

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**NEGATIVNÍ VLIVY PŘI ŘÍZENÍ
MOTOROVÝCH VOZIDEL A JEJICH
ELIMINACE**

Autor práce: Pavel Vlach, DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Katedra: Právních oborů a bezpečnostních studií

2016

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

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

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Jozefu Bandžakovi, PhD.,
za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

Abstrakt

VLACH, P. *Negativní vlivy při řízení motorových vozidel a jejich eliminace: Bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o.p.s., 2016. X s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Klíčová slova: účastník silničního provozu, řidič, řízení vozidla, bezpečnost v dopravě, vozidlo, psychologie v dopravě, prevence a represe v dopravě, rizika v dopravě.

Bakalářská práce se zabývá vlivem vybraných negativních jevů na bezpečnost silničního provozu, známé jako nedostatečné věnování se řízení vozidla. Podstata práce vychází z faktu, že legislativa přímo některé tyto činnosti nezakazuje, přesto při nich často dochází k nedozírným následkům. Jedná se o negativní chování řidiče, které často vyjde najevo, až ve spojení s následkem, např. v souvislosti se ztrátou kontroly nad vozidlem. Práce popisuje tyto činnosti, mezi něž patří především triáda kouření, konzumace potravin a nápojů, tedy činnosti, při kterých řidič sundá nebo bude nucen sundat ruce z volantu a stále častěji nerespektovaný zákaz telefonování za jízdy. V této souvislosti práce popisuje možná rizika se ztrátou kontroly nad vozidlem a navrhuje jejich eliminaci. Práce by měla posloužit jako prevenční publikace vedle preventivních opatření, které si kladou za cíl nevládní a vládní organizace.

Abstract

VLACH, P. *Negative influences at driving of motor vehicles and their elimination: Bachelor thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2016. X p. Supervisor: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Key words: road users, driver, driving, traffic safety, vehicle, psychology in transport, prevention and repression in transport, risk in transport.

The thesis is focused on influence of some negative phenomenons to security road traffic which is known as insufficient dedication to driving a vehicle. The substance of my work is rising from fact that legislation some of these activities does not ban nevertheless it can effect huge consequences. It is a negative behaviour of driver, which can be reveal till connection with consequence, for example lost control above car. The thesis describes these activities mainly triada smoking, eating and drinking, so activities where drive removes or has to remove hands from wheel and still often unrespect of ban to use phone during driving. In this connection my thesis describes a possible risks with lost a control above car and sugests their elimination. The thesis could use as prevention handbook behing preventive measures which is task for GO's and NGO's.

Obsah

ÚVOD	7
1 CÍL A METODIKA PRÁCE	9
2 ŘIDIČ A VOZIDLO	10
2.1 Řízení vozidla	10
2.2 Rizikové jednání	11
2.3 Vymezení základních pojmů.....	12
2.4 Základní povinnosti řidiče a účastníka silničního provozu.....	13
3 ZÁSADY BEZPEČNÉ JÍZDY V SILNIČNÍM PROVOZU	16
3.1 Pravidla bezpečné jízdy	17
3.2 Pozornost.....	18
3.3 Nepozornost	18
4 CHOVÁNÍ ZA VOLANTEM	22
4.1 Selhání člověka jako hlavní subjektivní příčina dopravních nehod.....	22
4.2 Očekávané a skutečné chování řidiče	25
4.3 Právní aspekty nevěnování se plně řízení vozidla	32
5 BODOVÉ HODNOCENÍ NEGATIVNÍCH VLVIVŮ	38
5.1 Bodové hodnocení.....	38
5.2. Bodové hodnocení v praxi	39
6 ÚVAHA DE LEGE FERENDA.....	43
7 ZÁVĚR.....	50
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	52
SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ	58
PŘÍLOHY	59

Úvod

Nehody v silničním provozu způsobují každoročně materiální škody v řádech desítek miliard korun a v neposlední řadě škody na lidském zdraví a smrt mnoha desítek lidí jen na českých silnicích. Těžko bychom hledali někoho, kdo by nevěděl, jaké škody dokáže dopravní nehoda napáchat a jaké lze během jednoho krátkého okamžiku zanechat následky na zdraví a na životech. Dopravní nehodě často předchází nepatrný okamžik naší nepozornosti, který rozhodne o tom, zda se opět z cesty vrátíme domů ke svým blízkým. Účastníci silničního provozu velmi často zapomínají, že na silnici nejsou sami a zapomínají, jak se za volantem mají chovat a řízení vozidla považují za věc zcela samozřejmou.

Účastníky silničního provozu jsou určitě i tací, kteří striktně dodržují pravidla silničního provozu a přestože všechny negativní činnosti plně eliminují, mohou je míjet nebo předjíždět řidiči, kteří se plně nevěnují řízení svého vozidla. Z průzkumu mezi skupinou dvou set dotázaných respondentů vyplývá, že 192 dotázaných respondentů, (což představuje v našem případě 96 % řidičů) někdy provádělo při řízení vozidla takovou činnost, že alespoň na malou chvíli museli pustit oběma rukama volant. Nejčastěji se tento prohřešek vyskytoval při smrkání, dále při konzumaci jídla a nápojů, ale také při svlékání svršků (bundy či svetru). V jednom případě respondent uvádí, že dával na stranu psa ze svého klína. K této dopravní nehodě došlo v Kraji Vysočina, blíže je uváděna v kapitole 2.2 rizikové jednání. Tato problematika se dotýká všech účastníků silničního provozu.

Bezpečná jízda motorových vozidel přitom vyžaduje dodržování pravidel silničního provozu, dodržování zásad bezpečné jízdy a v neposlední řadě i stálé pozornosti. Některé zásady bezpečné jízdy, které závisí na činnosti řidiče, jsou legislativou zakázané, např. alkohol, drogy, některé jsou příkázané, např. povinná přestávka řidiče, avšak některé činnosti legislativa přímo nezakazuje. Takových činností je mnoho a proto je nemohu ve své práci všechny popsat. Činnosti, které legislativa přímo nezakazuje, jsou hůře postižitelné a jejich porušení zpravidla vyjde najevo, až ve spojení s následkem, např. v souvislosti se ztrátou kontroly nad vozidlem. Hovoříme o nich, jako o nedostatečném věnování se řízení vozidla

(nepozornost, kouření za volantem apod.). Pilířem práce je připomenutí zásad bezpečné jízdy ve spojení s pozorností, resp. nepozorností řidiče a s tím spojená možná rizika v souvislosti se ztrátou kontroly nad vozidlem, jestliže se řidič věnuje činnostem, které mají negativní vliv na řízení a navrhnout jejich eliminaci.

1 Cíl a metodika práce

Hlavním cílem práce je zmapování problematiky negativních vlivů, které nejsou přímo zákonem zakázány, ale mají vliv na kvalitu řízení vozidla. Práce je konkretizována do oblasti problematiky silniční dopravy se zaměřením na řidiče, kteří svým negativním chováním sobě nebo jiným účastníkům silničního provozu mohou způsobit problémy s nedozírnými následky tím, že při řízení podceňují dopravní situaci a své řidičské schopnosti přeceňují.

Dalším cílem je podání práce tak, aby byla „quazi“ publikací v oblasti preventivních opatření, které si v oblasti prevence v dopravě kladou za cíl též nevládní a vládní organizace.

Při zpracování autor pracoval s odbornou literaturou, judikaturou i Internetem. Stěžejní metodou je studie odborné literatury, zákonů a judikatury a následné zpracování získaných informací s cílem přiblížit a analyzovat čtenáři negativní vlivy při řízení motorových vozidel, které nejsou legislativou přímo zakázány, ale mají podstatný vliv na vznik dopravní nehody nebo skoronehody. Formou dotazníkové šetření u zlomku respondentů (řidičů) je cílem zjistit, zda dotázaní řidiči podceňují zásady bezpečné jízdy z hlediska nepozornosti. Práce si klade za cíl zhodnotit, zda je dostačující znění současného ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, ve vztahu k negativním činnostem řidiče, či zda je vhodné některé činnosti řidiče (řidič obecně – nikoli jako speciální subjekt, např. řidič taxislužby), např. kouření výslovně zakázat, stejně jako je zakázáno při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení.

2 Řidič a vozidlo

Stěžejní právní normou, která v souladu s ústavním zákonem č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky a Listinou základních práv a svobod reguluje chování řidičů je zákon č. 361/2000 Sb., zákona o silničním provozu. V této zákonné normě, jsou pojaty i důležité pojmy, které jsou v práci uvedeny a jsou vysvětleny v této kapitole. Taktéž jsou zde uvedeny i ty pojmy, které se přímo vztahují k dané problematice a provází ji celým textem.

2.1 Řízení vozidla

*„Řízení dopravního prostředku je komplexní úloha zahrnující řadu aspektů jako senzomotorickou koordinaci, reakční dobu, usuzování, pozornost, emoce, motivaci a schopnost vytvářet dovednost učením“.*¹ Běžný člověk si všechny tyto aspekty v celém souhrnu neuvědomuje. Z uvedeného lze usuzovat, že řidičem je osoba, alespoň s průměrným inteligenčním koeficientem schopná získat řidičské oprávnění. Řidič si musí být vědom, že je třeba řízení vozidla věnovat pozornost a jaké následky může mít chvilková nepozornost, či pomalá reakce. Pomalé reakce řidiče jsou považovány za jednu z důležitých příčin dopravních nehod, zejména těch, ke kterým dochází při vyšších rychlostech. Za klasickou časovou normu reakce řidičů je považována jedna sekunda. Tato reakční doba je brána zcela v obecné rovině, je zcela individuální a závisí na psychických a fyzických schopnostech každého jednotlivce. Nicméně obecně platí, že v těžkých dopravních podmínkách a situacích není tato hodnota postačující², tj. pokud se řidič plně nevěnuje řízení, reakční doba se prodlužuje.

V každém okamžiku může dojít k nenadálé situaci, např. do vozovky vběhne zvěř a následně se pro nesoustředěného řidiče z běžné dopravní situace stane, či může stát situace složitá, kterou může soustředěný řidič snadno vyřešit. S tím co je v této kapitole uvedeno, souvisí další stěžejní pojem rizikové jednání při řízení dopravního prostředku.

¹ ŠTIKAR, J., a kol. *Psychologie v dopravě*. Praha, 2003, s. 57.

² ŠTIKAR, J., a kol. *Psychologie v dopravě*. Praha, 2003, s. 58.

2.2 Rizikové jednání

„Riziko se často definuje v pojmech očekávané ztráty. Riziko je násobkem pravděpodobnosti neočekávané události a důsledků nepředvídatelné události. Na pozemních komunikacích jsou dopravní nehody nepředvídatelné události, jejichž následkem jsou škody spojené s materiálními ztrátami a zraněními či smrtí.“³ Jiní autoři definují riziko jako „*sociálně nepřijatelná volní činnost s možnými negativními důsledky, kdy se uplatnila neopatrnost.*“⁴

Jaké riziko jízdou v automobilu na sebe řidič bere v běžném každodenním provozu? Ze statistiky z kapitoly 3 vyplývá, že nikdo z nás nemůže používat dopravní prostředek, aniž by nebyl vystaven riziku dopravních nehod. „*V silničním provozu dochází ke vzniku „skoronehody“. Vlastní příčinou vzniku nebezpečné situace je zpravidla nepřiměřené chování některého z účastníků provozu. Řidiči většinu takových situací řeší vhodnou reakcí, např. brzděním nebo vyhnutím a nehodu odvrátí. Vývoj však může přerůst do kritické situace. I v ní je však možno někdy nehodě ještě zabránit nouzovou reakcí. Ve zbytku případů vývoj „skoronehody“ přesáhne mez, kdy je ještě možno vhodně reagovat, a může dojít k nehodě“⁵. Jak, ale může řidič vhodně reagovat, když místo správného držení volantů konzumuje jídlo a nápoje, čte si v mapě nebo si sundává svetr. Jde jen o nepatrný výčet činností, které řidiči při jízdě konají a které jsou podloženy praxí policistů. V kapitole 4 jsou tyto činnosti blíže uvedeny. Lidé volí v různých typech situací různou míru rizikovosti akce. Jejich vnímání rizika se mění, jakmile zpozorují změnu v určitém prvku dopravního systému. Míra vnímání rizika je spojená především s osobností člověka.*

Například na dálnici D1 došlo k dopravní nehodě jen proto, že řidič nedodržel bezpečnou vzdálenost a zároveň se věnoval při řízení vozidla i jiným činnostem. Řidič jedoucí za jiným vozidlem, zároveň sledoval mapu, kterou měl rozloženou na sedačce spolujezdce. Řidič jedoucí před ním musel náhle přibrzdit, čehož řidič, který se samozřejmě řízení dostatečně nevěnoval, si této situace všiml

³ ŠTIKAR, J., a kol. *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe)*. Praha, 2006, s. 24.

⁴ GILLNEROVÁ, I., a kol. *Psychologické aspekty změn v české společnosti*. Praha, 2011, s. 88.

⁵ HOKEŠ, V., a kol. *Učebnice pro autoškoly*. 5. doplň. vyd. Praha, 1989, s. 280.

velice pozdě a narazil do brzdícího vozidla.⁶ Způsobil dopravní nehodu, jejímž následkem bylo zranění u obou řidičů. Řidič, který způsobil dopravní nehodu, se plně nevěnoval řízení vozidla a svým jednáním porušil ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu ve spojení s nedodržením dostatečné bezpečnostní vzdálenosti dle ustanovení § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu. Riziko je ekvivalentem překročení míry opatrnosti. Řidič přímo riziko sám vyvolal, což pro něho může mít další důsledky spojené např. s uplatněním havarijního pojištění u pojišťovny, se kterou uzavřel předmětné pojistné plnění nebo při uplatnění náhrady škody na zdraví u druhého účastníka dopravní nehody.

Racionálně uvažující řidič si riziko uvědomuje a je schopen riziko činnosti odlišné od řízení vozidla odhadnout, jestliže sleduje silnici, okolí a dopravní situaci. Jiné riziko na sebe bere řidič nevěnující se řízení vozidla průjezdem obydlené části města (přechody pro chodce, přejezdy pro cyklisty, sídliště, blízkosti škol a restaurací atd.) a menšímu riziku je vystaven nevěnující se řidič jedoucí na rovném přehledném úseku, kde nelze riziko ovšem úplně vyloučit, např. v důsledku vběhnutí zvěře do jízdní dráhy řidiče. Každý řidič by se měl chovat tak, aby „skoronehody“ sám nevytvářel, jinak ohrožuje nejen sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu.

2.3 Vymezení základních pojmů

Stěžejními pojmy v návaznosti na další kapitoly jsou účastník provozu na pozemních komunikacích, řidič, vozidlo a pojmy vybraných těchto účastníků, jakou je povinnost neohrozit, neomezit a dát přednost v jízdě.

„Účastníkem je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.“⁷ Podle takto definovaného pojmu se na každého přímého účastníka, který se nachází na určitém teritoriu uvedeném v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích jako pozemní komunikace, vztahují

⁶ Interní databáze Policie České republiky, Krajské ředitelství policie kraje Vysočina, *svodka události*.

⁷ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4570.

povinnosti stanovené zákonem o silničním provozu. *Řidičem je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti. Vozidlem je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj. Zákon o silničním provozu dále vozidla rozděluje na kategorie. Pro účely této práce je stěžejní rozdělení vozidel na motorové a nemotorové vozidlo. „Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus a nemotorové vozidlo je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo. Nesmět ohrozit znamená povinnost řidiče počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí. Nesmět omezit znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nebylo nijak překáženo. Dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.“⁸*

2.4 Základní povinnosti řidiče a účastníka silničního provozu

Základní povinnosti řidiče a účastníka silničního provozu jsou vymezeny v ustanovení § 4 a v § 5 zákona o silničním provozu. Tato ustanovení lze pojmut jako „návod“ pro řidiče, jak se bezpečně a ohleduplně pohybovat po pozemních komunikacích.

Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen:

„a) Chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.

⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4570.

b) Řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými zákonem o silničním provozu, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 a 9 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.“⁹

Vyjma základních povinností uvedených v § 4 jsou zákonem o silničním provozu, je zákonná kogentnost řidiči dána v ustanovení § 5 tohoto zákona, podle kterého se řidič musí věnovat *plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích. Dbát zvýšené opatrnosti zejména vůči dětem, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace¹⁰, osobám těžce zdravotně postiženým a zvířatům, brát ohled na vozidlo přepravující děti, řidiče začátečníka nebo osobu těžce zdravotně postiženou označené podle prováděcího právního předpisu a na výcvikové vozidlo označené podle zvláštního právního předpisu.*¹¹ *Snižit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, sníží-li rychlost jízdy nebo zastaví-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem.*“¹² Některé stěžejní povinnosti jsou v ustanovení § 5 zákona o silničním provozu vymezeny negativně. „*Řidič nesmí ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu pro chodce, v případě potřeby je řidič povinen i zastavit vozidlo před přechodem pro chodce; tyto povinnosti se nevztahují na řidiče tramvaje. Nesmí ohrozit chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje, a dále nesmí*

⁹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 4 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4572.

¹⁰ ČESKO. Vyhláška č. 174/1994 Sb., kterou se stanoví obecné technické požadavky zabezpečující užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. In *Sbírka zákonů*, Česká republika 1994, částka 56, s. 1778 - 1784.

¹¹ ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů*, Česká republika 2000, částka 73, s. 3528 - 3548.

¹² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 5 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4572.

ohrozit chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci a při otáčení nebo couvání.“¹³

Výše uvedené zakázané činnosti mají význam na kvalitu řízení. Mezi ně patří i držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového zařízení při jízdě vozidlem. Ustanovení § 7 odst. 1 písm. c) zákon o silničním provozu řidiči zakazuje „*při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo hovorové nebo záznamové zařízení.*“¹⁴

¹³ ČESKO. Zákon č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. § 125c odst. 1 písm. f) zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2011, částka 51, s. 1286.

¹⁴ ČESKO. Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. § 7 odst. 1 písm. c) zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2005, částka 142, s. 7497.

3 Zásady bezpečné jízdy v silničním provozu

Technologický vývoj v oblasti bezpečnosti silniční dopravy směřuje k tomu, že v budoucnosti bude možné za pomoci moderní technologie určit optimální jízdu s vozidlem po zhodnocení dopravní situace, zohlednění stavu a vlastnostem vozovky a meteorologickým podmínkám. Prototyp speciálně upraveného automobilu Volkswagen Passat, který byl zkonstruován experty z Technické univerzity v Braunschweigu a Dolnosaského výzkumného centra automobilové techniky v Německu, zvládl zásady bezpečné jízdy zcela nezávisle na vůli řidiče. Protože jde zatím o prototyp, zůstává základní činnost za volantem, tedy sledování dění okolo sebe a na základě něj vytváření rozhodnutí na nás na lidech. V silničním provozu prozatím neexistuje způsob, jak zabránit vzniku dopravní nehody, i když se konstruktéři významných automobilek o to pokoušejí, na silnici se stále pohybují jen vozidla, která jsou zcela závislá na schopnostech řidiče vypořádat se s nastalou událostí. *„Záleží proto na řidiči, na míře jeho řidičských dovedností, znalostí a zkušeností, na jeho charakterových vlastnostech i celkovém duševním a fyzickém stavu, jak bude své vozidlo řídit. V nepřiměřených rychlostech a v hustém provozu dochází poměrně často ke vzniku složitých a nebezpečných situací. Nejčastěji se tak stává, když řidič není v dobré kondici (např. při únavě, rozrušení), nebo když řídí vozidlo nevhodným způsobem“¹⁵.*

Nejvýznamnější pro eliminaci nežádoucích činností je prevence, na kterou by měl být kladen důraz již v autoškole v podobě osvojení si zásad bezpečnosti v silničním provozu. Každý žadatel o řidičský průkaz je školen z teorie a zásad správného řízení a ovládání vozidla při běžných i ztížených provozních podmínkách s ohledem na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Je na něm, aby pravidla bezpečnosti dodržoval. Řídit vozidlo bez osvojení si zásad správné jízdy je z hlediska bezpečnosti nepřijatelné a proto si tato kapitola klade za cíl některé zásady bezpečné jízdy připomenout.

¹⁵ HOKEŠ, V., a kol. *Učebnice pro autoškoly*. 5. vyd. Praha, 1989, s. 280.

3.1 Pravidla bezpečné jízdy

V silničním provozu není žádný řidič ušetřen rizikový situacím, může se do nich dostat vlastní nebo cizí chybou, vlivem chodců, cyklistů, počasí, stavu silnic, či technického stavu vozidla.¹⁶ V této kapitole jsou uvedeny předpoklady, které snižují vznik rizikových situací v silničním provozu. Jsou to především předpoklady dobrého stavu řidiče a jeho způsobu jízdy.

Špatný zdravotní a psychický stav či silné emoce a zátěž mají velký vliv na schopnost řidiče řídit vozidlo. Platí, že pokud jsou řidičovi reakce z jakéhokoli důvodu zpomalené, je doporučeno jízdu odložit nebo přerušit. Pokud stav řidiče ovlivňují léky, alkohol nebo návykové látky (drogy), řízení vozidla se nedovoluje. Dalším ovlivňujícím osobnostním faktorem je nedostatek rozhodovacích schopností a nedostatek znalostí a zkušeností, mezi něž patří především předvídatost. S rostoucími zkušenostmi roste i přirozená schopnost předvídat rizika, která mohou nastat. Tato schopnost umožňuje zareagovat na situaci dříve, než nastala. Mezi ně patří i schopnost řidiče ustoupit, i když pravidla hovoří v jeho prospěch. Například vzdát se přednosti v jízdě a pustit kamion tak, aby získal více prostoru při odbočení v křižovatce.¹⁷ Rizikovou situací v silničním provozu je činnost v časové zátěži. Spěchající řidič se snáze dostane na hranice svých řidičských schopností. Se zvyšující rychlostí se snižuje schopnost reakce na okolní podněty a zvyšuje se předpoklad vzniku rizika způsobené vlastní chybou.¹⁸

Pouhé krátkodobé snížení schopnosti ovládat své vozidlo nebo nereagování na okamžitou situaci v provozu na pozemních komunikacích vytváří reálně vysoké nebezpečí vzniku kolizních situací nebo přímo dopravních nehod s těžkými následky.

¹⁶ FRAUS, P. *Autoškola moderní učebnice*. Praha, 2014, s. 21.

¹⁷ MINÁŘ, V. *Autoškola moderní učebnice a testové otázky*. Praha, 2015, s. 33.

¹⁸ FRAUS, P. *Autoškola moderní učebnice*. Praha, 2014, s. 39.

3.2 Pozornost

Člověk je od přírody tvor vnímavý a reaguje na různé podněty. Při řízení vozidla je žádoucí, aby si řidič vznik nebezpečné situace včas uvědomil a aby se soustředil hlavně na podněty bezprostředně spojené s řízením vozidla. Může jít o podněty uvnitř kabiny vozidla, např. vnímáním vibrací a otřesů, při jízdě po nerovné silnici a výmolech nebo o podněty mimo kabinu vozidla. Takovým příkladem vnímání vnějších podnětů je zrakové a sluchové vnímání. Pozorný řidič na světelné a zvukové signalizace je schopen včas zareagovat.

*„Z mnoha podnětů člověk vnímá jen některé. Výběr toho, co má být vnímáno, je důsledkem funkce pozornosti. Všechno, co v daném okamžiku vnímáme, tvoří tzv. sensorické pole, z něhož stále vyčleňujeme některé předměty, kterou jsou vnímány s větší přesností než ostatní části tohoto pole. Nepozorný řidič může vidět nebezpečnou situaci, ale nemusí si ji uvědomovat. Proto závisí na rychlosti zrakového postřehu“.*¹⁹

3.3 Nepozornost

Asi každý z nás byl někdy v roli spolujezdce a sledoval způsob řízení toho, kdo ho vezl. Potichu si hodnotil řidičovi reakce na vzniklé situace a rozdílně si uvědomoval nebezpečnost vzniklých situací. Je to dáno naším podvědomím, kdy naše bezpečí je v rukou jiného. V těchto excesech je naše bezpečí v rukou nepozorného řidiče, který může nebezpečnou situaci vidět, ale nemusí ji správně vnímat. K nesprávnému vnímání dopravní situace dochází často při rozhovoru se spolujezdcem a při provádění úkonů, které s řízením nesouvisí.

*„Nepozornost je u řidiče zpravidla pozornost obrácená jinam než na dopravní situaci. Jde tedy o velmi nebezpečný jev“*²⁰, kdy může řada úkonů nesouvisejících s ovládním vozidla přímo způsobit přinejmenším dopravní konflikt.

¹⁹ BAMBULA, O., a kol. *Učebnice pro autoškoly*. Praha, 1976, s. 281.

²⁰ BAMBULA, O., a kol. *Učebnice pro autoškoly*. Praha, 1976, s. 281.

Nepozornost je jev nežádoucí, který se zřejmě nepodaří odstranit. Tento jev sledujeme i u osob s profesí řidiče z povolání. Na dálnici D1 došlo ke kuriózní dopravní nehodě, při které řidič z povolání D. H ve směru jízdy na Brno nesledoval situaci v provozu na pozemních komunikacích a ve vozidle si za jízdy svlékal mikinu, přičemž nedržel oběma rukama volant a v důsledku tohoto manévru při zavadení o volant strhl řízení vpravo, čímž vozidlo přivedl do smyku a stalo se neovladatelným. Následně přešel přes jízdní pruhy, dále přes krajnici vpravo do travnatého příkopu, odkud bylo odmrštěno zpět na těleso dálnice, kde do něho narazilo jiné vozidlo.²¹ Svým jednáním tak ohrozil nejen svůj život, život spolujezdce, ale i život druhého účastníka, kterému způsobil rovněž materiální škodu. Tento řidič přecenil své schopnosti a podcenil správné vnímání dopravní situace.

Ve statistice dopravních nehod dlouhodobě, již po několik let, zaujímá nepozornost přední místo a je tak jednou z nejčtenějších příčin selhání řidičů, což dokreslují statistické údaje za poslední tři roky, v níže uvedených tabulkách, s deseti nejčtenějšími příčinami nehod řidičů motorových vozidel. Statistika přímo neuvádí, jaká řidičova činnost měla vliv na vzniku dopravní nehody, zahrnuje však případy, kdy řidič například při jízdě konzumoval potraviny a nápoje, ladil rádio, navigaci, zapaloval si cigaretu, apod., tedy takové případy, které ovlivnily řidičovu pozornost, a byly příčinou dopravní nehody.

²¹ Interní databáze Policie České republiky, Krajské ředitelství policie kraje Vysočina, *svodka události*.

Tab. 1: Deset nejčtetnějších příčin nehod řidičů motorových vozidel rok 2013²²

pořadí	příčina dopravní nehody	počet nehod
1	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	14 151
2	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	7 701
3	jiný druh nesprávné jízdy	6 318
4	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	6 253
5	nesprávné otáčení nebo couvání	6 048
6	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 042
7	nezvládnutí řízení vozidla	4 023
8	nedání přednosti upravené dopravní značkou „dej přednost v jízdě“	3 554
9	vjetí do protisměru	2 501
10	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	2 396

Tab. 2: Deset nejčtetnějších příčin nehod řidičů motorových vozidel rok 2014²³

pořadí	příčina dopravní nehody	počet nehod
1	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	14 098
2	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	6 757
3	nesprávné otáčení nebo couvání	6 583
4	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	5 360
5	jiný druh nesprávné jízdy	6 570
6	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 415
7	nezvládnutí řízení vozidla	4 294
8	nedání přednosti upravené dopravní značkou „dej přednost v jízdě“	3 686
9	vjetí do protisměru	2 403
10	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	2 766

²²ČESKO: ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČR. *Statistika dopravní nehodovosti* [online]. ŘSDPPP [cit. 2015-09-03]. Vlastní zpracování. Dostupné z: WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.

²³ČESKO: ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČR. *Statistika dopravní nehodovosti* [online]. ŘSDPPP [cit. 2015-09-03]. Vlastní zpracování. Dostupné z: WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.

Tab. 3: Deset nejčastějších příčin nehod řidičů motorových vozidel rok 2015²⁴

pořadí	příčina dopravní nehody	počet nehod
1	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	15 311
2	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	7 514
3	nesprávné otáčení nebo couvání	7 199
4	jiný druh nesprávné jízdy	7 097
5	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	5 682
6	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 385
7	nezvládnutí řízení vozidla	4 261
8	nedání přednosti upravené dopravní značkou „dej přednost v jízdě“	3 812
9	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	3 151
10	vjetí do protisměru	2 594

V porovnání s rokem 2014 je ve všech kategoriích nárůst počtu nehod. Došlo ke změně čtvrtého a pátého pořadí nejčastějších příčin nehod řidičů motorových vozidel, kdy častější příčinou byl jiný druh nesprávné jízdy a ze stejného důvodu došlo ke změně devátého a desátého pořadí. Ve všech těchto případech byl však zaznamenán nárůst počtu nehod. Oproti roku 2014 došlo v roce 2015 k nárůstu počtu nehod, při nichž se řidič plně nevěnoval řízení vozidla z 14098 na 15311, tedy o 1213 nehod. Výše uvedené statistické ukazatele počtu dopravních nehod jsou důsledkem selhání lidského faktoru v podobě nedodržení zásad bezpečné jízdy a nepozornosti. Tato statistika vypovídá o tom, jak závažná je tato problematika. Alarmující je však statistika počtu usmrcených osob u nehod vzniklých z důvodu nepozornosti řidiče, která je uvedena v kapitole 4.1.

²⁴ ČESKO: ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČR. *Statistika dopravní nehodovosti* [online]. ŘSDPPP [cit. 2016-03-03]. Vlastní zpracování. Dostupné z: WWW: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>.

4 Chování za volantem

Chování za volantem determinuje celá řada psychologických aspektů, např. aktuální psychický stav, vnímání apod., ale i věk, zkušenosti a návyky. Ve výčtu determinantů z oblasti psychologie nelze nezmínit oblast osobnosti řidiče, která je nejsložitější, nejhůře uchopitelnou a zároveň oblastí s nejširším výzkumným potenciálem²⁵. Pro účely této práce je významné uvědomění si, že osobnost řidiče ovlivňuje jeho vztah k dodržování morálních a právních norem.

4.1 Selhání člověka jako hlavní subjektivní příčina dopravních nehod

Selhání lidského faktoru při řízení dopravního prostředku může mít fatální následky. K nejnebezpečnějším však patří právní selhání člověka v podobě porušení konkrétních podmínek v provozu na pozemních komunikacích, které je všeobecně považováno za základní příčinu dopravní nehody. V celém systému provozu na pozemních komunikacích je ze všech účastníků provozu nejproblémovějším a nejvíce selhávajícím činitelem řidič. Svým chováním v provozu na pozemních komunikacích přímo ovlivňuje dopravní bezpečnost všech ostatních účastníků – spolujezdců, cestujících, chodců, cyklistů, ostatních řidičů.²⁶

Z hlediska selhání lidského faktoru lze sestavit deset nejčastějších příčin dopravních nehod řidičů motorových vozidel, podle četnosti v roce 2014 a v roce 2015, při nichž došlo k usmrcení osob a analyzovat nebezpečnost nevěnování se řízení vozidla z hlediska následků.

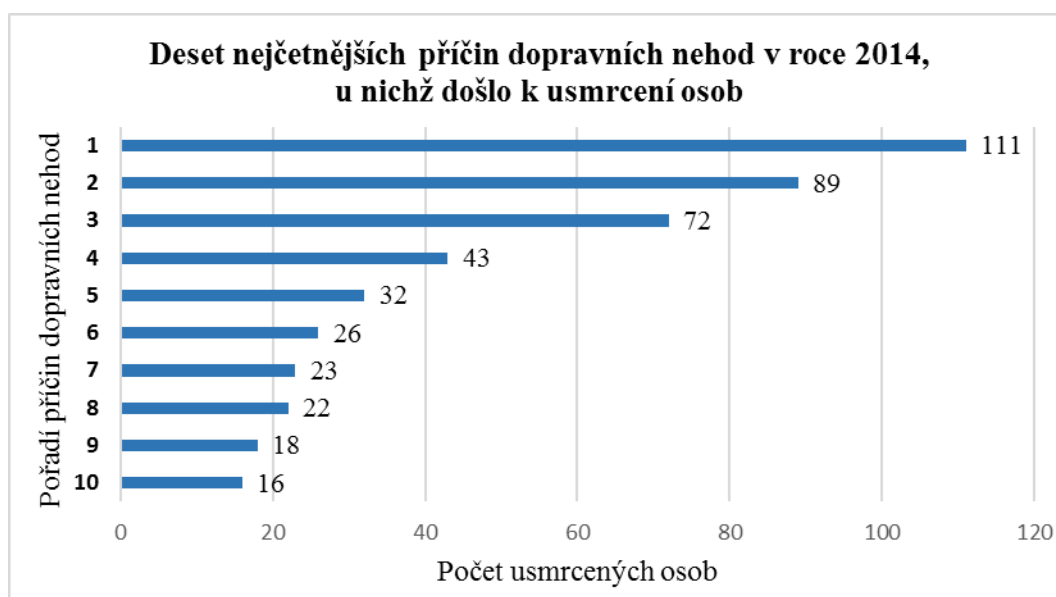
²⁵ ŠTIKAR, J., a kol. *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe)*. Praha, 2006, s. 77.

²⁶ CHMELÍK, J., a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 192.

Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod v roce 2014, u nichž došlo k usmrcení osob, patří.²⁷

1. nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky
2. vjetí do protisměru
3. **nevěnování se plně řízení vozidla**
4. nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky
5. nezvládnutí řízení vozidla
6. nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu
7. jiný druh nepřiměřené rychlosti
8. nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti
9. při předjíždění došlo k ohrožení protijedoucího řidiče
10. nedání přednosti upravené dopravní značkou „dej přednost v jízdě“.

Graf 1: Deset nejčtenějších příčin dopravních nehod v roce 2014, u nichž došlo k usmrcení osob²⁸



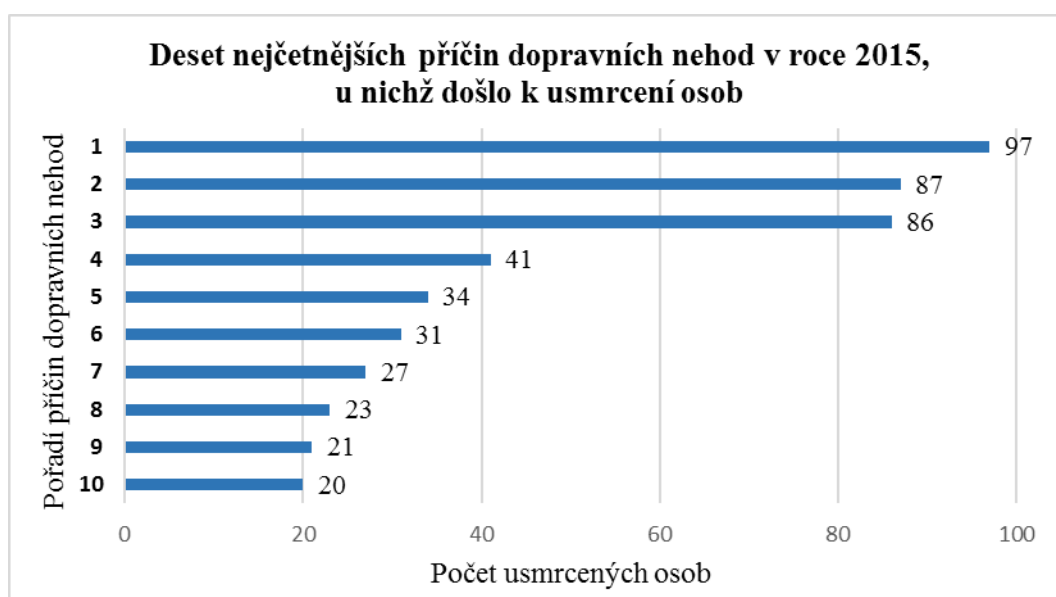
²⁷ ČESKO: ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČR. *Statistika dopravní nehodovosti* [online]. ŘSDPPP [cit. 2015-09-17]. Dostupné z: WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.

²⁸ ČESKO: ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČR. *Statistika dopravní nehodovosti* [online]. ŘSDPPP [cit. 2015-09-17]. Vlastní zpracování. Dostupné z: WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.

Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod v roce 2015, u nichž došlo k usmrcení osob, patří.²⁹

1. Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky,
- 2. řidič se plně nevěnoval řízení vozidla,**
3. Jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru,
4. nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky,
5. nezvládnutí řízení vozidla,
6. nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladů,
7. jiný druh nepřiměřené rychlosti,
8. nedání přednosti upravené dopravní značkou „dej přednost v jízdě“.
9. nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu,
10. nepřízpůsobení rychlosti viditelnosti.

Graf 2: Deset nejčtetnějších příčin dopravních nehod v roce 2015, u nichž došlo k usmrcení osob³⁰



²⁹ ČESKO: ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČR. *Statistika dopravní nehodovosti* [online]. ŘSDPPP [cit. 2016-03-03]. Dostupné z: WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.

³⁰ ČESKO: ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČR. *Statistika dopravní nehodovosti* [online]. ŘSDPPP [cit. 2015-09-17]. Vlastní zpracování. Dostupné z: WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.

Oproti roku 2014 došlo v roce 2015 k navýšení usmrcených osob v příčinné souvislosti, že „řidič se plně nevěnoval řízení vozidla“ o 15 osob. Počet usmrcených osob z této příčiny dosáhl v roce 2015 celkově 87 obětí a tato smutná statistika obsadila za rok 2015 druhé místo.

4.2 Očekávané a skutečné chování řidiče

V kapitole 4.1 jsem se zabýval selháním člověka jako hlavní příčiny vzniku dopravní nehody, zejména pak ve vztahu k porušení ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, tedy povinnosti řidiče se plně věnovat řízení vozidla. Toto ustanovení v podstatě po řidiči požaduje, aby při řízení, zejména motorového vozidla, byl schopen správně vnímat a přijímat informace z provozu na pozemních komunikacích, vyhodnotit je a následně na ně správně a co nejrychleji reagovat. Na řidiče je tak kladen požadavek, aby se v každém okamžiku řízení plně věnoval řízení svého vozidla. Jaké je ale očekávané a skutečné chování řidiče?

Společnost si tento exces plně uvědomuje a preventivně proti němu působí. Akčním programem pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení dopravní nehodovosti v zemích Evropské unie je doporučující dokument pro členské státy nazvaný „Bílá kniha o evropské dopravní politice“ schválená Evropskou komisí dne 12. září 2001. V souladu s politikou Evropské unie v oblasti bezpečnosti silničního provozu Ministerstvo dopravy opakovaně vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice a ne jinak tomu je v dokumentu nazvaném „**Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 až 2020**“. Strategie byla schválena Usnesením č. 599 Vlády České republiky ze dne 10. 08. 2011. Ovlivnit bezpečnost silničního provozu a tedy preventivně působit na negativní chování řidičů sledujeme např. kampaní Policie České republiky „**Ruce na volant!**“³¹, která má řidiče odradit nejen

³¹ ČESKO. IDNES.CZ. Výzva policie v kampani *Ruce na volant!* [online]. [cit. 2015-09-09]. Dostupné z WWW: <http://zpravy.idnes.cz/ruce-na-volant-vyzyva-policie-vkampanifc4/domaci.aspx?c=A061121_091033_domaci_ton>.

od držení hovorového zařízení za jízdy, ale i kouření, konzumace jídla či manipulace s přístroji ve vozidle. Viz příloha I.

Dále je to např. projekt oddělení BESIP Ministerstva dopravy ČR „**ECODrive - hospodárně a bezpečně na silnici**“³². Projekt je zaměřen na zlepšování řidičských dovedností, jako je předvídavost, defenzivní přístup, tolerance a ohleduplnost v provozu na pozemních komunikacích. Projekt Ministerstva dopravy „**BESIP Team**“³³, který si klade za cíl preventivně působit v oblasti bezpečnosti silničního provozu mezi potenciálními a přímými účastníky silničního provozu. Kampaň Ministerstva dopravy zaměřená na věkovou skupinu řidičů do 25 let a nejčastější příčiny jejich dopravních nehod, pod názvem „**Nemyslíš, zaplatíš?**“³⁴, kterou se snaží ovlivňovat chování vyvoláváním negativních emocí. Pomocí video spotů, které byly vysílány na internetu a na televizních obrazovkách, byly ukazovány nejrůznější situace, do kterých se může řidič dostat, pokud se nevěnuje řízení. Že preventivní působení na nepřízpusobené jednání řidiče není věcí jen státem zřízených organizací, si uvědomují i soukromé osoby, např. naučný film pro autoškoly Romana Kresty a Daniela Landy „**Bourá jen blb**“ pod záštitou nadace Malina, či společná aktivita hudební skupiny Chinaski a BESIP „**Chceš vidět i další náš koncert naživo, je to jen na tobě**“³⁵. Prevence je zaměřena proti požívání alkoholu a dalších omamných látek za volantem.

Nejnovější kampaní samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy ČR je projekt „**Děláš to taky**“³⁶. „Kampaň je prioritně vysílána po internetu a sociálních sítí. V podobě video spotů apelují na rodiče, aby si uvědomili,

³² ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Projekt Ministerstva dopravy *ECODrive - hospodárně a bezpečně na silnici* [online]. [cit. 2015-09-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.ecodrive.cz>>.

³³ ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Projekt Ministerstva dopravy *BESIP Team* [online]. [cit. 2015-09-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.besipteam.cz>>.

³⁴ ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Projekt Ministerstva dopravy *Nemyslíš, zaplatíš* [online]. [cit. 2015-09-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.nemysliszaplatis.cz>>.

³⁵ ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Je to na Tobě*. [Cit. 2015-09-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/aktivity/archiv-kampani/je-to-na-tobe>>.

³⁶ ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Projekt Ministerstva dopravy *Děláš to taky* [online]. [cit. 2015-09-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/promedia/aktuality/199-jde-o-nase-deti>>.

že svým nezodpovědným chováním a špatným příkladem hazardují s životy svých dětí.

Jejich druhý video spot nazvaný „**Kdo se nedívá, umírá**“, který vznikl 8.9.2015 je zaměřený právě na nevěnování se řízení vozidla. Asi osmiletá holčička v tomto klipu představuje řidičku, která na dopravním hřišti řídí elektrické autíčko. Nejprve popíjí kávu, poté se soustředí na svou rtěnku. Následuje psaní textové zprávy na mobilním telefonu a náraz do přecházejícího chodce. Spot končí textem „A kdo to naučil vaše dítě?, doprovázený sdělením „Vždyť ty jsi taky řídila s mobilem v ruce mamí“.

Dotazníkové šetření

Údaje vyplývající ze statistiky dopravní nehodovosti a také výše realizovaná opatření jsou jasným signálem, že řidiči spíše své jednání stanoveným pravidlům nepřizpůsobují. K ověření této skutečnosti byl 200 respondentům předložen k vyplnění dotazník, jehož cílem nebylo provést sociologický průzkum, který by vypovídal o tom, zda jsou lepšími řidiči ženy nebo muži, ani zda je rozhodující délka praxe, ale osloveni byli řidiči různých věkových kategorií, obou pohlaví nezávisle na délce praxe. Dotazník byl zpracován tak, aby obsahoval převážně uzavřené otázky, které jsou pro zpracování odpovědí praktičtější. Z povahy dotazníku, který je zaměřen na negativní činnosti řidiče, které mají přímý vliv na řízení dopravního prostředku, vyplývá, že dotazník nemůže postihnout všechny uzavřené otázky, a proto obsahuje i otázky otevřené, které respondentům nepodsunují odpovědi, a respondent se v nich může sám vyjádřit. Jsem si samozřejmě vědom, že vypovídací hodnota dotazníků k celkovému počtu řidičů je na takové úrovni, že výsledky nelze aplikovat na celou společnost, přesto jsou některé odpovědi přinejmenším zářející. Příložený dotazník – viz Příloha II.

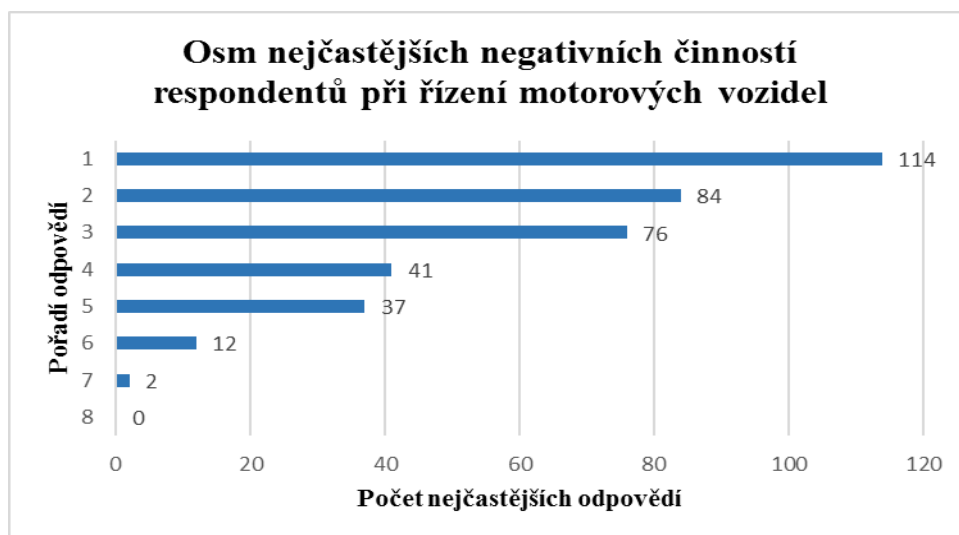
Na otázku č. 1 „Prováděl(a) jste někdy při řízení vozidla takovou činnost, že jste musel(a), alespoň na malou chvíli pustit volant oběma rukama?“ odpovědělo z 200 dotázaných respondentů 192 ANO, 8 dotázaných uvedlo NE. Touto nejčastější činností bylo smrkání, které označilo 114 respondentů, následovala konzumace jídla a nápojů. Zářející je však i počet svlékání svršků

za jízdy. Někteří dotázaní přiznali jednu činnost, někteří i více činností. Počet negativních činností u těchto 192 respondentů pak činí 366. Pouze dva z dotázaných uvedli, že pustili volant při zapalování cigarety. Pro bližší zjištění, by však musel být průzkum veden u kuřáků. Žádný z dotázaných nevedl, že by pustil volant oběma rukama při obsluze radiopřijímače, CD přehrávače a jiného obdobného zařízení. Mezi jiné činnosti patřilo především nasazování či čištění brýlí.

Pořadí negativních činností dle odpovědi respondentů³⁷:

1. Smrkání
2. Konzumace nápojů
3. Konzumace jídla
4. Jiné činnosti.
5. Svlékání bundy nebo jiných svršků
6. Prohlížení, časopisu, čtení mapy nebo jiného materiálu
7. Zapalování cigarety
8. Obsluha radiopřijímače, CD přehrávače, GPS apod.

Graf 3: Osm nejčastějších negativních činností respondentů při řízení motorových vozidel³⁸



³⁷Příloha II. Bakalářské práce Negativní vlivy při řízení motorových vozidel a jejich eliminace. Vlastní zpracování.

³⁸ Příloha II. Bakalářské práce Negativní vlivy při řízení motorových vozidel a jejich eliminace. Vlastní zpracování.

Na otázku č. 2 „Způsobil(a) jste shora uvedenými činnostmi při řízení sobě nebo jinému účastníkovi silničního provozu takové problémy, tj. že jste musel(a) náhle brzdit, vyhnout se náhlé překážce nebo druhý účastník musel náhle brzdit a svým chováním jste vyvolal(a) rizikové jednání spojené s ohrožením své bezpečnosti nebo bezpečnosti ostatních účastníků silničního provozu“? Z 200 dotázaných respondentů odpovědělo 7 ANO a 193 odpovědělo NE.

Nyní máme k dispozici informaci o chování dvou set řidičů. Víme, že 192 z nich porušilo ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, tedy, že se dostatečně nevěnovali řízení vozidla a na okamžik pustili oběma rukama volant, přitom 7 z nich vyvolalo svým chováním rizikové jednání, spojené s ohrožením své bezpečnosti nebo bezpečnosti ostatních účastníků silničního provozu.

Realita za volantem

Britská policie z Hertfordshire na úseku britské dálnice M25 instalovala kamery, které po dobu jedné hodiny snímaly chování řidičů. Účelem bylo zjistit, jak se chovají řidiči při jízdě za volantem. Během jedné hodiny zjistili, že 14 řidičů se při řízení vozidla v jednom krátkém úseku dálnice věnovali i jiným činnostem, než je ovládání vozidla.³⁹ – viz. obr. č. 1 až 3. Mluvčí Britské policie v Hertfordshire uvedl, že neukáznění řidiči budou potrestáni. Zveřejněné fotografie mají působit preventivně na ostatní řidiče.

³⁹ DAILYMAIL. *Studie britské dopravní policie Hertfordshire* [online]. [cit. 2015-09-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.dailymail.co.uk/news/article-1312080/Driver-eating-cereal-M25-An-hour-lawbreking-motorway.html>>.

Obr. 1: Konzumace jídla za jízdy⁴⁰



Obr. 2: Konzumace jídla za jízdy⁴¹



⁴⁰ DAILYMAIL. *Studie britské dopravní policie Hertfordshire* [online]. [cit. 2015-09-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.dailymail.co.uk/news/article-1312080/Driver-eating-cereal-M25-An-hour-lawbreking-motorway.html>>.

⁴¹ DAILYMAIL. *Studie britské dopravní policie Hertfordshire* [online]. [cit. 2015-09-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.dailymail.co.uk/news/article-1312080/Driver-eating-cereal-M25-An-hour-lawbreking-motorway.html>>.

Obr. 3: Řízení bez držení volantu⁴²



Obdobnou monitorovací činnost uskutečnila v létě 2015 i česká policie, konkrétně pak policie Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, která skrytě monitorovala chování řidičů nákladních automobilů z projíždějícího autobusu. Během jednoho dopoledne zjistili řidiče, kteří za jízdy telefonovali, jeden řidič měl za jízdy na volantu rozložené noviny, další měl na přístrojové desce notebook, na kterém sledoval film, další měl nohy na palubní desce dálnici?⁴³

⁴² DAILYMAIL. *Studie britské dopravní policie HERTFORDSHIRE* [online]. [cit. 2015-09-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.dailymail.co.uk/news/article-1312080/Driver-eating-cereal-M25-An-hour-lawbreking-motorway.html>>.

⁴³ ČESKO. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Nový způsob kontroly řidičů kamionů* [online]. [cit. 2015-09-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/novy-zpusob-kontroly-ridicu-kamionu.aspx>>.

Obr. 4: Monitorování chování řidiče nákladního automobilu z autobusu⁴⁴



4.3 Právní aspekty nevěnování se plně řízení vozidla

V silniční dopravě platí významná zásada. Je to takzvaný princip omezené důvěry v dopravě⁴⁵, jehož význam spočívá v tom, že se řidič při provozu na pozemních komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci při provozu budou dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích. Tato zásada byla několikrát judikována soudy České republiky. Nejvyšší soud České republiky zásadu tzv. omezené důvěry v dopravě užil v situaci, kdy řidič hazardní jízdou zranil chodce, který na místě svému zranění podlehl. Obviněný přitom argumentoval tím, že spoléhal na dodržení předpisů ostatními účastníky silničního provozu. *„Zásada tzv. omezené důvěry v dopravě znamená, že řidič motorového vozidla může spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích, nevyplývá-li z konkrétní situace opak.*

⁴⁴ DENIK.CZ. HRADECKÝ DENÍK. *Policejní kontroly řidičů kamionů*. [online]. [cit. 2015-09-22]. Dostupné z WWW: < <http://hradecky.denik.cz/galerie/policejni-kontroly-ridicu-kamionu-z-autobusu.html?mm=6313573> >.

⁴⁵ CHMELÍK, J., a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 255.

*Výjimkou z této zásady jsou případy, kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti **nebo s předstihem reagovat na situaci, aby bylo zabráněno kolizi** (např. na komunikacích nebo v jejich blízkosti se pohybují děti, osoby těžce zdravotně postižené, přestárlé, zjevně volně pobíhající zvířata nebo to vyplývá z existence instalovaných dopravních značek).*⁴⁶ Řidič předjížděného nebo míjeného vozidla by se tak v souladu s touto zásadou měl spolehnout, že předjíždějící nebo míjející řidič **se plně věnuje řízení a bezpečně zvládne svůj řídicí manévr**. Na druhou stranu řidič předjíždějícího nebo míjejícího vozidla předpokládá adekvátní projev předjížděného nebo míjeného řidiče.

Ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu je kogentní právní normou, která nepřipouští odchylný projev vůle či chování subjektů právního vztahu od pravidla chování stanoveného v dispozici právní normy. Subjektům stanovují práva a povinnosti, a to podmíněně či nepodmíněně. Oba řidiči mohou tedy předpokládat, že každý z nich dodržuje tuto právní normu. Opačný postup by byl v rozporu s principy právního státu. Porušení této normy přitom formálně zakládá (materiální hledisko – nebezpečnost jednání přestupce ponechme stranou) skutkovou podstatu přestupku ve smyslu ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu.

Ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, zařazené v hlavě II tohoto zákona na jedné straně nařizuje řidičům plně se věnovat řízení a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích, na straně druhé, jde však o normu imperfektní, která ve svém znění neobsahuje sankci a její dodržování bez sankce by bylo nevymahatelné. Zákonodárce však na vymahatelnost tohoto práva pamatoval v té podobě, že pokud řidič nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II zákona o silničním provozu, dopustí se přestupku v silničním provozu ve smyslu ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu.

⁴⁶ ČESKO. Nejvyšší soud České republiky. Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky 6 Tdo 143/2011 ze dne 29. března 2011. [online]. [cit. 2016-03-22]. Dostupné z WWW: <http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/DF9CF3644ACB798AC1257A4E0068ED61?openDocument&Highlight=0>.

Vybraná ustanovení § 125c zákona o silničním provozu

„(1) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích,

písm. f) při řízení vozidla,

bod 1. v rozporu s § 7 odst. 1 písm. c) drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení,“⁴⁷

písm. k) „jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.“⁴⁸

Porušení určité právně stanovené povinnosti v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích může být jednak přestupkem, ale rovněž i trestným činem. Závisí na stupni závažnosti porušení povinností řidiče, okolnostech, za kterých k porušení došlo a rozsahu následků pro společnost.

Trestné činy v dopravě, a zejména v silniční dopravě, už tradičně vykazují velmi vysoký podíl na celkovém objemu kriminality. Dne 31.7.2007 většina deníků publikovala článek s výstižným názvem – „České silnice jsou šesté nejnebezpečnější v EU. Kritériem ke statistice se stal počet usmrcených osob na silnicích na 100 000 obyvatel za určité období“.⁴⁹

Trestní zákoník neobsahuje část, která by se přímo věnovala trestným činům spáchaným v silničním provozu, tyto trestné činy najdeme na různých místech ve zvláštní části trestního zákoníku. Mezi trestné činy, jejichž skutkovou podstatu může řidič naplnit při porušení ust. § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu lze zařadit zejména:

⁴⁷ ČESKO. Zákon č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony § 125c odst. 1 písm. f zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2011, částka 51, s. 1290.

⁴⁸ ČESKO. Zákon č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony § 125c odst. 1 písm. f zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2011, částka 51, s. 1290.

⁴⁹ CHMELÍK, J., a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 21.

- Usmrcení z nedbalosti (podle ust. § 143 trestního zákoníku)⁵⁰
- Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (podle ust. § 147 trestního zákoníku)⁵¹
- Ublížení na zdraví z nedbalosti (podle ust. § 148 trestního zákoníku)⁵²
- Obecné ohrožení z nedbalosti (podle ust. § 273 trestního zákoníku)⁵³

Vybrané skutkové podstaty trestných činů (přechinů, či zločinů) jsou uvedeny v příloze III.

Skutkové podstaty těchto trestných činů obsahují pojem „důležitá povinnost“.

*„Za porušení důležité povinnosti není možno mechanicky považovat porušení jakékoliv povinnosti vyplývající z povolání, postavení, funkce nebo ze zákona, nýbrž jen porušení takové povinnosti, jejíž porušení má za dané situace zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, resp. kdy jejím porušením může snadno dojít k takovému následku (srov. např. č. 11/1964 Sb. rozh. tr.). „Výpočet všech důležitých povinností řidiče motorového vozidla není možný, poněvadž význam porušení kterékoli řidičské povinnosti je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci.“⁵⁴ Nevěnování se řízení vozidlo bylo v mnoha případech judikováno jako porušení důležitých povinností řidiče. Například rozhodnutím Nejvyššího soudu České republiky 4 Tz 295/2000, jehož odůvodnění je predikcí pro řidiče nevěnujícím se řízení vozidla. V tomto rozsudku je totiž významná judikovaná příčinná souvislost. „Uznat toliko vinným je možné řidiče, který se plně nevěnoval řízení, protože vykonával takovou činnost, která jeho pozornost zaměstnala natolik, že **zpozdila řidičovu reakční dobu a to mělo***

⁵⁰ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník § 143 trestního zákoníku. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2009, částka 11, s. 384.

⁵¹ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník § 147 trestního zákoníku. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2009, částka 11, s. 385.

⁵² ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník § 143 trestního zákoníku. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2009, částka 11, s. 385.

⁵³ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník § 143 trestního zákoníku. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2009, částka 11, s. 417.

⁵⁴ ČESKO. Nejvyšší soud České republiky. Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky 6 Tdo 229/2010 ze dne 31. března 2010. [online]. [cit. 2016-03-06]. Dostupné z WWW: <http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/0FDE2E3FBA192022C1257A4E00658632?openDocument&Highlight=0>.

za následek střet s chodcem.“⁵⁵ Ona predikce trestních následků, kdy se řidič nevěnuje řízení vozidla a tím poruší důležitou povinnost, je uvedena i v dalších rozhodnutích. „Je porušením důležité povinnosti vyplývající z povolání řidiče a uložené podle zákona, jestliže řidič nesledoval vozovku před sebou a zavinil tím dopravní nehodu.“⁵⁶ „Za jednání, které formálně naplňuje znaky porušení důležité povinnosti uložené pachateli podle zákona ve smyslu § 224 odst. 1, 2 zákona č. 140/1961 Sb., trestního zákona, ve znění pozdějších předpisů (ve znění účinném do 31. 12. 2009, od 1. 1. 2010 přečin podle § 147 odst. 1, 2 trestního zákoníku), lze považovat nevěnování se plně řízení motorového vozidla a nesledování situace v silničním provozu, neboť takové jednání zpravidla bývá spojeno s dopravními nehodami s vážnými následky na životech a zdraví lidí, případně též na majetku.“⁵⁷

Za trestné činy v dopravě a zejména za ty, které byly způsobeny nevěnováním se řízení vozidla, jsou zpravidla ukládány podmíněné tresty. Nepodmíněné tresty s odnětí svobody jsou ukládány jen výjimečně. Důvodem je, že k těmto trestným činům dochází převážně z nedbalosti, ať vědomé nebo nevědomé.⁵⁸ Jen u velmi málo případů těchto dopravních nehod s těžkými následky se podaří prokázat hrubou nedbalost spočívající v takovém přístupu pachatele k požadavku náležité opatrnosti svědčící o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným trestním zákoníkem.⁵⁹ Za hrubou nedbalost ve vztahu k nevěnování se řízení vozidla by například bylo možné považovat jednání řidiče osobního motorového vozidla, který projížděl obcí nedovolenou a nepřiměřenou rychlostí, nesledoval dostatečně pozorně situaci v provozu

⁵⁵ ČESKO. Nejvyšší soud České republiky. Usnesení Nejvyššího soudu České republiky 4 Tz 295/2000 ze dne 9. ledna 2001. [online]. [cit. 2016-03-06]. Dostupné z WWW: <http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/6E1E297C9A83C5B8C1257A4E00698803?openDocument&Highlight=0>.

⁵⁶ ČESKO. Nejvyšší soud České republiky. Rozsudek Nejvyššího soudu Československé republiky 6Tz 23/1795 Bulletin Nejvyššího soudu Československé republiky (do 31. 12. 1992).

⁵⁷ ČESKO. Nejvyšší soud České republiky. Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky 6 Tdo 229/2010 ze dne 31. března 2010. [online]. [cit. 2016-03-06]. Dostupné z WWW: <http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/0FDE2E3FBA192022C1257A4E00658632?openDocument&Highlight=0>.

⁵⁸ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník § 143 trestního zákoníku. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2009, částka 11, s. 356.

⁵⁹ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník § 143 trestního zákoníku. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2009, částka 11, s. 356.

na pozemní komunikaci, nezastavil vozidlo před přechodem pro chodce a neumožnil bezpečné přejetí pozemní komunikace chodcům, kteří ji přecházeli po přechodu pro chodce, za situace, kdy jiný řidič jedoucí v témže směru jízdy v jiném jízdním pruhu na pozemní komunikaci o dvou nebo více jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy zastavil své vozidlo před přechodem pro chodce, aby dal přednost přecházejícím chodcům.⁶⁰

⁶⁰ ČESKO. Nejvyšší soud České republiky. Usnesení Nejvyššího soudu České republiky 7 Tdo 1356/2013 ze dne 29. ledna 2014. [online]. [cit. 2016-03-08]. Dostupné z WWW: <http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/831FB0993BB9AF08C1257C9E0032C71E?openDocument&Highlight=0>.

5 Bodové hodnocení negativních vlivů

Ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu řidiči ukládá povinnost věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.⁶¹

Držení telefonního přístroje, držení jídla, nápojů, cigarety apod., to vše může znesnadnit ovládání vozidla. Zatímco držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení při řízení vozidla je až na výjimky přímo zakázáno ustanovením § 7 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu⁶², až na výjimky pro určené subjekty není řidiči výslovně zakázáno jíst, pít, otevírat PET lahev, či si zapalovat cigaretu⁶³.

5.1 Bodové hodnocení

S účinností od 1. července 2006 zákona o silničním provozu je jednání řidiče motorového vozidla spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích postižitelné počtem bodů za tato jednání. Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem o silničním provozu nalezneme v hlavě V. zákona o silničním provozu. Počet jednotlivých bodů za jednání postižitelné tímto zákonem je taxativně uveden v příloze zákona o silničním provozu. Jedná se o systém trestných bodů, které se po pravomocném rozhodnutí za spáchaný přestupek přičítají až do celkové výše 12 bodů a zaznamenávají se do evidenční karty řidičů v registru

⁶¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 5 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4572.

⁶² Ustanovení odstavce 1 písm. c) se nevztahuje na řidiče vozidla bezpečnostních sborů, ozbrojených sil a vojenského zpravodajství při plnění služebních povinností, řidiče vozidla obecní policie při plnění jejich povinností a řidiče vozidel jednotek požární ochrany a poskytovatele zdravotnické záchranné služby při řešení mimořádných událostí a Horské služby při řešení mimořádných událostí^(8a).

⁶³ Zákaz platí pro řidiče vozidla hromadné dopravy § 7 odst. 2 zákona o silničním provozu, pro řidiče taxislužby a řidič příležitostné osobní silniční dopravy § 7 odst. 3 zákona o silničním provozu, pro řidiče vozidla s právem přednostní jízdy § 41 odst. 5 zákona o silničním provozu, pro řidiče motocyklu, mopedu a jízdního kola § 7 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu.

řidičů podle Vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů.⁶⁴

Trestem pro řidiče není jen udělení blokové pokuty, ale i postih ve formě připsání bodů do karty řidiče, pro řidiče bodové hodnocení představuje hrozbu ztráty řidičského oprávnění.

5.2. Bodové hodnocení v praxi

Z vybraných činností, které mají nebo mohou mít negativní vliv na řízení vozidla, jako je držení telefonního přístroje, držení jídla, nápojů, otevírání PET lahve, držení cigarety a podobné aktivity představuje hrozbu ztráty řidičského oprávnění pouze držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení. Zákonodárce za porušení povinnosti zdržet se jednání držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla stanovil připsání 2 bodů do karty řidiče. Jedná se o přešůpek, za který podle ustanovení § 125c odst. 6 písm. b) zákona o silničním provozu lze v blokovém řízení uložit pokutu až do výše 1.000,- Kč a podle ustanovení § 125c odst. 4 písm. f) zákona o silničním provozu ve správním řízení od 1.500,- Kč do 2.500,- Kč. Zatímco konečná výše pokuty je ohraničena nejvyšší možným postihem a její výše závisí na tzv. správním uvážení, při ukládání trestných bodů se nelze řídit správním uvážení. Zákon alternativu rozhraní bodů od – do nepřipouští. Ostatní jednání, které může mít negativní vliv na řízení vozidla nelze „trestními body“ postihnout, neboť zákonodárce činnosti o kterých tato práce pojednává, do systému trestných bodů nezpracoval a to, ani v podobě obecné formulace „nevěnování se řízení vozidla“.

⁶⁴ ČESKO. Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2006, částka 65, s. 2446.

V České republice jsou body řidičům ukládány za přestupky a trestné činy. Ministerstvo dopravy opakovaně veřejnosti předkládá přehled jednání na základě, kterých jsou řidičům nejčastěji udělovány body. Sledovaným ukazatelem je porušení povinnosti zdržet se jednání držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla. Počet bodů za tento přestupek od druhé poloviny roku 2011 činí 2 body. Statistiku plní pouze ti řidiči, kteří byli při spáchání přestupku přistiženi, a byl jim přestupek prokázán. Jen v období 2013 - 2015 spáchalo tento přestupek 138 726 řidičů, což činí průměrně 126,6 zjištěných přestupků denně.⁶⁵ Ze sledovaného období byl tento přestupek nejvíce řešen v roce 2015, kdy celkový počet přestupků činil 48 894 a nejméně v roce 2014, kdy bylo řešeno 43 774 přestupků. Pro znázornění vývoje tohoto přestupku byl zpracován přehled přestupku za období od 2010 – 2015.

Tab. 4: Počet spáchaných přestupků porušením povinnosti zdržet se jednání držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla v období od 2010-2015.⁶⁶

ROK	BODY	POČET PŘESTUPKŮ
2010	3	42 383
2011	3/2	41 880
2012	2	40 487
2013	2	46 058
2014	2	43 774
2015	2	48 894

Ze všech nejčastěji evidovaných přestupků a trestných činů se ve sledovaném období přestupek umísťuje na 3 místě. Častějším přestupkem je

⁶⁵ ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o stavu bodového systému v České republice, přestupky a trestné činy. Rok 2015.* [online]. [cit. 2016-03-10]. Dostupné z WWW:

<http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm>.

⁶⁶ ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o stavu bodového systému v České republice, přestupky a trestné činy.* Vlastní zpracování. [online]. [cit. 2016-03-10]. Dostupné z WWW:

<http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm>.

porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem⁶⁷ nebo užit ochrannou přilbu.⁶⁸ Ministerstvo dopravy v přehledu nejčastějších přestupků a trestných činů, kterých se řidiči dopouštějí a za které jsou jim evidovány body, upozorňuje, že pokud by se řidiči v roce 2015 vyvarovali deseti nejčastěji evidovaných jednání, nedopustí se 93,44 % případů evidence bodů.⁶⁹

⁶⁷ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 6 odst. 1 písm. a) zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4573.

⁶⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 6 odst. 1 písm. h) zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4573.

⁶⁹ ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o stavu bodového systému v České republice, přestupky a trestné činy. Rok 2015*. [online]. [cit. 2016-03-10]. Dostupné z WWW:<http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm>.

Tab. 5: Deset nejčtetnějších přestupků a trestných činů, kterých se řidiči dopouštějí a za které jsou evidovány body rok 2015⁷⁰

JEDNÁNÍ		BODY	PODÍL %
1	Při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km h-1, ale více než 5 km h-1.	2	35,7 1
2	Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu.	3	19,6 3
3	Při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení.	2	10,9 5
4	Při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km h-1 a více.	3	8,60
5	Při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km h-1, ale více než 10 km h-1.	2	8,28
6	Při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	4	2,82
7	Při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o více než 30 km h-1 a více.	3	2,40
8	Ohrožení pod vlivem návykové látky – výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky.	7	1,80
9	Při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu, nebo na pokyn Stůj daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou.	5	1,78
10	Řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po použití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem.	7	1,48
11	Ostatní		6,56

Ze statistiky pak vyplývá, že pokud by se v roce 2015 řidiči vyvarovali porušení povinnosti zdržet se jednání držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla, nedopustí se 10,95 % případů evidence bodů.

⁷⁰ ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o stavu bodového systému v České republice, přestupky a trestné činy. Rok 2015.* [online]. [cit. 2016-03-10]. Dostupné z WWW:

<http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm>.

6 Úvaha de lege ferenda

V této práci jsem si stanovil cíl, který spočíval v navržení legislativních opatření, která by přispěla k eliminaci negativních činností, kterými řidič porušuje ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu. Jaké nejčastější činnosti to jsou, je uvedeno v kapitole 4.2, jaké jsou s nimi spojené následky, popisuje zejména kapitola dva a tři.

Vědci z americké Vanderit Univerzity v Nashvillu přišli na důvod, proč některý člověk nedokáže vykonávat dvě činnosti zároveň. Výzkumem zjistili, že již při dvou činnostech najednou dochází u jedince ke zpomalení jeho reakcí⁷¹ a dále zjišťují, že telefonování za jízdy dokonce způsobuje zpomalení nervového systému. Telefonování za jízdy patří mezi významné negativní činnosti řidiče, kterými může dojít k ohrožení bezpečnosti silničního provozu. *Celého experimentu složeného z několika dílčích testů se účastnilo celkem 25 mužů a 15 žen ve věku od 22 do 34 let. Všichni zúčastnění byli příležitostní spotřebitelé alkoholických nápojů (do pěti „drinků“ za týden). Výběr skupiny probíhal na základě inzerátu v novinách. Dvě třetiny zúčastněných osob běžně používaly mobilní telefon v průběhu řízení. Řidič projížděl třemi scénami mimo obec za denního světla a každá jízda trvala 15 minut. Vpředu jedoucí vozidlo náhodně brzdilo, čímž byla simulována jízda brzda-plyn. Další vozidla příležitostně vjížděla do levého jízdního pruhu, aby navozovala dojem stálého jízdního proudu. Každý z účastníků v průběhu všech tří scén řídil zcela nevyrušován, opilý nebo v průběhu telefonního hovoru – každá situace se samozřejmě odehrávala v jiný den. Pro vyhodnocení výzkumu byla vždy zaznamenávána rychlost jízdy, délka odstavu, reakční doba řidiče a průběh brzdění. Samostatným výstupem, důležitým pro porovnání výsledků jednotlivých účastníků testu, byl přepočítaný čas, za jak dlouho dojde ke kolizi s vpředu jedoucím vozidlem, pokud řidič nezačne vůbec brzdit. Výsledkem studie je srovnání vlivu alkoholu a telefonování za volantem vzhledem k soustředěnému řidiči, který není ničím vyrušován:*

⁷¹ MOBIL.IDNES.CZ. *Telefonování za jízdy tvoří v mozku „zúženinu“, tvrdí Američané.* [online]. [cit. 2015-10-22]. Dostupné z WWW: http://mobil.idnes.cz/telefonovani-za-jizdy-tvori-v-mozku-zuzeninu-tvrdi-americane-p65mob_tech.aspx?c=A070131_163229_mob_tech_hro>.

- Řidiči, kteří v průběhu jízdy telefonují s přístrojem v ruce nebo pomocí hands-free, jsou téměř o 10 % pomalejší v rychlosti sešlápnutí brzdového pedálu v situacích, kdy musí brzdit k odvrácení srážky.
- Většina řidičů přestala v průběhu telefonování sledovat provoz ve zpětných zrcátkách. To je velmi nebezpečné zejména při jízdě na dálnici, při objíždění překážek nebo při odbočování vlevo.
- Pokud je pozornost řidiče rozdělena na řízení a konverzaci dochází k častějšímu nedodržování bezpečného odstupu a to o 24 % ve srovnání se soustředěným řidičem.
- Po vynuceném zpomalení vlivem provozu jsou telefonující řidiči o 19 % pomalejší v dosažení původní rychlosti jízdy a mají vyšší pravděpodobnost ke způsobení dopravní nehody.
- Tři účastníci testu nestihli reagovat včas a narazili do vpředu jedoucího vozidla. Všichni tři telefonovali a žádný z nich nebyl opilý.
- Řidiči, kteří měli 0,8 promile alkoholu v krvi, jeli pomaleji než obě další sledované skupiny – soustředění řidiči a telefonující řidiči. I když jeli pomaleji, jejich jízda byla vlivem alkoholu agresivnější.
- Opilí řidiči často nedodržovali bezpečný odstup a dvakrát častěji než je obvyklé brzdili jen 4 vteřiny před nevyhnutelnou srážkou. Brzdový pedál přitom sešlapávali s o 23 % větší silou.
- Ani počet nehod, ani reakční doba řidiče nebo doba návratu na původní rychlost před brzděním se u jednotlivých, ničím nerušených řidičů nijak výrazně nelišila.⁷²

V České republice je při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení zakázáno zákonem

⁷² ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. BESIP. *Telefonujete za jízdy? Zbytečně riskujete!* [online]. [cit. 2016-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/telefonujete-za-jizdy-zbytecne-riskujete>>.

o silničním provozu.⁷³ Čeští zákonodárci tento zákaz odůvodnili tím, že *„držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového zařízení nebo záznamového zařízení při jízdě ve vozidle výrazně ovlivňuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, neboť nejen rozptyluje řidičovu pozornost, ale i znesnadňuje ovládání vozidla.“*⁷⁴

Z důvodu jisté nebezpečnosti telefonování při řízení jako způsobu rozptýlení řidiče Ministerstvo dopravy České republiky (dále jen „ministerstvo“) v březnu roku 2011 předložilo změnu zákona o silničním provozu. Předložená změna povinnosti řidiče vztahující se k používání telefonních přístrojů nebo jiných obdobných zařízení za jízdy představovala její zpřísnění. Ministerstvo tehdy navrhovalo zakázat při řízení jakékoliv používání těchto zařízení, nikoli tedy jen v návaznosti na jejich držení ale telefonování vůbec. Ministerstvo dopravy svůj návrh odůvodnilo tím, že *„podle provedených průzkumů, které zkoumaly pozornost, koncentraci a reakční rychlost řidiče při různých podobách telefonování, představuje telefonování velice závažnou překážku v plné koncentraci, kterou se výrazně snižuje, a zároveň prodlužuje reakční dobu řidiče. Při měření prováděném ve spolupráci s Centrem bezpečné jízdy na Polygonu v Mostě bylo zjištěno, že řidiči, kteří za jízdy telefonují, ať už při držení telefonu v ruce nebo při použití tzv. „hands-free“ sady, sice podvědomě snižují rychlost, nicméně jejich pozornost je snížena, což se projevilo zejména na prodloužení reakční doby. Např. při jízdě v rychlosti 70 km/h a telefonování za použití hands-free sady ujel řidič o cca 13 metrů více před zahájením brzdění, než při plné koncentraci. Při držení telefonu v ruce činil tento rozdíl 18 metrů.“*

⁷³ ČESKO. Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. § 7 odst. 1 písm. c) zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2005, částka 142, s. 7497.

⁷⁴ ČESKO. POSLANECKÁ SNĚMOVNA PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY. *Vládní návrh na vydání zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*. Sněmovní tisky. [online]. [cit. 2015-10-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=3&CT=477&CT1=0>>.

*Prodloužena byla i reakční doba na náhlou překážku na silnici, pomalejší byly i rozjezdy.*⁷⁵

Na riziko telefonování s hands-free ukázaly i psychologické testy, které na Univerzitě Palackého v Olomouci provedl doktor Radim Badošek. Z nich vyplynulo, že telefonování za jízdy s hands-free snižuje řidičovu pozornost víc než řízení s 0,5 promile alkoholu v krvi.⁷⁶

Od navrhované úpravy ministerstvo později ustoupilo, což je zcela v rozporu s Programovým prohlášením Vlády České republiky⁷⁷, podle kterého vláda bude vyvíjet aktivity ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Důvodem pro odstoupení od záměru absolutního zákazu telefonování při řízení měl být argument nedostatečného získání důkazu z hlediska dokazování, což je nesprávný argument, postavený na opačném principu předpokladu dodržování práva.

Bývalý poslanec Mgr. Stanislav Huml, dříve dlouhodobý dopravní policista a expert na dopravu k zákazu používání hands-free sady dodává, že zákaz hands-free sady je postaven na argumentu snížení pozornosti řidiče, používáním řečového centra v mozku a v takovém případě by musel být zakázán také rozhovor se spolujezdcem, musel by být zakázán příjem informací z navigace a z rádia. Argument pro zachování hands-free sady opřel o princip zodpovědného řidiče. Podle něho zodpovědný řidič ve složité dopravní situaci, která vyžaduje plnou koncentraci, hovor nepřijme nebo ho přeruší. Tento problém se nevyřeší jednou větou v zákoně, kdy je přesvědčen, že nařízení nikdo nebude dodržovat, ale ani postihovat. Protože prokázat jej, bude nemožné. Na druhou stranu

⁷⁵ ČESKO. ÚŘAD VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY. INFORMAČNÍ SYSTÉM ODok. *Důvodová zpráva Ministerstva dopravy k zákonu o silničním provozu ze dne 3. 3. 2011, sp. zn.53/2010-510-LD/9.* [online]. [cit. 2015-10-28]. Dostupné z WWW: <<https://apps.odok.cz/kpldetail?pid=KORN8ELGTLED>>.

⁷⁶ MLADÁ FRONTA DNES. iDNES.cz. *Telefonování za volantem s handsfree je horší než 0,5 promile alkoholu.* [online]. [cit. 2015-10-29]. Dostupné z WWW: <http://auto.idnes.cz/telefonovani-za-volantem-s-handsfree-je-horsi-nez-0-5-promile-alkoholu-1jt/automoto.aspx?c=A110202_163607_automoto_hig>.

⁷⁷ ČESKO. VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY. *Programové prohlášení vlády České republiky, ze dne 4. srpna 2010.* [online]. [cit. 2015-10-29]. Dostupné z WWW: <http://www.vlada.cz/assets/media/centrum/dulezite-dokumenty/Programove_prohlaseni_vlady.pdf>.

by zakázal kouření, jídlo a nápoje, které i na rovném úseku považuje za nebezpečné.⁷⁸

Obecně telefonování za jízdy snižuje řidičovu pozornost, protože negativně ovlivňuje schopnost řidiče vnímat zrakové a akustické vjemy. Mnoha studii, bylo prokázáno, že telefonování za jízdy je co do rizikovosti a nebezpečnosti zcela porovnatelné právě s jízdou pod vlivem alkoholu a v některých případech dokonce i horší. Proto navrhovaná úprava zákazu absolutního telefonování z hlediska zvýšení bezpečnosti byla zcela opodstatněná a je třeba ji do zákona o silničním provozu zakotvit.

Činností, které znesnadňují ovládání vozidla a rozptylují řidičovu pozornost, je přitom mnoho. Na dálnici D1 se stala dopravní nehoda tak, že si řidič v noci, při řízení svého vozidla zapaloval cigaretu a přitom byl oslněn plamenem ze zapalovače, přičemž ztratil orientaci a následně havaroval.⁷⁹ Pít, jíst, kouřit na tyto činnosti lze zastavit, žádná z těchto potřeb nenastane okamžitě a není ji třeba ihned řešit.

Jak uvedeno v kapitole 4.2 jedním z nejčastějších negativních činností řidičů je konzumace potravin při řízení vozidla. Zákon o silničním provozu všem řidičům neukládá, povinnost aby za jízdy nepili nealkoholické nápoje, nejedli nebo nekouřili. Tento zákaz platí povinně pro určité skupiny řidičů, mezi které patří řidič vozidla hromadné dopravy osob,⁸⁰ řidič taxislužby a řidič příležitostné osobní silniční dopravy,⁸¹ řidič vozidla s právem přednostní jízdy.⁸² Pro řidiče

⁷⁸HUMLSTANISLAV.CZ. *Má být penalizováno handsfree telefonování za jízdy?* [online]. [cit. 2016-03-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.humlstanislav.cz/snemovna/archiv/ma-byt-penalizovano-handsfree-telefonovani-za-jizdy/>>.

⁷⁹ Interní databáze Policie České republiky, Krajské ředitelství policie kraje Vysočina, *svodka události*.

⁸⁰ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 7 odst. 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4574.

⁸¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 7 odst. 3 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4574.

⁸² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 41 odst. 5 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4583.

motocyklu, mopedu a jízdního kola⁸³ a spolujezdce na motorce⁸⁴ z uvedené triády platí pouze zákaz kouření. Existuje obecně formulovaná povinnost věnovat se řízení vozidla⁸⁵, avšak její využití na uvedenou triádu (konzumaci jídla, nápojů, kouření) nebude bez legislativní úpravy přicházet v úvahu. Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového zařízení je zakázáno,⁸⁶ držení jiné věci, např. jídla, nápojů, cigarety není pro všechny řidiče zákonem zakázáno a to přesto, že manipulace s touto věcí může znesnadnit ovládání vozidla, stejně tak, jako manipulace s telefonním přístrojem nebo jiným hovorovým nebo záznamovým zařízením. Činnosti, které legislativa přímo nezakazuje, jsou hůře postižitelné. Z tohoto důvodu je podle stávající právní úpravy pro represivní složky, dohlížející na bezpečnost silničního provozu argumentačně nesnadné přiřadit některou z výše uvedených činností na obecnou povinnost plně se věnovat řízení vozidla. Mnozí z dotázaných respondentů (kap. 4) svým jednáním formálně naplnili skutkovou podstatu přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, tím, že porušili povinnost plně se věnovat řízení vozidla uvedenou v ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu. Současné však musí být splněna i materiální podmínka, která je závislá na dosažení určitého stupně nebezpečnosti jednání, ve spojení s tím, kdy, kde, za jakých okolností a s jakým následkem (ohrožovací, poruchový) ke spáchání přestupku došlo. Pro policii je velmi obtížné prokazovat řidiči, že pokud např. při řízení vozidla konzumuje jídlo, nemůže se „plně“ věnovat řízení vozidla. V praxi

⁸³ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, 7 odst. 1 písm. d) zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4574.

⁸⁴ ČESKO. Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. § 9 odst. 6 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2005, částka 142, s. 7497.

⁸⁵ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 1 písm. b) zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4572.

⁸⁶ ČESKO. Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. § 7 odst. 1 písm. c) zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2005, částka 142, s. 7497.

takové situace policie zpravidla řeší informováním o nebezpečí (viz kampaň „Ruce na volant“, o níž je pojednáno v kap. 4.2).

Při stávající právní úpravě je třeba každý jednotlivý případ provozování vozidla v rozporu s obecnou povinností věnovat se plně řízení vozidla posuzovat individuálně a zvláště vyhodnotit míru intenzity, s jakou k porušení této povinnosti došlo. Stávající právní úprava této oblasti problematiky je zřejmě nedostatečná. K eliminaci negativních činností řidiče jen prevence v podobě rozdávání tištěných letáků a vysílání televizních spotů nestačí. Bylo by vhodné, aby policie získala účinnější nástroj a působila represivněji. Aby tato represe byla účinná, je nutné upravit pravidla v silničním provozu, stanovit nové povinnosti účastníkům silničního provozu a oprávněným orgánům provádějícím svou působnost na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu umožnit snadněji postihovat neukázněné řidiče.

Z důvodu zajištění bezpečnosti přepravovaných osob je vybraným řidičům zakázáno jíst pít kouřit a příkázáno plně se věnovat řízení vozidla. Ze stejného důvodu, tedy z důvodu bezpečnosti přepravovaných osob, a přepravované osoby, kterým je i sám řidič, by měl být zákaz rozšířen také pro ostatní řidiče, neboť se jedná o činnosti, které zcela jistě ovlivňují řidičovu pozornost, zkracují reakční dobu na nenadále vzniklou situaci a vzniklou řidičovu konzumní potřebu není nutné okamžitě řešit. S ohledem na výsledky dotazníkového šetření (kap. 4.2) by z hlediska bezpečnosti bylo vhodné za jízdy řidiči zakázat i činnosti, jako je převlékání, vysvlékání či oblékání a v neposlední řadě i úpravy zevnějšku. Pouze konkrétně zákonem zakázaná jednání jsou snadněji postižitelná, než zákonem zakázané jednání obecně formulované. Z hlediska represe a preventivního působení na společnost je vhodné za tato jednání stanovit odpovídající sankce, které by jistě přispěly ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, ve spojení se zahrnutím do bodového systému.

7 Závěr

Silniční provoz, s ním spojená pravidla a bezpečnost v silničním provozu je oblast, která významně zasahuje do života společnosti. Konzumace jídla, nápojů a kouření negativně ovlivňuje schopnost řidiče reagovat na nenadálou situaci, proto vzhledem k obrovskému množství každodenního provozu vozidel je ustanovení o povinnosti plně se věnovat řízení vozidla nejvíce „quazi“ porušovaným legislativním pravidlem vůbec.

Primárním cílem práce bylo přispět do oblasti prevence dopravy. Práce proto poukazuje na to, že dodržování pravidel silničního provozu je mnoha řidiči podceňováno, že mnozí z řidičů svým chováním přímo vyvolávají riziko vzniku skoronehody.

Dalším cílem bylo popsat možná rizika v souvislosti se ztrátou kontroly nad vozidlem, jestliže se řidič věnuje činnostem, které mají negativní vliv na řízení a navrhnout jejich eliminaci. Práce se proto dotýká problematiky některých negativních jevů, jejichž nositelé (řidiči) svým negativním chováním sobě nebo jiným účastníkům silničního provozu mohou způsobit problémy s nedozírnými následky.

Těžištěm práce bylo shrnutí poznatků sesbíraných z pramenů, které se dotýkají těchto témat: bezpečnost v dopravě, psychologie v dopravě, prevence v dopravě a represe v dopravě. Stěžejní metodou byla studie odborné literatury, zákonů a judikatury a následné zpracování získaných informací s cílem přiblížit a analyzovat čtenáři negativní vlivy při řízení motorových vozidel, které nejsou legislativou přímo zakázány, ale mají podstatný vliv na vznik dopravní nehody nebo skoronehody. Formou dotazníkové šetření u zlomku respondentů (řidičů) bylo cílem zjistit, zda dotázaní řidiči podceňují zásady bezpečné jízdy z hlediska nepozornosti. Práce si klade za cíl zhodnotit, zda je dostačující znění současného ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, ve vztahu k negativním činnostem řidiče, či zda je vhodné některé činnosti řidiče (řidič obecně – nikoli jako speciální subjekt, např. řidič taxislužby), např. kouření

výslovně zakázat, stejně jako je zakázáno při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení.

Jako nejvhodnější řešení, co do oblasti bezpečnosti silničního provozu a prevence před vznikem dopravních nehod by bylo vhodné některá chování řidičů, které jsou právem považovány za negativní, řešit legislativní úpravou zákona o silničním provozu a stanovit za takováto jednání odpovídající sankce, které by jistě přispěly ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, se zahrnutím do bodového systému. Argumentem pro změnu legislativy je bezpečnost přepravovaných osob. Právě z důvodu zajištění bezpečnosti přepravovaných osob je vybraným řidičům zakázáno jíst pít kouřit a přikázáno plně se věnovat řízení vozidla. Ze stejného důvodu, tedy z důvodu bezpečnosti přepravovaných osob, a přepravované osoby, kterým je i sám řidič, by měl být zákaz rozšířen také pro ostatní řidiče, neboť se jedná o činnosti, které zcela jistě ovlivňují řidičovu pozornost, zkracují reakční dobu na nenadále vzniklou situaci a vzniklou řidičovu konzumní potřebu není nutné okamžitě řešit. Zcela opodstatněným argumentem pro zákaz kouření je výzkum Světové zdravotnické organizace (World Health Organization) dopadu kouření v automobilu na schopnosti řidiče ovládat vozidlo. Výzkumem bylo zjištěno, že kouřením cigaret se uvolňuje kysličník uhelnatý, který se váže na červené krvinky snáze než kyslík, což znamená zhoršení zásobení mozku a celkového organismu kyslíkem. Výsledkem je větší únava, horší výkonnost, která se projevuje hlavně ve schopnosti řidiče vnímat jízdu a soustředit se na ni.⁸⁷ „Dopravní psychologové zjistili, že vykouření jediné cigarety zúží zorný úhel a zhorší adaptaci očí. Navíc znesnadňuje rozlišování barev, a to až o 20 procent. Podle dopravních psychologů mají kuřáci třikrát víc nehod než nekuřáci. Kromě uvedených skutečností k tomu přispívá i manipulace s cigaretou a kouření za jízdy odvádí řidičovu pozornost a prodlužuje reakci řidičů na neočekávané situace.“⁸⁸

⁸⁷ NOVINKY.CZ. *Riskantní kouření v autě – pouhá jedna cigareta zhorší adaptaci očí.* [online]. [cit. 2016-03-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.novinky.cz/zena/styl/311047-riskantni-koureni-v-aute-pouha-jedna-cigareta-zhors-i-adaptaci-oci.html>>.

⁸⁸ NOVINKY.CZ. *Riskantní kouření v autě – pouhá jedna cigareta zhorší adaptaci očí.* [online]. [cit. 2016-03-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.novinky.cz/zena/styl/311047-riskantni-koureni-v-aute-pouha-jedna-cigareta-zhors-i-adaptaci-oci.html>>.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BAMBULA, O., a kol. *Učebnice pro autoškoly*, Praha : Naše vojsko, 1976. s. 335. ISBN neuvedeno.
2. FRAUS, P., *Autoškola moderní učebnice*, Praha : Grada Publishing, a.s., 2014. s. 200. ISBN 978-80-247-4477-3.
3. GILLNEROVÁ, I., a kol. *Psychologické aspekty změn v české společnosti*, Praha : Grada, 2011. s. 256. ISBN 978-80-247-2798-1.
4. HOKEŠ, V., a kol. *Učebnice pro autoškoly*. 5. doplň. vyd. Praha : Naše vojsko, 1989. s. 417. ISBN neuvedeno.
5. CHMELÍK, J., a kol. *Dopravní nehody*, Plzeň : Aleš Čeněk, 2009. s. 544. ISBN 978-80-7380-211-0.
6. MINÁŘ, V. *Autoškola moderní učebnice a testové otázky*. Praha : Grada Publishing, a.s., 2015. s. 256. ISBN 978-80-247-5405-5.
7. ŠTIKAR, J., a kol. *Psychologie v dopravě*, Praha : Karolinum, 2003. s. 275. ISBN 80-246-0606-2.
8. ŠTIKAR, J., a kol. *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe)*, Praha, Karolinum : 2006. s. 218. ISBN 80-246-1096-5.

Elektronické zdroje

1. ČESKO: ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČR. *Statistika dopravní nehodovosti* [online]. ŘSDPPP [cit. 2015-09-03]. Vlastní zpracování. Dostupné z: WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.
2. ČESKO: ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČR. *Statistika dopravní nehodovosti* [online]. ŘSDPPP [cit. 2015-09-17]. Dostupné z: WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.

3. ČESKO: ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČR. *Statistika dopravní nehodovosti* [online]. ŘSDPPP [cit. 2016-03-03]. Dostupné z: WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.
4. ČESKO. IDNES.CZ. Výzva policie v kampani *Ruce na volant!* [online]. [cit. 2015-09-09]. Dostupné z WWW: <http://zpravy.idnes.cz/ruce-na-volant-vyzyva-policie-v-kampanifc4/domaci.aspx?c=A061121_091033_domaci_ton>.
5. ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Projekt Ministerstva dopravy *ECODrive - hospodárně a bezpečně na silnici* [online]. [cit. 2015-09-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.ecodrive.cz>>.
6. ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Projekt Ministerstva dopravy *BESIP Team* [online]. [cit. 2015-09-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.besipteam.cz>>.
7. ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Projekt Ministerstva dopravy *Nemyslíš, zaplatíš* [online]. [cit. 2015-09-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.nemysliss-zaplatis.cz>>.
8. ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Projekt Ministerstva dopravy Děláš to taky* [online]. [cit. 2015-09-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/aktuality/199-jde-o-nase-deti>>.
9. DAILYMAIL. *Studie britské dopravní policie Hertfordshire* [online]. [cit. 2015-09-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.dailymail.co.uk/news/article-1312080/Driver-eating-cereal-M25-An-hour-lawbreking-motorway.html>>.
10. ČESKO. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Nový způsob kontroly řidičů kamionů* [online]. [cit. 2015-09-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/novy-zpusob-kontroly-ridicu-kamionu.aspx>>.

11. DENIK.CZ. HRADECKÝ DENÍK. *Policejní kontroly řidičů kamionů*. [online]. [cit. 2015-09-22]. Dostupné z WWW: <<http://hradecky.denik.cz/galerie/policejni-kontroly-ridicu-kamionu-z-autobusu.html?mm=6313573>>.
12. ČESKO. Nejvyšší soud České republiky. Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky 6 Tdo 229/2010 ze dne 31. března 2010. [online]. [cit. 2016-03-06]. Dostupné z WWW: <http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/0FDE2E3FBA192022C1257A4E00658632?openDocument&Highlight=0>.
13. ČESKO. Nejvyšší soud České republiky. Usnesení Nejvyššího soudu České republiky 4 Tz 295/2000 ze dne 9. ledna 2001. [online]. [cit. 2016-03-06]. Dostupné z WWW: <http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/6E1E297C9A83C5B8C1257A4E00698803?openDocument&Highlight=0>.
14. ČESKO. Nejvyšší soud České republiky. Rozsudek Nejvyššího soudu Československé republiky 6Tz 23/1795 Bulletin Nejvyššího soudu Československé republiky (do 31. 12. 1992).
15. ČESKO. Nejvyšší soud České republiky. Usnesení Nejvyššího soudu České republiky 7 Tdo 1356/2013 ze dne 29. ledna 2014. [online]. [cit. 2016-03-08]. Dostupné z WWW: <http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/831FB0993BB9AF08C1257C9E0032C71E?openDocument&Highlight=0>.
16. ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o stavu bodového systému v České republice, přestupky a trestné činy. Rok 2015*. [online]. [cit. 2016-03-10]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm>.
17. MOBIL.IDNES.CZ. *Telefonování za jízdy tvoří v mozku „zúženinu“, tvrdí Američané*. [online]. [cit. 2015-10-22]. Dostupné z WWW: <http://mobil.idnes.cz/telefonovani-za-jizdy-tvori-v-mozku-zuzeninu-tvrdi-american-p65mob_tech.aspx?c=A070131_163229_mob_tech_hro>.

18. ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. BESIP. *Telefonujete za jízdy? Zbytečně riskujete!* [online]. [cit. 2016-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/telefonujete-za-jizdy-zbytecne-riskujete>>.
19. ČESKO. POSLANECKÁ SNĚMOVNA PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY. *Vládní návrh na vydání zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*. Sněmovní tisky. [online]. [cit. 2015-10-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=3&CT=477&CT1=0>>.
20. ČESKO. ÚŘAD VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY. INFORMAČNÍ SYSTÉM ODok. *Důvodová zpráva Ministerstva dopravy k zákonu o silničním provozu ze dne 3. 3. 2011, sp. zn.53/2010-510-LD/9*. [online]. [cit. 2015-10-28]. Dostupné z WWW: <<https://apps.odok.cz/kpl-detail?pid=KORN8ELGTLED>>.
21. MLADÁ FRONTA DNES. iDNES.cz. *Telefonování za volantem s handsfree je horší než 0,5promile alkoholu*. [online]. [cit. 2015-10-29]. Dostupné z WWW: <http://auto.idnes.cz/telefonovani-za-volantem-s-hands-free-je-horsi-nez-0-5-promile-alkoholu-1jt/automoto.aspx?c=A110202_163607_automoto_hig>.
22. ČESKO. VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY. *Programové prohlášení vlády České republiky, ze dne 4. srpna 2010*. [online]. [cit. 2015-10-29]. Dostupné z WWW: <http://www.vlada.cz/assets/mediacentrum/dulcite-dokumenty/Programove_prohlaseni_vlady.pdf>.
23. HUMLSTANISLAV.CZ. *Má být penalizováno handsfree telefonování za jízdy?* [online]. [cit. 2016-03-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.humlstanislav.cz/snemovna/archiv/ma-byt-penalizovano-handsfree-telefonovani-za-jizdy/>>.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, § 17b zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 1991, částka 104, s. 2736-2741.
2. ČESKO. Vyhláška č. 174/1994 Sb., kterou se stanoví obecné technické požadavky zabezpečující užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. In *Sbírka zákonů*, Česká republika 1994, částka 56, s. 1778-1784.
3. ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů*, Česká republika 2000, částka 73, s. 3528-3548.
4. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4570-4615.
5. ČESKO. Zákon č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony § 125c odst. 1 písm. f zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2011, částka 51, s. 1286-1296.
6. ČESKO. Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. § 7 odst. 1 písm. c) zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2005, částka 142, s. 7494-7522.
7. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník § 143 trestního zákoníku. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2009, částka 11, s. 353-464.

8. ČESKO. Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2006, částka 65, s. 2446-2453.

Ostatní zdroje

1. Interní databáze Policie České republiky, Krajské ředitelství policie kraje Vysočina, *svodka události*.

Seznam obrázků, tabulek a grafů

Seznam obrázků

1. Obr. 1: Konzumace jídla za jízdy.
2. Obr. 2: Konzumace jídla za jízdy.
3. Obr. 3: Řízení bez držení volantu.
4. Obr. 4: Monitorování chování řidiče nákladního automobilu z autobusu.

Seznam tabulek

1. Tab. 1: Deset nejčtenějších příčin nehod řidičů motorových vozidel rok 2013.
2. Tab. 2: Deset nejčtenějších příčin nehod řidičů motorových vozidel rok 2014.
3. Tab. 3: Deset nejčtenějších příčin nehod řidičů motorových vozidel rok 2015.
4. Tab. 4: Počet spáchaných přestupků porušením povinnosti zdržet se jednání držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla v období od 2010-2015.
5. Tab. 5: Deset nejčtenějších přestupků a trestných činů, kterých se řidiči dopouštějí a za které jsou evidovány body rok 2015.

Seznam grafů

1. Graf 1: Deset nejčtenějších příčin dopravních nehod v roce 2014, u nichž došlo k usmrcení osob.
2. Graf 2: Deset nejčtenějších příčin dopravních nehod v roce 2015, u nichž došlo k usmrcení osob.
3. Graf 3: Osm nejčastějších negativních činností respondentů při řízení motorových vozidel.

Přílohy

Příloha I. – Případy nevěnování se řízení vozidla.

Příloha II. – Dotazník.

Příloha III. – Vybraná ustanovení zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

Příklady nevěnování se řízení vozidla

Jak postupovat při účasti na dopravní nehodě:

- neprodleně zastavte vozidlo a označte místo nehody (před umístěním výstražného trojúhelníku zapněte varovná světla),
- zajistěte, aby nebyla ohrožena bezpečnost a plynulost provozu (v tomto případě můžete zastavovat jiná vozidla),
- v případě zranění účastníků dopravní nehody poskytněte podle svých schopností první pomoc a přiveďte zdravotnickou záchranou službu (tel. 155),
- v případech stanovených zákonem oznamte nehodu Policii ČR (tel. 158),
- s účastníky nehody si prokažte svoji totožnost a sdělte údaje k vozidlu,
- pokud to nevyžaduje bezpečnost a plynulost silničního provozu, nepřemístujte vozidla, v případě manipulace vyznačte jejich původní postavení,
- nepoživejte žádný alkohol a jiné návykové látky, spolupracujte při šetření nehody.



Policejní prezidium České republiky
Preventivní informační skupina
Strojnická 27, 170 89 Praha 7

tel.: +420 974 834 375
e-mail: prevppcr@mvcv.cz

nebo v naléhavých případech linka 158

© 2006 EuroNet.CZ, spol. s r. o.



Ruce na volant !



**Nevěnování se řízení vozidla je nejčastější
příčinou dopravních nehod.**

➤ **Telefony a jiná záznamová zařízení**

Řidič nesmí při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení. Stačí jeden telefonát nebo SMS, a může to být vaše poslední komunikace!



➤ **Obsluha radiopřijímače, CD přehrávače apod.**

Řidič je povinen sledovat situaci v provozu. Ladění rozhlasových vln a vyhledávání skládky na CD nebezpečně odvádí pozornost řidiče od sledování situace v provozu.

➤ **Mapa, čtení novin**

Řidič je povinen sledovat situaci v provozu. Při čtení novin nebo při hledání cesty v mapě zcela určitě nesledujete situaci na silnici.



➤ **Konzumace potravin, kouření**

Řidič je povinen se plně věnovat řízení vozidla. S bagetou nebo kelímkem kávy či zapálenou cigaretou se rozhodně řízení plně nevěnujete.

➤ **Hovor se spolujezdcí**

Řidič je povinen se plně věnovat řízení vozidla. Běžná slovní komunikace jistě zpestřuje cestování. Cesta pak lépe ubíhá. Ale dávejte si pozor, abyste se i při běžné komunikaci stále věnovali řízení.



Zákon o provozu na pozemních komunikacích ukládá podle § 5, odst. 1, písm. b) řidičům povinnost věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.

Ruce na volant !

(Zdroj: Policie České republiky)

DOTAZNÍK

Zaškrtněte Vaší odpověď:

Otázka č. 1 - Prováděl(a) jste někdy při řízení vozidla takovou činnost, že jste musel(a), alespoň na malou chvíli pustit oběma rukama volant?

ANO - NE

Jaká činnost to byla? – zaškrtněte jednu odpověď, tu nejzávažnější, které jste se dopustili

- 1) Konzumace nápoje
- 2) Konzumace jídla
- 3) Zapalování cigarety
- 4) Prohlížení, časopisu, čtení mapy nebo jiného materiálu
- 5) Smrkání
- 6) Svlékání bundy nebo jiných svršků
- 7) Obsluha radiopřijímače, CD přehrávače, GPS, apod.
- 8) Jiná činnost, uveďte jaká

Otázka č. 2 – Způsobil(a) jste shora uvedenými činnostmi při řízení sobě nebo jinému účastníkovi silničního provozu takové problémy, tj. že jste musel(a) náhle brzdít, vyhnout se náhlé překážce nebo druhý účastník musel náhle brzdít a svým chováním jste vyvolal(a) rizikové jednání spojené s ohrožením své bezpečnosti nebo bezpečnosti ostatních účastníků silničního provozu?

ANO - NE

Vybraná ustanovení zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

§ 143 Usmrcení z nedbalosti

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

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

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

(4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 3 smrt nejméně dvou osob.“⁸⁹

§ 147 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

„(1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

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

(3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.“⁹⁰

§ 148 Ublížení na zdraví z nedbalosti

⁸⁹ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník § 143 trestního zákoníku. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2009, částka 11, s. 384.

⁹⁰ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník § 147 trestního zákoníku. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2009, částka 11, s. 385.

„(1) 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.

*(2) Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.*⁹¹

§ 273 Obecné ohrožení z nedbalosti

„(1) Kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 těžkou újmu na zdraví,

b) spáchá-li takový čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, nebo

c) způsobí-li takovým činem značnou škodu.

(3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 smrt, nebo

b) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) škodu velkého rozsahu nebo těžkou újmu na zdraví.

⁹¹ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník § 143 trestního zákoníku. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2009, částka 11, s. 385.

(4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) smrt. ⁹²

⁹² ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník § 143 trestního zákoníku. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2009, částka 11, s. 417.