

# Sociální aspekty dopravních nehod

Radovan Vitek

---

Bakalářská práce  
2013



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta humanitních studií

---

  
INSTITUT  
MEZIOBOROVÝCH STUDIÍ BRNO

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

Institut mezioborových studií Brno

akademický rok: 2010/2011

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Radovan VÍTEK**  
Osobní číslo: **H098384**  
Studijní program: **B 7507 Specializace v pedagogice**  
Studijní obor: **Sociální pedagogika**

Téma práce: **Sociální aspekty dopravních nehod**

### Zásady pro vypracování:

Zadané a zvolené téma bude zpracováno podle pokynů obsažených v materiálu IMS "Metodika psaní odborného testu a výzkum v sociálních vědách" (IMS 2009). Případně podle dalších materiálů, z nichž některé jsou obsaženy v literatuře připojené k tomuto studijnímu textu. Zejména bude dbáno na dodržování zásad publikační etiky a pravidel společenskovedního výzkumu. Průběžné výsledky práce budou pravidelně konzultovány s vedoucím bakalářské práce.

S vědomím těchto zásad a pravidel a po konzultaci s vedoucím bude práce zaměřena:

- na (zejména sociální) aspekty dopravních nehod
  - na hledání odpovědi na otázku, co je nejčastější příčinou dopravních nehod
  - na možnosti sociální pedagogiky při nápravě tohoto stavu, zejména v oblasti prevence
- Součástí práce bude kazuistika a drobný sociologický průzkum zaměřený na zjištění obecného vědomí sociální skupiny o dopravních nehodách a možnostech jejich řešení v návaznosti na informace v médiích a na preventivní akce.

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

**Zákon č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů - O silničním provozu**

**Zákon č. 200/1990 Sb. ve znění pozdějších předpisů - O přestupcích**

**Zákon č. 40/2008 Sb. - Trestní zákoník**

**Beran Tomáš -Dopravní nehody, Computer press, Praha, 2010**

**Chmelík Jan - Vyšetřování silničních dopravních nehod, Ministerstvo vnitra, Praha, 1998**

**Další literatura bude obsažena v Projektu bakalářské práce a průběžně doplňována během**

**práce na tomto textu.**

Vedoucí bakalářské práce:

**PhDr. Mgr. Zdeňka Vaňková**

Katedra práva a právní vědy

Datum zadání bakalářské práce:

**8. dubna 2011**

Termín odevzdání bakalářské práce:

**30. dubna 2012**

V Brně dne 8. dubna 2011

doc. Ing. Antonín Řehoř, CSc.  
*vedoucí ústavu*



doc. JUDr. Pavel Hungr, CSc.  
*vedoucí katedry*



## PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

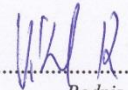
- odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby <sup>1)</sup>;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí;
- na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3 <sup>2)</sup>;
- podle § 60 <sup>3)</sup> odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 <sup>3)</sup> odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že

- elektronická a tištěná verze bakalářské práce jsou totožné;
- na bakalářské práci jsem pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.

Radovan Vítek

.....  
Jméno, příjmení studenta



.....  
Podpis

V Brně ..... 30. 8. 2013

1) zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu, k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jim dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlíží k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

## **ABSTRAKT**

Bakalářské práce se zaměřuje zejména na problematiku dopravních nehod, bezpečnosti silničního provozu a prevence dopravní nehodovosti.

Teoretická část se v jednotlivých kapitolách věnuje vymezení pojmu dopravní nehody, jejím právním aspektům, bezpečnosti silničního provozu, dopravní výchově a bodovému systému hodnocení řidičů.

Praktická část se zabývá průzkumem názorů účastníků dopravních nehod a policistů, kteří provádějí šetření dopravních nehod, na legislativní změny v dané oblasti.

Klíčová slova: Bezpečnost silničního provozu, bodový systém, dopravní nehoda, trestný čin, přestupek, dopravní výchova, řidič, rizikové chování, účastník silničního provozu

## **ABSTRACT**

This thesis focuses primarily on issues of road accidents, road safety and prevent traffic accidents.

The theoretical section in each chapter deals with the definition of an accident, the legal aspects of road safety, traffic education and evaluation points system drivers. The practical part deals with the exploration of views of traffic accidents and police officers who investigate traffic accidents, to legislative changes in the area.

Keywords: Road safety point system, traffic accident, a crime, misdemeanor, traffic education, driver, risky behavior, road user

## **PODĚKOVÁNÍ**

Rád bych touto cestou poděkoval PhDr. Mgr. Zdeňce Vaňkové zejména za její trpělivost, vstřícnost a cenné rady při zpracování mé bakalářské práce.

Dále bych chtěl poděkovat za odborné rady Mgr. Pavlíně Skládané z Centra dopravního výzkumu v. v. i. v Brně a v neposlední řadě také mojí rodině zejména za trpělivost a podporu.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

## **OBSAH**

<b>ÚVOD.....</b>	<b>9</b>
<b>TEORETICKÁ ČÁST.....</b>	<b>10</b>
<b>1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ K DOPRAVNÍM NEHODÁM.....</b>	<b>11</b>
1.1 ZÁKLADNÍ POJMY .....	11
1.2 DOPRAVNÍ NEHODA .....	13
1.2.1 Základní znaky dopravních nehod .....	14
1.2.2 Příčiny dopravních nehod.....	16
1.2.3 Objektivní nehodové jednání.....	19
1.2.4 Subjektivní nehodové jednání .....	20
<b>2 PROTIPRÁVNÍ JEDNÁNÍ U DOPRAVNÍCH NEHOD .....</b>	<b>21</b>
2.1 PŘESTUPEK A TRESTNÝ ČIN .....	21
2.2 TRESTNÉ ČINY V DOPRAVĚ .....	22
2.2.1 § 143 trestního zákoníku – Usmrcení z nedbalosti.....	23
2.2.2 § 147 trestního zákoníku – Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti.....	24
2.2.3 § 148 trestního zákoníku – Ublížení na zdraví z nedbalosti.....	25
2.2.4 § 150 trestního zákoníku - Neposkytnutí pomoci .....	28
2.2.5 § 151 trestního zákoníku - Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku.....	29
2.2.6 § 207 trestního zákoníku - Neoprávněné užívání cizí věci .....	31
2.2.7 § 273 trestního zákoníku - Obecné ohrožení z nedbalosti.....	32
2.2.8 § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku - Maření výkonu úředního rozhodnutí .....	33
2.3 NEBEZPEČNOST ŘÍZENÍ POD VLIVEM.....	35
2.3.1 Ovlivnění alkoholem jako přestupek.....	36
2.3.2 § 274 trestního zákoníku - Ohrožení pod vlivem návykové látky .....	38
2.3.3 Ohrožení pod vlivem návykových látek - jiné návykové látky.....	41
<b>3 PREVENCE A DOPRAVNÍ VÝCHOVA .....</b>	<b>43</b>
3.1 EKONOMICKÉ ZTRÁTY PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH .....	43
3.2 BESIP.....	46
3.2.1 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020 .....	47
3.2.2 Dopravní výchova .....	49
3.2.3 Převýchova bodováním .....	51
<b>PRAKTICKÁ ČÁST .....</b>	<b>54</b>
<b>4 NÁZORY ÚČASTNÍKŮ A POLICISTŮ NA SOUČASNÝ STAV     LEGISLATIVY V OBLASTI DOPRAVNÍCH NEHOD .....</b>	<b>55</b>

4.1 CÍL VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ .....	55
4.2 POPIS SITUACE V LETECH 2002 AŽ DO SOUČASNÉHO AKTUÁLNÍHO STAVU .....	56
4.3 POUŽITÉ METODY SBĚRU DAT.....	58
4.4 VÝBĚR ÚČASTNÍKŮ ŠETŘENÍ A CHARAKTERISTIKA SOUBORU .....	59
4.5 PROCES TVORBY DAT A ZPRACOVÁNÍ ZÍSKANÝCH INFORMACÍ .....	62
4.6 ANALÝZA ZÍSKANÝCH DAT.....	66
4.7 INTERPRETACE .....	72
4.8 ZÁVĚR ŠETŘENÍ .....	74
<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>75</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>77</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>79</b>



## ÚVOD

Současná situace ve společnosti se vyznačuje neustálými změnami ve všech oblastech života. Jednak v oblasti ekonomické, společenské, ale zejména v oblasti politické. Prostřednictvím médií zjišťujeme, že se mezi politiky nějak vytratila slušnost, poctivost, tolerance a vzájemná úcta. Naopak se prosazuje zášť, podlost, arogance a agresivní jednání. Uvedené negativní jevy, které souvisí s dnešní uspěchanou dobou, se však projevují i v jednání současných účastníků silničního provozu. Rychlá jízda a projevy agresivity jsou bohužel častým jevem na našich silnicích. V důsledku takového jednání dochází k závažným dopravním nehodám s tragickými následky. V počtu úmrtí v souvislosti s dopravními nehodami na tom nejsme nejlépe. Řadíme se mezi horší státy Evropské unie. V roce 2009 jsme patřili s 86 usmrcenými na milion obyvatel na 18. pozici v rámci unie. Míra úmrtnosti v České republice je o 23 % vyšší, než je evropský průměr. Každá usmrčená osoba představuje pro naši společnost velikou ekonomickou i společenskou ztrátu a zátěž. Je proto důležité, aby se situace v dané oblasti zlepšila. Jak toho ale dosáhnout? Mohou pomoci legislativní změny v současném zákoně o provozu na pozemních komunikacích? Nebo je řešením zvýšená kontrolní činnost ze strany represivních složek? Řešení nebude jistě jednoduché a bude jistě nutné přijmout celý komplex opatření. Příčiny vzniku dopravních nehod nejsou jednoduché. Budeme se jimi zabývat v teoretické části bakalářské práce. S otázkou vzniku dopravních nehod souvisí určitě také otázka požívání alkoholu a návykových látek řidiči. Vzhledem k tomu, že hovoříme o nutnosti snižování nehodovosti, nelze v teoretické části práce vynechat otázku prevence, BESIPU, dopravní výchovy a bodového systému.

Předmětem mé práce je právě otázka dopravních nehod. Cílem teoretické části bylo prezentovat jednak základní údaje k tomuto tématu, ale také se zabývat protiprávním jednáním účastníků silničního provozu. V závěru teoretické části jsou popisovány preventivní aktivity různých orgánů. Cílem praktické části bylo zjistit názory respondentů na šetření dopravních nehod v současnosti, na celkový stav v silničním provozu a hlavně získat a soustředit jejich návrhy na zlepšení současné situace. Výsledky bakalářské práce mohou napovědět, jakým směrem by se měla ubírat opatření kompetentních orgánů na snížení počtu dopravních nehod a jejich následků.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

# 1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ K DOPRAVNÍM NEHODÁM

## 1.1 Základní pojmy

Pokládám za důležité v úvodu bakalářské práce vymezit některé základní pojmy, běžně užívané v souvislosti se silničním provozem a dopravními nehodami. Samozřejmě, že zde nebudou určité definovány všechny důležité pojmy, takže některé další budou definovány i v následujících kapitolách. Nejprve tedy několik pojmů, definovaných v zákoně číslo 361/2000 Sb.<sup>1</sup>

**Účastník provozu na pozemních komunikacích** je každá osoba, která se přímým způsobem účastní silničního provozu. Je to tedy především osoba, která řídí motorové či nemotorové vozidlo, spolujezdec, chodec, jezdec na zvířeti, apod.

**Provozovatel vozidla** je vlastník vozidla nebo jiná fyzická či právnická osoba zmocněná vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem.

**Chodec** je též osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy, nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600mm, pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích anebo pomocí ručního či motorového vozíku pro invalidy, vede kolo, motocykl do objemu 50cm<sup>3</sup>, psa apod.

**Řidič** je osoba, která řídí motorové či nemotorové vozidlo, včetně jízdního kola nebo tramvaje, vozka nebo jezdec na zvířeti apod.

**Motorové vozidlo** je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus

**Nemotorové vozidlo** je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo,

**Křižovatka** je místo, v němž se pozemní komunikace v půdorysném průměru protínají nebo stýkají a alespoň dvě z nich jsou vzájemně propojeny. Za křižovatku se nepovažuje vyústění polní nebo lesní cesty nebo jiné účelové komunikace na jiný druh komunikace.

---

<sup>1</sup> § 2 zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích

**Nesmět ohrozit** znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí

**Nesmět omezit** znamená povinnost řidiče počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nebylo nijak překáženo

**Dát přednost v jízdě** znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdni úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. Podle judikatury Nejvyššího soudu ČR: *“ Jak vyplývá z logického výkladu pravidel silničního provozu, řidič, který dává při jízdě křižovatkou přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím po hlavní komunikaci, nemá povinnost dát přednost absolutně všem vozidlům, která v libovolné vzdálenosti od křižovatky vidí, ale pouze těm, která jsou již natolik blízko, že vjetí jím řízeného vozidla do křižovatky by u řidičů jedoucích po hlavní komunikaci vyvolalo nebezpečí nutnosti náhlé změny směru nebo rychlosti jízdy. ”*<sup>2</sup>

Další pojmy, důležité pro problematiku dopravy a dopravních nehod, jsou definovány v zákoně č. 13/1997 o pozemních komunikacích.<sup>3</sup>

**Dálnice** je zde definována jako pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úroňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdni pásy. Tato definice je určitě přesná a nepochybně vzbuzuje v každém z nás jasnou představu. Obdobně je definována i silnice I. třídy pro rychlou přepravu, tedy takzvaná **rychlostní komunikace**. Mezi oběma druhy komunikace existují určité stavební rozdíly, ale pro provoz na nich platí obdobná pravidla.

**Silnice** je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť, přičemž se dělí na silnice I. třídy, které jsou určeny zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, silnice II. třídy, které jsou určeny pro dopravu mezi okresy a silnice III. třídy, která jsou určeny k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

---

<sup>2</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 25.9.2008, sp. zn. 11 Tdo 639/2008, [www.nsoud.cz](http://www.nsoud.cz)

<sup>3</sup> § 4 - § 7 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích

**Místní komunikací** rozumíme veřejně přístupnou pozemní komunikaci, která slouží převážně místní dopravě na území obce.

**Účelová komunikace** je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Také platí, že účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu. Takže pokud k události, která jinak nese znaky dopravní nehody, třeba k převrácení vozidla nebo jeho nárazu do překážky, dojde mimo pozemní komunikaci ve smyslu uvedeného zákona, například uvnitř výrobní haly nebo na poli, nemůže se jednat o dopravní nehodu. Ale účelovou komunikací se rozumí dle uvedené definice i polní cesta, takže i událost na ní je podle uvedených hledisek dopravní nehodou.

## 1.2 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je „*Událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu*“<sup>4</sup>. Přitom **havárii** chápeme tak, že na nehodě mělo účast pouze jediné silniční vozidlo, například došlo k převrácení vozidla, zatímco **srážka** znamená střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, ze kterých se alespoň jeden pohyboval na nebo v silničním vozidle, což může být třeba náraz vozidla do pevné překážky, nebo střet vozidla s chodcem nebo zvířetem. O dopravní nehody ve smyslu uvedené definice se jedná také ve specifických případech, které však nelze zařadit do kategorie srážek nebo havárií, například vypadnutí z jedoucího vozidla, úrazy ve vozidlech při náhlém zabrzdění a podobně. Takže v případě, že při havárii nebo srážce nedošlo ke škodě na majetku nebo ke zranění osob, nejedná se podle této definice o dopravní nehodu. Škoda na majetku se v § 47 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích nijak blíže specifikuje, takže

---

<sup>4</sup> § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích



se může jednat o jakkoli vysokou škodu, třeba i ve výši 1 Kč, aby je jednalo o dopravní nehodu.

### 1.2.1 Základní znaky dopravních nehod

Pojem dopravní nehody je definován jako: *Silniční dopravní nehodou je nezamýšlená, nepředvídaná událost v silničním provozu na veřejných komunikacích, způsobená dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku*<sup>5</sup>. Z uvedené definice vyplývá, že základními znaky dopravní nehody jsou:

**Neočekávanost**, ale velmi často předvídatelnost nehody. Protože dopravní nehody jsou události neočekávané a náhlé, u kterých sice existuje moment překvapení, ale vzhledem k jednání účastníků bylo možno očekávat, že k nim dojde. Například u řidiče, jedoucího agresivně a riskantně, který předjíždí v nepřehledném úseku silnice, lze předvídat, že dopravní nehodu způsobí, ale pokud k ní přesto dojde, nepostrádá tato nehoda moment překvapení. Obdobně řidič, zanedbávající údržbu svého vozidla, je sice překvapen, když dojde k technické závadě na vozidle, vedoucí k dopravní nehodě, například uvolnění kol, ale jeho předchozí jednání – tedy nevykonávání předepsaných kontrol a údržby vozidla - vytvořilo podmínky k tomu, že k závadě na vozidle došlo. Proto je třeba vždy posoudit, zda vzniklá situace, vedoucí k dopravní nehodě, byla náhlá a neočekávaná, nebo zda k jejímu vzniku přispěly nějaké další okolnosti, popřípadě pochybení. Ke kvalifikovanému posouzení takových okolností je však většinou třeba přibrat soudní znalce z oboru dopravních nehod a silničních motorových vozidel.

**Provoz na pozemní komunikaci** je dalším znakem dopravní nehody, jak vyplývá z definice dopravní nehody, uvedené v § 47 odst. 1 z. č. 361/2000 Sb., protože každá dopravní nehoda je charakterizována pohybem vozidla po komunikaci, přičemž vozidlo může být motorové i nemotorové, takže například automobil, motocykl nebo například jízdní kolo. Nemůže se však jednat o dopravní nehodu, pokud například na stojící vozidlo spadne

---

<sup>5</sup> Konrád Z. a kol.: Metodika vyšetřování jednotlivých druhů tr. činů, skriptum PA, Praha, 1996.

strom, nebo srážka dvou chodců, náraz chodce do sloupu nebo náraz jezdce na kolečkových bruslích do stojícího vozidla. Zajímavostí v této souvislosti je, že do roku 2011, tedy 10 let od platnosti zákona o provozu na silničních komunikacích, se šetřily srážky chodců s vlaky na železničních přejezdech jako dopravní nehody. S odstupem času došlo ke změně náhledu Policie České republiky na věc a od roku 2011 jsou sice tyto události prošetřovány policií, ale vzhledem ke skutečnosti, že vozidlem v pohybu je v této souvislosti chápáno vozidlo silniční, nikoli drážní, nejedná se tedy v uvedených případech o dopravní nehody a nejsou tedy tyto věci prošetřovány dopravní policií a nefigurují ani ve statistikách dopravních nehod.

**Způsobení škody na životě nebo zdraví osob nebo na majetku** je třetím znakem dopravních nehod. Takže pokud nenastane škodní následek, nemůže se jednat o dopravní nehodu. Pokud však dojde k úmrtí nebo zranění osob, je nutno o nehodě neprodleně vyrozumět i policii, která věc musí prošetřit. S tím souvisí možná trestněprávní odpovědnost viníka nehody, které se budu věnovat později. Když jsem chtěl přesněji definovat pojem zranění, narazil jsem pouze na synonyma *úraz* nebo v lékařské terminologii *trauma*. Už z toho však jednoznačně vyplývá, že se jedná o *poruchu zdraví, způsobenou náhle a vnější silou*. V praxi se závažnost zranění, se kterým úzce souvisí také právní kvalifikace celé věci, posuzuje zejména v souvislosti s případnou délkou pracovní neschopnosti a také s dobou, po kterou byl poškozený omezen na běžném způsobu života, což znamená, po jakou dobu a jakým způsobem nemohl vykonávat obvyklé činnosti. Pracovní neschopnost a délka omezení na běžném způsobu života nemusejí znamenat vždy totéž a jejich posuzování je přísně individuální a je třeba vždy porovnat lékařskou zprávu o zranění poškozeného se subjektivní výpovědí poškozeného.

### **Změny ve výši škod a povinnosti ohlásit dopravní nehodu policii**

Obdobně musí být k nehodě přivolána policie i při vzniku škody, ale právě zde došlo od roku 2000, kdy byl zákon č. 361 o provozu na pozemních komunikacích přijat, už dvakrát ke změnám. V původním znění zákona z roku 2000 byla tato povinnost zakotvena od škody ve výši 20.000,- Kč. Rovněž zde byla zakotvena takzvaná hlásná povinnost v případech, že vznikla škoda na majetku třetí osoby, například leasingové společnosti, nebo také v případech, že se účastníci nedokázali dohodnout na zavinění dopravní nehody. V novele uvedeného zákona, platné od roku 2006, a kterou se mimo jiné zavedl také tak-

zvaný bodovací systém, už byla škoda na vozidlech, nutná k přivolání policie, zvýšena na 50.000,- Kč, přičemž dále zůstala v platnosti ustanovení o škodě na majetku třetí osoby a také v případě, že se účastníci nedohodli na míře účasti na způsobení vzniklé škody.

Obrovskou změnu v tomto bodě přinesla novela uvedeného zákona z roku 2009, kdy byla povinnost ohlásit dopravní nehodu policii zvýšena až na 100.000,- Kč, přičemž byly v zákoně dále upraveny další podmínky pro ohlášení dopravní nehody policii. Byla upravena třetí osoba, nezúčastněná na nehodě, kdy byla stanovena výjimka škody na vozidlo, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo na škodu na věci přepravované v tomto vozidle.

U dopravních nehod, které nenaplnily uvedené znaky, tedy škodu do 100.000,- Kč na každém z vozidel, zranění nebo úmrtí osob, popřípadě škodu na majetku třetí osoby, čímž je rozuměno například dopravní značení, oplocení podél komunikace nebo samotná komunikace, byla takzvaná hlásná povinnost zrušena a byla zavedena povinnost řidičů vyplnit si mezi sebou formulář o dopravní nehodě, převzatý pojišťovny ze zahraničí, pro který se vžil slangový název euroformulář. Novou povinností a související změny zákona provázela poměrně masivní mediální kampaň, podporovaná i Policií České republiky, přičemž řidiči byli informováni, že pro sepsání záznamu o dopravní nehodě není důležité, zda se dohodli na zavinění dopravní nehody, protože posouzení míry zavinění je v takovém případě záležitostí pojišťoven. Zda tato úprava přinesla kýžený a proklamovaný výsledek, tedy snížení dopravní nehodovosti a zvýšení příslušníků policie v ulicích, je podle mého názoru velice diskutabilní a tomuto tématu se budu věnovat v praktické části své práce, kde je jedním z cílů mé práce zjistit zkušenosti a názory respondentů z řad veřejnosti i policistů na uvedené změny.

### **1.2.2 Příčiny dopravních nehod**

Příčiny dopravních nehod můžeme podle různých autorů dělit podle různých hledisek, například jako hlavní a vedlejší, primární a sekundární, subjektivní a objektivní a podobně. Přesto, že se různí autoři liší zejména v označování, chápání a dělení příčin dopravních nehod, nakonec potvrzují veliký rozsah okolností související se vznikem dopravní

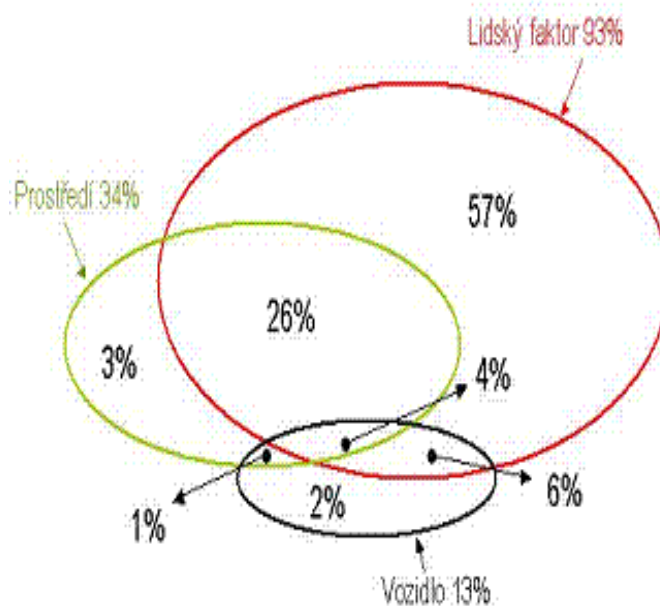
nehody, čili *každá nehoda na konkrétním místě je výsledkem působení mnoha faktorů, které se v daném okamžiku nepříznivě vyskytnou a přispějí ke vzniku nehody – pouze nepatrná část nehod má na pozadí svého vzniku jen jednu jedinou okolnost.*<sup>6</sup>

Často se jako příčiny dopravních nehod uvádějí výsledky oficiálních policejních statistik. Podle Centra dopravního výzkumu však *policejní statistika vychází z policejního šetření, jehož cílem je především zjištění zavinění dopravní nehody a proto i charakter zjišťovaných a prezentovaných dat tomu odpovídá. Úlohou policie je vyšetřit nehodu, definovat její právní kvalifikaci, označit viníka (osobu za nehodu právně odpovědnou), připravit podklady pro přestupkové nebo trestní řízení a pro náhradu škody. Z toho vyplývá, že příčiny nehod, definované policií odpovídají právnímu posouzení celé věci a jsou to (většinou) de facto přestupky proti pravidlům silničního provozu (nesprávný způsob jízdy, nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění a jiné).*

Podle zjištění Centra dopravního výzkumu je více než 90 procent dopravních nehod způsobeno selháním lidského činitele a zaměřením dopravně – bezpečnostní práce pouze na lidského činitele, tedy zejména na řidiče a chodce, by bylo chybou, protože další možnosti nabízí také oblast vytváření bezpečného prostředí na pozemních komunikacích a v neposlední řadě také technika vozidel. Podle Centra dopravního výzkumu je stěžejní otázkou v oblasti bezpečnosti silničního provozu jak velký podíl nehodovosti nám mohou ušetřit jednotlivé složky systému řidič – komunikace – prostředí. Tyto vztahy jsou lépe pochopitelné z následujícího grafu.

---

<sup>6</sup> Autorský kolektiv Centra dopravního výzkumu – Bezpečnost silničního provozu – aktuální poznatky, Centrum dopravního výzkumu v. v. i., 2011, s 20



Obr. 1: Podíl jednotlivých faktorů na vzniku dopravních nehod – zdroj CDV

Graf potvrzuje jednoznačně nejvyšší vliv lidského činitele, ovšem ve spolupůsobení s ostatními vlivy, na vzniku dopravních nehod. Ale bez ostatních vlivů jeho podíl klesl pouze na 57 %. Druhým nejvýraznějším faktorem vzniku dopravních nehod je podle analýz CDV komunikace, jejíž technický stav může souviset až s 34 % všech dopravních nehod a v kombinaci s lidským činitelem tvoří až jednu čtvrtinu všech příčin dopravních nehod. Až na třetím místě, tedy celkem nepatrný, je vliv samotného vozidla, který představuje pouze 2 % příčin dopravních nehoda v kombinaci s ostatními vlivy, tvoří pouze 13% příčin nehod.

Z uvedených údajů vyplývá důležitost toho, jak řidič vnímá dopravní prostor, což je vše, co uživatele komunikace bezprostředně obklopuje a ovlivňuje, tedy nejen komunikace, po které se pohybujeme, ale i její přehlednost a srozumitelnost, tedy celkové uspořádání prostředí, dopravní, provozní, světelné ale i klimatické podmínky, ovlivňující účastníky silničního provozu. Bezpečný dopravní prostor totiž dává řidiči možnost správně a bezpečně reagovat na vzniklé situace. Navíc je cílem upravit dopravní prostor tak, aby sám naváděl účastníky silničního provozu k žádoucímu jednání a v případě chyby, tedy selhání lidského činitele, uměl prostor v okolí cest chyby odpouštět. Příklady vidíme každý den kolem sebe. Úprava komunikací na vjezdu do obcí tak, aby řidiče přiměla snížit rychlost až na povolenou mez tam, kde dříve byla komunikace rovná, vytváření rondelů místo běžných křižovatek, odstranění stromů podél komunikací v místech, kde docházelo v minulosti k tragickým dopravním nehodám, vytváření ostrůvků pro chodce uprostřed komunikací



v místech hustého silničního provozu na frekventovaných přechodech pro chodce. To vše jsou opatření realizovaná pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

### 1.2.3 Objektivní nehodové jednání

Jako objektivní nehodové jednání můžeme podle Chmelíka označit:

**Špatný technický stav** pozemní komunikace (ačkoli není zcela jednoznačné, zda v tomto případě jde o objektivní nebo subjektivní příčinu dopravní nehody, protože tyto nehodové události jsou označovány jako nehody z nedbalosti řidiče, který nepřizpůsobil zejména rychlost a způsob jízdy povaze a stavu komunikace,

**Nepředvídatelné události**, kterými mohou být překážky provozu, požáry vozidel nebo jejich nákladu, požár objektu v blízkosti pozemní komunikace, porucha součástí nebo příslušenství komunikace, porucha na jiném vozidle a podobně. Při posuzování tohoto druhu nehod je nutné vždy zhodnotit, často s pomocí soudního znalce z oboru silniční dopravy, zda šlo v daném konkrétním případě o poruchu či překážku náhlou a nečekanou, nebo zda došlo k zavinění ze strany řidiče či jiného účastníka silničního provozu. Jestliže například na vozidlo, jedoucí po silniční komunikaci, spadne strom a poškodí jej, jedná se o nepředvídatelnou událost a padající strom byl pro řidiče náhlou a nečekanou překážkou. Pokud ale na stejné komunikaci protijedoucí řidič narazí do stejného, už spadlého stromu, už se o náhlou a nečekanou překážku nejedná a naopak došlo ze strany jeho řidiče k pochybení, neboť *rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.*<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích

### 1.2.4 Subjektivní nehodové jednání

Za subjektivní nehodové jednání považujeme podle Chmelíka<sup>8</sup> například:

- nepřiměřenou rychlost
- nedodržení přednosti v jízdě
- nedodržení vzdálenosti mezi vozidly
- jízdu po nesprávné straně
- jízdu pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek

Toto téma však je natolik závažné, že se na něj zaměřím v následující kapitole, věnované protiprávnímu jednání v souvislosti s dopravními nehodami.

---

<sup>8</sup> Chmelík J., Vyšetřování silničních dopravních nehod, Ministerstvo vnitra 1998, s. 7

## 2 PROTIPRÁVNÍ JEDNÁNÍ U DOPRAVNÍCH NEHOD

Zákon č. 361/2000 Sb. definuje ve svých ustanoveních žádoucí a také zde označuje vysloveně nežádoucí či přímo zakázaná jednání účastníků silničního provozu. Přitom platí, že už samotné porušení pravidla, uvedeného v uvedeném zákoně je porušením tohoto zákona, sankcionovatelným podle téhož zákona, neboť při novele byly do § 125c z. č. 361/2000 Sb. vloženy skutkové podstaty přestupků proti Bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, které byly vyňaty z § 22 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Myslím, že je též na místě připomenout už na tomto místě, že porušení zákona o provozu může mimo odpovědnosti v řízení o přestupku dát také odpovědnost v řízení o správním deliktu nebo také trestněprávní odpovědnost.

### 2.1 Přestupek a trestný čin

**Přestupek** je: „zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně v zákoně o přestupcích nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin“<sup>9</sup>. Přitom platí, že k odpovědnosti za přestupek postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění.

Jelikož tématem mojí práce jsou dopravní nehody, nemyslím si, že je vhodné na tomto místě popisovat všechny přestupky, které jsou obsaženy v § 125c zákona o provozu na pozemních komunikacích. Připomenu tedy pouze speciální skutkové podstaty přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, které byly zákonodárci vymezeny jako více nebezpečné, přičemž k těmto skutkovým podstatám samozřejmě náleží také vyšší sankce za jejich porušení. Když porovnáme právě tyto vymezené, tedy speciální, skutkové podstaty přestupků s nejčastějšími příčinami dopravních nehod, je zde vidět jasná snaha zákonodárce postihnout citelněji právě nejvíce riziková jednání účastníků silničního provozu a právě hrozbou citelného postihu takovému jednání předejít. Tuto snahu ještě více zvýrazňuje bodovací systém, kterému se budu ještě věnovat.

---

<sup>9</sup> § 2 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích

Nicméně v souvislosti s dopravní nehodou může dojít také ke spáchání trestného činu.

### Trestný čin

*Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti<sup>10</sup>.* Z definice trestného činu je zřetelný odkaz na základní principy právního státu a zásadu *nullum crimen sine lege* - žádný trestný čin bez zákona, obsaženou v Listině základních práv a svobod<sup>11</sup>.

Trestné činy se podle trestního zákoníku<sup>12</sup> dělí na přečiny a zločiny, přičemž za **přečiny** jsou označovány všechny nedbalostní trestné činy a úmyslné trestné činy, pro které trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí do pěti let.

**Zločiny** jsou tedy trestné činy, které nejsou přečiny.

**Zvláště závažnými zločiny** jsou úmyslné trestné činy, pro které stanoví trestní zákoník trest odnětí svobody s horní hranicí nejméně deset let.

## 2.2 Trestné činy v dopravě

S dopravními nehodami bývají spojovány nejčastěji nedbalostní trestné činy, uvedené v Hlavě I. trestního zákoníku, jako trestné činy proti životu a zdraví. Jsou to :

- § 143 Usmrcení z nedbalosti
- § 147 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti
- § 148 Ublížení na zdraví z nedbalosti

Společným objektem u uvedených trestných činů jsou zájem na ochraně lidského života a zdraví, a dále to, že k jejich zavinění postačuje **nedbalost**, kterou rozumíme podle § 16 odst. 1 písm. a b) trestního zákoníku jednání pachatele, který buď věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit chráněný zájem (nedbalost vě-

---

<sup>10</sup> § 13 odst. 1 a 2 zákona č. 40/2009 Sb. – Trestní zákoník

<sup>11</sup> Článek 39 Ústavního zákona č. 2/1993 Sb. – Listina základních práv a svobod

<sup>12</sup> § 14 zákona č. 40/2009 Sb. – Trestní zákoník

domá), nebo o možném porušení chráněného zákona nevěděl, ačkoli o tom vzhledem k okolnostem vědět měl a mohl (nedbalost nevědomá).

### 2.2.1 § 143 trestního zákoníku – 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.*

U § 143 trestního zákoníku – usmrcení z nedbalosti – se jedná oproti předchozí právní úpravě – zákonu č. 140/1961 Sb., trestnímu zákonu, o novou skutkovou podstatu, ve které je podle Vantucha<sup>13</sup> použit pojem „usmrcení“, tedy nikoli zabití nebo vražda, čímž je vyjádřena skutečnost, že smrt nastala v důsledku nedbalosti pachatele. Jde o trestný čin poruchový, protože je předpokládána smrt jiného, a nepostačuje tedy k naplnění jeho skutkové podstaty pouhé ohrožení života z nedbalosti. Podle předchozího rozdělení na přečiny a zločiny se, jelikož se jedná o nedbalostní zavinění, jedná o přečiny

Základním jednáním, naplňujícím skutkovou podstatu trestného činu usmrcení z nedbalosti dle § 143 trestního zákoníku je „Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt“ Jak je v trestním zákoníku běžné, jako kvalifikovaná skutková podstata tohoto trestného činu je v § 143 odst. 2 trestního zákoníku v souvislosti s usmrcením jiného použitý pojem „**porušení důležité povinnosti**“, který také považují za důležité vysvětlit. Podle Vantucha<sup>13</sup> postihuje formulace důležitá povinnost vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce, popřípadě uložená podle zákona vlastně všechny možné povinnosti, které mají vztah k ochraně života lidí. Pokud se má porušení důležité povinnosti vztahovat na řidiče v souvislosti se zaviněním dopravní nehody, lze jen těžko vyjmenovat všechna jednání, která

---

<sup>13</sup> Vantuch P. – Trestní zákoník s komentářem, Olomouc, 2011, s. 470



je pod tento pojem dají zařadit, ale je jím beze sporu například řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu, nepřiměřeně rychlá jízda, hlavně v zatáčce, kde se vozidlo dostane do protisměru, předjíždění v místech, kde to je zakázáno, couvání s nákladním vozidlem na veřejném prostranství při nedostatečné přehlednosti a bez zajištění další poučené osoby, ale také nesledování technického stavu vozidla – zejména funkčnosti brzd, nedání přednosti v jízdě a podobně.

Obdobně je ve třetím odstavci § 143 trestního zákona použit další důležitý pojem, kterým je **hrubé porušení zákona**. V souvislosti s dopravou a dopravními nehodami se hrubým porušením zákonů v tomto případě rozumí podstatně závažnější porušení, než je u porušení důležité povinnosti a znamená to podle Vantucha<sup>14</sup> intenzivní porušení některé zákonné normy nebo několika norem, které má v dané situaci zpravidla za následek způsobení smrti člověka, takže vyvolá reálné nebezpečí, například poruší zákaz předjíždění a současně výrazně překročí nejvyšší povolenou rychlost v obci, nebo například jede v podnapilém stavu a nepřiměřenou rychlostí s vozidlem, kterému nefungují brzdy.

### 2.2.2 § 147 trestního zákoníku – 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.*

Základní skutkovou podstatu trestného činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 naplní ten, kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví.

---

<sup>14</sup> Vantuch P. – Trestní zákoník s komentářem, Olomouc, 2011. s. 470

**Těžkou újmou na zdraví** se rozumí vážná porucha zdraví nebo vážné onemocnění, které je zároveň některým z případů, které jsou uvedeny v § 122 odst. 2 písm. a) až i) Trestního zákoníku.

V uvedených případech se jedná zejména o :

- zmrzačení
- ztrátu nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti
- ochromení údu
- ztrátu nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí
- poškození důležitého orgánu
- zohydění
- vyvolání potratu
- mučivé útrapy
- delší dobu trvající porucha zdraví (dle soudní praxe omezení na běžném způsobu života nad 6 týdnů, které se týká jak fyzického, tak i duševního zdraví poškozeného)

Jako kvalifikovaná skutková podstata trestného činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti, uvedená v § 147 odst. 2 trestního zákoníku je uvedeno obdobně jako u usmrcení z nedbalosti také porušení důležité povinnosti.

Obdobně je i v § 147 odst. 3 Trestního zákoníku je ve skutkové podstatě trestného činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti vyžadováno způsobení výše uvedeného závažného následku u nejméně dvou osob za podmínky hrubého porušení zákonů o ochraně životního prostředí, bezpečnosti práce nebo o dopravě, tak jak již byly popsány.

### **2.2.3 § 148 trestního zákoníku – Ublížení na zdraví z nedbalosti**

*(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.*

Skutkovou podstatu ublížení na zdraví z nedbalosti naplní ten, kdo jinému z nedbalosti tím, že poruší důležitou povinnost. Pojmy nedbalost a porušení důležité po-

vinnosti už byly vysvětleny u předchozích skutkových podstat trestných činů, takže zbývá osvětlit, co se rozumí pod pojmem ublížení na zdraví, protože ani v trestním zákoníku není tento pojem na rozdíl od těžkého ublížení na zdraví definován.

**Ublížení na zdraví** je podle Chmelíka<sup>15</sup> v soudní praxi chápáno taková porucha zdraví, která si vyžádá pracovní neschopnost nejméně 7 dnů. To však není jediným a rozhodným kritériem, protože délka pracovní neschopnosti musí být posuzována v kontextu s povahou poruchy zdraví, způsobem jejího vzniku, jaký orgán a jaká funkce byla narušena, bolestivost zranění a její intenzita zda a jakým způsobem byl narušen obvyklý způsob života. Musí se jednat o změněný stav, který nastal například déle trvajících bolestmi, hořečkami, nespavostí, nemožností pohybu, upoutáním na lůžko a podobně.

Jak vyplývá zejména z definice ublížení na zdraví, skutkovou podstatu trestného činu (přečinu) ublížení na zdraví tedy v praxi naplní například takový řidič motorového vozidla, který porušením důležité povinnosti, tedy například nedáním přednosti v jízdě a podobně, jak bylo uvedeno u výkladu porušení důležité povinnosti, jinému způsobí zranění takového rázu, se kterým je omezen na běžném způsobu života po dobu nejméně 7 dní, ne však déle, než 6 týdnů, protože potom už by se jednalo o těžké ublížení na zdraví a tím o naplnění skutkové podstaty trestného činu těžkého ublížení na zdraví dle § 147 odst. 1, 2 trestního zákoníku. Pokud však nebyl naplněn některý ze znaků uvedených ve skutkové podstatě trestného činu ublížení na zdraví, nemůže se o takový trestný čin jednat.

Pojem ublížení na zdraví se objevuje i ve skutkové podstatě přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, kde je uvedeno, že: „*Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví.*“<sup>16</sup> K tomu mohu doplnit pouze to, že zaběhnutou praxí pro takovou právní kvalifikaci u dopravních nehod je zranění, způsobené jinému v souvislosti s dopravní nehodou, jehož závažnost omezila zraněnou osobu na běžném způsobu života po dobu do 7 dnů.

Pokud však například došlo ke zranění řidiče v souvislosti s havárií jeho vozidla bez cizího zavinění, tedy si zranění způsobil sám, nejsou tyto případy posuzovány pro na-

---

<sup>15</sup> Chmelík J. – Vyšetřování dopravních nehod, Praha 1998, s. 22

<sup>16</sup> § 125c odst. 1 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

plnění skutkové podstaty přestupku dle § 125c/1h) z. č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a ačkoli by si intenzita zranění v takovém případě vyžádala léčení, respektive omezení na běžném způsobu života po delší dobu, nemůže se jednat ani o spáchání trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti nebo těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 148 odst. 1 a § 147 odst. 1 trestního zákoníku, protože nebyly naplněny znaky skutkových podstat uvedených trestných činů, neboť zranění způsobil řidič pouze sám sobě a nikoli jiné osobě.

Ze své dosavadní praxe mohu dodat, že pokud došlo při dopravní nehodě ke zranění, a je jedno, zda u viníka nebo jiného účastníka silničního provozu, je účastníkům dopravní nehody uložena povinnost takovou nehodu<sup>17</sup> hlásit neprodleně policii, zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádnému vyšetření dopravní nehody, jako například přemísťování vozidel, ničení stop a podobně, a setrvat na místě dopravní nehody do příjezdu policie, popřípadě se na místo po jejím ohlášení zase vrátit.

Pro dokumentaci zranění je třeba v souladu s § 33 odst. 1 zákona č. 372/2011 Sb., o zdravotních službách, zajistit vydání souhlasu s vypracováním lékařské zprávy o zranění, která je po svém vypracování podkladem pro právní kvalifikaci celé věci. Jestliže však poškozený z nějakého důvodu, který nemusí sdělovat, odmítne policejnímu orgánu vydat souhlas s vypracováním lékařské zprávy, která tudíž nemůže být ošetřujícím lékařem vypracována, je zaběhnutou praxí, že se věc v případě, kdy nedošlo ještě k jinému protiprávnímu jednání, oznamuje správnímu orgánu k projednání přestupku s tím, že lékařská zpráva o zranění poškozeného nebyla vypracována, protože k tomu nebyl vydán jeho souhlas. Správní orgán poté zpravidla projednává pouze protiprávní jednání podezřelého, které zapříčinilo dopravní nehodu, například nedání přednosti v jízdě, přejetí do protisměru a podobně a tudíž sankce, která je poté správním orgánem udělena, tomu také odpovídá.

---

<sup>17</sup> § 47 odst. 4 písm. a), b) c) zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů

### 2.2.4 § 150 trestního zákoníku - Neposkytnutí pomoci

*1) Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta.*  
*(2) Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač je podle povahy svého zaměstnání povinen takovou pomoc poskytnout, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.*

Podle Vantucha<sup>18</sup> obsahuje ustanovení § 150 Trestního zákoníku dvě samostatné skutkové podstaty trestného činu, přičemž první skutková podstata je obsažena v §150 odst. 1, kde je zakotvena povinnost každé osoby poskytnout pomoc osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví. Přitom není důležité, jestli se skutečně v daném případě o vážnou poruchu zdraví jedná, ale jestli se tak jeví a není ani důležité, zda si poškozený danou újmu způsobil sám nebo že takovou pomoc odmítá. O neposkytnutí pomoci se nejedná, pokud by se porucha zdraví nebo onemocnění jevila jako méně významná, nebo pokud by její poskytnutí bylo spojeno pro toho, kdo by ji poskytoval, s vystavením nebezpečí své nebo jiné osoby. Proto nelze například požadovat od neplavce nebo špatného plavce pomoc tonoucímu, protože by se sám vystavoval nebezpečí utonutí.

Druhá skutková podstata je uvedena v § 150 odst. 2 Trestního zákoníku, kde je uvedena povinnost poskytnout pomoc pro osoby, jimž to plyne z povahy zaměstnání. Podle povahy svého zaměstnání má tuto povinnost poskytnout například lékař, zdravotní sestra, porodní asistentka, plavčík, policista, hasič, profesionální záchranář a nebo člen horské služby. Potřebnou pomocí je pomoc, která je zapotřebí k odvrácení nebo snížení nebezpečí smrti ohroženého.

Neposkytnutí pomoci je úmyslným trestným činem, čili k jeho spáchání nepostačuje nedbalost. **Úmysl** je definován v trestním zákoníku,<sup>19</sup> pro takové jednání, když pachatel buď chtěl způsobem uvedeným v trestním zákoníku porušit nebo ohrozit chráněný zájem,

---

<sup>18</sup> Vantuch P. – Trestní zákoník s komentářem, Olomouc, 2011, s. 515

<sup>19</sup> § 15 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník



(úmysl přímý), nebo věděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, a v případě, že k jeho porušení dojde, s tím byl srozuměn (úmysl nepřímý).

Úmyslné zavinění není typické pro problematiku dopravních nehod, protože jak již bylo uvedeno dříve, dopravní nehoda je nezamýšlená, nepředvídaná událost. Pokud v souvislosti s dopravní nehodou je prokázán úmysl, je věc překvalifikována a dále šetřena jako úmyslný trestný čin. Příkladem může být v současnosti aktuálně řešená kauza nejmenovaného lobbisty, která ač byla původně šetřena jako dopravní nehoda, byla později překvalifikována na pokus vraždy dle § 21 odst. 1, § 140 odst. 1 Trestního zákoníku.

### **2.2.5 § 151 trestního zákoníku - Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku**

*Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti.*

Skutkovou podstatu trestného činu neposkytnutí pomoci řidičem motorového vozidla můžeme podle Vantucha<sup>20</sup> označit za speciální skutkovou podstatu ve vztahu k trestnému činu dle § 150 Trestního zákoníku o neposkytnutí pomoci, a to protože:

- nebezpečí, které je třeba poskytnutím pomoci odvrátit, vzniklo při dopravní nehodě,
- postačí vznik jakékoli újmy na zdraví, což znamená, že nemusí mít závažnost těžké újmy na zdraví ani ublížení na zdraví, její povaha však musí vyžadovat poskytnutí pomoci, takže nesmí být jen zcela nepatrného rozsahu a přechodného rázu, tedy například oděrky,
- pachatelem může být pouze řidič dopravního prostředku, který měl navíc účast na dopravní nehodě.

---

<sup>20</sup> Vantuch P. – Trestní zákoník s komentářem, Olomouc, 2011, s. 519

Záměrem zákonodárců k vytvoření této nové skutkové podstaty trestného činu bylo nepochybně korigovat chování řidičů po dopravních nehodách, aby nedocházelo k ujíždění od dopravních nehod, zejména takových, při kterých došlo k újmě na zdraví, protože ujetí od takové nehody nese znaky zvýšeného nebezpečí pro zraněného účastníka dopravní nehody, kterému v případě neposkytnutí včasné pomoci, může hrozit až fatální následek.

Ostatně snahu o zamezení ujíždění od dopravních nehod a neposkytování údajů k vozidlu a osobě pachatele lze spatřovat i v doplnění nových skutkových podstat k přeštkům proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, neboť: *„Fyzická osoba se dopustí přeštku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při dopravní nehodě:*

- 1. v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo,*
- 2. v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) neohlásí dopravní nehodu policistovi,*
- 3. v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě, nebo*
- 4. v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody.<sup>21</sup>*

Za spáchání uvedeného přeštku hrozí pachateli sankce od 2.500,- Kč do 5.000,- Kč, při opakovaném spáchání v průběhu jednoho roku dvakrát a vícekrát navíc zákaz činnosti od jednoho do šesti měsíců. Přesto se ujíždění od dopravních nehod bohužel poměrně rozšířilo a to i včetně nehod, u kterých došlo ke zranění osob. Jen stěží lze posoudit, zda motivem ujetí jsou hrozící sankce za přešpek nebo ztráta bonusů od pojišťoven. Oznámení o dopravních nehodách, od které pachatel ujel, jsou na denním pořádku a není už natolik výjimečné jako dříve, když pachatel ujede i od dopravní nehody se zraněním nebo dokonce úmrtím.

---

<sup>21</sup> § 125c odst. 1 písm. i) zákona č. 361/2000 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

### 2.2.6 § 207 trestního zákoníku - Neoprávněné užívání cizí věci

*(1) Kdo se zmocní cizí věci nikoli malé hodnoty nebo motorového vozidla v úmyslu je přechodně užívat, nebo kdo na cizím majetku způsobí škodu nikoli malou tím, že neoprávněně takové věci, které mu byly svěřeny, přechodně užívá, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.*

*(2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,*

*a) spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 jako osoba, která má zvlášť uloženou povinnost hájit zájmy poškozeného,*

*b) spáchá-li takový čin jako člen organizované skupiny, nebo*

*c) způsobí-li takovým činem značnou škodu.*

*(3) Odnětím svobody na jeden rok až pět let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán,*

*a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 škodu velkého rozsahu, nebo*

*b) spáchá-li takový čin v úmyslu umožnit nebo usnadnit spáchání trestného činu vlastizra-  
dy (§ 309), teroristického útoku (§ 311) nebo teroru (§ 312).*

Základní skutkovou podstatu trestného činu neoprávněného užívání cizí věci podle § 207/1 naplní podle Vantucha<sup>22</sup> ten, kdo se zmocní věci nikoli malé hodnoty nebo motorového vozidla v úmyslu jej přechodně užívat nebo jinému způsobí škodu nikoli malou tím, že věci, které mu byly svěřeny, přechodně užívá.

Předmětem útoku je zde jakákoli věc nikoli malé hodnoty, tj. nejméně 25.000,- Kč, nebo motorové vozidlo, u kterého není stanovena žádná hodnota. Pachatel se věci nikoli malé hodnoty nebo motorového vozidla zmocní v úmyslu ji (popř. vozidlo) přechodně užívat, čili se jedná o takzvanou krádež k užitku, nebo věci, které mu byly svěřeny, přechodně užívá a způsobí tím na nich škodu nikoli malou, tedy se jedná o takzvanou zpronevěru k užitku.

---

<sup>22</sup> Vantuch P. – Trestní zákoník s komentářem, Olomouc, 2011, s. 732

Přechodným užíváním věci se rozumí dočasné disponování s věcí po relativně krátkou dobu, protože delší užívání by již bylo přisvojením ve smyslu krádeže nebo zpronevěry.

Zmocnit se cizí věci znamená, že pachatel věc odejme z dispozice vlastníka nebo oprávněné osoby a nakládá poté s věcí podle své vůle nebo ve spolupachatelství s dalšími osobami.

Přestože neoprávněné užívání cizí věci dle § 207 Trestního zákoníku je trestným činem proti majetku, stejně jako například trestný čin pojistný podvod dle § 210 Trestního zákoníku, nejedná se o typické trestné činy v dopravě a nejsou zpravidla šereňeny dopravní policií, proto se budu dále zabývat trestnými činy pro dopravu a tematiku dopravních nehod častější.

Naopak mnohem častějšími v souvislosti s dopravními nehodami jsou trestné činy uvedené v Hlavě VII trestního zákoníku jako trestné činy obecně ohrožující. V souvislosti s dopravou pomínu § 272 Trestního zákoníku obecné ohrožení a budu ve více věnovat obecnému ohrožení z nedbalosti a ještě více trestnému činu ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 247 trestního zákoníku.

### **2.2.7 § 273 trestního zákoníku - 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.*

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

Základní skutkovou podstatu trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1 Trestního zákoníku naplní podle Vantucha<sup>23</sup> ten, kdo z nedbalosti způsobí obecné ohrožení tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví, nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár, povodeň atd, jak je uvedeno výše. Počtem lidí, jimž má pro naplnění skutkové podstaty tohoto trestného činu hrozit nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví, musí být podle zavedené soudní praxe nejméně 7. Škodou velkého rozsahu se rozumí škoda nad 5.000.000,- Kč

Přítom nepostačí jakékoli jednání, jímž může být lidem způsobena smrt nebo těžká újma na zdraví nebo na cizím majetku škoda velkého rozsahu, ale musí jít o jednání obecně nebezpečné, ze kterého bezprostředně hrozí obecně nebezpečné následky a porucha často závisí na nahodilých, vlivu pachatele si již vymykajících událostech

Pro naplnění skutkové kvalifikované skutkové podstaty trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti dle ust. § 273 odst. 2, 3 a 4 je třeba naplnit znaky, vyplývající z již uvedeného znění. Obdobně, jak již bylo uvedeno, se zde používá pojmů porušení důležité povinnosti, způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrti.

### **2.2.8 § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku - Maření výkonu úředního rozhodnutí**

*(1) Kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že*

*a) vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl.*

Záměrně uvádím v tomto případě pouze tu část ustanovení § 337 trestního zákoníku, která se týká pouze dopravy, potažmo dopravních nehod. Navíc nepostupuji chronologicky podle Trestního zákoníku a přeskočil jsem § 274, tedy přečin ohrožení pod vlivem návykové látky, kterému se budu věnovat podrobněji.

Skutkovou podstatu přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání dle § 337 odst. 1 písm. a) § 337 odst. 1 písm. a) Trestního zákoníku naplní ten, kdo maří, což znamená, že například nedodrжуje omezení uložená mu v souvislosti s trestem, uloženým

---

<sup>23</sup> Vantuch P. – Trestní zákoník s komentářem, Olomouc, 2011, s. 984

mu soudem a to buď okresním, krajským vrchním nebo nejvyšším, anebo správním orgánem pověřené obce nebo jiným orgánem veřejné moci.

V praxi to znamená pravomocný rozsudek soudu nebo rozhodnutí pravomocné rozhodnutí správního orgánu pověřené obce, který však, vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o úmyslný trestný čin, musel být prokazatelně doručen a nepostačuje v takových případech takzvané doručení fikcí. V případech, kdy totiž bylo rozhodnutí správního orgánu doručeno na doručovací adresu a považuje se za doručené, i když si jej dotyčná osoba nevyzvedla, se sice po uplynutí lhůty pro odvolání, pokud nebylo odvolání podáno, rozhodnutí považováno za doručené a v evidenci řidičů u takové osoby sice je zapsán příslušný zákaz řízení, ale fakticky neexistuje důkaz, že dotyčná osoba předmětné rozhodnutí převzala.

Tyto případy, i když jsou původně vedeny pro podezření z přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání dle § 337 odst. 1 písm. a) Trestního zákoníku, bývají na základě výpovědi podezřelého v případech, kdy uvede, že o uloženém zákazu řízení nevěděl a prakticky neexistuje důkaz o opaku, překvalifikovány jako přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu dle § 125c odst. 1 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, neboť dotyčná osoba pouze řídila motorové vozidlo v době, kdy není držitelem řidičského oprávnění.

Skutkovou podstatu přečinu dle § 337 odst. 1 písm. a) však naplní také ten, kdo takovou činnost vykonává, ačkoli mu pro ztrátu zdravotní nebo odborné způsobilosti bylo řidičské oprávnění odňato, nebo toto oprávnění pozbyl. Pozbytí řidičského oprávnění souvisí například s bodovým systémem. Řidiči, který dosáhl hranice 12 bodů, je totiž příslušným orgánem pověřené obce zasláno oznámení o dosažení 12-ti bodů spojené s výzvou, aby se dostavil do 5-ti pracovních dnů odevzdat řidičské oprávnění na příslušný orgán obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Pokud si výzvu dotyčná osoba převezme, i když na ni nereaguje a buď se v termínu neodvolá, nebo neodevzdá řidičský průkaz, naplní poté, co předmětné rozhodnutí nabude právní moci, skutkovou podstatu trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.

Pokud je však rozhodnutí doručeno takzvaně na fikci, platí, co už bylo uvedeno výše. V takových případech je však, pokud jej předloží, dotyčné osobě její řidičský průkaz zadržen a navíc je jí prokazatelně sděleno, že rozhodnutím příslušného orgánu obce s rozší-

řenu působností pozbyl řidičský průkaz pro dosažení 12 bodů a v případě opětovného řízení motorového vozidla se již jedná o maření výkonu úředního rozhodnutí.

### 2.3 Nebezpečnost řízení pod vlivem

Ovlivnění alkoholem je považováno v souvislosti s řízením motorového vozidla a možným rizikem dopravních nehod za velmi nebezpečné. Za psychicky nejrizikovější hladinu alkoholu v krvi řidiče se považuje 0,5 až 1,5 promile, kdy řidič podle Havlíka<sup>24</sup> nabývá dojmu, že mu alkohol nevadí, nemá pocit, že by řízení nezvládal, má naopak posílenou sebedůvěru, ztrácí obavy a zábrany, jede nepřiměřeně rychle, zvyšuje rychlost a opakovaně chybí. Rizika jsou způsobena podle zejména tím, že výkonnost základních psychických funkcí, zejména soustředění a pozornosti, které jsou pro bezpečné řízení motorového vozidla nezbytné, je ovlivněna alkoholem, čímž je způsobeno zejména:

- Výrazné zhoršení zrakového vnímání, dlouhé ulpívání zraku na pozorovaném objektu, zúžení zorného pole
- Osobnostní charakteristiky: zkreslené vnímání reality, zvýšené sebevědomí a ochota riskovat
- Výrazné zhoršení zrakového vnímání, dlouhé ulpívání zraku na pozorovaném objektu, zúžení zorného pole
- chybné a zpožděné rozhodování a jednání a únava a snížení psychické výkonnosti.

V této souvislosti bývají příčinami dopravních nehod zejména:

- Nerespektování dopravního značení a světelné signalizace
- Nedání přednosti v jízdě
- Vysoká a nepřiměřená rychlost
- Riskantní způsob jízdy- nebezpečné předjíždění a nepřiměřené manévrování s vozidlem

---

<sup>24</sup> Havlík K., Psychologie pro řidiče, Praha 2005, s. 92

- Opožděná reakce na změny v dopravním prostředí nebo na překážku

Podle Havlíka<sup>25</sup> se pravděpodobnost havárie u řidičů, ovlivněných alkoholem, vyskytuje 130krát častěji než u motoristů střízlivých., protože ovlivnění řidiči například nechápou, že inklinují doprava, zachovávají nesprávný odstup mezi vozidly, hůře vidí do stran, reagují zpomaleně, těžko rozeznávají, zejména za snížené viditelnosti, chodce a dopravní značení, a proto se často dostávají do konfliktu s dopravními podmínkami a situacemi, na které chybně reagují.

### 2.3.1 Ovlivnění alkoholem jako přestupek

Už jsem zmínil, že řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo návykových látek může být také kvalifikováno jako přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Ostatně, jak je možná již předchozího textu zřejmé, existuje jistá logická provázanost a návaznost v protiprávním jednání účastníků silničního provozu, kdy je jejich jednání posuzováno buď jako trestný čin nebo jako přestupek, dokonce jsem již popsal, kdy dojde ke spáchání přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 trestního zákoníku.

Nejprve se budu věnovat povinnosti řidiče vůbec se zkoušce na ovlivnění alkoholem nebo návykovými látkami vůbec podrobit. Tato povinnost je přímo uvedena v zákoně o podmínkách provozu na pozemních komunikacích<sup>26</sup>, neboť řidič je povinen podrobit se na výzvu policisty, příslušníka Vojenské policie, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou. Podle Bušty<sup>27</sup> se orientační vyšetření se provádí zpravidla přímo na místě kontroly a jedná se o dechovou zkoušku, odběr slin nebo sěr z kůže nebo sliznic. Pokud je orientační dechová zkouška provedena za pomoci analyzátoru alkoholu v dechu, který musí podle splňovat podmínky uložené zvláštním právním předpisem<sup>28</sup>, následné odborné lékařské vyšetření se neprovede, a hodnoty, naměřené za pomoci analyzátoru alkoholu

---

<sup>25</sup> Havlík K., Psychologie pro řidiče, Praha 2005, s. 93 - 97

<sup>26</sup> § 5 odst. 1 písm. f) a g) zákona č. 361/2000 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>27</sup> Bušta P., Kněžílek J, Seidl A, Zákon o silničním provozu s komentářem, Praha 2011, s. 17

<sup>28</sup> Metodika Českého metrologického institutu, Okružní 31, 638 00 Brno k č.j. 114-MP-C008-08 k měření alkoholu v dechu analyzátoru alkoholu v dechu



v dechu se posuzují podle uvedené metodiky ČMI podle následující tabulky, kde jsou zohledněny ve prospěch osoby i možné technické odchylky měření.

<b>Vyhodnocení získaného výsledku měření analyzátozem alkoholu v dechu</b> (ve smyslu § 16 odst. 2 věty druhé zákona č. 379/2005 Sb., ve znění zákona č. 274/2008 Sb.)	
Naměřená hodnota koncentrace etanolu ve vydechovaném vzduchu po přepočtu na hmotnostní koncentraci alkoholu v krvi – odečet z displeje analyzátozem alkoholu v dechu (‰)	Vyhodnocení na limity stanovené právními předpisy (‰)
0,00 – 0,2	≤ 0,20 (negativní zkouška)
0,25 – 0,54	> 0,20 a ≤ 0,30
0,55 – 1,26	> 0,30 a < 1,00
1,27 a více	1,00 a více

Obr. 2: Vyhodnocení výsledků dechových zkoušek na alkohol, Zdroj: Český metrologický institut Brno

V případě, že osoba tento způsob orientačního vyšetření odmítne, provede se odborné lékařské vyšetření, které má sice osoba také možnost odmítnout, ale její jednání je poté postižitelné jako přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, neboť tím, *že se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) a g) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro její zdraví.*<sup>29</sup>

Odborným lékařským vyšetřením se rozumí cílené klinické vyšetření lékařem a podle jeho ordinace provedení dechové zkoušky nebo odběru vzorků biologického materiálu, čímž se rozumí zejména odběr vzorku žilní krve, moči, slin, vlasů nebo stěru z kůže či sliznic.

Problematikou postupu při laboratorním stanovení alkoholu (etylalkoholu) v krvi se zabývá metodický pokyn Ministerstva zdravotnictví, vydaný ve Věstníku MZ, ročník

<sup>29</sup> § 125c odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

2006, částka 7. Z tohoto pokynu vyplývají postupy podle pravidel zákona, jejichž dodržení je nezbytné pro přesný výsledek stanovení alkoholu v krvi. Vzorek krve musí být vyšetřen dvěma na sobě nezávislými laboratorními metodami, z nichž jednou musí být přísně specifická metoda plynové chromatografie. Jako druhé ověřovací metody může být použito jakékoliv jiné, sice nespecifické, nicméně však přesné metody (Widmarkova, enzymatická apod.). Plynovou chromatografií je nutné provést z téhož vzorku nejméně dvakrát, ověřovací zkoušku nejméně jedenkrát. Dosažené výsledky se uvádějí v hodnotě g/kg. Za pozitivní důkaz požití alkoholického nápoje se pokládá hladina etylalkoholu v krvi vyšší než 0,20 g/kg, stanovená metodou plynové chromatografie.

Na základě uvedených postupů je tedy při pozitivní dechové zkoušce na alkohol za pomoci dechového analyzátoru do naměřené hodnoty do 0,24 promile alkoholu v dechu důležité, co uvede podezřelá osoba hlídce na místě a podle toho se také dále v souladu s interním nařízením Policejního prezidia<sup>30</sup> dále postupuje. Pokud jsou řidiči naměřeny hodnoty blízké 1,00 promile alkoholu v dechu, je pro rozptýlení možných pochybností ohledně právní kvalifikace dané věci ideálním postupem vyzvat podezřelého řidiče k lékařskému vyšetření spojeném s odběrem krve. Poté může být věc kvalifikována buď jako přešůpek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu<sup>31</sup> nebo jako přečin ohrožení pod vlivem návykové látky.

### **2.3.2 § 274 trestního zákoníku - Ohrožení pod vlivem návykové látky**

*1) Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti*

*(2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,*

---

<sup>30</sup> Usměrnění činnosti ke kontrole dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů řidiči motorových vozidel k č.j. PPR-1662-8/ČJ-2009-99UD, Praha 9. 8. 2010

<sup>31</sup> § 125c odst. 1 písm. b, c. zákona č. 361/2000 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek, b) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo c) byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.

Z hlediska četnosti je trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky v souvislosti s dopravními nehodami jedním z nejčastěji řešených. Nebezpečnost jednání osoby, podezřelé z naplnění skutkové podstaty uvedeného trestného činu spočívá ve vykonávání zaměstnání nebo jiné činnosti, při které by mohl být ohrožen život nebo zdraví lidí nebo způsobena značná škoda na majetku při takovém ovlivnění fyzických a psychických schopností návykovou látkou, že se nachází ve stavu vylučujícím způsobilost k vykonávání takové činnosti. Nejčastěji dochází u dopravních nehod k řízení motorových, ale někdy i nemotorových vozidel pod vlivem alkoholu.

V této souvislosti je třeba, a to u každého případu jednotlivě, prokazovat **stav vylučující způsobilost** k určité činnosti, v případě dopravních nehod k řízení motorového vozidla. Podle Chmelíka<sup>32</sup> je ze soudní praxe a z poznatků lékařské vědy dostatečně prokázáno, že schopnost bezpečně řídit motorové vozidlo je výrazně omezena, jestliže hladina alkoholu v krvi dosáhne u řidiče 1,00 g/kg hmotnosti, což odpovídá známé hladině 1,00 promile alkoholu v krvi. Avšak ani tato hodnota není, právě vzhledem ke skutečnosti, že reakce každého člověka na požitý alkohol je zcela individuální, takže jsou z praxe známy případy, kdy byla věc posouzena jako ohrožení pod vlivem návykové látky, ačkoli hodnoty, naměřené řidiči při silniční kontrole nebo po dopravní nehodě dokonce klesly pod hodnotu 1,00 promile alkoholu v krvi, někdy i okolo 0,80 promile, a naopak jsou zase známy opačné případy, kdy přestože byla řidiči zjištěna hodnota těsně nad 1,00 promile alkoholu, protože nejevil známky požití alkoholu, byla věc přehodnocena na přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

---

<sup>32</sup> Chmelík J. – Vyšetřování dopravních nehod, Praha 1998, s. 27

Pro posouzení stavu vylučujícího způsobilost se praxe orgánů činných v trestním řízení ustálila na nutnosti prokázat takový stav nejen na základě naměřených hodnot, ale v kontextu s posouzením celkového stavu osoby řidiče, tedy jeho chování, oblečení, mluvy, zápachu po alkoholu, stavu očí, kůže a také jeho chůze. Pro tyto účely byly v rámci dopravní služby Policie ČR zavedeny formuláře, kde jsou průvodní znaky pro posouzení míry ovlivnění osoby alkoholem podrobně vypsány a příslušník při vyplňování tohoto formuláře pouze zatrhuje jednotlivá předepsaná pole podle konkrétní situace. Na závěr hodnocení je vyhodnoceno, jestli řidič v určitém konkrétním případě jevil známky požití alkoholu či nikoli a to je právě podkladem pro orgány činné v trestním řízení, hlavně pro dozorujícího státního zástupce, pro posouzení, zda v daném případě došlo k naplnění podmínky řízení motorového vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost.

Podle Vantucha<sup>33</sup> je navíc třeba splnění dalšího znaku přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky, a to výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při nichž nastává možnost ohrožení. Čili činnosti, při které je třeba soustředěné pozornosti a pohotové reakce pro jejich bezpečný výkon. Jednou z takových činností je právě řízení motorového vozidla, neboť vozidlo svojí hmotností a motorickou silou může přivodit závažné destruktivní účinky. Proto k ohrožení nedochází při jízdě podnapilého cyklisty, jehož vozidlo je bez motorické síly a v důsledku své konstrukce a malé hmotnosti nemá značnější kinetickou energii, přičemž však za určitých okolností může ohrožení vzniknout, ale takové případy je třeba posuzovat přísně individuálně.

V praxi jsem se setkal s případy, kdy jednání cyklisty, který jel ve stavu vylučujícím způsobilost po požití alkoholu na svém jízdním kole, bylo posouzeno jako spáchání přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky, ale byly to vždy případy, kdy vinou podnapilého cyklisty došlo k dopravní nehodě, tedy byla způsobena škoda. Takové jednání cyklisty bylo poté klasifikováno jako přečin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 odst. 1 trestního zákoníku, nikoli jako kvalifikovaná skutková podstata uvedeného trestného činu dle § 274 odst. 2 písm. a), jak je v obdobných případech posuzováno jednání řidiče motorového vozidla.

---

<sup>33</sup> Vantuch P. – Trestní zákoník s komentářem, Olomouc, 2011, s. 991

Tím jsem se zároveň dostal ke kvalifikované skutkové podstatě trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky, uvedené v § 274 odst. 2 písm. a) Trestního zákoníku. Pojmy zde uvedené, tedy dopravní nehodu, ublížení na zdraví, větší škodu, tedy nad 50.000,- Kč, jsem už ve své práci rozebíral. Za zmínku stojí určitě fakt, že pokud v souvislosti s dopravní nehodou, při které se řidič nacházel ve stavu vylučujícím způsobilost, došlo k bližení na zdraví jiné osoby, přičemž doba na omezení na běžném způsobu života u poškozeného nepřesáhla dobu 6 týdnů, je věc kvalifikována jako naplnění skutkové podstaty přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 odst. 2 písm. a) trestního zákoníku.

U kvalifikované skutkové podstaty přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 odst. 2 písm. b) trestního zákoníku je by se podle Vantucha<sup>25</sup> jednalo o výkon zaměstnání nebo jiné činnosti ve stavu vylučujícím způsobilost, při kterých je jejich vliv obzvláště nebezpečný, tedy například řízení vlaku, trolejbusu, tramvaje, nebo například při práci výpravčího, obsluha jaderné elektrárny nebo v chemickém průmyslu a podobně.

### 2.3.3 Ohrožení pod vlivem návykových látek - jiné návykové látky

Obdobně, jak bylo popisováno prokazování stavu vylučujícího způsobilost po požití alkoholu, se postupuje i v případě podezření z požití jiných návykových látek. Potíž je v tom, že na požívání alkoholu už je poměrně ustálená a zaběhnutá metodika, judikatury a hlavně, byla již dávno stanovena hodnota 1,00 g/kg alkoholu pro stav vylučující způsobilost.

Prokazování takového stavu v případě pozitivního testu na jiné návykové látky je dosud neskonale složitější a zdoluhavější, protože i když se řidič podrobí orientačnímu testu Drugwipe 5nebo Drugwipe 5+, které jsou momentálně PČR používány na detekci přítomnosti jiných návykových látek ve slinách nebo případně v potu, test je pozitivní například na amfetaminy a metamfetaminy, a když se řidič dále podrobí lékařskému vyšetření spojeném s odběrem krve a moči, jejichž rozbořením je poté přítomnost uvedených látek potvrzena s tím, že naměřené hodnoty nasvědčují tomu, že mohl být řidič při řízení motorového vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost.

Na základě této informace je věc překvalifikována z přestupku proti Bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na podezření ze spáchání přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 odst. 1 trestního zákoníku, a ve věci je přibrán soudní znalec z oboru toxikologie, který vypracuje znalecký posudek, ve kterém analyzuje a popíše výsledky rozboru odebraných vzorků. Znalecký posudek však končí ve smyslu, že vzhledem ke skutečnosti, že tolerance každého lidského jedince na návykové látky je zcela individuální a není tedy možno bezpečně rozhodnout, zda se řidič nacházel ve stavu vylučujícím způsobilost či nikoli.

Poté je jedinou možností k prokázání takového stavu přibrání dalšího soudního znalce, tentokrát z oboru psychiatrie, odborníka na patologické závislosti. Ten poté na základě zaslaných materiálů a poté, co s dotyčnou osobou, která je leckdy těžko k sehnání, protože je bez trvalého pobytu a často se nikde déle nezdržuje, vypracuje další znalecký posudek, ve kterém dojde buď k závěru, že se dotyčná osoba nacházela ve stavu vylučujícím způsobilost, nebo nikoli. Teprve poté mohou následovat případné další procesní úkony v dané věci. Celá věc je velice zdlouhavá, nákladná, přičemž náklady na pořízení důkazů, tedy znaleckých posudků, odběrů biologických vzorků a jejich následné rozborů, nese v plné výši stát, respektive policie. Nezbyvá než věřit, že dojde ke zjednodušení metodiky pro prokazování řízení pod vlivem návykových látek, akceptované všemi orgány státní moci, protože obliba návykových látek, zejména u mladší generace, bohužel stoupá.

### 3 PREVENCE A DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Dopravní nehody představují nejen pro jejich přímé účastníky, ale vlastně pro celou společnost nezanedbatelné ztráty a způsob, jak takovým ztrátám zamezit nebo je alespoň výrazně omezit, je úkolem důležitým pro celou společnost. Státní orgány prostřednictvím policie sice účastníkům dopravních nehod poskytují pomoc prostřednictvím Hasičského záchranného sboru nebo Zdravotnické záchranné služby, také příčiny dopravních nehod vyšetřují prostřednictvím Policie ČR, popřípadě systému správních orgánů nebo státních zastupitelství a soudů, ale vznikla potřeba také dopravním nehodám předcházet, popřípadě, pokud k nim dojde, omezit jejich důsledky.

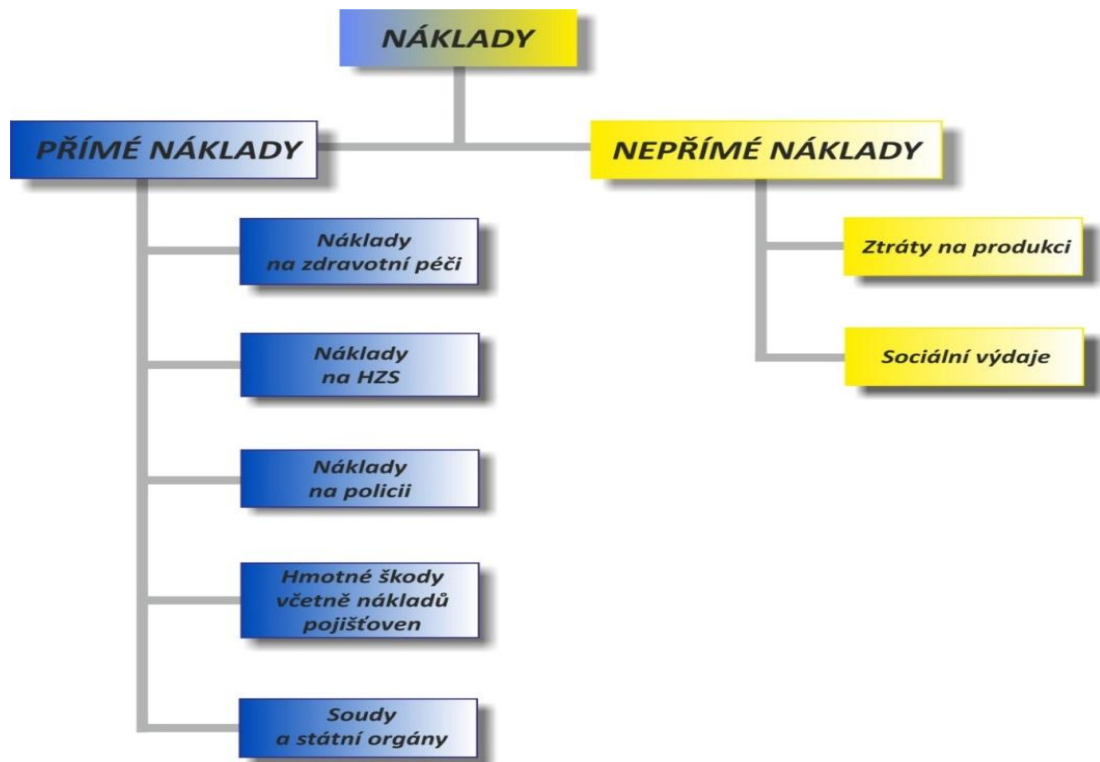
Proto vznikly instituce jako Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., nebo BESIP, jejichž zřizovatelem je přímo Ministerstvo dopravy České republiky. Tým odborníků na dopravu, dopravní psychologii, dopravně – inženýrskou činnost a příbuzné obory zde pracují na tom, jak co nejvíce eliminovat tragické následky dopravních nehod a dopravní nehodovost vůbec, jak jim předcházet. Velký význam je kladen zejména na prevenci dopravních nehod a na dopravní výchovu.

#### 3.1 Ekonomické ztráty při dopravních nehodách

Podle informací uvedených v článku Ing. Daňkové<sup>34</sup> a dalších odborníků CDV na webových stránkách Centra dopravního výzkumu, v. v. i., což je veřejná výzkumná instituce v působnosti Ministerstva dopravy, zřízená v roce 1992 jako právní nástupce českých částí Výzkumného ústavu dopravního v Žilině, lze ekonomické ztráty pro Českou ekonomiku vyčíslit za rok 2011 neuvěřitelnou částkou 52,7 mld. Kč, což představuje cca **1,4 % vytvořeného hrubého domácího produktu v ČR** za rok 2011. K této částce došli odborníci CDV, v.v.i. na základě vlastní aktualizované Metodiky výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti, přičemž výpočet je založen na formě propočtového ocenění ekonomických následků dopravní nehodovosti, dle následujícího obrázku

---

<sup>34</sup>Daňková A., Tecl J., Valach O. – Dopravní nehody stály českou ekonomiku 52,7 mld Kč, dostupný na <http://www.czrso.cz/clanky/dopravni-nehody-staly-ceskou-ekonomiku-52-7-mld-kc/10>. 8. 2013



Obr. 3: Schéma výpočtu nákladů na DN, Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

V roce 2011 bylo evidováno Policií ČR 75 137 dopravních nehod s těmito následky:

- Usmrceno 707 osob (do 24 h), od 24h do 30 dnů po nehodě 66 osob, tj. celkem 773 osob.
- Těžce zraněno bylo 3 026 osob.
- Lehce zraněno 22 519 osob.
- Počet nehod s hmotnou škodou 54 651

Výpočet jednotkových nákladů byl proveden na základě výše uvedené metodiky. Náklady dle závažnosti dopravních nehod za rok 2011 byly následující:

- 1 usmrcená osoba **18 572 290,- Kč**,
- 1 těžce zraněná osoba **4 783 202,- Kč**,
- 1 lehce zraněná osoba **508 782,- Kč**,
- 1 nehoda pouze s hmotnou škodou **226 676,- Kč**

Výsledky se dají shrnout podle CDV, v.v.i., do následující tabulky:



Tabulka 1 Celkové ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na rok 2011 v Kč

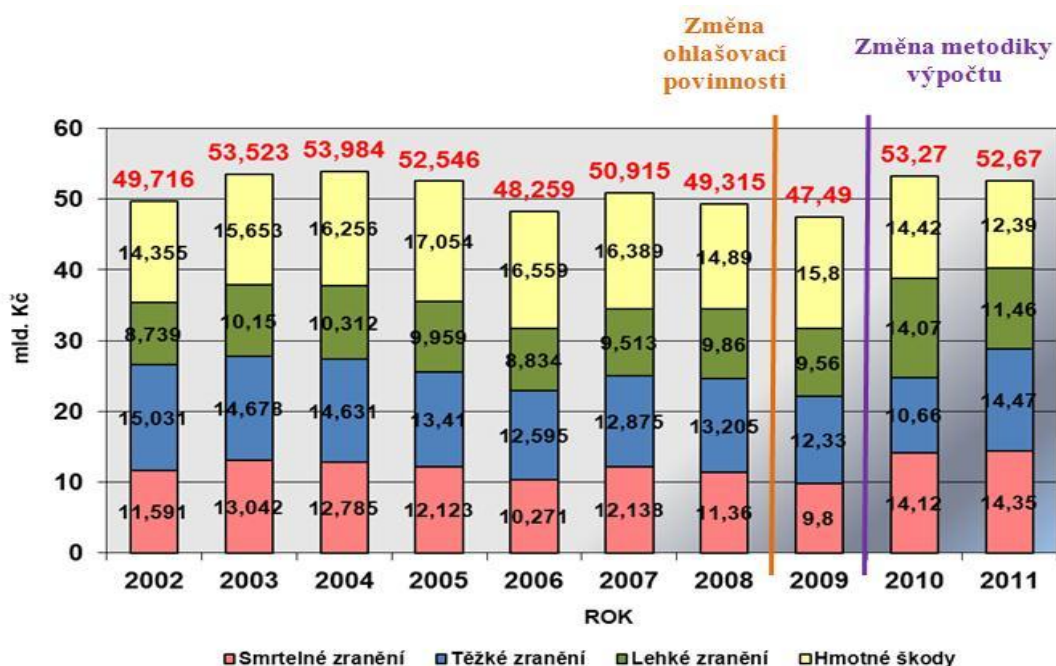
	Počet osob (nehod)	Ztráta Kč/osobu	Celkové ztráty
Výše ztrát na lidských životech (zemřelí do 30 dnů po DN)	773	18 572 290	14 356 380 170
Výše ztrát v důsledku těžkých zranění	3 026	4 783 202	14 473 969 252
Výše ztrát v důsledku lehkých zranění	22 519	508 782	11 457 261 858
Výše ztrát z nehod jen s hmotnou škodou	54 651	226 676	12 388 070 076
<b>Celkové ztráty za rok 2011 v Kč</b>			<b>52 675 681 356</b>

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

V roce 2011 došlo ke snížení celkových nákladů u nehod, při kterých došlo pouze k hmotné škodě, takže uváděné ztráty nezachycují nehody, neregistrované PČR, z důvodu, že buď nebyly vůbec hlášeny, nebo byly vedeny pouze jako přestupek nebo tzv. Euroformulář. Tento pokles pokračuje od roku 2010, kdy se projevila změna zákona č. 361/2000 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, zvýšením hranice pro ohlašovací povinnost.

Pro srovnání je na dalším obrázku zobrazen vývoj ztrát dopravní nehodovosti za období od roku 2002 do 2011.

Obr. 4: Vývoj celkových ztrát z dopravní nehodovosti (mld. Kč), Zdroj CDV v. v. i.



### 3.2 BESIP

Jak jsem se již zmínil, hlavním koordinačním subjektem bezpečnosti silničního provozu v České republice je BESIP. Podle informací, uvedených na oficiálních webových stránkách BESIP<sup>35</sup> se jedná se o samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR, které dosud bylo iniciátorem a autorem všech vládních strategických dokumentů v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Jeho hlavním úkolem je prevence zaměřená na lidského činitele zejména formou celostátních kampaní, dopravní výchovy a rozšiřováním popularizovaných, ale přesto vysoce kvalifikovaných informací z této oblasti. Dále BESIP úzce spolupracuje s ostatními ústředními orgány státní správy působícími v oblasti prevence dopravních nehod a prostřednictvím svých regionálních pracovníků v každém kraji zajišťuje preventivní aktivity v regionech, městech a obcích a byl a je téměř výhradním autorem všech publikací pro dopravní výchovu dětí předškolního věku a žáků základních škol.

Dnešní BESIP má rozhodně na co navazovat, protože oblasti prevence byla věnována náležitá pozornost již v 60. letech minulého století. V roce 1963 byla v souvislosti s nárůstem osobních aut a následným narůstajícím počtem tragických následků dopravních nehod vytvořena „Meziministerská koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu“. **1. května 1967 pak vznikl i její výkonný orgán - označený zkratkou BESIP.** Tato složka tehdy ještě nebyla součástí tehdejšího Ministerstva dopravy ČSSR. Po federalizaci byl BESIP přesunut jako oddělení na Správu pro dopravu Ministerstva vnitra ČR, spadající pod Civilně – správní úsek MVČR, a následně pak do působnosti Ministerstva vnitra ČR – odboru tisku a PR, později do odboru správních činností. Teprve později, zejména poté, co nabyl účinnosti zákon č. 361/2000 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, se stal BESIP součástí Ministerstva dopravy ČR.

Zpočátku BESIP využíval zkušeností zejména z Rakouska a Švýcarska, přičemž hlavní snahou bylo vybudování systému dopravní výchovy, který by provázel občana v průběhu celého života, od předškolní a školní výchovy, výcvik řidičů až po seniorský věk. V současnosti se činnost BESIP zaměřila zejména na dopravní výchovu dětí a mládeže a působením na veřejnost prostřednictvím sdělovacích prostředků v cílených kampaních

---

<sup>35</sup>[www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/kdo-jsme](http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/kdo-jsme)

a dále na tvorbu klíčových dokumentů a poradenství Radě vlády ČR v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

### 3.2.1 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020<sup>36</sup> je v oblasti bezpečnosti silničního provozu strategickým materiálem Ministerstva dopravy ČR, který vytyčuje cíle, principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. **Jejím hlavním cílem je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob.**

K naplnění hlavního cíle byly stanoveny důležité oblasti, kterými jsou:

- Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí jízdy
- Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nedáním přednosti v jízdě
- Snížení počtu nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem návykových látek
- Snížení vážnosti následků nehod zvýšeným používáním zádržných systémů
- Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu
- Vytváření bezpečného dopravního prostoru
- Zlepšení opatření bezprostředně po nehodě
- Dopravní výchova
- Zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy

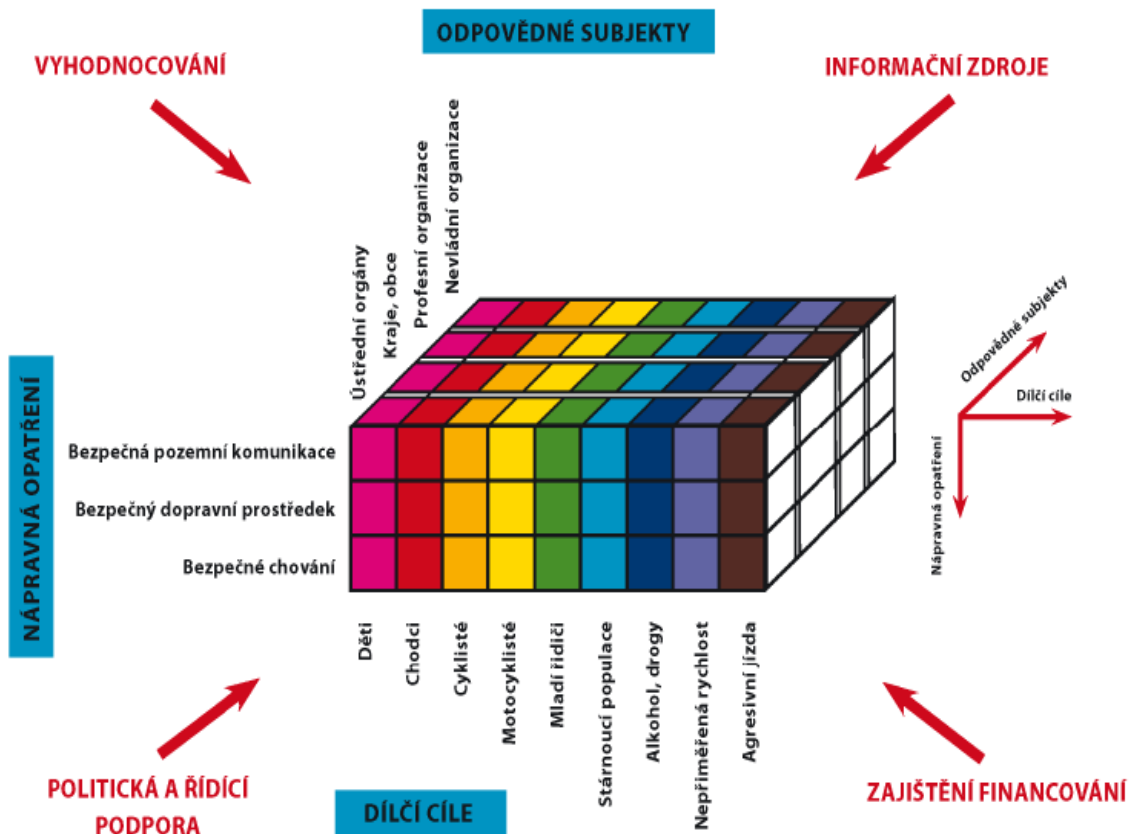
Z uvedených oblastí jsou zřejmé nejčastější příčiny dopravních nehod, kterými jsou bezesporu nepřiměřená rychlost, nedání přednosti, řízení pod vlivem alkoholu a návykových látek. Ke zbytečným zraněním a úmrtím v souvislosti s dopravními nehodami dochází vinou nepoužívání bezpečnostních pásů a zádržných systémů a také vinou dosud poměrně málo užívaných bezpečnostních přileb u cyklistů. Ke snížení následků dopravních ne-

---

<sup>36</sup> Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020, dostupná z <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategie-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>, 12. 8. 2013

hod by také mělo přispět další zlepšení opatření bezprostředně po nehodě a vytváření bezpečného dopravního prostoru, což předpokládá, že pozemní komunikace a dopravní prostředky by měly být upraveny tak, aby vytvářely podmínky pro bezpečné chování a také je vytvářely svými parametry a vybavením. Současně by měly být upraveny tak, aby při selhání lidského činitele a při jeho chybném chování, které povede ke vzniku nehody, nebyl ohrožen lidský život nebo nedošlo k vážným následkům na zdraví.

K tomu, aby byl naplněn hlavní cíl Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, je třeba, aby byly účinně zapojeny veškeré zainteresované subjekty, jak je zobrazeno na následujícím obrázku



Obr. 5: Schéma fungování Národní strategie- strategická kostka, Zdroj : CDV, v.v.i.

### 3.2.2 Dopravní výchova

V Národní strategii bezpečnosti silničního provozu je také kladen důraz zejména na oblast dopravní výchovy a zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy, tedy opět na lidského činitele. Podle mého názoru spolu dopravní výchova a respekt k dopravnímu právu úzce souvisejí, proto se jim budu dále věnovat.

*Výchova je záměrné, cílevědomé působení, které se projevuje všestranným formováním osobnosti. Je to specificky lidská činnost. Výchova jako specificky lidská činnost se dá efektivně uskutečňovat pouze tehdy, jsou-li vytvořeny příznivé podmínky:*

- *opravdovost a upřímnost na straně vychovatele*
- *důvěra ve vychovávaného, uznání jeho pocitů a jeho respektování*
- *vcítění se do pocitů vychovávaného*

*Základními formovacími postupy jsou:*

- *stimulace* – *upevňování daného jednání, vytváření dalších podnětů a hledání motivů pro toto jednání*
- *inhibice* - *potlačování nežádoucího jednání, odstraňování podnětů a motivů, které by jednání znovu vyvolávaly*<sup>37</sup>

Jestliže takto je charakterizována výchova všeobecně, bezesporu tato slova platí i o výchově dopravní. Snad se dá říci, že posláním dopravní výchovy je naučit a vysvětlit bezpečné a ohleduplné chování v silničním provozu z pohledu všech jeho účastníků. Přitom je kladen důraz na platnou legislativu, možná rizika a správné řešení krizových situací.

Dopravní výchova podle webových stránek BESIP<sup>38</sup> v České republice patří dlouhodobě ke klíčovým aktivitám v oblasti silničního provozu. Od září 2013 byla povinně zařazena do školních vzdělávacích programů na prvním i druhém stupni základních škol v České republice. Tvoří systém, začínající v mateřských školách, pokračující dále na základních školách. Jelikož dosud nebyla vypracována vhodná metodika dopravní výchovy

---

<sup>37</sup> Kraus B, Teorie výchovy, Skriptum IMS Brno, 2006, s 5 a 9

<sup>38</sup> [www.ibesip.cz/cz/besip/dopravni-vychova](http://www.ibesip.cz/cz/besip/dopravni-vychova)

pro střední školy, je podle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu<sup>39</sup> právě tuto situaci zlepšit, stejně jako zvýšit respekt účastníků silničního provozu k dopravnímu právu.

Pokud budou v lidech vypěstovány žádoucí návyky a znalosti z oblasti dopravy, je poté úkolem státních orgánů, aby cestou inhibice, tedy potlačování nežádoucího chování, za pomoci negativních příkladů a represemi nežádoucí jednání, označily, odsoudily a také ho postihovaly. Cestou k naplnění takového cíle je určitě označení nebezpečného jednání za protiprávní, podle jeho možné škodlivosti určit sankce z porušení a také zvýšit intenzitu dohledu státních orgánů, zejména Policie ČR a obecních policií, ale také prosadit nezbytné legislativní úpravy, které by vymahatelnost práva zvýšily.

Podle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu<sup>39</sup> sice většina občanů vnímá zavedení sankcí za nejzávažnější protiprávní jednání v dopravě, jako je například nebezpečné předjíždění, řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek a podobně, jako velmi potřebné pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, ale na druhé straně většina stejných občanů v roli řidiče či chodce pravidla silničního provozu alespoň někdy vědomě porušuje. To má vliv na utváření jakési nepsané kolektivní normy tolerovatelného chování v silničním provozu (zejména se jedná o porušování rychlostních limitů, používání telefonních přístrojů za jízdy, nedodržování povinnosti používat bezpečnostní pásy, přecházení vozovky mimo vyhrazená místa apod.), posílené navíc vědomím celkem malé pravděpodobnosti, že takovéto chování bude příslušnými kontrolními orgány odhaleno a potrestáno.

---

<sup>39</sup> Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020, dostupná z <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>, 12. 8. 2013, s. 27 - 28

### 3.2.3 Převýchova bodováním

Bodovací systém je podle Havlíka<sup>40</sup> považován dopravními psychology za jeden z neoptimálnějších prostředků, který slučuje represí a prevenci. Podle zkušeností z jiných zemí Evropy, zejména Francie a Německa, se jedná o vytvoření funkčního sankčně-motivačního systému, jehož psychologická účinnost vzrůstá s důkladnou znalostí jeho zásad ze strany motoristů, důslednými a opakovanými dopravně-bezpečnostními akcemi ze strany policie, přesným hodnocením provinění kombinovaným s možností po nejméně ročním bezúhonném provozu vymazat body a kladným hodnocením zejména u řidičů z povolání, kteří v určitém časovém období dosáhli čistého bodového rejstříku.

Podle PhDr. Rehnové<sup>41</sup> z Centra dopravního výzkumu, v. v. i., začaly první úvahy o aplikaci bodového systému do dopravního práva v České republice ze strany odborníků z oblasti bezpečnosti silničního provozu ještě před rokem 1989, ale teprve v roce 1999 se v souvislosti s tehdy připravovaným návrhem zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích objevily konkrétnější návrhy bodového systému hodnocení řídičské praxe. První zájem o zavedení bodového systému byl projevován především z řad dopravních psychologů, kteří pocítovali nedostatek odborné péče a zejména cílené práce s problémovými řidiči. Dosud praktikovaný systém byl pouze represivní, zahrnoval pouze tresty za přestupky formou pokuty nebo ve vážných případech odebrání řídičského průkazu. Předpokládalo se, že přísný trest řidiče napraví.

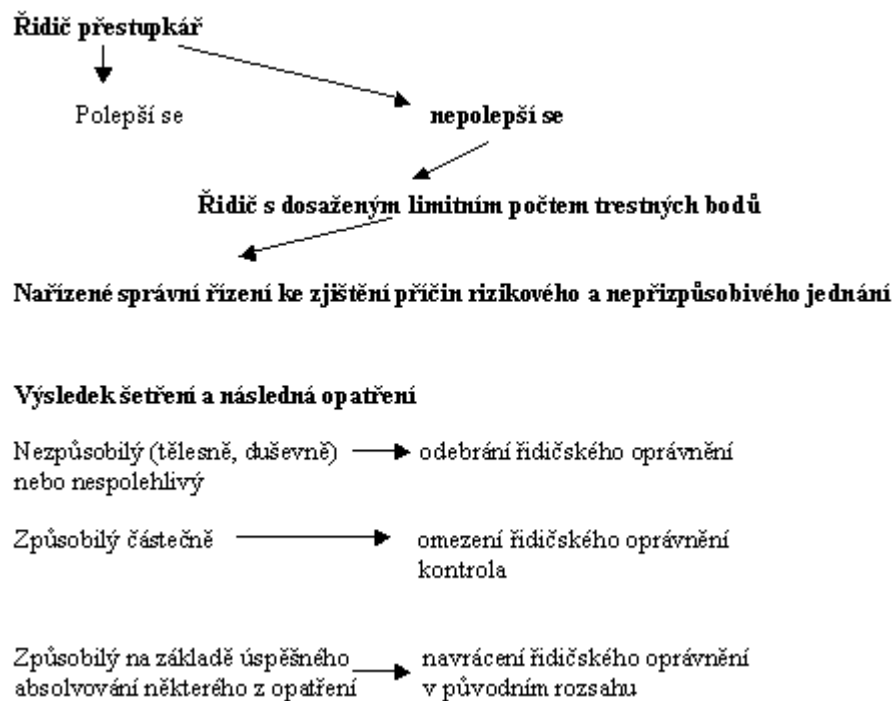
Přes mnohé odpůrce bylo silným argumentem pro zavedení bodového systému v České republice vyhodnocení zahraničních zkušeností, kde byl bodový systém aplikován dříve, které vyzdvihlo zejména jeho preventivní účinek ve smyslu trvalého snižování počtu dopravních nehod i závažnosti jejich následků. Přes rozdílné detaily bodového systému v různých zemích existují u všech aplikovaných systémů společné principy a cíle: Pomocí předem stanovených pravidel vyhledávat v silničním provozu řidiče problémové, nepřizpůsobivé, nebezpečné sobě i ostatním a na základě zákonem stanovených podmínek činit opatření k jejich dočasné nebo trvalé eliminaci z účasti v silničním provozu jako řidičů.

---

<sup>40</sup> Havlík K., Psychologie pro řidiče, Praha 2005, s. 184 - 186

<sup>41</sup> Rehnová V., Bodový systém hodnocení řídičské praxe, dostupný na <http://www.czrso.cz/clanky/bodovy-system-hodnoceni-ridicске-praxe/> 20. 8. 2013

Nedílnou součástí je i odborná pomoc při jejich nápravě v podobě psychologické či jiné odborné diagnostiky, psychologické rehabilitace či terapie a odborného doškolení před jejich případným návratem do provozu na pozemních komunikacích. Funkční a efektivní bodový systém obsahuje tedy jak prvek represivní – identifikaci a evidenci přestupku a jeho potrestání formou pokuty a přidělení trestných bodů - tak výchovný, rehabilitační.



**Obr. 6:** Schéma fungování navrženého bodového systému, Zdroj: CDV, v. v. i.

Zároveň byl do praxe zaveden i institut dopravně psychologického vyšetření jako opatření pro žadatele o navrácení odňatého řidičského oprávnění pro ztrátu spolehlivosti k řízení motorových vozidel. Jeho účelem je zjistit u konkrétních osob příčiny rizikového nebo nepřizpůsobivého dopravního chování, jestliže:

- dosáhly limitu za nedodržování pravidel silničního provozu,
- řídily vozidlo pod vlivem alkoholu či nelegální drogy
- nebo měly vysloven zákaz činnosti

Bodový systém funguje v praxi přes počáteční nedůvěru už od počátku roku 2006. Za tuto dobu určitě potvrdil oprávněnost svého zavedení a došlo i k jeho novelizaci



a přehodnocení některých bodovaných přestupků. Konečně po dlouhých prodlevách došlo i k realizaci opatření vůči výmluvám na institut osoby blízké, takže si myslím, že postupně dochází k realizaci opatření, která snad přispějí k vyššímu stupni odpovědnosti účastníků silničního provozu. Je k tomu však třeba cílené snahy všech zúčastněných stran. Doufám, že záměry dopravních odborníků nejen z Centra dopravního výzkumu v. v. i., budou postupně naplněny a že se bezpečnost na našich silnicích stane skutečně věcí nás všech.

## II. PRAKTICKÁ ČÁST

## 4 NÁZORY ÚČASTNÍKŮ A POLICISTŮ NA SOUČASNÝ STAV LEGISLATIVY V OBLASTI DOPRAVNÍCH NEHOD

### 4.1 Cíl výzkumného šetření

Za hlavní cíl výzkumného šetření jsme na základě prostudované literatury stanovili analyzovat názory, myšlenky a zkušenosti těch účastníků silničního provozu, kteří již byli v nedávné době účastníky dopravních nehod a prostřednictvím získaných poznatků objektivně vyhodnotit stav na úseku dopravních nehod z pohledu účastníků, ale současně i z pohledu policistů, kteří dopravní nehody šetří. Pokud uvádíme nedávnou dobu, je tím myšleno datum od 1. 1. 2009, kdy vstoupila v platnost novelizace zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů<sup>42</sup> (dále jen zákon č. 361/2000 Sb.) **Výstupem bakalářské práce by mohl být navržený soubor opatření, která v konečném důsledku mohou příznivě ovlivnit vývoj dopravní nehodovosti včetně následků těchto nehod a mohou tak snížit sociální a ekonomický dopad dopravních nehod pro společnost.** Otázka snižování dopravní nehodovosti a jejich následků se totiž v poslední době ukazuje jako velmi závažné téma. Jsme součástí Evropské unie a bezpečnost v silničním provozu je téma, kterým se zabývá celá Evropa. Ekonomické a sociální důsledky dopravních nehod jsou velice závažné pro společnost. Zajištěním příznivého vývoje v této oblasti patří mezi důležitá opatření, která jsou podmínkou pro zařazení mezi ostatní vyspělé státy současné Evropy.

#### **Mezi dílčí cíle výzkumného šetření patří:**

- 1) *Zjistit, jak vnímají změny zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v souvislosti s novelizací ze dne 1. 1. 2009 v oblasti dopravních nehod samotní účastníci.*
- 2) *Zjistit, jak tyto uvedené změny vnímají samotní policisté, kteří šetří dopravní nehody.*
- 3) *V souvislosti se zjištěnými poznatky z výzkumného šetření a v návaznosti na současný vývoj v oblasti dopravní nehodovosti zjistit, jaká opatření by mohla být prospěšná pro příznivější vývoj v této oblasti.*

---

<sup>42</sup> Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů neboli též zákon o silničním provozu ( <http://www.appneu.cz/ap-files/361-2000-Sb.pdf>).

## 4.2 Popis situace v letech 2002 až do současného aktuálního stavu

Podle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020<sup>43</sup> (dále jen Národní strategie) mají všechny přímé ukazatele nehodovosti v letech 2002 – 2009 klesající tendenci. Celkový počet dopravních nehod šetřených Policií ČR a výše škod však neposkytuje porovnatelné hodnoty, poněvadž se v roce 2001, 2006 a 2009 změnila výše hmotné škody pro povinnost hlásit dopravní nehodu policii. Porovnatelné jsou však zaručeně údaje o počtu mrtvých. V roce 2002 bylo v České republice registrováno celkem 1 314 úmrtí v silničním provozu do 24 hodin. V roce 2006 došlo k výraznému poklesu usmrcených osob – na 956 osob. Příčinou tohoto pozitivního vývoje je podle Národní strategie zavedení bodového systému hodnocení řidičů. Následně však došlo ke zpochybňování jeho smyslu některými politiky, k medializaci jeho dílčích nedostatků, ke snížení prvotního intenzivního policejního dohledu a k nízké vymahatelnosti uložených sankcí. Tyto okolnosti se projevily v tom, že v roce 2007 počet úmrtí vzrostl na 1123 případů. Tento alarmující zvrát inicioval nové aktivity ze strany Ministerstva dopravy, dopravní policie a také přispěl k revizi některých opatření tehdejší platné Národní strategie silničního provozu. V následujících letech 2008 – 2010 došlo k oživení pozitivního vývoje a počty usmrcených osob se snížily v roce 2008 na 992 osob, v roce 2009 na 832 osob a v roce 2010 na 753 osob. Přesto, že se uváděné počty usmrcených osob jeví pozitivně, podle Národní strategie patří Česká republika v rámci Evropské unie mezi státy s horšími dosahovanými výsledky. Míra úmrtnosti při dopravních nehodách je o 23 % vyšší, než je evropský průměr. S 86 usmrcenými v silničním provozu na milion obyvatel se řadíme na 18. místo v rámci Evropské unie. V následujících letech došlo opět k mírnému poklesu úmrtí při dopravních nehodách, konkrétně v roce 2011 bylo usmrceno 707 osob a v roce 2012 bylo usmrceno 681 osob, ale i přesto zaostáváme v redukci počtu usmrcených osob za evropským průměrem. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2012 si klade za cíl do roku 2020 snížit počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a dále pak o 40 % snížit počet těžce zraněných osob. Je zřejmé, že se jedná o ambiciózní cíl, ale jeho dosažení výrazně sníží následky dopravních nehod, fyzické a duševní útrapy jejich účast-

---

<sup>43</sup> Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020 je materiál Ministerstva dopravy, který vytyčuje cíle, základní principy i návrhy konkrétních opatření směřující k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice (<http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>).

níků a také jejich blízkých. Je důležité si uvědomit závažnost daného tématu, protože následky dopravních nehod mají dopad nejen lidský, ale pochopitelně i ekonomický. Je tedy zřejmé, že citelní snížení počtu dopravních nehod a jejich následků sebou přináší i nemalé celospolečenské úspory. Z tohoto pohledu je zřejmé, že se jedná o téma jednak citlivé, ale současně i velmi důležité po ekonomické stránce a v neposlední řadě velice sledované z pohledu vyspělých států Evropské unie.

Pokud se týká výše ekonomických dopadů pro společnost, činily v roce 2002 podle Národní strategie přímé i nepřímé náklady při smrtelném zranění v důsledku dopravní nehody 8 milionů korun, v roce 2009 dosáhly částky 10,6 milionů korun. Výše uvedené údaje vycházejí pouze z peněžního vyjádření ztrát. Ve většině evropských států se však stále více prosazuje širší pohled na hodnocení ztrát, kdy je počítána i lidská stránka – bolest, utrpení, psychická újma a jiné okolnosti. Ohodnocení smrtelného následku nehody se podle Národní strategie v jednotlivých evropských státech výrazně liší. Zajímavé je to, že v zemích s vysokou úrovní bezpečnosti silničního provozu (například Norsko, Velká Británie nebo Švédsko) jsou konkrétní údaje několikanásobně vyšší oproti zemím s nízkou úrovní bezpečnosti (Řecko, Polsko a jiné). V zájmu jednotného posuzování porovnávání efektivity bezpečnostních opatření byly proto na základě společné metodiky vypracovány doporučené hodnoty pro jednotlivé členské země Evropské unie. Vzájemné porovnatelnost jednotlivých zemí odpovídající jejich ekonomické úrovni je založena na zohlednění výše jejich kupní síly. Z tohoto pohledu jsou celospolečenské ztráty z dopravních nehod se smrtelným zraněním v roce 2009 (901 úmrtí) vyjádřeny částkou 21,8 miliard korun. Podle původního vyhodnocení byly tyto ekonomické ztráty vyčísleny částkou jen 9,6 miliard korun. Z těchto údajů je zřejmé, že hodnota lidského života v České republice není dostatečně oceněna.

V současné době se pozornost kompetentních orgánů stále více zaměřuje na nejrizikovější skupiny účastníků silničního provozu. K těm patří zejména děti. Národní strategie zdůrazňuje v souvislosti s dětmi význam preventivní výchovy. Nelze se smířit být i s jediným usmrceným nebo vážně zraněným dítětem v souvislosti s dopravní nehodou. Je to příliš citlivé téma. Důkladná preventivní výchova dětí, ze kterých se stanou v budoucnu řidiči, může podstatnou měrou ovlivnit chování celé generace obyvatelstva.

Pokud se týká chodců, patří mezi nejzranitelnější skupinu účastníků silničního provozu. Situace v České republice je taková, že v roce 2009 bylo oproti roku 2001 usmrceno o 50 % chodců méně, přesto je však podle Národní strategie absolutní počet obětí mezi chodci neúměrně vysoký. Česká republika vykazuje v porovnání s celoevropským vývo-

jem nadprůměrně vysoký podíl chodců na celkovém počtu usmrcených osob v souvislosti s dopravními nehodami. Podobná je situace v oblasti cyklistů, i tady zaostáváme za evropským průměrem. Negativním jevem na českých silnicích zůstává alkohol. Podle Národní strategie je alarmující skutečnost, že v roce 2010 byla u 69 % viníků dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu zjištěna hodnota alkoholu v krvi viníka přes 1 promili!

V souvislosti se situací v současné společnosti se množí počet účastníků silničního provozu, kteří jezdí agresivně a nerespektují ostatní účastníky. Agresivita na českých silnicích přispívá ke stresu, k vytváření kolizních situací a současně také zatěžuje životní prostředí. Tomuto jednání je nutné zamezit souborem preventivních opatření, ale také účinnými represivními metodami. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 – 2020 by měla v cílovém roce 2020 oproti roku 2009 snížit počet osob usmrcených v silničním provozu o 60 %, tedy o plných 500 lidských životů.

### 4.3 Použité metody sběru dat

Pro svůj výzkum jsem zvolil případovou studii a s ohledem na to, že jsem chtěl vytvořit podrobnou studii vždy jedné osoby se zaměřením na různé oblasti jejího života. Cílem bylo sestavit celkový obraz dané osoby. K tomuto účelu jsem použil jednopřípadovou studii. „*Jednopřípadová studie je nejjednodušším příkladem případové studie. Její nejnámější a nejvíce frekventovanou formou v psychologii je **klinická kazuistika**. Jedná se o podrobnou studii jedné osoby, kdy se zaměřujeme na různé oblasti jejího života a snažíme se sestavit celkový obraz daného případu v co nejširších souvislostech.*“<sup>44</sup>

Součástí výzkumu je také interview. „*Interview patří mezi nejoblíbenější a současně nejvýhodnější metody pro získání kvalitativních dat. Z terminologického hlediska termínem interview označujeme takový rozhovor, který je moderovaný a prováděný s určitým cílem a účelem výzkumné studie.*“<sup>45</sup> Podle Miovského (2006) nelze provádět interview bez kombinace s metodami pozorování, protože bez kvalitního pozorování není možné provádět kvalitní interview. Jde o citlivost tazatele při kladení otázek a zejména o vytvoření

---

<sup>44</sup> Miovský, M., *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*, Praha: Grada, 2006, s. 94 - 95

<sup>45</sup> Miovský, M., *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*, Praha: Grada, 2006, s. 155 - 159

vztahu s ním. Já jsem si pro svůj výzkum zvolil strukturované interview. „*Strukturované interview má pevně dané schéma, které je pro tazatele závazné a neumožňuje mu příliš velké změny či úpravy. Pořadí a znění otázek je fixované. Strukturované interview lze chápat jako jakousi vylepšenou formu dotazníku, kdy díky osobnímu kontaktu a motivační práci můžeme dosáhnout klidnější odpovědi.*“<sup>46</sup> Podle Miovského (2006) má strukturované interview jednu nevýhodu. Jedná se o omezený prostor tazatele pro rozvíjení zajímavého tématu, se kterým se původně nepočítalo. Snažil jsem se tuto nevýhodu částečně odstranit tím, že jsem respondentům sice kladl předem připravené otázky ve stejném pořadí, ale dával jsem jim možnost, aby volně vyjádřili svůj názor na danou problematiku. Tím se více otevřeli a já jsem tak získal zajímavé názory, které budu následně prezentovat. Použil jsem tak částečně i prvky z polostrukturovaného interview. Jinak jsem se držel hlavních zásad, které podle Miovského (2006) jsou navázání kontaktu s dotazovanými, informování o smyslu a účelu mého rozhovoru, informování o mé osobě, o čase, který je třeba na interview dodržet a také o získání souhlasu s interview. Snažil jsem se všechny přesvědčit o tom, že naše spolupráce může přinést nové důležité poznatky z praxe, které mohou být následně využity

kompetentními orgány k úpravě stávajícího stavu v oblasti dopravní problematiky s cílem ke zlepšení situace na úseku dopravní nehodovosti.

#### 4.4 Výběr účastníků šetření a charakteristika souboru

Vzhledem k tomu, že se v další části budeme zabývat problematikou dopravních nehod, snahou bylo získat respondenty, kteří byli účastníky dopravních nehod po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích z roku 2009. Jednalo se totiž o zásadní změnu, kdy bylo stanoveno, že **policii se budou hlásit dopravní nehody až od částky 100.000,-Kč**. Dále došlo k **úpravě tzv. třetí osoby**, kdy se již nemusely hlásit dopravní nehody s účastí třetí osoby (třetí osobou byla třeba leasingová společnost jako majitel zúčastněného vozidla), pokud řidič tohoto vozidla byl na místě. Zůstala povinnost

---

<sup>46</sup> Miovský, M., *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*, Praha: Grada, 2006, s. 162

**hlásit dopravní nehodu, při které došlo ke zranění nebo úmrtí osob nebo došlo k poškození životního prostředí.** U dopravních nehod, které nenaplnily uvedené znaky, byla takzvaná hlásná povinnost Policii České republiky zrušena a byla zavedena povinnost řidičů vyplnit si mezi sebou formulář o dopravní nehodě, převzatý pojišťovny ze zahraničí, pro který se vžil všeobecná název **euroformulář**.

Předmětem našeho výzkumného šetření byli tedy takoví respondenti, kteří se stali účastníky dopravních nehod po výše uvedené novele zákona, bez rozdílu zda událost zavinili nebo byli poškození. Jako metodu výběru vzorku jsme zvolili **stratifikovaný záměrný (účelový) vzorek**. „*Základní princip stratifikovaného záměrného výběru vychází z toho, že základní soubor je možné dle vybraných kritérií rozdělit do určitých vrstev. Posléze pak z těchto vrstev vybíráme zástupce.*“<sup>47</sup> Dalším záměrem bylo vybrat **respondenty s věkovým rozložením od 24 do 60 let**, abychom mohli zaznamenat názory a poznatky širšího věkového spektra respondentů. Vzdělání a společenské postavení dotazovaných již nesehrávalo při jejich výběru zásadní roli, protože bylo vcelku obtížné najít a získat ke spolupráci respondenty, kteří již měli čerstvou zkušenost s dopravní nehodou. Přesto je jejich společenské postavení a vzdělání uváděno, protože se může částečně promítnout v názorech a podnětech respondentů. Podobně u **respondentů – policistů** bylo snahou získat vzorek širšího věkového spektra. Jednak mladších policistů, ale současně i jejich starších kolegů, kteří šetřili dopravní nehody před novelou zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích z roku 2009 a mohou srovnávat situaci dříve a nyní. Z důvodu anonymity byli záměrně vybráni policisté z více dopravních inspektorátů v kraji a nejsou uváděna jejich jména a příjmení.

#### Kritéria výběru respondentů

- vybrat respondenty z účastníků silničního provozu, kteří se stali účastníky dopravních nehod po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- vybrat další část respondentů z řad policistů, kteří šetří dopravní nehody
- vybrat respondenty s věkovým rozložením 24 – 60 let bez rozdílu vzdělání
- mít souhlas respondentů s prováděným výzkumným šetřením

---

<sup>47</sup> Miovský, M., *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*, Praha: Grada, 2006, s. 136



Výběr konkrétních respondentů jsem prováděl ve spolupráci s bývalými kolegy z Dopravního inspektorátu v Prostějově, kteří mi pomohli oslovit některé z účastníků dopravních nehod, po získání jejich souhlasu jsem se s nimi kontaktoval, domluvil schůzku a následně jsem již prováděl výzkumné šetření. Podařilo se mi **získat pět respondentů z řad účastníků dopravních nehod** a dalších **pět respondentů z řad policistů**. Domnívám se, že se mi podařilo v průběhu interview získat vcelku zajímavé názory. Respondenti většinou pochopili smysl mého šetření a snažili se spolupracovat. V tabulce 1 je uvedeno pohlaví a věk respondentů, jejich vzdělání a společenské postavení. Jedná se o první skupinu respondentů, kteří jsou civilisté a byli v poslední době účastníky dopravních nehod.

**Tabulka 1: Struktura zkoumaného vzorku respondentů (účastníků nehod)**

respondent	pohlaví a věk	vzdělání	společenské postavení
<b>R 1</b>	Muž 24 let	Střední odborné učiliště automobilní Prostějov	Mechanika Prostějov jako opravář
<b>R 2</b>	Muž 32 let	Střední průmyslová škola Strojnická Prostějov	MUBEA Prostějov jako technický pracovník
<b>R 3</b>	Muž 48 let	Střední odborné učiliště obchodní Prostějov	Národní dům Prostějov jako číšník
<b>R 4</b>	Žena 53 let	Gymnázium J. Wolкера Prostějov	Základní škola Prostějov jako učitelka
<b>R 5</b>	Muž 60 let	Základní škola Brodek u Konice	Důchodce

V tabulce 2 je uvedeno pohlaví a věk respondentů z řad policistů, dále je zde uvedeno jejich vzdělání, počet roků odsloužených v řadách policie a důležitý je rok, od kterého vykonávají službu na skupině dopravních nehod.

Tabulka 2: Struktura zkoumaného vzorku respondentů (policistů)

respondent	pohlaví a věk	vzdělání	délka služby u Policie ČR	na DN od roku
R 1	Muž 26 let	Střední odborné učiliště s maturitou	6 let	2010
R 2	Muž 30 let	Střední automobilní škola	9 let	2011
R 3	Muž 36 let	Vysoká škola titul Bc.	14 let	2005
R 4	Muž 42 let	Střední odborné učiliště s maturitou	15 let	2007
R 5	Muž 52 let	Vysoká škola titul Mgr.	30 let	1990

## 4.5 Proces tvorby dat a zpracování získaných informací

### Struktura rozhovoru

Otázky jsou rozdělené do tří **oblastí**, které na sebe logicky navazují a které mají spojitost se stanovenými dílčími cíly.

#### **1. Zjištění názorů a zkušeností samotných účastníků dopravních nehod v souvislosti se změnou zákona č. 361/2000 Sb.**

Využili zákonné možnosti, že v případě dopravní nehody se škodou do 100.000,-Kč není třeba volat na místo policii? Jaký byl přístup ze strany policie? Jaký mají názor na šetření dopravních nehod bez účasti policie?

#### **2. Zjištění názorů a poznatků policistů na změnu zákona č. 361/2000 Sb. v souvislosti s problematikou šetření dopravních nehod.**

Jaké mají policisté zkušenosti s šetřením dopravních nehod po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. v roce 2009? Dodržovali účastníci nehod zákonná ustanovení novelizo-

vaného silničního zákona? Byli voláni k dopravním nehodám, které již nepodléhaly hlásné povinnosti? Jak se v tomto případě chovali? Nabízí se jistě mnoho zajímavých otázek.

**3. Specifikovat opatření, která by mohla být přínosná pro snižování počtu dopravních nehod a jejich následků z pohledu účastníků dopravních nehod, ale také z pohledu samotných policistů zabývajících se uvedenou problematikou.**

Je současný stav legislativy týkající se problematiky dopravních nehod ideální? Přináší skutečné snížení počtu dopravních nehod a jejich následků? Co by se mohlo změnit? Existují možnosti, jak zlepšit současný stav za účelem snížení počtu usmrcených osob a jiných následků vznikajících při dopravních nehodách?

V návaznosti na stanovené okruhy jsem vytvořil konkrétní otázky, které byly pokládány respondentům. Oni na ně odpovídali v průběhu interview.

### **Průběh šetření**

Výzkumné šetření probíhalo koncem roku 2012, kdy jsem byl ještě zařazen na Dopravní inspektorátu v Prostějově a zabýval jsem právě problematikou šetření dopravních nehod. Následně jsem pracovníčně přešel na jinou policejní součást, přesto jsem zůstal v kontaktu s bývalými kolegy a ve spolupráci s nimi jsem pokračoval v započatém výzkumném šetření. Díky jim jsem získal potřebné kontakty na účastníky dopravních nehod, ty jsem následně oslovil a domluvil jsem si s nimi schůzku za účelem provedení interview. Zpočátku jsem narážel i na nepochopení, účastníci dopravních nehod se již nechtěli vyjadřovat k věcem, které proběhly, někteří z nich měli špatné zkušenosti a účast na výzkumném šetření mi odmítli. S ohledem na citlivost tématu a nutnost respektování soukromí dotazovaných, jsem nakonec provedl výzkum s pěti respondenty z řad účastníků dopravních nehod a s pěti policisty šetřící dopravní nehody. Přesto, že počet respondentů není příliš vysoký, domnívám se, že v jejich odpovědích je zahrnuta podstatná část daného zkoumaného tématu. Podařilo se mi získat mnoho zajímavých názorů, odpovědí a postojů dotazovaných. Některé z nich budou interpretovány v bakalářské práci.

Pokud se týká jednopřípadové studie ve formě kazuistiky, jedná se o dvě osoby, které budu ve své práci prezentovat. Jedna osoba představuje úspěšného podnikatele, který jde bezohledně za svým cílem a stejně tak jedná i v situaci, kdy se stane účastníkem dopravní nehody. Druhá osoba představuje důchodce, který po celý svůj život poctivě pracoval, byl vychováván tak, aby jednal poctivě a čestně. Neumí se plně orientovat

v nástrahách dnešní doby. Informace poskytující celkový obraz o daných osobách jsem získal jednak přímo od účastníka výzkumného šetření (důchodce), který je mým dobrým známým a byl ochoten mi poskytnout potřebné množství informací i ze svého mládí. O druhé osobě (podnikatel) jsem získal potřebné informace od jeho známých, kteří ho znají již od mládí až do současnosti a byli ochotni mi pomoci v rámci výzkumného šetření při zachování potřebné anonymity.

## Kazuistiky

### Patrik

Patrikovi je 31 let. Žije s manželkou a pětiletým synem v moderním domě ve vilové čtvrti v okrajové části města. Je vyučený v oboru automechanik. Ve škole měl průměrný prospěch. Bavila ho více praxe, protože v rámci ní se učili technické věci ohledně motorových vozidel, opravy aut. Patrik věděl, že tyto věci se dají v životě docela dobře uplatnit a hlavně se dá na nich dobře vydělat. Vždyť automobilový svět je zárukou prosperity a dobrého finančního zabezpečení. Po vyučení začal pracovat v automobilových dílnách, ale brzy zjistil, že je zde plno práce a výdělek není takový, jaký si představoval. Přemýšlel o jiném způsobu života. Z práce brzy odešel a začal podnikat. Zabýval se dovozem aut ze zahraničí, která pak následně opravoval a prodával za pěkné peníze. Rodiče navštěvoval jen občas. Jednak neměl v rámci podnikání mnoho času, ale hlavně jeho otcí se Patrikovo podnikání moc nelíbilo. Byl by radši, kdyby zůstal v dílnách, měl jistou a poctivou práci, nemusel by často cestovat do zahraničí a byl by více s rodinou. Ale Patrikovi práce v dílnách příliš nevoněla a navíc chtěl vydělávat více. Na cestách v rámci podnikání strávil hodně času. Manželka mu občas vyčítala, že nejsou moc často spolu, ale pro Patrika bylo důležitější, že na kontě přibývaly peníze. Co na tom, že se s manželkou a se synem trochu odcizili, to se časem všechno dožene. Teď se musí chytnout příležitost za pačesy! Pokud je poptávka na domácím trhu po autech, je potřeba toho využít. Rodina musí počkat a musí to pochopit! Za vydělané peníze si Patrik koupil pěkný dům ve vilové čtvrti s bazénem a hezkým zázemím. Tady se budou scházet se svými kamarády. Někteří z nich také podnikají a mají se čím chlubit. Však Patrik také není žádný chudák! V poslední době jim to doma nějak neklape, manželka mu vyčítá, že na rodinu nemá čas. Patrik však jde tvrdě za svým cílem. Vždycky byl ctižádostivý a při uskutečňování svého záměru dokázal být tvrdý v jednání. Má přehled o poptávce na trhu, musí se v podnikání snažit, aby předběhl konkurenční podniky, které se také zabývají dovozem aut. Manželka tvrdí, že se Patrik poslední

dobou změnil. Vidí před sebou jen peníze, nezajímá ho rodinný život. Doma se ukáže jen málo a to se většinou baví o podnikání, o tom, co všechno už si pořídil jeho kamarád. Přestávají si rozumět. Manželka si myslí, že Patrik asi někoho má, protože už to není ono co dříve. Přestávají si rozumět i v citové oblasti. Patrik si to neuvědomuje, ale jeho rodinný život se mu začíná hroutit, ale je zaslepený honbou za ziskem, penězi a konzumním způsobem života.

### **Josef**

Josefovi je 65 let. Mládí prožil s rodiči na vesnici na zemědělské usedlosti. Již jako dítě musel hodně pracovat a pomáhat rodičům. Jednak na poli, v zahradě při sběru ovoce a zeleniny. Rodiče také měli početné domácí zvířectvo, dvě krávy, býka, prasata, slepice a husy. Od mládí musel vykonávat domácí práce, dále pomáhal otcí na poli a v obchodě. Chodil na místní základní školu na vesnici. Učil se dobře, ale rodiče jeho další vzdělání příliš nepreferovali. Bylo potřeba pracovat doma. Nakonec se alespoň vyučil v oboru jako mechanik. Po celý život už od mládí byl vychováván k pravdě, jednak doma od rodičů, dále i ve škole, kdy měli přísné učitele. Josef má více sourozenců, dva mladší bratry a jednu mladší sestru. Po vyučení začal Josef pracovat v blízkém okresním městě v továrně, ale po návratu stále pomáhal rodičům. Práce bylo stále dost. Později se oženil, koupil starší domek ve stejné vesnici, kde bydleli rodiče. Se svými sourozenci a známými postupně domek opravovali, přitom bylo stále potřeba pomáhat rodičům. Takže je zřejmé, že práce je pro Josefa vším. Josef má pro co žít, narodil se mu syn. V zaměstnání je hodnocen jako dobrý pracovník. Každý o něm ví, že je to pracovitý člověk mírné povahy, bezkonfliktní, pravdomluvný a poctivý. Občas se najde někdo, kdo jeho dobré povahy zneužívá. Zejména kolegové, kteří třeba potřebují volno. Josef je vždy ochotný za někoho zaskočít. Proč také ne. Lidé si přece mají pomáhat. Ale život není peříčko. Občas se Josef dočká i určitého podrazu, křivdy nebo nespravedlnosti. Tyto věci Josef těžko snáší, nechápe, proč jsou lidé takoví. Stále žije v jakési iluzi, že všichni lidé jsou dobří. Kdy už konečně pochopí, že tomu tak není?

V rámci kazuistiky byly záměrně použity příběhy dvou lidí, kteří svým způsobem představují dvě reprezentativní skupiny lidí. Kdo z nich má větší šanci na úspěch při společném jednání a vyřizování dopravní nehody řešené v rámci euroformuláře? O tom není pochyb. Při setkání těchto dvou lidí a zvláště za situace, kdy na místo není přivolána policie, má Patrik velkou šanci a jistě i tendenci získat pro sebe prospěch, napsat záznam tak, aby byl pro něho výhodný. On přece nemůže zavinit dopravní nehodu. A ten děda tomu nerozumí.

Je nám všem jasné, jak se bude situace na místě nehody vyvíjet. Proto je potřeba, aby u takové dopravní nehody byla přítomna policie, vše řádně zdokumentovala, provedla dechové zkoušky a zákonným způsobem určila viníka nehody, případně alespoň označila jako podezřelého někoho z účastníků a poté případ zaslala do správního řízení, kde o vině rozhodne správní orgán. Jen tak může policie chránit občany.

## 4.6 Analýza získaných dat

Získaná data od respondentů jsem analyzoval na základě hledání rozdílných a společných znaků, vytvářením kategorií a dále srovnáváním. U některých otázek jsem postupoval metodou prostého výčtu. „*Metoda prostého výčtu je metodou na hranici mezi kvalitativním a kvantitativním přístupem. Jejím prostřednictvím vyjadřujeme vlastnost určitého jevu, který se týká např. toho, jak často se daný jev vyskytl či v jakém poměru výskytu byl k jinému jevu.*“<sup>48</sup> Jednalo se tedy o kombinaci metod.

**První oblastí**, na kterou jsme se zaměřili, bylo zjištění názorů a zkušeností samotných **účastníků** dopravních nehod v souvislosti se změnou zákona č. 361/2000 Sb. K tomuto se vztahují otázky č. 1,2 a 3.

### **Otázka č. 1: Využili jste jako účastník dopravní nehody po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. platné od 1. 1. 2009 možnost vyřídit nehodovou událost bez účasti policie?**

Na tuto otázku odpovědělo všech pět respondentů. Odpovědi na tuto otázku jsou různé, ale jsou odrazem toho, jak se mnoho podobných případů odehrálo v praxi. První z respondentů uvádí, že byl účastníkem nehody, ale o změně zákona nevěděl, proto policii zavolal. Zaplatil pokutu, oba účastníci byli podrobeni dechové zkoušce na alkohol. Další dotazovaný, který nehodu zavinil, o možnosti sepsání euroformuláře věděl, ale poškozený řidič trval na přivolání policie. Policie mu uložila pokutu, která podle jeho slov nebyla nijak přehnaná. Třetí respondent nehodu nezavinil, tuto zavinila starší paní, nechtěl jí dělat problémy, proto policii nevolal, sepsali s paní euroformulář a rozešli se. Jenže paní nedodržela, co

---

<sup>48</sup> Miovský, M., *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*, Praha: Grada, 2006, s. 222 -223

slíbila, neoznámila věc na pojišťovně a on jako poškozený měl problémy, aby mu byla vzniklá škoda proplacena. Cituji částečně jeho odpověď: „*Paní potom zřejmě někdo poradil, neučinila oznámení na pojišťovně.... Příklad policii raději zavolám.*“ Čtvrtým respondentem byla žena, která se stala účastnicí nehody, necítila vinu, ale druhý účastník ji přesvědčoval o opaku, vysvětloval jí, že nehodu zavinila ona, dále ji varoval před zavoláním policie na místo, protože by musela platit vysokou pokutu. Ona však nakonec policii zavolala a ta rozhodla, že viníkem je druhý řidič, který byl navíc pod vlivem alkoholu. Poslední respondent (důchodce) nehodu nezavinil. Druhý účastník mu vysvětlil, že policii volat nemusí, sepsali spolu euroformulář, ale tento byl sepsán neurčitě a na pojišťovně se respondent dozvěděl, že podle sepsaného záznamu nehodu vlastně zavinil on sám. Musel vše hlásit zpětně policii a věc se těžce prokazovala. Uvádím část jeho odpovědi vystihující daný stav: *Radši nevzpomínat..... Sepsali jsme spolu euroformulář, spíše ho vyplňoval on, protože já špatně vidím.....Druhý den jsem šel na pojišťovnu a tam mi řekli, že podle záznamu jsem dopravní nehodu zavinil já. Musel jsem jít na policii a tam vše oznámit.*“

Celkově lze z odpovědí usuzovat, že ve třech případech byla policie na místo přivolána a účastníci neměli následně žádné problémy. Viník nehody sice zaplatil pokutu, ale nešlo o žádnou přehnanou částku a navíc policie nepožadovala žádné placení zbytečného výjezdu, jak prezentovala některá média. Navíc přivoláním policie v jednom případě byl zjištěn u viníka nehody alkohol, který by jinak nebyl nikým zjištěn. Ve dvou případech policie nebyla na místo přivolána a oba respondenti měli problémy následně s pojišťovnou, protože euroformuláře nebyly sepsány důsledně a viníci nesplnili svoji povinnost nahlásit škodní událost pojišťovně.

**Otázka č. 2:** Pokud jste volali policii na místo dopravní nehody, s jakým přístupem z jejich strany jste se setkali?

Jak vyplývá již z odpovědí na otázku č. 1, dva z respondentů policii nevolali, takže nemohou posuzovat přístup policie na místě dopravní nehody. Jenže stejně se nakonec bez pomoci policie neobešli, museli se na ni obrátit. V jednom případě pomohla rada policie, v druhém případě musela policie celou událost zpětně prošetřovat a zjistit skutečný stav průběhu nehody, jak se skutečně udál. Pro názornost uvádím část odpovědi respondenta číslo 3: „*.....S policií jsem se nakonec stejně setkal, protože jsem se šel poradit, co mám dělat. Policisté mi sdělili, že není v jejich pravomocích, aby paní přinutili ohlásit pojistnou událost na pojišťovně, ale pomohli mi. Zavolali jí, vysvětlili slušně situaci s tím, že v přípa-*

*dě problémů budou nuceni celou událost zpětně šetřit jako dopravní nehodu.*“ Další z respondentů (číslo 5) policii nevolal, ale zapomněl na lidskou podlost, nepřčetl si, co popisuje a dostal se do zbytečných problémů. Nakonec se s policií stejně spojil a díky jí dosáhl spravedlnosti. Ostatní tři z respondentů policii volali a práci policistů hodnotí většinou kladně. Například respondent č. 1, který ještě o změně zákona nevěděl, uvádí následující: *„Policie přijela na místo, vysvětlila mi, že je volám zbytečně, protože nevznikla škoda vyšší než 100.000,-Kč a nebyl nikdo zraněn. Nechovali se ale nijak hrubě, dali mi pokutu a oba účastníci jsme dýchali do přístroje.*“ Dále uvádím část odpovědi respondenta číslo 2: *„Musím uznat, že se chovali korektně. Trochu vyčínili druhému účastníkovi, který jejich přítomnost zbytečně vyžadoval. Pokutu mi uložili ve výši 1.000,-Kč, což bylo dobré....“* Také respondent č. 4 se vyjadřuje k práci policie pochvalně: *„Policisté se chovali vůči mé osobě slušně, na druhého účastníka byli tvrdší, ale on si to zasloužil.“*

Z odpovědí respondentů je zřejmé, že většina z nich hodnotí práci policie kladně. Nechovali se nijak povýšeně, snažili se spíše poradit a vysvětlit situaci účastníkům nehody. Podali pomocnou ruku těm respondentům, kteří policii nevolali a následně se dostali z různých důvodů do problémů. Pokud zvolili tvrdší způsob jednání, měli pro to svůj důvod. Například k účastníkovi dopravní nehody, který byl v podnapilém stavu a snažil se ještě z dané situace, kterou sám zavinil, nějakým způsobem pro sebe získat výhodu.

### **Otázka č. 3: Jaký máte názor na řešení dopravních nehod, které nepodléhají hlásné povinnosti bez účasti policie?**

Odpovědi respondentů na předchozí dvě otázky částečně předznamenávají odpověď na tuto otázku, ale v jejich reakcích se promítá také určitá zkušenost, kterou získali například z doslechu od svých známých, a bude jistě zajímavé tyto názory prezentovat. Respondent číslo 1 otevřeně sděluje, že pokud bude mít *„něco vypito,*“ určitě policii volat nebude. Bude-li *„čistý,*“ a zavinění nehodu bude sporné, zřejmě by policii zavolal. Respondent číslo 2 uvádí, že sepsání euroformuláře může někdy celou věc značně urychlit, zvláště v situaci, kdy policie šetří více nehod, ale současně poukazuje na špatné zkušenosti od svých známých, kteří měli následně problémy. Respondent číslo 3 uvedl: *„Jednoznačně jsem zastáncem volat policii. Přesvědčil mě o tom banální případ, který se jevil jako jasný a nakonec s tím byly problémy. Co potom případy, kdy je zavinění sporné, potom se už vůbec účastníci nedohodnou.*“ Dále hovoří o skutečnosti, že i policie chápe, když je některý z účastníků zavolá. Důvodem mohou být obavy o správné určení viníka nehody, pouká-



zání na to, že druhý účastník je v podnapilém stavu nebo pod vlivem drog. Také respondent číslo 4 preferuje, aby policie byla přivolána na místo nehody: *„Po svém zážitku s pánem při dopravní nehodě, který mě chtěl zastrašit, si uvědomuji, že v podobné situaci se může ocitnout hodně lidí. V nevhodě jsou potom starší řidiči, kteří nemají již takový přehled a snadno mohou podlehnout nátlaku druhého řidiče...“* Dále se respondent 4 vyjadřuje k otázce alkoholu, který nemusí být v případě nepřivolání policie zjištěn. Respondent číslo 5 nemá v otázce úpravy zákona č. 361/2000 Sb. úplně jasno, ale po negativní zkušenosti s jiným účastníkem už ví, že příště policii zavolá: *„Raději zaplatím pokutu, ale budu mít alespoň jistotu, že jsem neudělal blbost.“*

Většina respondentů je přesvědčena, že v případě dopravní nehody policii raději zavolá. Důvodem pro jejich názor je buď špatná zkušenost s jiným účastníkem, nebo chtějí mít jistotu ohledně otázky zavinění a také poukazují na skutečnost, že někteří řidiči, kteří požili před jízdou alkohol, uniknou trestu.

**Druhou oblastí**, na kterou jsme se zaměřili, bylo zjištění názorů a poznatků **policistů** na změnu zákona č. 361/2000 Sb. v roce 2009 v souvislosti s problematikou šetření dopravních nehod. K tomuto tématu se vztahují otázky č. 4 a 5.

**Otázka č. 4:** S jakým přístupem ze strany účastníků dopravních nehod jste se při šetření dopravních nehod nepodléhajících hlásné povinnosti setkali?

Respondent číslo 1 pracuje na skupině dopravních nehod od roku 2010. Nezažil proto dobu těsně po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. Uvádí, že v současné době účastníci nehod volají většinou s tím, že uplatňují vyšší škodu než 100.000,-Kč nebo uvádějí zranění. Pokud je přesvědčen o tom, že jejich tvrzení je účelové, dává jim to trochu pocítit, protože od vedoucích pracovníků má pokyny k šetření benzínu. Respondent číslo 2 pracuje v oboru od roku 2011, takže také nezažil přechodnou dobu po novelizaci. Podle jeho poznatků účastníci volají i v případě, kdy se zjevně nejedná o nehodu podléhající hlásné povinnosti. Důvodem je podle něho obava, že neposoudí správně zavinění: *„Zavolají proto nás, ať jim to rozsekne. Někdy to není tak jednoduché. Chovají se většinou slušně, občas narazíme na frajera, který nic neuznává a je s ním těžká domluva.“* Respondent číslo 3, který šetří dopravní nehody již od roku 2005, zažil přechodnou dobu těsně po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. Pro lepší pochopení situace uvádím jeho částečnou odpověď: *„Lidé nás většinou volali, my jsme měli pokyny, ať tyto případy nešetříme, že nepodléhají*

*hlásné povinnosti. Pojišťovny tlačily své klienty, ať nám všechny nehody hlásí. Naše vedení se bránilo. Hrůza! Ted' už je to lepší....Občas člověk narazí na darebáčka nebo vychytraleho účastníka nehody. Vysvětlím, buď pochopí, nebo to udělám na velkou DN a oznámím ho do správního řízení.* Respondent číslo 4 pracuje v oboru od roku 2007, také zažil přechodnou dobu, potvrzuje myšlenky respondenta č. 3, kdy nikdo vlastně nevěděl, co je správné a jak se chovat. Podle jeho zkušeností v současné době většina lidí chápe význam přítomnosti policie na místě dopravní nehody, zvláště jedná-li o sporné zavinění. Většina účastníků se chová podle něj slušně, občas se objeví arogantní řidič. Respondent číslo 5 šetří dopravní nehody již od roku 1990. Novelu zákona č. 361/2000 Sb. z roku 1999 nepovažoval nikdy za ideální. Následující problémy, které se začaly objevovat v souvislosti se zaváděním novely do praxe, ho nijak nepřekvapily. Popisuje situaci následně: „*Lidé jako účastníci nehod byli zmateni, nešťastní a nakonec na nás byli naštvaní. Vždy jsem zastával názor, že lidem je potřeba spíše pomoci. Potom někdo vymyslel heslo – pomáhat a chránit. Tím jsem se vždycky řídil. Ted' se našel kompromis, ale určitá změna legislativy by byla na místě.*“ Podle názoru tohoto respondenta dochází k podstatnému úniku řidičů po požití alkoholu, protože má-li řidič „vypito“, policii raději nevolá a dohodne se s druhým účastníkem.

Většina policistů v současné době přijme oznámení i takové dopravní nehody, která nepodléhá hlásné povinnosti. Policisté jsou z různých příčin voláni na tyto případy. (spor o zavinění, neznalost zákona, podezření na zranění) Ve většině případů se setkávají s rozumným přístupem ze strany účastníků nehod, jen občas narazí na arogantní jednání.

**Otázka č. 5: Jaké mají zkušenosti s případy, kdy účastníci dopravních nehod využijí možnosti daných zákonem a policii na místo nepřivolají?**

Respondenti číslo 1 a číslo 2 uvádějí, že podobný případ zatím nešetřili, ale od svých kolegů z práce ví o několika případech, kdy účastníci dopravní nehody nepodléhající hlásné povinnosti sepsali mezi sebou euroformulář, skutečný viník jej vyplnil záměrně neúplně, nepřesně a druhý den začal na pojišťovně vystupovat jako poškozený. Respondenti číslo 3,4 a 5 již dokonce podobný případ osobně šetřili. Průběh je většinou podobný. Starší řidič, který je v dané věci poškozený, si nechá „poradit“ od skutečného viníka dopravní nehody. Ten mu ochotně pomůže i s vyplněním potřebného tiskopisu. Druhý den se poškozený diví, že je stavěn do role viníka. Nemá žádné důkazy, policie na místě nebyla, protože nebyla přivolána. Zpětné prokazování je mnohdy složité a někdy nemožné. Je po-

chopitelné, že se najdou i případy, které byly sepsány bez účasti policie, účastníci si splnili své povinnosti, pojišťovny vyplatily peníze. Ale o těchto nehodách se policie nedozví a nejsou zahrnuty ani v žádné dopravní statistice.

**Třetí oblastí**, na kterou jsme se zaměřili, bylo **specifikovat opatření**, která by mohla být přínosná pro snižování počtu dopravních nehod a jejich následků z pohledu účastníků dopravních nehod, ale také z pohledu samotných policistů zabývajících se uvedenou problematikou. K tomuto tématu se vztahují otázky č. 6 a 7.

**Otázka č. 6:** Jaká opatření ke zlepšení stávající situace navrhují samotní účastníci dopravních nehod?

Respondent číslo 1 navrhuje uzákonit určitou toleranci alkoholu, jak je tomu v některých evropských státech. Současně však uznává, že by ze strany českého člověka mohlo dojít k zneužití takové úpravy. Vylepšit současnou situaci by mohla lepší dopravní osvěta na základních školách. Respondent číslo 2 by přistoupil k úpravě stávajícího platného zákona č. 361/2000 Sb. právě v souvislosti s problematikou šetření dopravních nehod. Preferuje přítomnost policie u těchto nehodových událostí. Podle jeho názoru by se měla policie více zabývat tzv. „piráty silnic“, kteří jezdí rychle a agresivní jízdou ohrožují ostatní účastníky silničního provozu. Respondent číslo 3 požaduje legislativně upravit zákon č. 361/2000 Sb. tak, aby nedocházelo k fámám o zbytečných výjezdech policie a o povinnosti placení těchto výjezdů účastníky dopravních nehod. Preferuje větší účast policie při šetření nehod, ale navrhuje větší rozlišování závažných a běžných přestupků a pochopitelně větší zaměření policie na ty závažné. Respondent číslo 4 navrhuje zvýšit počet policistů v terénu, zajistit legislativně jejich přítomnost při šetření nehod. Jako další důležité opatření vidí rozšíření výuky dopravní výchovy na základních a středních školách. Respondent číslo 5 vidí možnost zlepšení situace v tom, že by televize vysílala více pořadů o dopravě a informacích týkajících se tohoto tématu. Nebrání se změně zákona č. 361/2000 Sb. tak, aby policie šetřila podstatnou část vznikajících dopravních nehod.

Většina respondentů preferuje větší účast policie při šetření dopravních nehod a z tohoto důvodu navrhuje změnu stávajícího zákona č. 361/2000 Sb. Dva respondenti se zmiňují o významu dopravní výchovy na školách a navrhuje její rozšíření a zvýšení její kvality. Jeden respondent hovoří o významu sdělovacích prostředků a navrhuje rozšíření vysílacího času právě pro pořady s dopravní tematikou.

**Otázka č. 7:** Jaká opatření ke zlepšení stávající situace navrhují policisté, kteří šetří dopravní nehody?

Respondent číslo 1 vidí zlepšení stávající situace v tom, že by dopravní policie měla mít větší pravomoci, také by se měly zvýšit jejich počty, technické a finanční zabezpečení. Respondent číslo 2 preferuje zlepšení technického zabezpečení dopravní policie a částečnou změnu zákona č. 361/2000 Sb. v souvislosti s šetřením dopravních nehod, ale také s větším postihem závažných dopravních přestupků a projevů agresivního chování řidičů. Respondent číslo 3 navrhuje úpravu zákona č. 361/2000 Sb., zvýšení počtu dopravních policistů a dále hovoří o zrušení tzv. „čárkového systému,“ kdy jsou neustále počítány celkové počty pokut uložených policisty bez ohledu na závažnost přestupků. Jedná se podle něho o nutnost změny vnitřní strategie u dopravní policie. Respondent číslo 4 by inicioval změnu zákona č. 361/2000 Sb. v souvislosti s šetřením dopravních nehod, aby v povědomí řidičů bylo nově zafixováno, že u většiny dopravních nehod bude přítomna policie, která řádně provede dechovou zkoušku na alkohol a odhalí tak podnapilé řidiče. S touto úpravou však souvisí zvýšení počtu dopravních policistů, zejména těch, kteří šetří dopravní nehody. Lepší zabezpečení technického charakteru je další nutnou záležitostí. Respondent číslo 5 v souvislosti se zlepšením stávající situace uvádí, že je nutno provést celkovou změnu strategie u dopravní policie, zaměřit se více na závažné dopravní přestupky, přísně trestat agresivní projevy jízdy u účastníků silničního provozu. Podle tohoto respondenta je dopravní policie stále více zaměřena na větší počet pokut za dopravní přestupky bez ohledu na jejich závažnost. Kvantita převyšuje kvalitu. Zlepšení stávající situace by mohlo přinést i celkové zlepšení současné atmosféry u policie, tentokrát nejen u dopravní. S tím souvisí větší klid na práci, prostor dobrým nápadům a uplatňování nových dobrých myšlenek v práci dopravní policie.

## 4.7 Interpretace

Z výzkumného šetření jsme získali zajímavé informace a názory respondentů. Podle mého názoru je důležitou okolností skutečnost, že náš výzkumný vzorek tvoří jednak účastníci dopravních nehod, ale současně i policisté, kteří tyto nehody šetří. Máme tedy možnost vidět danou problematiku ze dvou pohledů. Chtěli jsme zjistit a následně analyzovat názory, myšlenky a zkušenosti účastníků silničního provozu, kteří se stali v nedávné době účastníky dopravních nehod, ale současně naším cílem bylo zjistit a vyhodnotit i ná-

zory a poznatky policistů, šetřících dopravní nehody. Byly stanoveny tři dílčí cíle výzkumného šetření. **Podařilo se tyto dílčí cíle splnit?** Našli jsme odpovědi na všechny stanovené otázky?

Prvním dílčím cílem bylo ***zjistit, jak vnímají změny zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v souvislosti s novelizací ze dne 1. 1. 2009 v oblasti dopravních nehod samotní účastníci.*** Z odpovědí respondentů zjišťujeme, že většina z nich nechápala přesný smysl novelizace. Někteří policii zavolali, aniž museli. Jiní policii nevolali, protože nechtěli dělat problémy druhému účastníkovi dopravní nehody. Jenže následně narazili na problém, kdy druhý účastník nesplnil svoje povinnosti a oni se jen těžko domáhali spravedlnosti. Většina respondentů zpětně vyslovila názor, že pokud budou mít v budoucnu nějakou dopravní nehodu, raději zavolají policii. Přístup policie hodnotí převážná část dotazovaných kladně, většinou se nesetkala se špatným přístupem, policie jim nevyčítala, že je zde zbytečně, spíše se snažila smysl novelizace zákona vysvětlit.

Druhým dílčím cílem bylo ***zjistit, jak tyto uvedené změny vnímají samotní policisté, kteří šetří dopravní nehody.*** Z odpovědí policistů zjišťujeme, že mladší z nich nezažili přechodnou dobu těsně po novelizaci zákona. V současné době se snaží vyjít oznamovatelům nehod vstřícně, ale setkávají se s tím, že některá oznámení zjevně nepodléhají hlásné povinnosti a přesto je účastníci nehod volají. Jak na to reagovat? Občas jim to dají najevo, ale ve většině případů oznamovatelům věc vysvětlí, pomohou se sepsáním euroformuláře a viníkovi uloží pokutu. Starší policisté, kteří řešili nehody právě po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. vzpomínají na nepřehlednou situaci, kdy dostávali příkazy z vedení dopravní nehody nepodléhající hlásné povinnosti nešetřit, ale přesto byli účastníky nehod na místo přivoláni. Jak se k celé věci měli postavit? Nebylo možné nepřijímat oznámení od občanů! Našlo se kompromisní řešení a policisté řeší i tyto případy dopravních nehod, pokud jsou na místo přivoláni. Poradí účastníkům nehody, uloží viníkovi pokutu, provedou dechové zkoušky. Snaží se držet hesla policie – pomáhat a chránit. Někteří z nich nepovažují novelu zákona č. 361/2000 Sb. za úplně šťastnou. Podle nich jednak uniknou často spravedlnosti podnapilí řidiči, kteří nemají zájem policii volat a navíc zde dostávají prostor řidiči bez zábran, kteří jsou schopni druhé účastníky (zejména seniory...) ovlivnit, přesvědčit je o jejich zavinění nebo je jinak podvést.

Třetím dílčím cílem bylo ***zjistit, jaká opatření by mohla být prospěšná pro příznivější vývoj v oblasti dopravní nehodovosti.*** Z odpovědí respondentů vyplývá, že jedním z důle-

žitých opatření ke snížení dopravní nehodovosti by měla být **dopravní výchova na základních a na středních školách**. Většina respondentů by uvítala **změnu zákona č. 361/2000 Sb.** v souvislosti s šetřením dopravních nehod. Respondenti dále navrhuji navýšení počtu dopravních policistů a **přísnější tresty pro nebezpečné a agresivní řidiče**. Jako dobrý nápad se jeví **zvýšení počtu televizních pořadů s dopravní problematikou zaměřených na prevenci dopravních nehod**. Jaká opatření navrhuji policisté, kterých se uvedená problematika přímo dotýká? Podobně jako někteří účastníci dopravních nehod i policisté navrhuji změnu zákona č. 361/2000 Sb. Chybí jim **kvalitnější technika**, uvítali by **zvýšení počtu policistů** a lepší ekonomické zabezpečení. Zajímavá se jeví myšlenka, že je **nutné změnit celkovou strategii dopravní policie**. Podle policistů by se činnost dopravní policie měla více zaměřit **na postih nebezpečných a agresivních řidičů**, mělo by se zamezit nekonečnému počítání pokut za běžné dopravní přestupky. Ke zlepšení celkové situace by podle respondentů přispěla také **lepší pracovní atmosféra** u policie spojená s realizací prospěšných nápadů, klid na práci, dobré finanční zabezpečení a jiné okolnosti.

#### 4.8 Závěr šetření

**Cíle výzkumného šetření byly naplněny.** Z odpovědi respondentů byly získány důležité informace z praxe. Ukázalo se, že **zavedení novely zákona č. 361/2000 Sb. z roku 2009 v souvislosti s šetřením dopravních nehod nebylo příliš šťastné**. Účastníci nehod nechápali zpočátku její smysl a hlásili většinu případů, policisté se museli držet pokynů od svých nadřízených a méně závažné nehody s menší škodou nešetřit. V současné době se situace zlepšila, účastníci většinou chápou smysl novelizace, ale ve sporných případech raději policii na místo nehody přivolají. Policie se již nebrání tomu, aby na místo přijela, účastníkům poradila a potvrdila zavinění. Výzkumné šetření odhalilo, že v několika případech, kdy policie nebyla na místo přivolána, došlo ke zkreslení případů a zneužití důvěřivých řidičů. Dalším důležitým přínosem výzkumného šetření bylo **zjištění návrhů respondentů na zlepšení současné situace**. Z těchto návrhů může být navržen **soubor opatření**, která v konečném důsledku mohou **snížit počet dopravních nehod** včetně jejich následků.

## ZÁVĚR

Předložená bakalářská práce je zaměřena **na problematiku dopravních nehod**. Cílem práce je popsat uvedenou problematiku včetně základních pojmů týkajících se daného tématu, vysvětlit základní znaky dopravních nehod včetně objektivních a subjektivních příčin vzniku dopravních nehod. Provedené výzkumné šetření odpovědělo na otázky, jaká je současná situace v oblasti šetření dopravních nehod po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. **z pohledu samotných účastníků** těchto nehod a dále pomohlo částečně nahlédnout na dané téma **z pohledu policistů**, kteří šetří dopravní nehody. **Hlavním posláním** výzkumného šetření bylo na základě názorů respondentů specifikovat opatření, která by mohla být prospěšná pro příznivější vývoj v oblasti dopravních nehod. Zjištěné poznatky pak mohou být využity ve formě navrhovaného souboru opatření ke snížení počtu dopravních nehod a tím ke zmírnění ekonomického a sociálního dopadu na společnost.

**V teoretické části** jsem za využití různých písemných materiálů popsal, jaké jsou základní znaky dopravních nehod, příčiny jejich vzniku, jak se v průběhu času měnila hlásná povinnost pro účastníky nehod. Považoval jsem za nutné věnovat se protiprávnímu jednání, ke kterému nejčastěji dochází při vzniku dopravních nehod. Jednak otázky přestupků, ale také trestných činů. V této souvislosti jsem nemohl vynechat problematiku **alkoholu** a zejména jiných návykových látek. V závěru teoretické části jsem se věnoval **otázce prevence**, protože předcházení dopravním nehodám je jednou z forem, jak snížit dopravní nehodovost. Vznikající ekonomické ztráty pro společnost jsou totiž alarmující. S otázkou prevence dopravních nehod je neodmyslitelně spjata organizace **BESIP**, dále **Národní strategie, dopravní výchova a bodový systém**.

**V empirické části** práce bylo realizováno výzkumné šetření ve formě interview a kauzistiky. Na připravené otázky odpovídalo deset respondentů, z toho pět bylo v nedávné době účastníkem dopravní nehody a dalších pět respondentů pracuje u policie na současných šetřících dopravní nehody. Naším výzkumným šetřením byly získány důležité informace, které podávají obraz o praktickém šetření nehod a současně mohou být návodem pro kompetentní orgány, jakým směrem by se mohla ubírat strategie boje na snížení počtu dopravních nehod. Některé zjištěné poznatky jsou zajímavé. **Podpora výuky dopravní výchovy** na základních a středních školách je jistě správnou volbou. Je to investice do budoucnosti! Není překvapením, že o zvýšení počtu dopravních policistů hovoří samotní policisté, ale je zajímavé, že s tímto opatřením souhlasí i samotní účastníci nehod. Prostřednictvím vý-

zkumného šetření se dozvídáme o návrhu, **změnit celkovou strategii práce dopravní policie**, zaměřit se více na závažné dopravní přestupky a projevy agresivního způsobu chování v silničním provozu. Nepreferovat neustálé přepočítávání pokut za dopravní přestupky, mnohdy za méně závažné. Vyměnit kvantitu za kvalitu. S tím souvisí i samotná atmosféra u policie a potřeba tuto situaci změnit.

Cíl práce byl tedy naplněn. Podařilo se nám odpovědět na určené výzkumné otázky. Zjistili jsme, **kterým směrem by se měla ubírat práce zainteresovaných kompetentních orgánů** k tomu, aby bylo dosaženo příznivého trendu ve vývoji dopravní nehodovosti a s tím souvisejícího snížení následků dopravních nehod. Zejména snížení počtu usmrcených osob, neboť v tomto pohledu stále zaostáváme za současným evropským průměrem.



## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Literatura:

AUTORSKÝ KOLEKTIV Centra dopravního výzkumu, *Bezpečnost silničního provozu – aktuální poznatky*. Brno: Centrum dopravního výzkumu v. v. i., 2011, ISBN 978-80-86502-35-9.

BUŠTA, P., J. KNĚŽÍLEK a A. SEIDL, *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Komenium. 2011, ISBN 978-80-904270-1-3.

HAVLÍK, K., *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál. 2005, ISBN 80-7178-542-3.

CHMELÍK, J., *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministersvo vnitra, 1998.

KRAUS, B., *Teorie výchovy*. Brno: Skriptum IMS Brno. 2006.

KONRÁD, Z. a kol.: *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů tr. činů*. Praha: skriptum PA, 1996.

*Metodika Českého metrologického institutu*. Brno: č.j. 114-MP-C008-08 k měření alkoholu v dechu analyzátorů alkoholu v dechu.

MIOVSKÝ, M., *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2006, ISBN 80-247-1362-4.

*Usměrnění činnosti ke kontrole dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů řidiči motorových vozidel*. Praha: 2010. č.j. PPR-1662-8/ČJ-2009-99UD.

VANTUCH, P., *Trestní zákoník s komentářem*. Olomouc: Anag. 2011, ISBN 978-80-7263-677-8.

### Internetové zdroje:

*BESIP*. [online]. 2000. [cit. 2013-08-10]. Dostupné z WWW <[www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/kdo-jsme](http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/kdo-jsme)>.

Daňková A., Tecl J., Valach O. – *Dopravní nehody stály českou ekonomiku 52,7 mld. Kč*. [online].2000. [cit.2013-08-10]. Dostupné z WWW <<http://www.czrso.cz/clanky/dopravni-nehody-staly-ceskou-ekonomiku-52-7-mld-kc/10>>.

*Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020*. [online]. 2011. [cit. 2013-08-12]. Dostupné z WWW <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>>.

Rehmová, V., *Bodový systém hodnocení řídičské praxe*. [online]. 2005. [cit. 2013-08-20]. Dostupné z WWW <<http://www.czrso.cz/clanky/bodovy-system-hodnoceni-ridicske-praxe/>>.

*Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 25.9.2008, sp. zn. 11 Tdo 639/2008.* [online]. 2008. [cit.2013-05-23]. Dostupné z WWW <<http://www.nsoud.cz>>.

*Ústavní zákon č. 2/1993 Sb., ze dne 16. prosince 1992, –Listina základních práv a svobod.* [online]. 1992. [cit. 2013-06-01]. Dostupné z WWW <<http://www.usoud.cz/listina-zakladnich-prav-a-svobod/>>.

*Zákon č. 200/1990 Sb., ze dne 17. května 1990 o přestupcích.* [online]. 2010. [cit. 2013-05-30]. Dostupné z WWW <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1990-200>>.

*Zákon č. 361/2000 Sb., ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích.* [online]. 2000. [cit. 2013-05-24]. Dostupné z WWW <<http://www.uplnezneni.cz/zakon/361-2000-sb-o-provozu-na-pozemnich-komunikacich/>>.

## SEZNAM PŘÍLOH

**Příloha č. 1** – Rozhovory č. 1 – 10

## **Příloha č. 1 – Rozhovory**

### **Respondent č. 1**

Muž, 24let, Střední odborné učiliště automobilní Prostějov, pracuje v podniku Mechanika Prostějov jako opravář.

Využili jste jako účastník dopravní nehody po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. platné od 1. 1. 2009 možnost vyřídit nehodovou událost bez účasti policie?

*Byl jsem účastníkem dopravní nehody. Tuto nehodu jsem zavinil, ale musím říct, že jsem ani pořádně nevěděl o možnosti řešit věc bez účasti policie. Policii jsem zavolal, dostal jsem pokutu. Oba účastníci dopravní nehody jsme dýchali do přístroje.*

Pokud jste volali policii na místo dopravní nehody, s jakým přístupem z jejich strany jste se setkali?

*Policii jsem na místo volal, protože jsem o sepsání euroformuláře ani pořádně nevěděl. Policie přijela na místo, vysvětlila mi, že je volám zbytečně, protože nevznikla škoda vyšší než 100.000,-Kč a nebyl nikdo zraněn. Nechovali se ale nijak hrubě, dali mi pokutu a oba účastníci jsme dýchali. Poradili nám s vypsáním euroformuláře.*

Jaký máte názor na řešení dopravních nehod, které nepodléhají hlášené povinnosti bez účasti policie?

*Řeknu to otevřeně. Pokud budu mít něco vypito, nějaký alkohol, určitě policii volat nebudu. Záleží na okolnostech. Pokud jsem čistý a jde třeba o sporné zavinění, bude lepší asi policii zavolat.*

Jaká opatření ke zlepšení stávající situace navrhuje?

*Navrhuji, aby byla zavedena určitá tolerance alkoholu, jak tomu je v některých státech. Otázka, aby to naši lidé nezneužívali. Jinak si myslím, že zlepšení by mohlo přinést zavedení lepší osvěty na školách, výuka dopravní výchovy na školách.*

**Respondent č. 2**

Muž, 32 let, Střední průmyslová škola strojnická, pracuje ve firmě MUBEA Prostějov jako technický pracovník v konstrukci.

Využili jste jako účastník dopravní nehody po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. platné od 1. 1. 2009 možnost vyřídit nehodovou událost bez účasti policie?

*Po novelizaci zákona jsem zavinil dopravní nehodu. O možnosti sepsat tzv. euroformulář jsem sice věděl, ale druhý účastník požadoval, aby byla policie přivolána. Tím pádem jsem byl ohodnocen blokovou pokutou, ale musím uznat, že to nebylo nějak přehnané.*

Pokud jste volali policii na místo dopravní nehody, s jakým přístupem z jejich strany jste se setkali?

*Já jsem po příjezdu policie hned sdělil policistům, že jsem je volat nechtěl, že uznávám svoje zavinění, ale druhý účastník jejich přítomnost požadoval. Obával jsem se toho, že budu muset zaplatit jejich zbytečný výjezd, protože takové fámy se povídaly mezi lidmi. Navíc jsem se obával, že je zbytečným výjezdem naštvu a dají mi to pocítit při stanovení výše uložené pokuty. Musím uznat, že se chovali korektně. Trochu vyčinili druhému účastníkovi, který jejich přítomnost zbytečně vyžadoval. Pokutu mi uložili ve výši 1.000,-Kč, což bylo dobré. Tato pokuta mi nešla ani do bodového systému, ani do karty řidiče.*

Jaký máte názor na řešení dopravních nehod, které nepodléhají hlásné povinnosti bez účasti policie?

*Teoreticky se jeví řešení formou euroformuláře možné a někdy může celou věc urychlit. Zvláště mají-li policisté z DI více případů současně. Ale záleží, na koho narazíte. Slyšel jsem již o několika případech, kdy známý policii nepřivolal, účastníci postupovali dle zákona, ale potom měli problémy s pojišťovnou. Není řešena otázka alkoholu u řidičů. Někomu to může ovšem vyhovovat.*

Jaká opatření ke zlepšení stávající situace navrhuje?

*Jednak úpravu zákona č. 361/2000 Sb. s ohledem právě na šetření dopravních nehod, aby policisté byli u většiny nehod. Dále udělat změnu, aby se stíhali hlavně piráti silnic, kteří jezdí rychle, agresivně a podnapilí řidiči.*

**Respondent č. 3**

Muž, 48 let, Střední odborné učiliště obchodní Prostějov, pracuje jako číšník v Národním domě Prostějov.

Využili jste jako účastník dopravní nehody po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. platné od 1. 1. 2009 možnost vyřídit nehodovou událost bez účasti policie?

*V době platnosti nového zákona jsem byl nabourán jiným účastníkem silničního provozu. Viníkem byla starší paní, nechtěl jsem jí dělat problémy. Policii jsme nevolali, sepsali jsme euroformulář. Paní potom ale zřejmě někdo „poradil.“ Neučinila oznámení na pojišťovně. Když jsem šel na pojišťovnu, pojišťovák chtěl hlášení o šetření policie. Měl jsem velké problémy, abych věc nakonec vyřídil. Příště policii raději zavolám.*

Pokud jste volali policii na místo dopravní nehody, s jakým přístupem z jejich strany jste se setkali?

*Policii jsem nevolal, protože jsem nechtěl dělat problémy paní, která dopravní nehodu zavinila. Potom jsem toho litoval, protože paní neplnila, co slíbila. S policií jsem se nakonec stejně setkal, protože jsem se šel poradit, co mám dělat. Policisté mi sdělili, že není v jejich pravomocích, aby paní přinutili ohlásit pojistnou událost na pojišťovně, ale pomohli mi. Zavolali jí, vysvětlili slušně situaci s tím, že v případě problémů budou nuceni celou událost zpětně šetřit jako dopravní nehodu se všemi důsledky. To zabralo.*

Jaký máte názor na řešení dopravních nehod, které nepodléhají hlášené povinnosti bez účasti policie?

*Jednoznačně jsem zastáncem volat policii. Přesvědčil mě o tom banální případ, který se jevil jako jasný, kdy druhý účastník zavinil dopravní nehodu. A nakonec s tím byly problémy. Co potom případy, kdy je nehoda sporná, potom se už vůbec účastníci nedohodnou. Naštěstí nejsou pravdivé ty zaručené zprávy, že každý zbytečný výjezd policie se musí platit. I policie vcelku chápe, že účastník nevolá zbytečně, ale má nějaké obavy nebo chce upozornit na jiného řidiče, který se mu jeví divně. Buď pil alkoholické nápoje nebo použil drogy.*

Jaká opatření ke zlepšení stávající situace navrhuje?

*Ujasnit situaci kolem vyšetřování dopravních nehod, aby nevznikaly fámy ohledně placení zbytečných výjezdů policie. Dalším krokem by mělo být zásadní rozlišování závažných přestupků v dopravě od běžných prkotin. V tomto by se měl změnit pohled policie.*

#### Respondent č. 4

Žena, 53 let, Gymnázium Prostějov, poté doplňkové pedagogické vzdělání, pracuje jako učitelka na Základní škole Melantrichova.

Využili jste jako účastník dopravní nehody po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. platné od 1. 1. 2009 možnost vyřídit nehodovou událost bez účasti policie?

*V roce 2011 jsem se stala účastnicí dopravní nehody. Necítila jsem se být ve vině, ale pravdou je, že jsem si nebyla úplně jistá. Druhý účastník, muž středních let, mi vysvětloval, že jsem nehodu zavinila já. Požadoval sepsání euroformuláře, hrozil mi tím, že pokud policie přijede, dostanu vysokou pokutu a přijdu o řidičák. Málem jsem podlehla jeho vyhrůžkám. Nakonec jsem zavolala policii, která rozhodla, že nehodu zavinil druhý řidič. Navíc u něho zjistila požití alkoholu.*

Pokud jste volali policii na místo dopravní nehody, s jakým přístupem z jejich strany jste se setkali?

*Jsem ráda, že jsem policii tehdy zavolala. Druhý účastník se mi snažil namluvit, že jsem zavinila nehodu já. Po příjezdu policie ochladl, nejdřív se snažil ještě něco vysvětlovat, ale po pozitivní dechové zkoušce konečně pochopil. Policisté se chovali vůči mně slušně, na druhého účastníka byli tvrdší, ale on si to zasloužil.*

Jaký máte názor na řešení dopravních nehod, které nepodléhají hlásné povinnosti bez účasti policie?

*Po svém zážitku s páнем při dopravní nehodě, který mě zastrašoval, si uvědomuji, že v podobné situaci se může ocitnout hodně lidí. V nevýhodě jsou potom starší řidiči, kteří již nemají takový přehled a snadno mohou podlehnout nátlaku druhého řidiče, mladšího, chytřejšího a vychytralejšího. Proto jednoznačně preferuji volat policii. Už z toho důvodu, že druhý účastník může mít něco vypité, což se v mém případě konkrétně stalo. Je dobré, že policie nedělá problémy ani v případě, kdy nehoda nepodléhá hlásné povinnosti a oni jsou přivoláni.*

Jaká opatření ke zlepšení stávající situace navrhuje?

*Rozhodně udělat změnu zákona tak, aby policisté jezdili k většině dopravních nehod. Dále navýšit jejich počty, hlavně v terénu. Zvýšit úroveň dopravní výchovy na ZŠ a SŠ.*



### **Respondent č. 5**

Muž, 60 let, základní vzdělání, v současné době důchodce.

Využili jste jako účastník dopravní nehody po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. platné od 1. 1. 2009 možnost vyřídit nehodovou událost bez účasti policie?

*Radši nevzpomínat. V roce 2012 jsem měl nehodu, kterou jsem jednoznačně nezavinil. Vrazil do mne zezadu mladý řidič. Vysvětloval mi, že policii volat nebudeme, že nám to zákona umožňuje. Sepsali jsme euroformulář. Spíše ho vyplňoval on, protože já špatně vidím. Rozešli jsme se a ejhle. Druhý den jsem šel na pojišťovnu a tam mi řekli, že podle záznamu jsem dopravní nehodu zavinil já. Musel jsem jít na policii a tam vše oznámit. Celá věc se nakonec šetřila znovu jako dopravní nehoda a až po těžkých tahanicích jsem se konečně domohl pravdy.*

Pokud jste volali policii na místo dopravní nehody, s jakým přístupem z jejich strany jste se setkali?

*Já jsem policii bohužel na místo nevolal. Jednalo se přece o banální nehodu s malou škodou, bez zranění. Jenže jsem nepočítal s lidskou vychytralostí a podlostí. Taky jsem udělal chybu, že jsem si nepřečetl, co podepisuji. Musím uznat, že policie mi následně pomohla. Věc se šetřila znovu, museli jsme na místo původní události. Každý z nás si řekl svoji verzi. Policie po prošetření označila jako podezřelého druhého účastníka a oznámila ho do správního řízení. Po těchto zkušenostech budu chytřejší a policii stejně raději zavolám.*

Jaký máte názor na řešení dopravních nehod, které nepodléhají hlásné povinnosti bez účasti policie?

*Já tomu tak nerozumím, a pokud bych neměl osobní zkušenost s nehodou, asi bych se k věci nevyjádřil. Ale teď mohu říct a mohu poradit všem svým známým jednu věc. Až budete mít jakoukoliv nehodu, volejte vždy policii. Nebojte se! Nepočítejte škody na autě, stejně to u novějších aut neodhadnete! Pořádně si přečtěte, co podepisujete, ale stejně jistotu budete mít až ve chvíli, kdy přijede policie a věc na místě vyřeší. Raději zaplatím pokutu, ale budu mít jistotu, že jsem neudělal blbost.*

Jaká opatření ke zlepšení stávající situace navrhuje?

*Myslím, že by pomohlo vysílat více pořadů v televizi s dopravní problematikou, které by informovaly diváky o novinkách v dopravě. Dále jsem přesvědčen o tom, že policisté by měli být téměř u všech nehod. Více by se měli zaměřovat na darebáky na silnicích.*

**Respondent č. 6**

Muž, 26 let, střední odborné učiliště s maturitou, základní odborná příprava u policie, u policie pracuje 6 let, na dopravních nehodách od roku 2010.

S jakým přístupem ze strany účastníků dopravních nehod jste se při šetření dopravních nehod nepodléhajících hlásné povinnosti setkali?

*Vzhledem k tomu, že jsem na skupinu dopravních nehod nastoupil až v roce 2010, účastníci nehod již byli s novelou zákona obeznámeni. Pokud nás potom volali a bylo evidentní, že se jedná o nehodu nepodléhající hlásné povinnosti, snažili se účastníci najít výmluvu, proč nás volají. Většinou uváděli vyšší škodu nebo, že je něco bolí. Zpočátku jsem jim to dával trochu pocítit, protože velení nám dávalo pokyny k šetření benzínu a neměli jsme dělat zbytečné výjezdy.*

Jaké mají zkušenosti s případy, kdy účastníci dopravních nehod využijí možností daných zákonem a policii na místo nepřivolají?

*Já osobně jsem nešetřil žádný případ, kdy by účastníci sepsali euroformulář a potom by s tím byly problémy, ale několik takových případů šetřili moji kolegové.*

Jaká opatření ke zlepšení stávající situace navrhuje?

*Z mého pohledu cítím, že by se měl zvýšit počet dopravních policistů. Hlavně jejich pravomocí a jejich finanční zabezpečení.*

**Respondent č. 7**

Muž, 30 let, střední automobilová škola, základní odborná příprava u policie, u policie pracuje 9 let, na dopravních nehodách od roku 2011.

S jakým přístupem ze strany účastníků dopravních nehod jste se při šetření dopravních nehod nepodléhajících hlásné povinnosti setkali?

*Jsem u dopravních nehod od roku 2011. Účastníci nehod většinou volají, i když škoda je zřejmě nižší než 100.000,-Kč na každém z vozidel. Důvodem je spíše obava, že neposoudí správně zavinění. Zavolají proto nás, ať jim to rozsekne. Někdy to není jednoduché. Chovají se většinou slušně. Občas narazím na frajera, který nic neuznává a je s ním těžká domluva.*

Jaké mají zkušenosti s případy, kdy účastníci dopravních nehod využijí možností daných zákonem a policii na místo nepřivolají?

*Určitě je dost případů, kdy se účastníci dopravních nehod domluví, sepíší euroformulář, ohlásí událost na pojišťovně a vše proběhne hladce. Potom jsou případy, kdy něco zadrhne. Já jsem takový případ ještě nešetřil, ale vím, že kolegové v práci už několik takových případů měli. Viník vyplní euroformulář neurčitě nebo opačně a potom vše popře.*

Jaká opatření ke zlepšení stávající situace navrhuje?

*Jsem přesvědčen o tom, že dopravní policie by měla mít větší pravomoce. Důležité také je to, aby se vylepšila úroveň používané techniky, rychlejší auta na pronásledování přešupců. Měl by se zvýšit postih pachatelů, kteří dělají soustavně dopravní přestupky. Domnívám se, že částečná úprava zákona č. 361/2000 Sb. by byla na místě.*

### **Respondent č. 8**

Muž, 36 let, střední ekonomická škola, základní odborná příprava u policie, u policie pracuje 14 let, na dopravních nehodách od roku 2005.

S jakým přístupem ze strany účastníků dopravních nehod jste se při šetření dopravních nehod nepodléhajících hlásné povinnosti setkali?

*Sloužím u dopravních nehod už od roku 2005. Zažil jsem dobu těsně po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. Lidé nás většinou volali, my jsme měli pokyny, ať tyto případy nešetříme, že nepodléhají hlásné povinnosti. Pojišťovny tlačily své klienty, ať policii všechno hlásí. Naše vedení se bránilo. Hrůza. Ted' už je to lepší, lidé už mají novelu vžitou, někdy nás nezavolají, někdy ano. My se nezlobíme, i vedení pochopilo, že nemůžeme lidi odmítat. Musíme přijmout jejich oznámení. Občas člověk narazí na darebáčka nebo vychytralého účastníka dopravních nehod. Vysvětlím, buď pochopí, nebo to udělám na velkou dopravní nehodu a oznámím ho do správního řízení.*

Jaké mají zkušenosti s případy, kdy účastníci dopravních nehod využijí možností daných zákonem a policii na místo nepřivolají?

*Osobně jsem šetřil případ, kdy přišel oznámit poškozený z euroformuláře, že měl před několika dny nehodu. Tuto zavinil jiný účastník. Sepsali záznam, on ho moc nestudoval. Později zjistil, že záznam je sepsán nějak neurčitě a na pojišťovně ten druhý nahlásil, že k dopravní nehodě došlo úplně jinak a on se necítí ve vině. Tady se potom těžko prokazuje vina, auta už jsou většinou opravená, nejsou stopy na místě. Navíc vím, že i kolegové v práci měli podobné případy. Dnes mi nevadí, když účastníci nehodu raději oznámí, zafoťím si vše, uložím pokutu viníkovi a je klid.*

Jaká opatření ke zlepšení stávající situace navrhuje?

*Udělal bych jednu zásadní věc. Zamezení tzv. čárkového systému, kdy se stále honíme za pokutami. Preferuje se větší počet pokut a přitom se nehledí na to, že důležitější je postihovat závažnější přestupky. Raději méně pokut, ale za závažné dopravní přestupky. Prospělo by navýšení počtu policistů. Měla by se celkově změnit strategie dopravní policie. Změna strategie by mohla být jedním z opatření ke snížení počtu dopravních nehod a jejich následků.*

### Respondent č. 9

Muž 42 let, střední odborné učiliště s maturitou, základní odborná příprava u policie, u policie pracuje 15 let, na dopravních nehodách od roku 2007.

S jakým přístupem ze strany účastníků dopravních nehod jste se při šetření dopravních nehod nepodléhajících hlásné povinnosti setkali?

*Přechod po novele zákona v roce 2009 byl zajímavý, nikdo pořádně nevěděl, co je správné. Zda ty nehody, co nepodléhají hlásné povinnosti šetřit nebo ne. Účastníci nehod byli naštvaní, když jsme jim to odmítali šetřit. Teď je to lepší, spousta lidí chápe význam přítomnosti policie u nehody, zvláště je-li sporné zavinění. Lidí jsou většinou slušní, ale arogance se občas objeví.*

Jaké mají zkušenosti s případy, kdy účastníci dopravních nehod využijí možností daných zákonem a policii na místo nepřivolají?

*Řešil jsem asi dva případy, kdy účastníci policii na místo nevolali, domluvili se a potom viník místo toho, aby učinil doznání na pojišťovně, tak celou věc obrátil. O sepsaný euro-formulář se nešlo opřít, protože byl sepsán neurčitě. Pořád říkám účastníkům, ať tam viník vždy napíše, že zavinil dopravní nehodu. Většinou se jedná o staršího řidiče, který se nechá napálit. Z tohoto důvodu já preferuji účast policie na místě, vyšetření případu, uložení pokuty, provedení dechových zkoušek.*

Jaká opatření ke zlepšení stávající situace navrhuje?

*Rozhodně navrhuji udělat změnu zákona č. 361/2000 Sb. v otázce dopravních nehod. Policisté by měli být u každé nehody. Měli by provést dechové zkoušky a řádně průběh dopravní nehody vyšetřit. Také počty dopravních policistů by se měly zvýšit. Domnívám se, že ke snížení nehodovosti může přispět i rozšíření výuky dopravní výchova na školách. Také zvýšená represe vůči závažným přestupkům by měla snížit počet dopravních nehod a jejich následků.*

**Respondent č. 10**

Muž 52 let, vysoká škola, policejní důstojnická škola, u policie pracuje 30 let, na dopravních nehodách od roku 1990.

S jakým přístupem ze strany účastníků dopravních nehod jste se při šetření dopravních nehod nepodléhajících hlásné povinnosti setkali?

*Na dopravních nehodách pracuji od roku 1990. Novelu zákona č. 361/2000 Sb. z roku 2009 jsem nikdy nepovažoval za úplně šťastnou. Je pravdou, že nám ubylo dopravních nehod, ale zase přibylo zmatků. Lidé jako účastníci dopravních nehod byli zmateni, nešťastní, nakonec na nás byli i naštvaní. Vždy jsem zastával názor, že lidem je potřeba spíše pomáhat. Potom někdo vymyslel heslo „pomáhat a chránit“. Tím jsem se vždycky snažil řídit. V současné době se již našel kompromis, ale určitá změna legislativy by byla na místě. Je zajímavé, že pokud jsme voláni k euroformulářům, jen málo se objevuje u účastníků alkohol. Myslím si, že pokud mají alkohol, nevolají.*

Jaké mají zkušenosti s případy, kdy účastníci dopravních nehod využijí možností daných zákonem a policii na místo nepřivolají?

*Je pravdou, že některé případy sepsání euroformulářů dopadnou dobře a účastníci se domluví. Ale občas se objeví případ, kdy se některý z účastníků snaží vytěžit výhodu pro sebe. Sepíše potom záznam jinak, chytře a neurčitě. Většinou se obětí v takových případech stávají starší řidiči. Z těchto důvodů preferuji účast policie na místě DN. Nedochází potom k únikům podnapilých řidičů.*

Jaká opatření ke zlepšení stávající situace navrhuje?

*Záměrem je snížení nehodovosti a jejích následků. Podle mého názoru by věci pomohla celková změna strategie v práci dopravní policie. Zaměření se na závažné přestupky, zamezení „čárkománie.“ Dalším pozitivním krokem by mělo být zlepšení pracovní atmosféry v řadách dopravní policie, ale i policie všeobecně. S tím přece souvisí prostor pro dobré nápady, ocenění poctivé práce a dobré vztahy na pracovišti. Preferuji rozšíření dopravní výchovy na školách, její zkvalitnění. Jsem pro větší ochranu dětí v silničním provozu. Dopravní nehody dětí s těžkým nebo se smrtelným zraněním patří mezi ty nejhorší zážitky, které jsem v řadách dopravní policie zažil.*

