 1/3 respondentů zavinila dopravní nehodu.*** => Tato hypotéza se vyvrátila, neboť do 1/3 chybí přiznání 7,3% respondentů.

- *Hypotéza č. 3:*

***Alkohol či požití jiné návykové látky za volantem lze přičítat ve větší míře mužům.***

=> V dotazníkovém šetření jsme zjistili, že počet mužů, kteří řídili motorové vozidlo pod vlivem alkoholu popř. jiné návykové látky, je 18. Chování žen je více v souladu se zákonem a těch, které přece jen porušily zákon, je o 7 méně než mužů. Tvrzení se tímto potvrzuje.

- *Hypotéza č. 4:*

***Více než polovina řidičů překračuje rychlost v obci.*** => Hypotéza se vyvrátila, neboť rychlost v obci překračuje v tomto případě „pouhých“ 39% respondentů.

- *Hypotéza č. 5:*

***Mezi respondenty je nejméně 55 % těch, kteří upozorňují protijedoucí řidiče na radar či hlídku dopravní policie.*** => Celkem 59% účastníků dotazníkového šetření upozorňujících ostatní účastníky silničního provozu na radar nebo hlídku dopravní policie. Hypotéza se potvrdila.

- *Hypotéza č. 6:*

***Muži jsou více obeznámeni se změnou legislativy spojené se zvýšením částky u povinnosti hlásit škodu Policii ČR. Přesto více než 45% dotazovaných nezaregistrovalo novou souvisejícího právního předpisu.*** => Novou právní úpravu zná 24 mužů z celkového počtu 50 dotazovaných mužů, tj. 48%. Žen, které vyjádřily správnou odpověď, je skutečně méně. Jde o rozdíl 8 dotazovaných. Celkově nezaznamenalo zvýšení částky 60% respondentů, což je ještě o 15% více než zní hypotéza a díky tomuto zjištění docházíme k závěru, že i zde se hypotéza potvrdila.

- *Hypotéza č. 7:*

***Nevědomost účastníků dotazníkového šetření o principu fungování bodového systému je zastoupena nejméně 30%.*** => 3x více žen než mužů přispělo k výslednému procentu nevědomosti, které činí 37%. Hypotéza se rovněž potvrdila.

Vedlejším cílem bakalářské práce je zjištění o nejčastěji páchaných protiprávních jednáních v dopravě respondenty – **52% nepřiměřená rychlost**, 25% nepoužívání bezpečnostních pásů, 11% nedodržování dopravního značení, 11% nevěnování se řízení. Zanedbatelné 1% patří alkoholu či jiným návykovým látkám.

## 10 PŘÍČINY PROTIPRÁVNÍHO JEDNÁNÍ V DOPRAVĚ

V kriminologii bychom užívali pojem „etiologie“. Ačkoli je bakalářská práce zaměřena na trestněprávní či správněprávní problematiku, nelze opomenout, že její praktická část má co si společného s kriminologií. Předmětem vědy je zkoumání stavu, struktury a dynamiky, přičemž tyto témata praktická část práce též zohledňuje. Zjištění stavu aktuální nehodovosti se nachází v kapitole Analýza statistických dat. Následující kapitola Dotazníkové šetření poukazuje na jistou strukturu účastníků, rozdělení dle věku, pohlaví a páchaných druhů protiprávního jednání. Dynamiku můžeme v tomto případě chápat jako stav nehodovosti, počty usmrcených před a následně po zavedení bodového systému. Veškeré zmiňované údaje nám mohou pomoci k objasnění příčin jednání. Zjišťování těchto příčin má své opodstatnění ve formě následného stanovení a zavedení možných účinnějších preventivních opatření, jejichž cílem je snížení počtu nebezpečných, ale hlavně nezákonných jednání.

Vzhledem k tomu, že většina porušení pravidel silničního provozu má za následek vznik dopravní nehody, pak lze říci, že příčiny protiprávního jednání v dopravě souvisí v mnohém s příčinami dopravní nehodovosti. Není třeba opakovat, co již bylo uvedeno ve smyslu příčin dopravních nehod.

Autorka se domnívá, že příčiny protiprávního jednání v dopravě souvisí především s negativními charakteristikami osobnosti konkrétního řidiče. Je přesvědčena, že riziková skupina provinilců opakovaně porušujících zákon se vyznačuje zejména sklonem k agresivitě, lehkomyšlnosti, povrchnosti a bezohlednosti. Časté jsou tendence k přeceňování sil, předvádění se (čím dál lépe technicky vybavená auta se zvyšující se výkonností jsou pro tuto část řidičů nepochybně hotovým lákadlem), ale také neochota přizpůsobit se pravidlům dopravního značení.

Mezi příčiny autorka řadí dále nedbalost, neúplnou znalost pravidel a následné využívání mezer v zákoně. Neúmyslné příčiny protiprávního jednání spatřuje v kombinaci stresu a únavy, požití silných léků ovlivňujících řízení.

## 11 NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ

Bezpečnost a plynulost jsou v dopravě stěžejními pojmy, u nichž se vyžaduje a předpokládá jejich zajištění. Situace je taková, že se nikdy nepodaří zaručit absolutní bezpečnost v silniční dopravě. Vždy bude docházet k působení škodlivých vlivů, ať už k tomu přispěje sám řidič svým úmyslným či nedbalostním selháním, tak souhra nešťastných náhod. Dopravním nehodám a páchání protiprávního jednání nelze zamezit. Můžeme se pouze pokusit o udržení dopravní nehodovosti v nějaké relativně uspokojivé míře. Ačkoli v souvislosti se stavem nehodovosti asi není možné říci, kde se nachází únosná míra.

Zvýšená potřeba prevence se odvíjí od narůstajícího počtu automobilů. Čím více aut, tím větší možnost potíží. Prevencí rozumíme ochranu v podobě opatření před trestnými činy a přestupky v dopravě, ale také před tragickými následky dopravních nehod. Ministerstvo dopravy i Policie ČR jsou nejdůležitějšími orgány, které realizují opatření ve snaze předejít kriminalitě v dopravě, vychovávat a vést tak cílovou skupinu řidičů ke zlepšení dopravního chování a dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích.

Konečným cílem bakalářské práce je navrhnout opatření, která by mohla četnost protiprávních jednání v dopravě omezit. Na základě informací a poznatků získaných nejen v teoretické části, ale především v praktické části, autorka má důvodně za to, že je třeba:

- zpřísnění právních předpisů se zavedením povinnosti chodců či cyklistů nosit reflexní oděv za snížené viditelnosti – mohlo by se tím přispět ke snížení počtu zbytečně usmrcených neosvětlených chodců či cyklistů,
- větší počet a častější konání dopravně bezpečnostních akcí typu Kryštof,
- posílení dopravních kontrol, radarů, zvýšení počtu dopravních policistů,
- zlepšení využití dopravně-technických prostředků na měření rychlosti, více kamer pro možnost zachycení páchání protiprávního jednání v obydlých oblastech,
- autoškoly by měly v rámci výuky budoucích řidičů povinně zavést trenažér, na němž si osvojí kromě základních dovedností i chování v době krizové situace – co se s autem děje při aquaplaningu, jak reaguje na smyk, na mokrou vozovku,

při jízdě na sněhu, na ledovce (do těchto situací se vlivem nejen povětrnostních podmínek dostane čas od času každý a především ženy nejsou v tomto ohledu zrovna zdatnými řidičkami),

- více vzdělávacích aktivit působících na všechny řidiče – semináře, školení, které by se stávaly povinnými (např. 1x za tři roky) + vychovávat všechny ostatní skupiny účastníků provozu na pozemních komunikacích od dětí, přes chodce až po cyklisty,
- přísnější zdravotní prohlídky pro žadatele o řidičský průkaz,
- více kampaní jako „Nemyslíš, zaplatíš!“ – z dotazníkového šetření vzešlo větší procento lidí spatřujících v tomto účelnost,
- více preventivních projektů v součinnosti s Policií ČR – „Zebra se za tebe nerozhlédne“, „Zastav jízdou smrti“, „Řídím – piju nealko“.

## ZÁVĚR

Cílů bakalářské práce si autorka stanovila hned několik. Za ten nejdůležitější pokládá vymezení protiprávních jednání v dopravě, proto trestněprávní problematiku pojala poněkud v širším měřítku než kapitoly zbývající. Její snaha vedla k objasnění čtenářům, co je obsahem některých ustanovení trestního zákoníku. Nejprve obecně uvedla, jak se čin stává trestným a čím se odlišuje od jiných druhů nezákonných jednání. Následně se nejvíce zaměřila na konkrétní trestné činy páchané v dopravě a jeden po druhém analyzovala z hlediska jeho skutkové podstaty, tudíž vysvětlila, proti kterému zákonem chráněnému zájmu směřuje, jakým jednáním jej lze spáchat, kdo může být jeho pachatelem a jakou formou zavinění k němu přispěje. Dále věnovala pozornost trestnímu řízení a uvedla, jakým nejčastějším způsobem končí projednávání trestných činů v dopravě. V následující kapitole definovala méně závažnější protiprávní jednání, jimiž jsou přestupky. Přičemž u těchto z počátku rozebrala, kdy se skutek stává přestupkem a jaké znaky musí být splněny. Autorka zde pouze vyjmenovala, kterých dopravních přestupků se mohou řidiči dopouštět. Souvislost mezi oběma druhy protiprávních jednání dokládá bodový systém, který je jednou z kapitol. Bodový systém v sobě zahrnuje nejen trestné činy, nýbrž i přestupky. Rozdílem je odstupňovaný počet bodů v závislosti na škodlivosti jednání, avšak provázanost a vztah mezi protiprávními činy je zde patrný. Hlavním cílem autorka chtěla také poukázat na rozdíl v případě porušení právních předpisů, což souvisí s již zmíněným projednávání těchto činů a rozdílnými druhy sankcí. Přes všechny odlišnosti autorka zkoumáním dospěla k tomu, že přece jen mají co si společného. Alkohol za volantem může být přestupkem i trestným činem, záleží pouze na jeho množství v krvi.

Pozornost byla zaměřena mimo jiné na dopravní nehody a s tím spojený bodový systém, k jehož zhodnocení došlo na základě statistických podkladů. Autorka porovnávala situaci před a po zavedení. Nedá se zpochybnit, že jeho zavedením došlo ke snížení počtu nehod a počtu úmrtí, avšak zasáhla do toho další podstatná změna týkající se zvýšení částky u povinnosti hlášení dopravní nehody, proto se po roce 2009 razantně snížil počet nehod. Autorka se domnívá, že bodový systém jistě byl přínosem, lidé zpočátku skutečně dodržovali pravidla silničního provozu. Po určité době společnost dospěla k tomu, že nejen legislativa nese určité nedostatky, ale i nepřiliš propracovaný postup přispívá k zatížení administrativy a problematickému vymáhání

sankcí. Řidiči se přestali obávat ztráty bodů, a účinnost začala slábnout. Smutným faktem bylo autorčino zjištění v případě porovnání stavu nehodovosti v ČR s jinými státy. Patříme k zemím s vysokou a hlavně nadprůměrnou úmrtností v dopravě. Autorka je přesvědčena o tom, že na řidiče je třeba neustále působit, a to nejen preventivně. Zpřísnění právních předpisů a mnohonásobně vyšší pokuty, je zřejmě jediné, co řidiče alespoň z části přiměje k dodržování předpisů.

Dotazníkové šetření významně přispělo k dalším zjištěním. Respondenti potvrdili, ale i vyvrátili hypotézy stanovené pro tuto bakalářskou práci. Předpokladem bylo, že dotazovaní se nejčastěji dopouštějí překračování rychlosti, jejich převážná většina jsou muži, kterým lze mimo rychlosti přičítat i větší podíl řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky. Tyto hypotézy se potvrdily. Autorka chtěla dotazníkovým šetřením poukázat na značnou nevědomost ohledně dopravních předpisů a jejich změn, což se povedlo. Více než polovina respondentů neměla nejmenší tušení, že před šesti lety k nějaké právní úpravě vůbec došlo. Dotazníkovým šetřením se ukázalo, že ženy mají nedostatek povědomí nejen o principu bodového systému, ale také o právních předpisech. Jako pozitivní se ukázalo, že více než polovina respondentů spatřuje účelnost v kampani Ministerstva dopravy „Nemyslíš, zaplatíš!“

Obsah bakalářské práce byl zpracován tak, aby dopravní problematika zaměřená na protiprávní jednání mohla být pro čtenáře přínosem v tom slova smyslu, že přečtením několika desítek těchto stránek dokážou pochopit, jak závažný a aktuální problém představuje kriminalita v dopravě a její nehodovost. Tento problém přináší pro každého účastníka silničního provozu rok od roku větší nebezpečí, protože neukázněných řidičů přibývá a jízda pod vlivem alkoholu v současné moderní společnosti se stává stále častějším druhem protiprávním jednání. Bakalářská práce může též posloužit jako studentům jako pomocný materiál.

# SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

## Literární zdroje

1. BERAN, T. *Dopravní nehody : právní rádce pro každého řidiče*. Brno : Computer Press, 2007. 171 s. ISBN 978-80-251-1791-0.
2. BERAN, T. *Neplaťte (zbytečně) pokuty : právní rádce řidičů a majitelů vozidel*. 3. přeprac. vyd. Brno : Computer Press, 2007. 121 s. ISBN 80-722-6640-3.
3. BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Brno : CPress, 2014. 181 s. ISBN 978-80-264-0260-2.
4. BIČOVSKÝ, J. *Auto ve světle práva*. Praha : Orbis, 1976. 233 s.
5. ČERNÝ, J. *Přestupkové řízení*. 8. přeprac. vyd. Praha : Linde, 2004. 681 s. ISBN 80-7201-457-9.
6. ČERVENÝ, Z. *Přestupkové právo: komentář k zákonu o přestupcích včetně textu souvisejících předpisů*. 12. přeprac. vyd. Praha : Linde, 2004. 451 s. ISBN 80-7201-508-7.
7. DRAŠTÍK, A., ENGELMANN J., FLÍDR, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín : Poradce, 2011. 264 s. ISBN 978-80-7365-327-9.
8. FELCAN, M., KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K.. *Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie*. Praha : Vydavatelství PA ČR, 2007. 173 s. ISBN 978-80-7251-256-0.
9. HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče : zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha : Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3.
10. HEJDA, J. *Správní právo*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2011. 149 s. ISBN 978-80-87472-14-9.
11. HIRT, M. a kol. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha : GRADA Publishing, 2012, 151 s. ISBN 978-80-247-4308-0.
12. HOSKOVEC, J. *Přehled dopravní psychologie*. Praha : Karolinum, 1995. 80 s. ISBN 80-7066-981-0.
13. CHMELÍK, J. a kol. *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. 532 s. ISBN 80-86898-36-9.
14. JANKŮ, M. a kol. *Základy práva pro posluchače neprávnických fakult*. 5. přeprac. vyd. Praha : C. H. Beck, 2013. 561 s. ISBN 978-80-7400-494-0.
15. KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. Praha : Prospektrum, 1998, 200 s. ISBN 80-7175-068-9.



16. KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přeprac. vyd. Praha : Linde, 2006. 431 s. ISBN 80-7201-613-X.
17. LEITNER, M., VRATNÁ, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*. 4. přeprac. vyd. Praha : Linde, 2012. 608 s. ISBN 80-7201-867-3.
18. MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. Praha : Milpo media, 2009. 159 s. ISBN 978-80-87040-14-0.
19. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Bodový systém do každého auta*. Havlíčkův Brod : Fragment, 2006. 62 s. ISBN 80-253-0334-9.
20. NOVOTNÝ, O., VANDUCHOVÁ, M., ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní právo hmotné. Obecná část. 6. přeprac. vyd.* Praha : Wolters Kluwer ČR, a. s., 2010, 584 s. ISBN 978-80-7357-509-0.
21. NOVOTNÝ, O., VOKOUN, R., ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní právo hmotné. Zvláštní část. 6. přeprac. vyd.* Praha : Wolters Kluwer ČR, a. s., 2010. 600 s. ISBN 978-80-7357-509-0.
22. PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost : (obecná část)*. Praha : Police history, 2005. 199 s. ISBN 80-86477-24-X.
23. PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost : (zvláštní část)*. Praha : Police history, 2006. 351 s. ISBN 80-86477-32-0.
24. PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. 387 s. ISBN 80-7201-212-6.
25. PETROVSKÝ, F. *Silniční doprava*. Praha : Státní nakladatelství technické literatury, 1960. 291 s.
26. REPČÍK, J. *Dopravná psychologie*. Bratislava : ALFA, 1990. 232 s. ISBN 80-05-00339-0.
27. ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. 189 s. ISBN 978-80-244-2375-3.
28. ŠUCHA, M. *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha : Grada, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0.
29. VÁLKOVÁ, H., KUČTA, J. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha : C. H. Beck, 2012. 636 s. ISBN 978-80-7400-429-0.
30. ZÁGOROVÁ, M. ÚZ: *Pravidla silničního provozu, autoškoly č 977*. Ostrava – Hrabůvka : Sagit, 2013. 288 s. ISBN 978-80-7488-001-8.
31. ZÁGOROVÁ, M. ÚZ: *Trestní předpisy č. 966*. Ostrava – Hrabůvka : Sagit, 2013. 544 s. ISBN 978-80-7208-991-8.

## Elektronické zdroje

1. ČESKO. Autosap: Sdružení automobilového průmyslu. *Vývoj nehodovosti na českých silnicích* [online]. © 2013 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.autosap.cz/dalsi-informace/nehodovost-na-ceskych-silnicich/#nehl>>.
2. ČESKO. Bodový systém. *Základy principu fungování* [online]. © 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.bodovysystem.cz/Zakladni-principy-fungovani/>>.
3. ČESKO. Ministerstvo dopravy. *Informace o stavu bodového systému v České republice* [online]. © 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z WWW: <[http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/9CFEDE25-521F-486D-B6C9-5937FA10FDA7/0/14Q4\\_PaT.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/9CFEDE25-521F-486D-B6C9-5937FA10FDA7/0/14Q4_PaT.pdf)>.
4. ČESKO. Nadace BESIP. Bodový systém. *Tabulka bodového systému* [online]. © 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.nadacebesip.cz/page/149/bodovy-system-v-cr.html>>.
5. ČESKO. Policie. *Statistika nehodovosti 2014* [online]. © 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>>.
6. ČESKO. 12bodů: vše o bodovém systému nejen pro vybodované řidiče. *Jak odečíst body (vymazání bodů)* [online]. © 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.12bodu.cz/jak-odecist-body.html>>.
7. SKLÁDANÁ, P., AMBROS, J., DONT, M. Centrum dopravního výzkumu. *Hodnocení českého bodového systému po roce fungování* [online]. © 2008-2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.czrso.cz/clanky/hodnoceni-ceskeho-bodoveho-systemu-po-roce-fungovani/>>.

## Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

- grafy získané od p. Kováře, krajského koordinátora BESIP Ministerstva dopravy pro Jihočeský kraj, na základě konzultace ze dne 16. 3. 2015
- Důvodová zpráva k návrhu zákona č. 411/2005 Sb.

# SEZNAM TABULEK A GRAFŮ

## Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Hlavní příčiny nehody rok 2014.....	61
Tabulka č. 2: Nejčtenější příčiny nehod řidičů mot. vozidel rok 2014.....	61
Tabulka č. 3: Přehled nejčastěji evidovaných jednání v rámci bodového systému....	65
Tabulka č. 4: Nehody a jejich nejtragičtější následky r. 1999-2014 v ČR.....	66

## Seznam grafů

Graf č. 1: Nehodovost ČR v porovnání s EU.....	62
Graf č. 2: Počty dopravních nehod v Jihočeském kraji.....	63

# PŘÍLOHY

## Příloha č. I – Vzor dotazníku

### Dotazníkové šetření – Trestná činnost v silniční dopravě a její příčiny

(zaškrtněte vždy pouze jednu z možných variant)

1. Váš věk?
  - a) 18-30
  - b) 30-50
  - c) 50 a více
  
2. Vaše pohlaví?
  - a) Žena
  - b) Muž
  
3. Jaká je podle vás nejčastější příčina dopravních nehod?
  - a) Nepřiměřená rychlost
  - b) Požití alkoholu či jiné návykové látky
  - c) Nepřizpůsobení stavu a povaze vozovky
  - d) Nezkušenost mladých řidičů
  - e) Nevěnování se řízení
  
4. Jakého protiprávního jednání se nejčastěji dopouštíte právě vy?
  - a) Nepřiměřená rychlost
  - b) Požití alkoholu či jiné návykové látky
  - c) Nevěnování se řízení (telefonování,..)
  - d) Nepoužívání bezpečnostních pásů
  - e) Nedodržování dopravního značení
  
5. Byli jste někdy viníkem dopravní nehody?
  - a) Ano
  - b) Ne

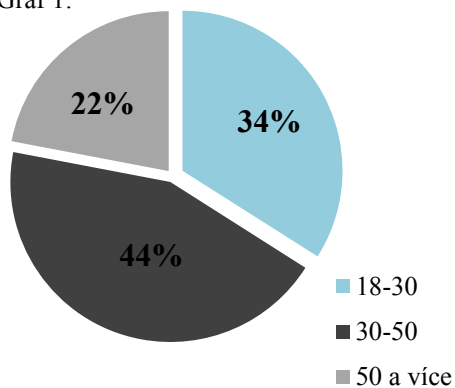
- 6.** Máte zkušenost s poskytováním 1. pomoci při dopravní nehodě?
- a) Ano
  - b) Ne
- 7.** Myslíte si, že délka řidičské praxe má vliv na nehodovost?
- a) Ano
  - b) Ne
- 8.** Usedli jste někdy za volant po požití alkoholu či jiné návykové látky?
- a) Ano
  - b) Ne
- 9.** Překračujete často rychlost v obci?
- a) Ano
  - b) Ne
- 10.** Byl vám v minulosti odebrán řidičský průkaz pro spáchání protiprávního jednání?
- a) Ano
  - b) Ne
- 11.** Jaký byl maximální počet bodů, o které jste přišli v průběhu 1 roku?
- a) 0-3
  - b) 4-6
  - c) 7 a více
- 12.** Upozorňujete protijedoucí řidiče (probliknutím světel) na hlídku dopravní policie nebo radar?
- a) Ano
  - b) Ne
- 13.** Spatřujete účelnost v kampani Ministerstva dopravy „Nemyslíš, zaplatíš!“?
- a) Ano
  - b) Ne

14. Datem 1. 1. 2009 došlo k právní úpravě, týkající se povinnosti hlásit dopravní nehodu Policii ČR v závislosti na výši škody. Účastníci dopravní nehody jsou povinni hlásit dopravní nehodu Policii ČR, dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo:
- k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 50 000 Kč.
  - k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč.
15. Při řízení vozidla vás zastaví policisté a vyzvou vás k podrobení se dechové zkoušce. Víte, co Vám hrozí, pokud bezdůvodně odmítnete?
- Pouze pokuta, její výši nalezneme v příslušném zákoně.
  - Pokuta a zákaz činnosti na dobu, jejíž délku naleznete v příslušném zákoně.
16. Víte, jak funguje bodový systém, odečítání bodů a kde zjistíme náš aktuální bodový stav?
- Nevím
  - Ano, vím
17. Přestavte si situaci: Je něco málo po půlnoci, vy se vracíte z hospody, posilnění pár pivy, nasednete na kolo a máte namířeno domů. Vašeho podivného způsobu jízdy si všimne hlídka policie, kontrolující řidiče, přičemž vám dají samozřejmě dýchnout. Tušíte, jak můžete být potrestáni?
- Pouze napomenutím, na kolo přece žádné řidičské oprávnění nepotřebuji.
  - Hrozí mi stejný trest jako bych usedl opilý za volant.

## Příloha č. II – Vyhodnocení dotazníkového šetření

### 1. Váš věk?

Graf 1:

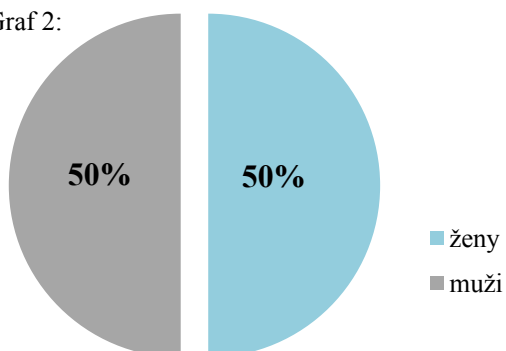


Tab. 1:

VĚK	Odpověď		
	18-30	30-50	50 A VÍCE
žena	11	28	11
muž	23	16	11
<b>SOUČET</b>	<b>34</b>	<b>44</b>	<b>22</b>

### 2. Vaše pohlaví?

Graf 2:

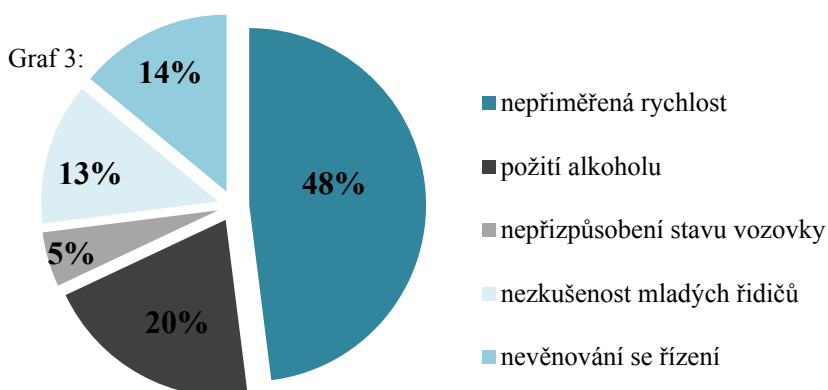


Tab. 2:

POHLAVÍ	POČET
žena	50
muž	50
<b>SOUČET</b>	<b>100</b>

### 3. Jaká je podle vás nejčastější příčina dopravních nehod?

Graf 3:

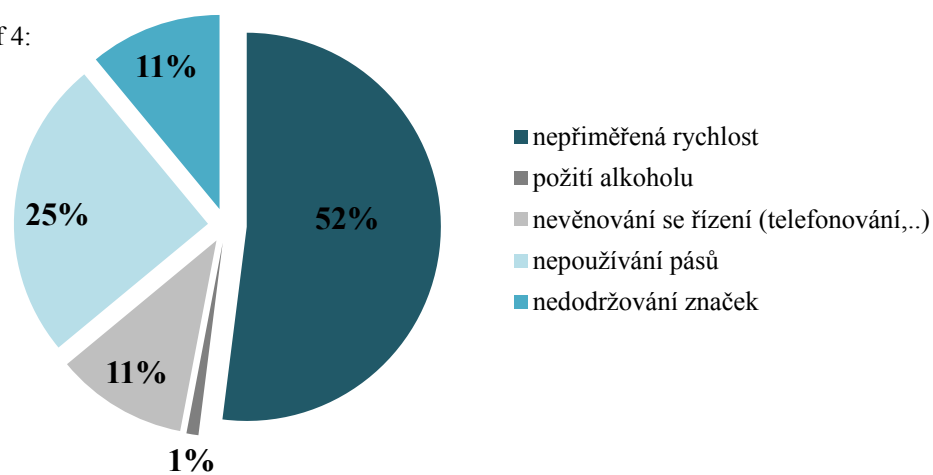


Tab. 3:

PŘÍČINA	Odpověď				
	RYCHLOST	ALKOHOL	STAV VOZOVKY	NEZKUŠENOST	NEVĚNOVÁNÍ SE ŘÍZENÍ
ženy	32	8	2	4	4
muži	16	12	3	9	10
<b>SOUČET</b>	<b>48</b>	<b>20</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>14</b>

#### 4. Jakého protiprávního jednání se nejčastěji dopouštíte právě vy?

Graf 4:



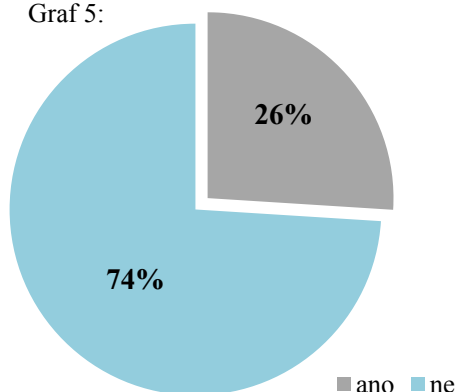
Tab. 4:

PŘÍČINA	Odpověď				
	RYCHLOST	ALKOHOL	NEVĚNOVÁNÍ SE ŘÍZENÍ	PÁSY	ZNAČKY
ženy	24	1	3	13	9
muži	28	0	8	12	2
<b>SOUČET</b>	<b>52</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>25</b>	<b>11</b>



## 5. Byli jste někdy viníkem dopravní nehody?

Graf 5:

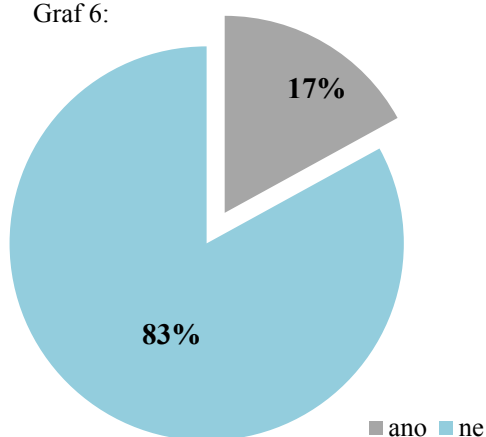


Tab. 5:

VINÍK DOPRAVNÍ NEHODY - RESPONDENT	Odpověď	
	ANO	NE
ženy	5	45
muži	21	29
<b>SOUČET</b>	<b>26</b>	<b>74</b>

## 6. Máte zkušenost s poskytováním 1. pomoci při dopravní nehodě?

Graf 6:

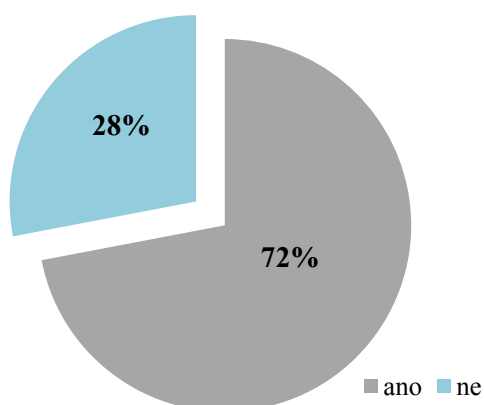


Tab. 6:

POSKYTOVÁNÍ 1. POMOCI	Odpověď	
	ANO	NE
ženy	1	49
muži	16	34
<b>SOUČET</b>	<b>17</b>	<b>83</b>

## 7. Myslíte si, že délka řídičské praxe má vliv na nehodovost?

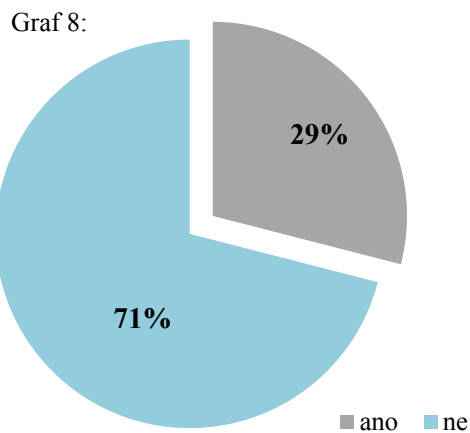
Graf 7:



Tab. 7:

ŘIDIČSKÁ PRAXE - VLIV NA NEHODOVOST	Odpověď	
	ANO	NE
ženy	36	14
muži	36	14
<b>SOUČET</b>	<b>72</b>	<b>28</b>

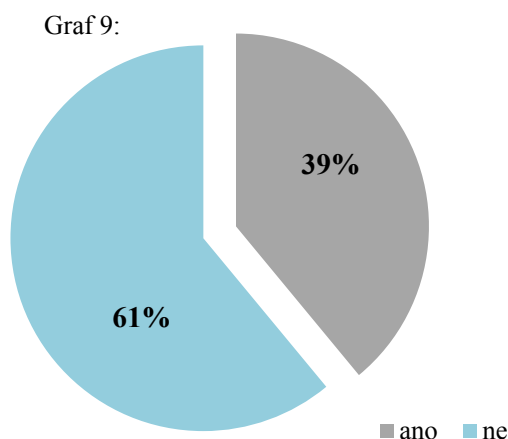
### 8. Usedli jste někdy za volant po požití alkoholu či jiné návykové látky?



Tab. 8:

ZKUŠENOST S ALKOHOLEM ZA VOLANTEM	Odpověď	
	ANO	NE
žena	11	39
muž	18	32
<b>SOUČET</b>	<b>29</b>	<b>71</b>

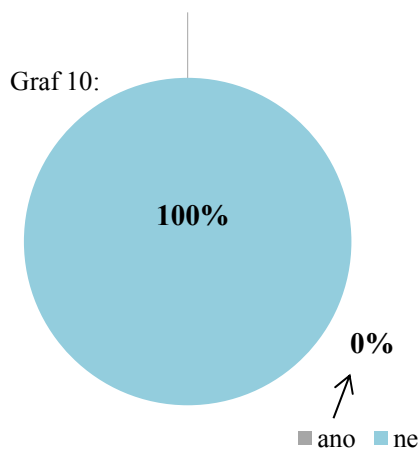
### 9. Překračujete často rychlost v obci?



Tab. 9:

PŘEKRAČOVÁNÍ RYCHLOSTI V OBCI	Odpověď	
	ANO	NE
ženy	13	37
muži	26	24
<b>SOUČET</b>	<b>39</b>	<b>61</b>

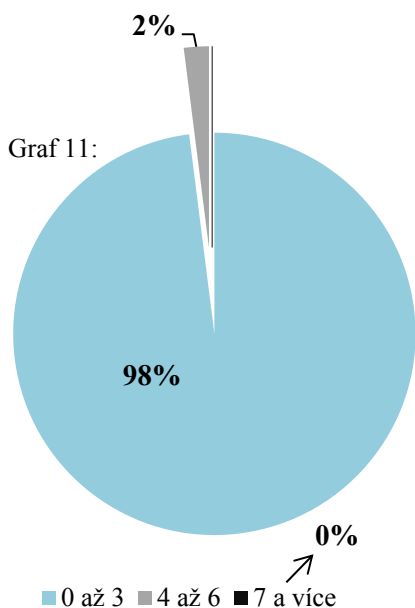
### 10. Byl vám v minulosti odebrán řidičský průkaz pro spáchání protiprávního jednání?



Tab. 10:

ODEBRÁNÍ ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU	Odpověď	
	ANO	NE
ženy	0	50
muži	0	50
<b>SOUČET</b>	<b>0</b>	<b>100</b>

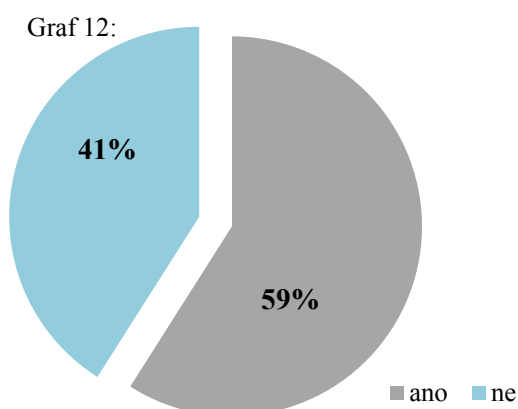
## 11. Jaký byl maximální počet bodů, o které jste přišli v průběhu 1 roku?



Tab. 11:

MAXIMÁLNÍ POČET ODEBRANÝCH BODŮ ZA 1 ROK	Odpověď		
	0 až 3	4 až 6	7 a více
ženy	48	2	0
muži	50	0	0
<b>SOUČET</b>	<b>98</b>	<b>2</b>	<b>0</b>

## 12. Upozorňujete protijedoucí řidiče (problíknutím světel) na hlídku dopravní policie nebo radar?

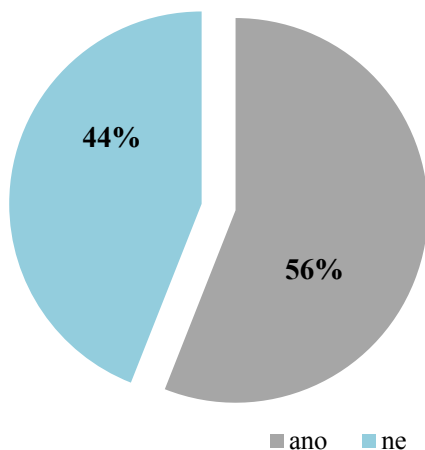


Tab. 12:

UPOZORŇOVÁNÍ NA RADAR	Odpověď	
	ANO	NE
žena	33	17
muž	26	24
<b>SOUČET</b>	<b>59</b>	<b>41</b>

### 13. Spatřujete účelnost v kampani Ministerstva dopravy „Nemyslíš, zaplatíš!“?

Graf 13:

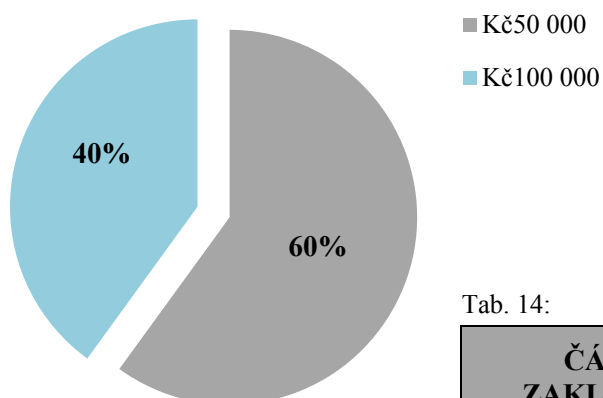


Tab. 13:

ÚČELNOST KAMPANĚ "NEMYSLÍŠ, ZAPLATÍŠ!"	Odpověď	
	ANO	NE
ženy	30	20
muži	26	24
<b>SOUČET</b>	<b>56</b>	<b>44</b>

14. Datem 1. 1. 2009 došlo k právní úpravě, týkající se povinnosti hlásit dopravní nehodu Policii ČR v závislosti na výši škody. Účastníci dopravní nehody jsou povinni hlásit dopravní nehodu Policii ČR, dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo:

Graf 14:

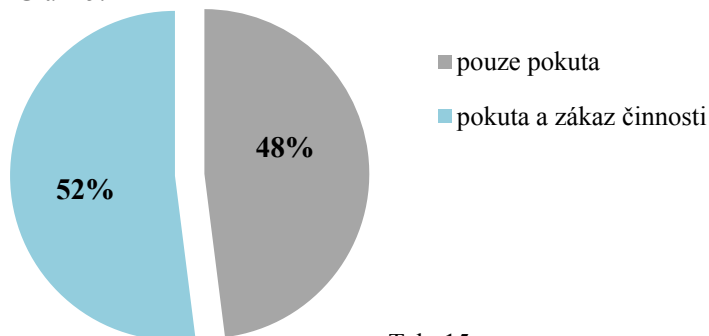


Tab. 14:

ČÁSTKA ZAKLÁDAJÍCÍ POVINNOST HLÁSIT ŠKODU	Odpověď	
	50 000 Kč	100 000 Kč
ženy	34	16
muži	26	24
<b>SOUČET</b>	<b>60</b>	<b>40</b>

**15. Při řízení vozidla vás zastaví policisté a vyzvou vás k podrobení se dechové zkoušce. Víte, co Vám hrozí, pokud bezdůvodně odmítnete?**

Graf 15:

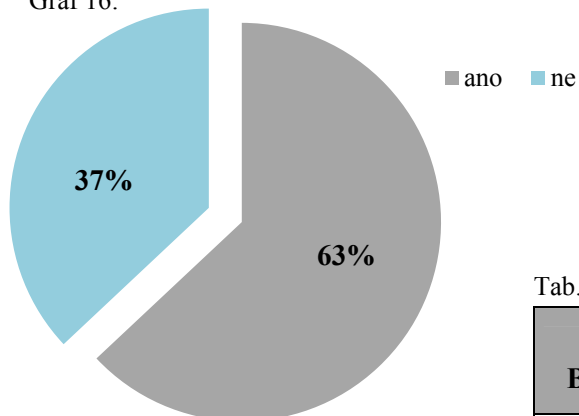


Tab. 15:

SANKCE ZA ODMÍTNUTÍ DECHOVÉ ZKOUŠKY	Odpověď	
	POKUTA	POKUTA + ZÁKAZ ČINNOSTI
ženy	29	21
muži	19	31
<b>SOUČET</b>	<b>48</b>	<b>52</b>

**16. Víte, jak funguje bodový systém, odečítání bodů a kde zjistíme náš aktuální bodový stav?**

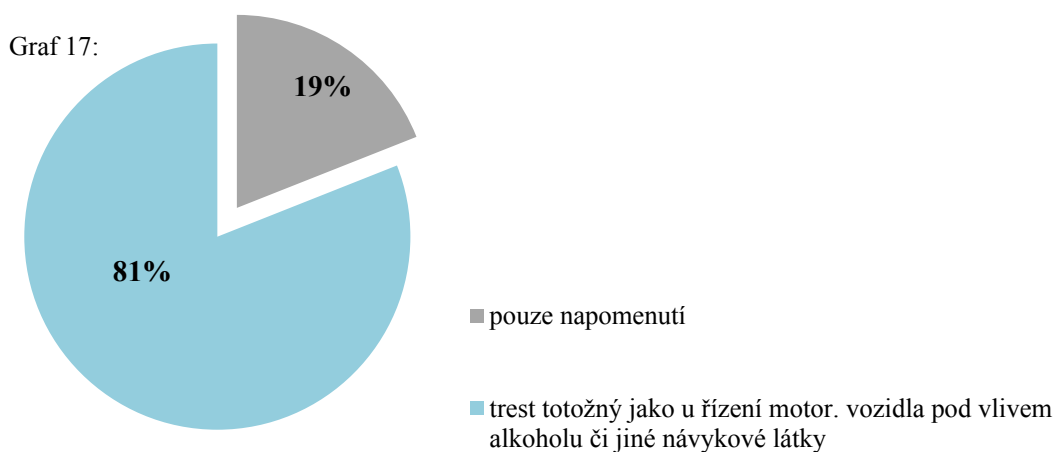
Graf 16:



Tab. 16:

PRINCIP BODOVÉHO SYSTÉMU	Odpověď	
	VÍM	NEVÍM
ženy	22	28
muži	41	9
<b>SOUČET</b>	<b>63</b>	<b>37</b>

**17. Přestavte si situaci: Je něco málo po půlnoci, vy se vracíte z hospody, posilnění pár pivy, nasednete na kolo a máte namířeno domů. Vašeho podivného způsobu jízdy si všimne hlídka policie, kontrolující řidiče, přičemž vám dají samozřejmě dýchnout. Tušíte, jak můžete být potrestáni?**



Tab. 17:

SANKCE ZA JÍZDU NA KOLE POD VLIVEM ALKOHOLU	Odpověď	
	POUZE NAPOMENUTÍ	TREST SHODNÝ JAKO U ŘÍZENÍ MOTOR. VOZIDLA V OPILOSTI
ženy	12	38
muži	7	73
<b>SOUČET</b>	<b>19</b>	<b>81</b>

## **Příloha č. III - Přehled bodovaných protiprávních jednání**

### **7 bodů**

- řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem,
- odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví,
- způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby,
- neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci,
- při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno,
- vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno,
- neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života,
- předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno,
- řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz,

### **5 bodů**

- řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích,
- překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h-1 a více v obci nebo o 50 km.h-1 a více mimo obec,

- nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu,
- ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého,
- ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání,

#### **4 body**

- při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky,
- nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě,
- překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů,
- řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění,
- porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí,

#### **3 body**

- překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h-1 a více v obci nebo o 30 km.h-1 a více mimo obec,
- nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit,
- překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu,
- řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče,
- porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochrannou přilbu,



## **2 body**

- neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil,
- překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h-1 a méně než 20 km.h-1 v obci nebo o více než 10 km.h-1 a méně než 30 km.h-1 mimo obec,
- držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla.