

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Diplomová práce

**Právní úprava dopravních nehod, možnosti řešení
dopravních nehod z pohledu veřejné správy**

Mgr. Jitka Exnerová

© 2012 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra práva

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Exnerová Jitka

Veřejná správa a regionální rozvoj nav.- Litoměřice

Název práce

Právní úprava dopravních nehod, možnosti řešení dopravních nehod z pohledu veřejné správy

Anglický název

Legislation on road traffic accidents, possibilities of solving of road traffic accidents from the point of view of the state administration

Cíle práce

Cílem předkládané práce je ucelená charakteristika typů silničních dopravních nehod a na základě analýzy právní úpravy dopravních nehod pak vyhodnocení možností jejich řešení z pohledu veřejné správy.

V této práci je zdůrazněn zejména velký význam a potenciál preventivní činnosti k předcházení dopravní nehodovosti jako velké finanční zátěže celé společnosti. Na statistických přehledech je posléze analyzován vývoj současné situace v silniční dopravě na území Hlavního města Prahy.

Metodika

Při zpracování vybraného tématu byla v první řadě věnována pozornost právním předpisům, a to jak předchozí, tak stávající právní úpravě dané problematiky.

Nepostradatelným a cenným vodítkem pro správné vnímání a vyhodnocení některých změn byly judikáty a komentáře a v neposlední řadě konzultace s odborníky, praktiky i teoretiky z daného oboru. Ke zpracování tohoto rozsáhlého tématu bylo významně využito vlastní dlouhodobé profesní zkušenosti autorky, jako vyšetřovatele a zpracovatele dopravních nehod.

Metodika práce spočívá v popisu a analýze. Pro práci byly použity zejména tyto metody sociálně – právního výzkumu: pozorování, rozbor produktů, syntéza a vyhodnocení, rovněž i konzultace s oprávněnými osobami a podložené informace z vlastní praxe.

Harmonogram zpracování

listopad 2010 – prosinec 2010 – Výběr tématu a výběr vedoucího práce

leden 2011 – březen 2011 – Studium literatury a volba cíle práce a metod

duben 2011 – červen 2011 – Vyhotovení zadání práce

červenec 2011 – březen 2012 – Zpracování práce, odevzdání práce a teze

Rozsah textové části

60 - 80 stran

Klíčová slova

dopravní nehoda, dopravní přestupek, trestný čin, přestupkové řízení (blokové), správní řízení, zavinění dopravní nehody, újma na zdraví, hmotná škoda, prevence dopravní nehodovosti, statistika nehodovosti

Doporučené zdroje informací

PORADA, Viktor a kolektiv. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde Praha, 2000, ISBN 80-7201-212-6

KOPECKÝ, Zdeněk. Občan a dopravní nehoda. Praha :Prospektrum , 1998, ISBN 80-7175-068-9

POSPEC, Milan. Autonehody a jak na ně. Voděřady: Verifik, 2008, ISBN 978-80-903343-1

ŠACHL, Jindřich. Analýza nehod v silničním provozu. Praha : ČVUT, 2010, ISBN 978-80-01-04638-8 (brož.)

VALENTA, Václav. Dopravní nehody. Praha : Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia, 2010, ISBN 978-80-87304-09-9 (brož.)

CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, ISBN 978-80-7380-211-0 (brož.)

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. Hluboká analýza dopravních nehod v ČR, Praha: Ministerstvo dopravy, 2009, ISBN 978-80-86502-99-1 (CDV- brož.)

Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

Česko. Zákon ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

Česko. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád

Česko. Zákon č. 141/1961 Sb., trestní zákon ve znění pozdějších předpisů

Česko. Zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád, ve znění pozdějších předpisů

Česko. Vyhl. č. 99/1989 Sb., o pravidlech silničního provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

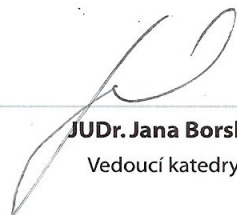
Další literatura dle pokynů vedoucího práce.

Vedoucí práce

Jansa Viktor, JUDr., CSc.

Termín odevzdání

březen 2012



JUDr. Jana Borská
Vedoucí katedry



prof. Ing. Jan Hron, DrSc., dr.h.c.
Děkan fakulty

V Praze dne 27.3.2012

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Právní úprava dopravních nehod, možnosti řešení dopravních nehod z pohledu veřejné správy" jsem vypracoval(a) samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor(ka) uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil(a) autorská práva třetích osob.

V Praze dne 4. dubna 2012

Poděkování

Rád(a) bych touto cestou poděkoval(a) panu JUDr. Viktoru Jansovi, CSc., za jeho čas, trpělivost, vstřícnost, všestranné rady a odbornou pomoc při zpracování diplomové práce.

Současně bych ráda poděkovala své rodině, za její trvalou podporu..

Právní úprava dopravních nehod, možnosti řešení dopravních nehod z pohledu veřejné správy

Legislation on road traffic accidents, possibilities of solving of road traffic accidents from the point of view of state administration

Souhrn

Diplomová práce „ Právní úprava dopravních nehod, možnosti řešení dopravních nehod z pohledu veřejné správy „ se zaměřuje na ucelený přehled právní úpravy v oblasti dopravních nehod a možností jejich následného řešení z různých hledisek , orgány veřejné správy.

Summary

Thesis „ Legislation on road traffic accidents, possibilities of solving of road traffic accidents from the point of view of the state administration“ focuses on a comprehensive overview of legislation relating to the possibility of accidents and their subsequent solutions from different perspectives, public authorities.

Klíčová slova: dopravní nehoda, dopravní přešupek, trestný čin, přešupkové řízení (blokové), správni řízení, zavinění dopravní nehody, újma na zdraví, hmotná škoda, prevention dopravní nehodovosti, statistika nehodovosti.

Keywords: traffic accident, traffic violation, traffic violation, crime, infringement procedure (block), administrative proceedings, fault traffic accident, damage to health, physical damage, prevention of traffic accidents, statistics of accidents.

OBSAH

Úvod	5-7
1 Cíl práce a metodika	7
1.1 Cíl práce.....	7-9
1.2 Metodika.....	9-10
2 Historický přehled dopravy a její vliv na dopravní nehodovost	11-12
2.1 Význam dopravy.....	12-13
2.2 Klasifikace a dělení dopravy	13-17
3 Právní úprava bezpečnosti a plynulosti silničního provozu	18
3.1 Právní úprava do roku 2002.....	18-20
3.2 Právní úprava v období 2002-2011.....	20-22
4 Přehled a vývoj právní úpravy dopravních nehod v legislativě ČR	23
4.1 Právní úprava dle zákona č. 361/2000 Sb.....	23
4.2 Právní úprava dle zákona ČNR č. 200/1990 Sb.....	24-25
4.3 Právní úprava dle zákona č. 40/2009 Sb.....	25-26
4.4 Právní úprava – Spolková republika Německo.....	26-28
5 Silniční dopravní nehody	29
5.1 Teoretická východiska.....	29
5.2 Charakteristika silničních dopravních nehod.....	30
5.3 Pojem a základní znaky silniční dopravní nehody.....	30-35
5.3.1 Příčiny a podmínky silniční dopravní nehody.....	35-36
5.3.1.1 Objektivní příčiny.....	37
5.3.1.2 Subjektivní příčiny	37-38
5.3.2 Psychologie vzniku silniční dopravní nehody.....	38-40
5.4 Klasifikace silničních dopravních nehod.....	41-43
5.4.1. Nehoda v silničním provozu s projednáním	43-45
5.4.2. Nehody v silničním provozu.....	45-46
5.4.2.1. Dopravní nehoda s účastí kolejového vozidla a na železničním	

přejezdu.....	47-50
5.4.2.2. Dopravní nehoda způsobená pod vlivem alkoholu, návykové látky nebo léků.....	50-58
5.4.2.2. Dopravní nehoda s účastí osob požívajících výsad a imunit dle mezinárodního práva.....	59-61
5.4.2.3. Dopravní nehoda s účastí osob požívajících imunit dle českého práva.....	61-62
5.4.2.4.1 Dopravní nehoda s účastí soudce.....	62-63
5.4.2.4. Dopravní nehoda s následky na zdraví a životech.....	63-65
5.4.2.5. Nehoda s účastí osob podléhajících kázeňské pravomoci.....	65-67
6 Způsoby řešení dopravní nehody z pohledu veřejné správy.....	68
6.1 Specifika blokového řízení dopravní nehody.....	69
6.2 Specifika přestupkového řízení o dopravní nehodě.....	70-71
6.2.1 Specifika příkazního řízení.....	71-72
6.2.2 Specifika správního řízení.....	72-74
6.2.2.1 Znaky správního řízení.....	74
6.2.2.2 Základní zásady správního řízení.....	75-77
6.2.2.3 Účastníci řízení o dopravní nehodě.....	77-78
6.2.2.4 Příslušnost správního orgánu	78-79
7 Statistika a evidence dopravních nehod.....	80
7.1 Klasifikace dopravních nehod pro statistické a evidenční účely.....	80-83
7.2 Vývoj dopravní nehodovosti na území České republiky 2009-2010.....	83-90
7.3 Vývoj dopravní nehodovosti na území hl.m.Prahy 2009-2010.....	90-93
7.3.1 Negativní trendy.....	93-94
7.3.2 Pozitivní trendy.....	94
7.3.3 Hlavní příčiny dopravních nehod.....	95-97
8 Preventivní činnost a dopravní výchova.....	98
8.1 Pojem prevence.....	98
8.2 Dělení prevence.....	98-99
8.3 Výkon preventivní činnosti.....	99
8.3.1. Oddělení BESIP a jeho historie.....	99-101
8.3.2. Národní strategie BESIP.....	101-103

8.3.3.	BESIP a projekty.....	103-106
8.3.4.	BESIP a jeho pracovníci.....	106-107
8.4.	System dopravní výchovy.....	108-110
8.4.1	Cíle dopravní výchovy.....	110
8.4.2	Principy dopravní výchovy.....	111
8.5.	Centrum dopravní prevence.....	111-114
8.6.	Preventivní činnost v rámci Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy.....	114-115
9	Závěr.....	116-122
10	Seznam použitých zdrojů.....	123-126
11	Seznam tabulek.....	127
12	Seznam použitých grafů.....	128
13	Seznam použitých zkratk.....	129-130
14	Přílohy.....	131-152

Úvod

Problematika dopravních nehod a nehodovosti byla zvolena záměrně, neboť se jedná o společensky aktuální, diskutované téma a velmi složitou právní oblast, se kterou jsou lidé denodenně konfrontováni a lze ji tedy označit jako celospolečenský problém. Kromě toho toto téma konvenuje jak se studijním zaměřením autorky, tak s její profesní kariérou. Dá se konstatovat, že všichni jsou téměř neustále účastníky silničního provozu, někteří i účastníky či svědky dopravních nehod. Ať už se jedná o roli řidiče motorového či nemotorového vozidla, cyklistu, chodce, cestujícího v prostředku městské hromadné či dálkové dopravy a v neposlední řadě i majitele domácího zvířete.

Setkání s dopravní nehodou je pro některé pouze krátkou, více či méně zajímavou zprávou v tisku nebo televizním zpravodajství, pro některé jen nepříjemnou událostí, pro jiné silným emotivním zážitkem, který však může skončit i celoživotním traumatem a tragédií, jak po stránce psychické, tak i fyzické. Lidé si na jejich následky již nějakým způsobem „zvykli“. Větší zájem médií a společnosti dnes se stoprocentní jistotou vzbudí spíše vykojení vlaku, havárie letadla, zřícení domu, výbuch plynu a jiné podobné události. Dopravní nehody s těžkými následky (např. s těžkým zraněním či úmrtím osob) upoutají jen minimální pozornost těch, jichž se jejich následky přímo nedotknou. V dnešní době jsou tyto „nehody“, které od základu změň život několika rodinám a velkému počtu příbuzných a známých obětí, už jen podružným titulkem v denním tisku nebo běžnou reportáží ve sdělovacích prostředcích.

Pro účastníka dopravní nehody tato událost nekončí ohledáním místa činu, výslechem a sepsáním záznamu. Děj události se s ním táhne jako Ariadnina nit ještě poměrně dlouhou dobu, někdy i celý život. Po skončení vyšetřování na místě je účasten hodnocení důkazů, posléze konfrontován s výsledky šetření a dále vchází do styku s dalšími orgány veřejné správy, na různých úrovních.

Bezpečnost silničního provozu je v poslední době stále více středem pozornosti celé společnosti. V motoristicky vyspělých státech Evropy je jedním ze základních ukazatelů jejich vyspělosti právě výše uvedená bezpečnost silničního provozu. Pokud se týká České republiky, má situace v provozu na pozemních komunikacích již dlouhodobě znepokojující až alarmující charakter. Každým rokem dochází k nárůstu počtu spáchaných dopravních přestupků, dopravních nehod i zejména závažnosti jejich následků. Při způsobených dopravních nehodách umírají tisíce lidí, u desítky tisíc lidí dochází k těžkým nebo lehkým zraněním. Nejsmutnější na celé situaci je ten fakt, že mnohdy jsou to následky zbytečné, způsobené riskem a snahou po zvýšení adrenalinu nepřizpůsobivých, naprosto bezohledných a nezodpovědných "pseudořidičů". Každá taková událost má na její účastníky dopad nejen z hlediska trestněprávního, ale vedle přímých ztrát (na životě, zdraví a majetku), způsobuje celé naší společnosti řadu dalších obtížně vyčíslitelných nákladů a mnohdy nenahraditelných následků. Pokud se na zmíněnou situaci podíváme ze statistického hlediska, lze konstatovat, že Česká republika patří v těchto ukazatelích k nejhůře hodnoceným státům Evropy. Na této problematické situaci se výraznou měrou podílí bezohlednost, sobeckost, nezodpovědnost a především neochota ke kázní účastníků provozu na pozemních komunikacích, podřítit se obecně závazným pravidlům chování a lidské slušnosti. Nemalou zásluhu na tomto zjištění má i fakt, že se zde ve velké míře projevuje i minimální schopnost pokory k životu, zdraví a majetku ostatních lidí. Těmito vlastnostmi jsou nadáni především řidiči motorových vozidel. Je více než patrné a bohužel i zarážející, že pro určité skupiny neukázněných řidičů nejsou dostatečně účinné ani odstrašující přísné sankce, které spočívají především v ukládání pokut či zadržení řidičských průkazů a následném vyslovení zákazu činnosti řízení motorových vozidel. Toto protiprávní jednání, nepřizpůsobivost a nekázeň řidičů je posilována i všeobecným povědomím o tom, že za určitých podmínek je někdy obtížné dovést takové řidiče za jejich protiprávní jednání k odpovědnosti.

Do současné doby se zatím nepodařilo, i přes některá razantní opatření, nalézt řešení, které by významným způsobem snížilo počty dopravních nehod a zejména ztráty na životech.

Jak již bylo uvedeno, dané téma bylo vybráno záměrně, a to s ohledem na jeho složitost, neboť tento právní obor má interdisciplinární charakter, dynamický rozvoj, dále

zajímavost a v neposlední řadě i velkou aktuálnost dnešní doby. Zvolené téma velmi úzce souvisí s náplní studia a navíc s profesní pracovní činností autorky, která již téměř 20 let pracuje jako vyšetřovatel a zpracovatel dopravních nehod na území hlavního města Prahy. V neposlední řadě je nutné uvést, že dopravní nehody mají svým destruktivním charakterem a vysokými náklady na jejich vyšetřování záporný ekonomický efekt.

1 Cíl práce a metodika

1.1 Cíl práce

Cílem předkládané diplomové práce je ucelená charakteristika typů silničních dopravních nehod, analýza právní úpravy dopravních nehod a vyhodnocení dopravní nehodovosti na území hlavního města Prahy, a to především s ohledem na možnosti řešení dopravních nehod z pohledu veřejné správy, dále na způsobenou hmotnou škodu a škodu na zdraví účastníků. V této práci je zdůrazněn zejména velký význam a potenciál preventivní činnosti k předcházení dopravní nehodovosti jako velké finanční zátěže celé společnosti. Na statistických přehledech dopravní nehodovosti je posléze zanalyzován vývoj současné situace v silniční dopravě, a to s ohledem na výše uvedené aspekty.

V první části práce jsou na základě studia odborných pramenů shrnuty současná i předešlá právní úprava, její dynamický vývoj, klasifikace silničních dopravních nehod a stěžejní informace o dané problematice.

Praktická část práce je zaměřena na hlubší analýzu problematiky šetření silničních dopravních nehod konkrétními orgány veřejné správy, statistické údaje nehodovosti a zejména na význam preventivní činnosti. Cílem této části práce je přiblížit danou problematiku široké veřejnosti, a to v komplexním rámci.

Snahou autorky práce je poskytnout celistvý přehled a pohled na danou problematiku, která se dotýká každého jedince, neboť každý se denodenně stává účastníkem silničního provozu a mnozí z nás se stanou nebo stali i přímými účastníky dopravní nehody. Prožitky

a vzpomínky na tyto události v nás zůstávají dlouhou dobu a to, jak je skutek vyřešen a ukončen, v nás rovněž zanechá dlouhodobé vzpomínky a mnohdy i pocit křivdy. Nezřídka je to způsobeno naší neinformovaností či zkresleným povědomím o právních otázkách a následcích našeho jednání. Aby bylo takovému pocitu hořkosti a možnému bezprávní zamezeno, je snahou autorky přehledné a komplexní zpracování dané problematiky, kdy je kladen důraz na to, aby byla práce vypracována a předložena formou srozumitelnou široké veřejnosti.

Při studiu problematiky, sběru pramenů a zejména statistických přehledů nehodovosti v tomto oboru se poměrně často naráží na zásadní problém, a to odlišné zaznamenávání a vykazování počtu dopravní nehod ze strany Oddělení dopravních nehod Praha (dále jen ODN Praha) , jako prvotního orgánu, který oznámení o dopravní nehodě přijme , tuto zaznamená a následně zpracuje a ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia ČR (dále jen ŘS DP PP ČR) , které zpracovává kompletní přehled nehodovosti na celém území České republiky (dále jen ČR) . K zásadním rozdílům ve statistikách dopravní nehodovosti došlo v roce 2009. Do roku 2008 bylo možné zpracování tzv. malé dopravní nehody na formulář „ Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním“. Od roku 2009 bylo možné zpracování tohoto typu dopravních nehod i na tzv. Euroformulář. Jednalo se o obdobnou variantu řešení tohoto typu dopravních nehod , avšak počet takto vyřešených dopravních nehod ze strany Policie České republiky (dále jen Policie ČR) nebyl započítán do celkové statistiky nehodovosti, vytvořenou Policejním prezidiem ČR (dále jen PP ČR) . V konečném důsledku se tato skutečnost projevila tak, že oficiální statistiky uváděly nižší počet oznámených a zpracovaných dopravních nehod. Tento fakt se projevil v celkové prezentaci nižší dopravní nehodovosti. Ačkoli bylo statisticky vykázáno méně dopravních nehod, ve skutečnosti tomu tak v mnoha případech nebylo pravdou. Také události, které byly zpracovány jako škodní událost (střet se zvěří, záznam o poškození čelního skla nebo světlometu) nejsou žádným způsobem evidovány, ačkoli policejní orgán musel oznámení přijmout, provést šetření a dokazování, věc zpracovat a následně ukončit odložením ve smyslu ust. § 58 odst. 3 písm. b) zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen přestupkový zákon).

Pro posouzení a analýzu skutečného stavu byly využity statistické údaje publikované ŘS DP PP ČR a interní údaje ODN Krajského ředitelství Policie hlavního města Prahy, které však mají charakter sdělení oprávněným pracovníkem, neboť nejsou oficiálně prezentovány, slouží pouze jako podklad pro zpracování oficiálních statistik ŘS DP PP ČR a pro interní potřebu ODN Praha.

1.2 Metodika

Při zpracování vybraného tématu byla v první řadě věnována pozornost právním předpisům, a to jak předchozí tak stávající právní úpravě dané problematiky.

Nepostradatelným a cenným vodítkem pro správné vnímání a vyhodnocení některých změn byly judikáty a komentáře a v neposlední řadě konzultace s odborníky, praktiky i teoretiky z daného oboru. Ke zpracování tohoto rozsáhlého tématu bylo významně využito vlastní dlouhodobé profesní zkušenosti autorky diplomové práce jako vyšetřovatele a zpracovatele dopravních nehod.

Pro posouzení skutečného stavu byly využity především statistické údaje publikované ŘS DP PP ČR v jeho statistických ročenkách nehodovosti v ČR.

Prvotním úkonem bylo shromáždění podkladů pro zpracování zadané práce, a to dostupné odborné i interní literatury. V teoretické části práce byla provedena jejich analýza. Následně byly shromážděny další podklady pro praktickou část práce. Po jejich prostudování byla takto získaná data statisticky vyhodnocena a využita v této části práce. Následně byla vypracována sumarizace výsledků a jejich podrobné hodnocení.

Metodika práce spočívá v popisu a analýze. Pro práci byly použity zejména tyto metody sociálně-právního výzkumu: pozorování, studium dokumentů, rozbor produktů, syntéza a vyhodnocení, v neposlední řadě i konzultace a rozhovory s oprávněnými osobami a podložené informace z vlastní praxe. Pod pojmem dokument si lze představit psané a tištěné materiály (noviny, knihy, odborné články atd.), ale mohou to být i fotografie, filmy, obrazy, sochy a jiné materiální výtvořky člověka.¹

¹ MAJEROVÁ, V., MAJER, E., Empirický výzkum v sociologii venkova a zemědělství, část II.

Výchozím materiálem byla dostupná odborná i interní literatura. Bylo čerpáno především z vlastních zdrojů, fondů Národní knihovny v Praze, interních informací a předpisů PČR , PP ČR, Ministerstva dopravy České republiky (dále jen MD ČR) , Světové zdravotnické organizace (dále jen WHO) a z ověřených pramenů v Internetu. Získané informace byly doplněny vlastními znalostmi a profesními zkušenostmi získanými dlouholetou praxí v oboru vyšetřování a zpracování dopravních nehod .

2 Historický přehled dopravy a její vliv na nehodovost

Již více než desetiletí uplynulo od přelomu století, ve kterém vznikl automobilismus. Všechny obory lidské činnosti zanechaly na naší společnosti nesmazatelnou stopu, avšak žádný jiný obor nezaznamenal takový rozvoj a žádná jiná technická vymoženost nezasáhla do lidských životů tak, jako dopravní prostředek se čtyřmi koly, volantem a vlastním pohonem.

Technologická revoluce ovlivňuje život a jeho kvalitu u každého z nás, stejně tak ovlivňovala životy našich předků. Několik základních vynálezů nenávratně a podstatně změnilo tvář naší planety- jedná se především o vynález parního stroje, železnice, elektřiny a automobilu. Je patrné, že všechny tyto vynálezy bezprostředně souvisí s dopravou.

Je však nutné konstatovat, že kromě bezesporných a markantních pozitiv rozvoje motorismu jsou nepřehlédnutelná a nezpochybnitelná i jeho negativa. S těmi se při své každodenní práci setkávají zejména policisté, vyšetřovatelé, soudní znalci, státní zástupci a soudci.

Žádný živočišný druh na světě nebyl dosud tak početně zastoupen a žádné zvíře nezabilo tolik lidí, jako člověkem vytvořený umělý dravec- automobil.²

S rostoucí intenzitou silniční dopravy rostou i odborné nároky na všechny osoby profesně spojené se zabezpečením a vyšetřováním dopravních nehod. S rostoucí intenzitou dopravních nehod a jejich následků dochází k nárůstu i složitosti a náročnosti práce především policistů.

Ze všeobecného hlediska došlo po roce 1989 k jistému uvolnění ve společnosti, což mělo za přímý následek rovněž pokles disciplíny obyvatelstva k platným zákonům a ostatním právním normám. Snad nejmarkantněji to lze pozorovat v oblasti silniční dopravy, neboť tato transformace zasáhla i ji a silniční doprava je snad nejvíce vnímanou částí dopravy jako celku. Ekonomická i společenská situace vyústila v narůstání intenzity silniční dopravy. Nové silnice téměř nepřibývaly (v současné době má tento trend opakující tendenci, a to především vzhledem k finanční situaci státního rozpočtu i rozpočtům

² KOPECKÝ, Z., Občan a dopravní nehoda, s. 1

jednotlivých ministerstev), spíše se jejich kvalita zhoršuje. Naproti tomu počet vozidel a intenzita silniční dopravy v České republice neustále exponenciálně vzrůstá. Současně se nedaří účinně snížit nebo alespoň zastavit narůstající množství nehod a jejich následků.

Neustále narůstá statistický přepočet vozidel na 100 obyvatel i na jeden kilometr silniční sítě. Nižší kvalita a propustnost silniční sítě, větší hustota vozidel i frekvence jejich používání bezpochyby zvyšují i pouhou teoretickou pravděpodobnost nehodového děje.³ V současné době je na 10 obyvatel evidováno 45 motorových vozidel.

I když má výše uvedená situace nesporné společensko-ekonomické přínosy, je nutné uvést současně i její negativní důsledek, a to trvalé zvyšování počtu dopravních nehod a jejich následků. Není to však jediné negativum, které daný jev přináší. Neodmyslitelně sem patří zejména i zhoršující se vztah k životnímu prostředí.

Pokud budeme uvažovat o dopravě a její společenské funkci v širších souvislostech, je doprava nejstarší základní činností člověka, která má mimořádný význam pro rozvoj každé společnosti, a to především pro rozvoj národního hospodářství.

V obecném pojetí lze dopravu definovat jako soubor činností, kterými se uskutečňuje pohyb (jízda, plavba, let apod.) dopravních prostředků po dopravních cestách (v obecném pojmu) a přemísťování osob a materiálu dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními.⁴

2.1 Význam dopravy

Význam dopravy spočívá zejména v tom, že

- umožňuje výrobu hmotných a nehmotných hodnot,
- umožňuje přemísťování hotových výrobků z oblasti výroby do oblasti spotřeby,

³PORADA, V., a kolektiv, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, s. 5

⁴PORADA, V., a kolektiv, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, s. 5

- uspokojuje potřebu lidí na změnu prostorového bytí.⁵

Ze současného stupně vývoje naší společnosti vyplývá, že kromě společenské prospěšnosti dopravy jsou jejím průvodním jevem i některé negativní faktory. Tyto ohrožují člověka a zároveň i životní prostředí, ve kterém žije a tím nepřímo dochází k ohrožení jeho existence.

Za průvodní jev dopravy negativního charakteru se převážně považuje:

- hlučnost,
- znečišťování ovzduší výfukovými plyny a jinými splodinami,
- znečišťování vod (povrchových i podzemních).⁶

2.2 Klasifikace a dělení dopravy a dopravních nehod

Pokud se týká samotné klasifikace dopravy a dopravních nehod, jedná se o proces ve své podstatě velmi složitý. V oboru kriminalistiky bezprostředně anebo zprostředkovaně směřuje k procesu dokazování.

Dopravu můžeme dělit podle různých kritérií a úrovní, jejichž podstatu nejčastěji tvoří prostředí, ve kterém se doprava uskutečňuje a dále způsob uskutečňování dopravy v daném prostředí.

Podle prostředí, ve kterém se nachází dopravní cesta, rozdělujeme dopravu na:

- pozemní (kolejovou a bezkolejovou),
- podzemní (mobilní, nemobilní),
- vzdušnou,
- vodní.⁷

⁵PORADA, V., a kolektiv, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, s. 5

⁶PORADA, V., a kolektiv, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, s. 6

⁷PORADA, V., a kolektiv, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, s. 6

Podle způsobu uskutečňování dopravy na dopravní cestě v daném prostředí dělíme dopravu na :

- silniční,
- železniční,
- leteckou,
- plavební.⁸

Podle vzdálenosti a místa provádění dopravy , dělíme dopravu na :

- dálkovou,
- místní,
- městskou,
- závodní.

Podle druhu přepravy se doprava rozděluje na :

- nákladní,
- osobní⁹

Všechny výše uvedené druhy dopravy se vyznačují podstatnými specifiky, která jsou dána jednak prostředím, ve kterém je doprava uskutečňována, a jednak způsobem, jakým se doprava uskutečňuje. Tento je podmíněn jak prostředím, tak i účelem dopravy.

Dopravu je možné charakterizovat jako organizovanou a záměrně vykonávanou činnost, která slouží k přemísťování osob nebo věcí z jednoho místa do druhého cílového místa. Toto přemístění, které je výsledkem (produktem) dopravní činnosti, se nazývá přeprava. ¹⁰ Tuto obecnou definici můžeme aplikovat na všechny druhy dopravy, tj. leteckou, vodní, železniční i silniční.

Z hlediska působení dopravy na hlavní oblasti a činnosti naší společnosti, se mohou podrobit zkoumání zejména tyto aspekty:

⁸PORADA,V., a kolektiv, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi,s. 6

⁹ PORADA,V., a kolektiv, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi,s. 6

¹⁰PORADA,V., a kolektiv, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi,s.7

- význam dopravy pro rozvoj oblastí hospodářských aktivit,
- vliv dopravy na rozvoj osídlení oblastí a regionů,
- význam dopravy pro ochranu a obranu státu nebo státních společenství,
- vliv dopravy na rozvoj osobnosti člověka.¹¹

Pokud se podíváme na dopravu z historického hlediska, můžeme konstatovat, že doprava je téměř stejně stará jako lidstvo samo. V prvních vývojových stádiích člověka, kdy byl kočovníkem, byl sám sobě i dopravním prostředkem. Až následně při posunu jeho vývoje začal k dopravě využívat zvířata. Prvními dochovanými a zdokumentovanými primitivními dopravními prostředky byly jakési vleky, které měly podobu saní. Po dlouhém období nastal velký zlom a technický revoluční pokrok v pozemní dopravě, o který se zasloužil vynález kola. Tento vynález vedl v pozdější době k sestrojení prvního vozidla. Tím, že docházelo k prvním výrobním produkcím vozidel, bylo nutné reagovat na tuto situaci i v jiném ohledu, a to výstavbou silnic. Při jejich výstavbě se vycházelo z poznatků a praktických zkušeností našich předků. Pokud se ohlédneme do dávné minulosti, tak již staří Římané (od 3. století před naším letopočtem), postavili za 500 let síť silnic v délce asi 20 000 km. Tomuto umění se naučili od svých předchůdců- Etrusků, kteří byli prvními staviteli silnic. Některé stavby silnic se dochovaly do dnešní doby. Po tomto velkém technickém rozmachu v oblasti pozemního stavitelství došlo k postupnému úpadku přepravy materiálů a osob po silnicích. Vzhledem k politické situaci tehdejší doby, se silniční síť přestala udržovat, silnice se dokonce i záměrně ničily, neboť dobré silnice nebyly z obranných důvodů žádoucí. Po tomto velmi rozporuplném a bouřlivém období došlo postupem času opět k renezanci dopravy, jejíž počátek můžeme datovat polovinou 18. století, a to i na našem území. Zájmy o znovuoobnovení dopravy a silniční síť byly ryze strategického charakteru, avšak hnacím motorem byly především zájmy hospodářské. Právě tyto měly zásadní vliv na vydávání rozhodnutí o výstavbě silnic. Výstavba silnic dosáhla svého vrcholu v průběhu 19. století. Pozornost se začíná obracet i k výstavbě

¹¹PORADA, V., a kolektiv, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, s. 7

vedlejších silnic. Je však nutné uvést, že silniční síť vedlejších silnic (okresních) vůči státní silniční síti svými parametry a mnohdy i kvalitou zaostávala.

Zásadním milníkem, který významně urychlil a podstatným způsobem změnil rozvoj silniční dopravy včetně silniční sítě a nepochybně i nehodovosti , byl vznik motorizace. Konec 19. století proběhl ve znamení vynálezu spalovací motoru . Hlavní osobou v centru dění se stal Karl Benz, jež v roce 1886 zkonstruoval a veřejně představil první automobil. Pokud se přesuneme na naši domácí scénu, tak je nutné vyzdvihnout zásadní rok 1897, kdy byl v Kopřivnické vozovce (původní název dnešní automobilky Tatra), dokončen první automobil Präsident. Pod zadními sedadly tohoto motorizovaného kočáru byl umístěn právě Benzův dvouválcový motor . Jako milník v motorizaci celé široké motoristické společnosti lze označit rok 1908, kdy došlo k zavedení pásové výroby Fordova modelu T (nazýván byl též jako „ Plechová Lízinka“). Tvůrce tohoto automobilu Henry Ford se mohl pochlubit výrobou bytelného, konstrukčně jednoduchého a navíc snadno ovladatelného automobilu do města i pro potřeby amerických farmářů. Tímto vynálezem postavil doslova celou Ameriku na kola.

Pokud se vrátíme opět na naše území a k nejvíce používané dopravě, tak zde byla městská hromadná doprava prezentována kolejovou dopravou, při níž tažnou sílu zabezpečovala síla koňská. Nejdříve byla městská hromadná doprava využívána v Brně, a to od roku 1869, poté následovalo v roce 1870 rozšíření o Prahu a dalším městem, kde došlo k využívání tohoto druhu dopravy, byla Bratislava. Politická situace roku 1918, kdy došlo k rozpadu Rakouska- Uherska a následnému vzniku samostatné Československé republiky , znamenala i výrazné a pokrokové změny i v naší silniční dopravní struktuře.

Přestože byla silniční automobilová doprava v prvních letech fungování nové republiky neúměrně daňově zatížena, docházelo k postupnému dynamickému rozvoji ve všech oblastech možného společenského působení. Jednalo se rozvoj v oblasti individuální tak i hromadné přepravy osob a věcí. Vedle železnice dochází rovněž k propojování některých měst i autobusy.

Nemalý význam lze přisoudit motorizaci i v oblasti modernizace a mobility armády a četnictva. Nebývalý rozmach v tomto smyslu zažila česká automobilová konstrukční škola. Hlavním představitelem byla Letecká továrna Aero v čele s Dr. Kabešem, jež se v plném slova smyslu inspirovala myšlenkou Henryho Forda . Výstupním produktem této firmy se v roce 1929 stal lidový automobil, jednoválec Aero 500 , jež motorizoval široké vrstvy obyvatelstva , a to nejen na našem území.

Po 2. světové válce automobilová doprava, a to i přes výrazný a omezující nedostatek pohonných hmot a náhradních dílů, opětovně zaznamenala boom. Počátkem 90. let 20. století dosáhl tento stav svého vrcholu, a to v podobě dynamického nárůstu počtů silničních motorových vozidel a expanze mezinárodní silniční dopravy. V souvislosti s novým vnímáním a pohledem na ochranu životního prostředí došlo v řadě států ke korekci nahlížení na městskou autobusovou dopravu. Tento druh dopravy způsobil v předchozích letech omezení dopravy tramvajové a trolejbusové, tedy dopravy ekologické. Důsledek tohoto rozhodnutí bylo výrazné snížení kvality ovzduší v centrech měst a jejich nejbližším okolí a tím i snížení kvality života jeho obyvatel.

Ve světle těchto fakt je nutné konstatovat, že vedle jednotlivých příčin dopravní nehodovosti se projevuje a stále projevuje i další negativní prvek motorizace, tj. systematické poškozování životního prostředí.

3 Právní úprava bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

3.1 Právní úprava do roku 2002

Z hlediska komplexnosti a širokého rozsahu dané problematiky je žádoucí přiblížit dynamiku a celkový vývoj právní úpravy v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích.

Výše uvedená problematika byla v období let 1953- 1970 upravena pouze podzákonými právními předpisy . Ve stručnosti budou přiblíženy základní právní předpisy. V první řadě se jedná o vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích, ve znění pozdějších předpisů a dále prováděcími předpisy , které byly vydány na jeho základě. Konkrétně je potřeba připomenout o vyhlášku č. 145/1956 Ú.l., o provozu na silnicích, ve znění pozdějších předpisů, dále vyhlášku č. 87/1964 Sb., o řídičských průkazech, ve znění pozdějších předpisů, vyhlášku č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řídičská oprávnění a zejména velmi důležitou vyhlášku FMV č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

V souvislosti s vládním nařízením č. 54/1953 Sb., je nezbytné uvést , že právní praxe v době vzniku tohoto právního předpisu , jej považovala za právní akt se silou zákona. Dle ust. § 1 odst. 2 byla péče o bezpečnost a plynulost silničního provozu svěřena do působnosti Ministerstva národní bezpečnosti. Úkoly v rámci této problematiky byly zajišťovány jeho orgány, zejména dopravními inspektoráty.

Vzhledem k tomu, že právní úprava byla z hlediska dnešních ústavních principů zajištěna podzákonými právními předpisy, docházelo mezi profesní i laickou veřejností k polemikám a pochybnostem , zda je tato právní úprava vůbec platná. Debatu ještě více rozvířilo přijetí Listiny základních práv a svobod (ústavním zákonem č. 23/1991 Sb.). Znění čl. 4 odst. 1 mimo jiné stanovilo , že povinnosti mohou být ukládány toliko na základě zákona a v jeho mezích. Z tohoto důvodu docházelo k ještě masivnějšímu

zpochybňování platnosti této právní úpravy. Časté diskuse s negativními výroky bezpochyby vyvolávaly nejistotu s ohledem na platnost právní úpravy. Je možné konstatovat, že se tento negativní jev promítl i do chování mnohých účastníků silničního provozu, což mělo za následek zvýšení počtu spáchaných přestupků, nehodovosti a nárůstu následků dopravních nehod.

Nárůst počtu automobilů a především nedostatek kázně účastníků silničního provozu a z toho pramenící zhoršená dopravní situace byly podstatnými faktory, které posloužily jako podnět pro změnu legislativní úpravy v této oblasti.

Samotná legislativní práce na přípravě nové právní úpravy byla zákonodárcem rozdělena do dvou etap. Završením první etapy bylo v roce 1997 přijetí a účinnost zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, který nahradil vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích. Tento nově přijatý zákon stanovoval jen nejobecnější povinnosti fyzických a právnických osob a podrobněji se věnoval právní úpravě působnosti PČR a Ministerstva vnitra České republiky (dále jen MV ČR). Je však nutné poznamenat, že se jednalo pouze o přechodný stav, který byl problematický i po právní stránce. K nápravě tohoto nežádoucí stavu došlo až přijetím zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a prováděcích právních předpisů s tímto právním předpisem spojených (dále jen silniční zákon). Tento upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a PČR ve věcech provozu na pozemních komunikacích. K provedení zákona, zejména jeho části, která obsahuje úpravu provozu na pozemních komunikacích, pak byla vydána vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

Spolu s účinností výše uvedeného zákona, nabyla od 01. ledna 2001 účinnosti i první fáze reformy veřejné správy v oblasti provozu na pozemních komunikacích. V této fázi došlo k převedení působnosti k výkonu státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích z orgánů PČR a MV ČR do díkce okresních úřadů a tehdejšího Ministerstva dopravy a spojů. Orgánům PČR bylo ponecháno oprávnění k provádění dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích, projednávání

přestupků v této oblasti v blokovém řízení, šetření dopravních nehod a spolupůsobení při řízení provozu na pozemních komunikacích.

3.2 Právní úprava v období let 2002-2011

Druhou fází reformy veřejné správy je možné datovat do období počátku roku 2003. Pro oblast provozu na pozemních komunikacích to znamenalo převedení působností z okresních úřadů převážně na obecní úřady obcí s rozšířenou působností a částečně na krajské úřady.¹²

Pokud se týká působnosti k provádění státního odborného dozoru nad výkonem státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích obecními úřady obcí s přenesenou působností, došlo k další změně. Tato působnost byla svěřena krajským úřadům v přenesené působnosti. Výkon vrchního státního dozoru nad oběma stupni byl poté svěřen MD ČR.

Se zaměřením na silniční zákon, jako hlavní právní předpis upravující danou problematiku, je nutné konstatovat, že tento byl od doby nabytí účinnosti mnohokrát novelizován. Dle názorů odborné veřejnosti, byla právě jeho rozsáhlá novelizace jedním ze základních prostředků boje za snižování nehodovosti a zvýšení bezpečnosti na našich silnicích. Do této koncepce byly vkládány velké naděje, avšak tato snaha nebyla jediným podnětem rozsáhlé novelizace. Za tou lze spatřovat i vstup ČR do Evropské unie (1. května 2004) a v neposlední řadě i stále dynamicky se rozvíjející provoz na pozemních komunikacích.

Dne 1. července 2006 nabyla účinnosti zatím nejrozsáhlejší novela silničního zákona, a to zákon č. 411/2005 Sb.. Tento právní předpis mimo jiné doplnil do názvu zákona o provozu na pozemních komunikacích jeho zkrácený název – zákon o silničním provozu. Do právní úpravy byly zapracovány podstatné změny a instituty. Za jednu ze stěžejních změn můžeme označit zavedení tzv. bodového systému. Jedná se o bodový systém (bodové hodnocení) vybraných přestupků a trestných činů spáchaných řidiči motorových

¹² KUČEROVÁ, H., Dopravní přestupky v praxi, s. 19

vozidel. Typicky se užívá zejména v silničním provozu jako nástroj, jímž je vynucováno dodržování pravidel silničního provozu. Tento systém se dá označit jako nástupce tzv. kupónů řidičských průkazů, které byly jejich nedílnou součástí a sloužily k zaznamenávání a sledování opakovaného páchaní přestupků nebo trestných činů. K jeho zavedení došlo v tehdejší Československu již v 50. letech, konkrétně vládním nařízením č. 11/1951 a vyhláškou č. 328/1951 Ú.l., o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu. K jeho zrušení došlo v roce 1987, kdy začal být vydáván nový typ řidičského průkazu (forma karty), který již kupón neobsahoval. Jako další podstatnou změnu můžeme uvést znovuzavedení institutu zadržení řidičského průkazu, zabránění v jízdě nebo uzákonění dalších právních nástrojů umožňujících vyšší vymahatelnost práva (např. problematika kauce). Z těchto provedených změn je patrná snaha o co největší a nejkvalitnější přiblížení se právním předpisům a stavům, které se osvědčily v okolních evropských státech.

Novela silničního zákona s sebou nese i následné zásadní změny v oblasti projednávání přestupků dle zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen přestupkový zákon). Tyto legislativní změny se významně projeví i v zákoně č. 140/1961 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen trestní zákon). Novela měla rovněž zásadní dopad na změny v dalších právních předpisech, zejména u zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o silniční dopravě), zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů a v neposlední řadě i na zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, atd.

Jedna z posledních novel roku 2008 byla účinná od 01. ledna 2009 a provedena zákonem č. 274/2008 Sb. Její změny se mimo jiné významně dotkly právě problematiky dopravních nehod, konkrétně se jednalo o ustanovení § 47, jež definuje dopravní nehodu a promítly se tak do změn v právní kvalifikaci dopravních nehod dle přestupkového zákona i zákona trestního. Následovaly ještě další novely (č. 480/2008 Sb., č. 227/2009 Sb.,

č.281/2009 Sb., č. 424/2010 Sb.), které zde však již nebudou podrobně rozepsány, neboť se významně nedotýkají analyzované problematiky.

Poslední významná novela , která byla provedena zákonem č. 133/2011 Sb., nabyla účinnosti 25. května 2011. Jedná se zejména o § 90, který pojednává o odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 110 pojednávající o výměně řidičského průkazu z důvodu uplynutí doby jeho platnosti a ustanovení § 134, které upravuje výměnu dosavadních řidičských průkazů, konkrétně etapizace výměny dle jejich data vydání.

U některých ustanoveních zákona došlo k nabytí účinnosti ke dne 1. srpna 2011. V těchto případech se jedná o ustanovení § 2, kde je upraveno vymezení základních pojmů (kolona vozidel) , § 5 - povinnosti řidiče (povinnost nošení oděvních doplňků s označením retroreflexního materiálu v situaci nouzového stání vozidla mimo pozemní komunikaci) . Velmi důležité je uvedení nového ustanovení § 47a, který specifikuje zákaz účasti na některých akcích v provozu na pozemních komunikacích. Poměrně rozsáhlou novelou prošlo i ustanovení § 67, které upravuje speciální označení vozidel a osob. Ve vztahu k tématu dopravní nehodovosti je velmi podstatná úprava ustanovení § 87a, která se týká dopravně psychologického vyšetření, kde došlo např. k vypuštění povinnosti vyšetření elektroenceleografem, doplnění akreditace psychologa, který je oprávněn vyšetření provést. Asi nejrozsáhlejší úpravu prodělala oblast , která se zabývá správními delikty. Do znění zákona byla přidána ustanovení §§ 125c, 125 d, 125e) která upravují problematiku přestupků v oblasti provozu na pozemních komunikacích a správních deliktů právnických a podnikajících fyzických osob. Pokud se týká problematiky započítávání bodů, tak zde došlo k rozsáhlým úpravám. Asi nejpodstatnější může být pro řidiče informace, že v jednom správním řízení se od 1. srpna 2011 nesčítají body ze všech projednávaných přestupků , ale dojde k přičtení bodů pro nejzávažnější z projednávaných přestupků ve společném řízení. Tato situace se obdobně využívá i v oblasti trestných činů, spáchaných jednáním zařazeným do bodového hodnocení a projednaných ve společném řízení.

Poslední etapa nabytí účinnosti tohoto zákona je vázána ke dni 1. listopadu 2011, kdy došlo k zapracování nového ustanovení § 40a, které pojednává o provozu vozidel v zimním období.

4 Přehled a vývoj právní úpravy dopravních nehod v legislativě ČR

4.1 Právní úprava dle zákona č. 361/2000 Sb.

Pravidla silničního provozu prochází neustále řadou změn , a to v podobě stále nových a častých novelizací. Při těchto procesech dochází k upřesňování použitých ustanovení tak, aby se docílilo , pokud možno, stavu co největší bezpečnosti na silnicích. Pojem " dopravní nehody" byl rovněž podroben mnoha změnám a korekcím , avšak jeho podstata zůstala rámcově shodná . Od 1. ledna 1961 nabyla účinnosti Vyhláška MV č. 141/1961 Sb., kterou se vydávala pravidla silničního provozu. Tato vyhláška byla zrušena následnou vyhláškou MV č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu (nabytí účinnosti dnem 1. ledna 1967). Od 1.ledna 1976 nabyla účinnosti nová vyhláška FMV č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu, která byla s účinností od 1.ledna 1990 nahrazena vyhláškou FMV č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích .

V současné době jsou pravidla silničního provozu upravena silničním zákonem , účinným od 1.ledna 2001. S účinností od 1.července 2006 došlo k novelizaci zákonem č. 411/2005 Sb. Tato novelizace měla za následek úpravu ustanovení o dopravní nehodě. Byla v ní zapracována možnost řešit dopravní nehodu bez šetření orgánů PČR v případě, kdy nedošlo ke zranění, hmotná škoda nepřesáhla částku 50 000 Kč, řidiči se na místě dohodli na zavinění dopravní nehody a dále nedošlo ke škodě na majetku třetí osoby (např. vlastníkem vozidla byla firma , leasingová společnost apod.).

Poslední novela tohoto právního předpisu proběhla zák. č. 133/2011 Sb., s účinností od několika termínů (25. května 2011, 1. srpna 2011 a 1. listopadu 2011).

4.2 Právní úprava dle zákona ČNR č. 200/1990 Sb.

Přestupek můžeme chápat jako správní delikt svého druhu. Jeho právní úprava je obsažena v přestupkovém zákoně. Na rozdíl od jiných správních deliktů je pojem přestupku jako jediný pojmově vymezen, a to v ustanovení § 2 odst. 1 jako "zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek označeno v tomto nebo jiném zákoně a nejde-li o trestný čin nebo jiný správní delikt, který je postižitelný podle zvláštních právních předpisů". Z výkladu ustanovení § 3 vyplývá, že k odpovědnosti za přestupek postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění.

Stejně tak, jako v oblasti trestního práva absentuje pojem trestného činu dopravní nehody, neexistuje v přestupkové rovině pojem dopravní přestupek. Jeho definici v našem platném právním řádu nenajdeme. V praxi byly za dopravní přestupky považovány zejména skutkové podstaty přestupků uvedené v ust. § 22 přestupkového zákona. Po účinnosti novely přestupkového zákona (zákonem č. 13/2011 Sb.), bylo toto ustanovení zrušeno. Právní kvalifikace těchto přestupků je nově obsažena v silničním zákoně (ust. § 125c). Správná kvalifikace dopravních přestupků je jedním ze základních předpokladů zákonnosti rozhodování v přestupkovém řízení.

Rovněž tak oblast přestupkového řízení a přestupků prošla četnými změnami. Od 1.července 1961 byl účinný zákon č. 60/1961 Sb., o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku. V tomto právním předpise byla zapracována i úprava dopravního přestupku, jednalo se spíše o velmi obecnou úpravu. Uvedený zákon byl s účinností od 1.července 1990 nahrazen přestupkovým zákonem.

Pokud jde o strukturu přestupkového zákona, je tento zákon rozdělen na obecnou část a zvláštní část (obsahuje skutkové podstaty jednotlivých přestupků), ustanovení procesní povahy a ustanovení společná, přechodná a závěrečná. Přestupkový zákon je tedy základním pramenem přestupkového práva, který zahrnuje jak hmotně právní, tak procesně právní problematiku. Ustanovení o přestupcích jsou dále obsažena v řadě zvláštních zákonů.

I zákon č. 200/1990 Sb. byl často novelizován . Jedna z posledních novelizací, která měla podstatný vliv na úpravu přestupků souvisejících s provozem na pozemních komunikacích uvedených v § 22 , byla zákonem č. 411/2005 Sb., který nabyl účinnosti k 1. červenci 2006. Jím byly zavedeny nové výše sankcí a dále bodový systém. U některých přestupků došlo k výraznému zvýšení sankcí, a také byla u většiny přestupků stanovena spodní hranice sankce. V blokovém řízení byly u vyjmenovaných přestupků určeny pevné sankce (např. u nedání přednosti v jízdě je v blokovém řízení stanovena sankce přesně 2 500 Kč). Dále byl zaveden tzv. bodový systém, který za vyjmenované porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích ukládá od jednoho do sedmi bodů. Při získání dvanácti bodů je řidiči odebráno řidičské oprávnění na dobu až 12 měsíců. Poslední novela tohoto právního předpisu proběhla zák. č. 133/2011 Sb., s účinností od 1. srpna 2011.

Dopravní nehoda patří z hlediska následku k nejzávažnějším přestupkům proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Silniční dopravní nehody (dále jen SDN) , jejichž příčinou bylo zaviněné jednání fyzické osoby, jsou hodnoceny jako společensky méně nebezpečná jednání a jsou zpravidla kvalifikovány jako přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu . V těchto případech se jednalo o naplnění skutkové podstaty přestupku :

- dle ustanovení § 22 (s účinností novely přestupkového zákona je tato oblast upravena v silničním zákoně , konkrétně v ust. § 125c)

4.3 Právní úprava dle zákona č. 40/2009 Sb.

Pokud se týká trestního práva, tak dne 1.ledna 1962 nabyl účinnosti zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon. V tomto právním předpise již byly uvedeny trestné činy (dále jen TČ) související s provozem na pozemních komunikacích. Trestní zákon (dále jen TrZ) prošel od své účinnosti nespočetným množstvím novelizací. Novelizací zákonem č. 411/2005 Sb. došlo k zásadní změně u TČ ohrožení pod vlivem návykové látky podle ust. § 201 TrZ, a

do znění předpisu byl přidán úplně nový TČ , a to řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle ust. § 180d TrZ. Poslední novelizace tohoto právního předpisu proběhla v roce 2009, kdy rovněž došlo ke změně názvu, a to zák. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

Je nutné uvést, že dopravní nehoda jako samostatný trestný čin neexistuje. Zaviněním dopravní nehody naplní její účastník znaky skutkové podstaty TČ, resp. dopustí se TČ tím, že např. někomu ublíží na zdraví nebo mu způsobí hmotnou škodu. TČ je obecně definován v ustanovení § 3 odst. 1 jako „ pro společnost nebezpečný čin, jehož znaky jsou uvedeny v trestním zákoně ”.

V případě, že byla SDN zaviněna jednáním fyzické osoby a toto jednání je hodnoceno jako společensky nebezpečné, jsou dopravní nehody zpravidla kvalifikovány jako TČ . Ve většině případů se jedná o naplnění skutkových podstat těchto TČ:

- ublížení na zdraví podle ust. §§ 223 a 224 ,
- obecné ohrožení podle ust. § 180 ,
- poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení podle ust. § 184 ,
- ohrožení životního prostředí podle ust. § 181b (např. nehody cisternových souprav),
- ohrožení pod vlivem návykové látky podle ust. § 201 ,
- neposkytnutí pomoci podle ust. § 208 .

4.4 Právní úprava- Spolková republika Německo

V této oblasti právní úpravy je autorkou považováno za nezbytné a vhodné, i přes poněkud neorganické začlenění do této kapitoly, poukázání na problematiku nejen na území ČR, ale pro srovnání i přiblížení daného tématu z pohledu situace ve Spolkové republice Německo (dále jen SRN).

V oblasti problematiky pravidel silničního provozu ČR a SRN lze konstatovat, že základní principy shodné. Existují pouze drobné odchylky, jedná se např. o rozdílné hodnoty nejvyšších povolených rychlostí, nejvyšší povolené hladiny alkoholu v krvi řidičů, apod. Markantní rozdíly se vyskytují ve výši uložených sankcí. Pro porovnání je uvedena situace v SRN, jako státu EU, se kterým území našeho státu bezprostředně sousedí a také z důvodu obdobné mentality tohoto národa.

Na území SRN jsou sankce stanoveny na základě nařízení o katalogu pokut (Bußgeldkatalog – Verordnung – BkatV). V tomto dokumentu jsou výslovně uvedeny jednotlivé skutkové podstaty přestupků a spolu s nimi i výše finančního postihu.¹³ Obdobu lze nalézt i v našem tzv. Bodovém systému.

V případě, že řidič provozem svého vozidla způsobil škodu na jakémkoli cizím majetku, tedy nejenom na jiném vozidle, ale třeba na svodidlech, mýtné bráně, dopravním značení popř. na nemovitosti, přičemž si je řidič vědom této škody, je jeho povinností zavolat na místo policii. V takovémto případě bude řidiči po příjezdu policie uložena peněžitá kauce cca do 100 € a zahájeno správní řízení (pakliže nebude na místě uložena bloková pokuta do výše 40 €, čímž je věc pravomocně ukončena). Co se týče likvidace škody způsobené provozem vozidla, měla by tato být v plném rozsahu zlikvidována odpovědnostním plněním pojišťovny, u které bylo pro předmětné vozidlo sjednáno odpovědnostní pojištění. Předpokladem úspěšné likvidace je samozřejmě řádné nahlášení škodní události a doložení dostupných podkladů.

Poněkud odlišná situace však nastává, pokud řidič provozem svého vozidla škodu způsobil, ale není si vzniku této škody vědom nebo si dokonce vědom je, avšak v obou případech pokračuje v jízdě, aniž by přivolal policii. V obou těchto případech je zpravidla při identifikaci vozidla zahájeno trestní řízení pro podezření ze spáchání trestného činu „nedovolené se vzdálení z místa dopravní nehody“ (tzv. Unfallflucht). Skutková podstata tohoto TČ předpokládá úmyslné zavinění, resp. spíše řečeno vědomí řidiče, že škodu způsobil. Za spáchání tohoto TČ je možno uložit trest odnětí svobody do tří let nebo peněžitý trest. V rámci trestního řízení je samozřejmě nutné, aby řidiči bylo vědomí o způsobené škodě prokázáno, v opačném případě musí být trestní řízení zastaveno.

¹³ MACHAČKA, Ivo., Katalogy pokut a jako předejit dopravním přestupkům v Německu, s.52

V případě, že je řidič v SRN zastaven policií a je obviněn z toho, že provozem vozidla způsobil škodu a z místa nehody odjel, měl by se co nejdříve spojit s asistenční službou příslušné pojišťovny v ČR, u níž má vozidlo pojištěno. Tato mu podá základní informace, jak by měl postupovat, popř. zajistí tlumočení s policií a zastoupení advokátem německé advokátní kanceláře, se kterou má smluvní vztah. Policie po konzultaci se státním zástupcem stanoví výši peněžitě kauce, která se musí na místě složit, přičemž její výše se pohybuje od 300 do 1.000 €. Po úhradě peněžitě kauce může řidič pokračovat v jízdě.

Trestné činy spáchané při silniční dopravě jsou stíhány podle trestního zákoníku (Strafgesetzbuch) peněžitými tresty nebo tresty odnětí svobody.¹⁴ Jako názorný příklad může posloužit trestný čin zabití z nedbalosti. V tomto konkrétním případě hrozí řidiči hrozí trest odnětí svobody v délce pěti měsíců, do evidenční karty řidiče je mu zaznamenán zápis s pěti trestnými body a zároveň dojde k zadržení jeho řidičského oprávnění. Bodové konto spravuje centrální spolkový registr ve Flensburgu. Německý systém bodového hodnocení pochází z konce 70. let 20. století a je považován za nejpropracovanější. Bodové konto má 18 bodů. Body se odečítají jen za přestupky, za něž je udělena pokuta více než 40 €, zpravidla jen, je-li někdo přestupkem ohrožen. Jednotlivé přestupky jsou hodnoceny 1 až 7 body. Trest odnětí svobody může být nahrazen peněžitým trestem, jeho uložení je plně v dikci Spolkového soudu. Výše postihu se stanovuje podle tzv. „denních sazeb“, kterých může být přiděleno 5 až 360 (např. osoba má měsíční příjem 3 000 €, tzn. , že denní příjem činí 100 €. V případě uložení peněžitěho trestu v hodnotě 100 denních sazeb, je mu vyměřena částka ve výši 10 000 €).

Zatímco v ČR se PČR hlásí jen některé typy dopravních nehod (škoda nad 100 000 Kč, zranění či úmrtí osoby), ve SRN je povinnost nahlásit policii každou dopravní nehodu. Německá legislativa totiž situaci, kdy dopravní nehodu hlásí poškozený a viník již není na místě (přestože na sebe zanechal kontakt, např. za stěračem poškozeného vozidla) hodnotí jako ujetí z místa dopravní nehody. Dle příslušných zákonných ustanovení se jedná o TČ a sankce za něj se pohybuje od vysoké peněžitě pokuty až po trest odnětí svobody.¹⁵

¹⁴ MACHAČKA, Ivo., Katalogy pokut a jako předejit dopravním přestupkům v Německu, s.52

¹⁵ FOX, Bernhard : Ústní sdělení. Polizeiabteilung Tübingen, SRN . 12. dubna 2011

5 Silniční dopravní nehody

5.1 Teoretická východiska

Silniční dopravní nehody, vzhledem k jejich následkům na životech a zdraví účastníků silničního provozu a škodám na majetku, se stávají stále více rizikovým faktorem silničního provozu.

Kromě negativních stránek ohrožujících člověka nepřímo, přináší rozvoj dopravy s sebou i moment přímého poškozování hmotných statků, zejména však stále častěji ohrožuje zdraví a život člověka. K těmto škodám dochází v případech vzniku dopravních nehod v oblasti toho kterého druhu dopravy.¹⁶

Ze statistik nehodovosti i praktických zkušeností vyšetřovatelů dopravních nehod vyplývá fakt, že převážná většina dopravních nehod vděčí za svůj vznik neukázněnému chování a rovněž tak nezodpovědnému postoji účastníků silničního provozu, ale i jiných zúčastněných osob. Z tohoto důvodu byla společnost, v zájmu ochrany celospolečenských hodnot, nucena přikročit k uplatnění často přísných trestně právních předpisů. Právě trestní zákonodárství je jedním z prostředků zajišťování bezpečnosti v dopravě. Tímto způsobem a z těchto příčin došlo v moderní společnosti ke vzniku instituce vyšetřování dopravních nehod. Její vznik se datuje od doby vzniku intenzivní motorizované dopravy. Opodstatněnost vzniku této instituce je dána už tím faktem, že život a zdraví člověka a v neposlední řadě i majetek, jsou objekty chráněnými každou společností.¹⁷ V případě majetku zde nejsou rozhodující vlastnické vztahy.

Z hlediska počtu dopravních nehod, ale i ve vztahu k počtu ujetých kilometrů na jeden dopravní prostředek, k počtu přepravených osob na počet kilometrů a jiných kritérií, jsou nejpočetnější silniční dopravní nehody.¹⁸

¹⁶ PORADA,V., a kolektiv, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi,s. 101

¹⁷ PORADA,V., a kolektiv, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi,s. 101

¹⁸PORADA,V., a kolektiv, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi,s. 102

5.2 Charakteristika silničních dopravních nehod

Trestná činnost páchaná v souvislosti se SDN je na rozdíl od jiných kriminálních deliktů v některých ohledech specifická. Jedná se zejména o osobu pachatele, neboť SDN jsou v převážné míře páchany osobami bez kriminální minulosti a vazeb na toto prostředí, ve většině případů se jedná o bezúhonné občany, s větší či menší zkušeností v řízení dopravních prostředků.

Z hlediska zavinění se jedná o nedbalostní delikty, tedy po subjektivní stránce jde o TČ spáchané z nedbalosti. Jejich zařazení do této kategorie má své opodstatnění již v samotném jazykovém, obsahovém i logickém výkladu pojmu „nehody“. Základní rozdíl mezi úmyslným a nedbalostním jednáním v závislosti na způsobu spáchání totiž spočívá v tom, že v případě nedbalostního TČ neexistuje žádný motiv pachatele a rovněž schází i cíl jeho jednání. Z tohoto rozboru vyplývá, že pachatel úmyslného TČ k následku úmyslně a cílevědomě směřuje.

U dopravních nehod se jedná zejména o nedbalost vědomou (ust. § 5 písm. a) TrZák), ale nemůžeme vyloučit ani nedbalost nevědomou (ust. § 5 písm. b) TrZák).

U nedbalostního trestného činu je následek důsledkem rozporného jednání pachatele ve vztahu k daným podmínkám, vzniká náhle, neplánovaně a obsahuje prvek překvapení.¹⁹

5.3 Pojem a základní znaky silniční dopravní nehody

Pojem SDN je v současné době právně zakotven v silničním zákoně. Předmětem jeho právní úpravy jsou povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu²⁰ (dále jen pozemní komunikace), pravidla provozu na pozemních komunikacích, úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, řídičská

¹⁹PORADA, V., a kolektiv, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, s. 103

²⁰ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

oprávnění a řidičské průkazy.²¹ V neposlední řadě vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a PČR ve věcech provozu na pozemních komunikacích.

V následujících odstavcích příslušného paragrafového znění jsou rovněž vymezeny povinnosti řidiče, který měl účast na dopravní nehodě, dále kritéria, za kterých je účastník povinen neprodleně ohlásit dopravní nehodu orgánu PČR. Mezi konkrétní taxativně vymezená kritéria patří situace, kdy dojde k usmrcení nebo zranění osob nebo ke hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč.²²

Samotné znaky skutkové podstaty SDN jako přestupku jsou popsány ve zvláštním právním předpise, kde je taxativně stanoveno, že „dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu“.²³

Z daného znění vyplývá, že vozidla, nebo alespoň vozidlo pachatele dopravní nehody, musí být v pohybu, a to na komunikaci, kde je provoz upraven zvláštním právním předpisem.²⁴ V souvislosti s uvedenou podmínkou vozidla v pohybu je v ust. § 2 písm. f-h silničního zákona pojmově vymezeno co je a není vozidlem.

Vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj. *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.

SDN není každou událostí, ke které dojde při provozu vozidel.

Z charakteristiky silničních dopravních nehod lze dovodit jejich obecný pojem. 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.²⁵

²¹ § 1 zákona č. 361/2000 Sb., silniční zákon

²² § 47 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., silniční zákon

²³ § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., silniční zákon

²⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., v návaznosti na ust. § 22 zák. č. 200/1990 Sb.

²⁵ KONRÁD, Z., a kol., Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů, s.98

Pokud bychom ale vycházeli pouze z této obecné definice, mohli bychom do kategorie dopravních nehod zahrnout i řadu událostí, které jimi nejsou. Z tohoto důvodu je při posuzování a kvalifikaci toho, zda se skutečně jedná o dopravní nehodu nutné, abychom vycházeli z pojmu uvedeného v zákonné normě.²⁶

Lze konstatovat, že základním znakem je neúmyslné jednání pachatele a vyvolání nehodového děje opomenutím nebo nepozorností. Přitom není rozhodující, zda k samotné dopravní nehodě dojde v souvislosti s provozem motorového vozidla, tramvaje, či jiného nemotorového vozidla. Situace, kdy měl pachatel v úmyslu poškodit svůj či cizí majetek, popřípadě úmyslně zranit či usmrtit jiné účastníky silničního provozu, není v žádném případě dopravní nehodou. V těchto případech připadá v úvahu zejména naplnění skutkových podstat trestných činů poškozování cizí věci, úmyslné ublížení na zdraví, popř. trestný čin vraždy.²⁷

K naplnění znaků skutkové podstaty SDN nedojde rovněž v případě, kdy je služební vozidlo PČR použito jako jeden z donucovacích prostředků k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla.²⁸

Pouze naplnění všech znaků uvedených v zákonné definici dopravní nehody znamená, že se jedná o dopravní nehodu. Pro úplnost je proveden rozbor jednotlivých základních znaků dopravní nehody:

1) neočekávanost, ale zpravidla předvídatelnost nehody

Jedná se o moment překvapení. Dopravní nehoda je tedy událost neočekávaná, náhlá, avšak vzhledem k jednání účastníků silničního provozu lze předvídat, že k ní dojde. Příkladem může být riskantní jízda řidiče v nepřehledném úseku silnice, předjíždění přes plnou nebo dvojitou čáru a v hustém provozu, kdy lze předvídat, že tento řidič způsobí dopravní nehodu. Zda však skutečně k dopravní nehodě dojde, je dílem „náhody“. Takový vznik dopravní nehody s sebou zákonitě přináší i moment překvapení pro jeho účastníky. Tento moment překvapení je závislý ve velké míře na psychických předpokladech osoby, ale zároveň i na samostném stupni předvídatelnosti nehody. Určení samotné hranice předvídatelnosti dopravní nehody je velmi obtížné, proto je pro vyšetřovatele a ostatní

²⁶ § 47 zákona č. 361/2000 Sb., silniční zákon

²⁷ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

²⁸ § 52 písm. f) zákona č. 273/2008 Sb.

orgány činné v trestním řízení důležité pracovat s určitou mírou abstraktnosti. Právě předvídatelnost je důležitým znakem z hlediska trestněprávního, neboť nachází svůj výraz v subjektivní stránce skutkové podstaty TČ, a to v tzv. nedbalosti přímé- „ nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom, vzhledem k okolnostem a ke svým osobním poměrům, vědět měl a mohl „.²⁹

2) Událost v silničním provozu

Pod tento pojem můžeme událost subsumovat pouze v tom případě, pokud k ní dojde na místech, na nichž platí v plném rozsahu pravidla silničního provozu, tj. kde je dopravní režim upraven zvláštním právním předpisem. Jedná se tedy o dálnice, silnice, místní a účelové komunikace.³⁰

Za dopravní nehodu nemůžeme tedy považovat událost, k níž dojde mimo tyto komunikace. Jedná se převážně o soukromé pozemky či objekty, jejichž majitelé si nezažádali příslušný dopravní správní orgán o úpravu dopravního režimu. V případě vzniku hmotné škody či ublížení na zdraví se bude jednat pouze o škodní událost, avšak nikoliv v souvislosti se SDN. Také v případě, že k takové události dojde na poli, v lese, na zahradě, v tovární hale, na místech veřejnosti nepřístupných apod., nebude se jednat o SDN. Pokud dojde v důsledku tohoto jednání k hmotné škodě či újmě na zdraví, budou tyto jednotlivé případy řešeny podle jiných právních předpisů, nejčastěji podle vyhlášky o bezpečnosti práce či zákoníku práce a proto je vyšetřují jiné orgány, než orgány dopravní policie.

3) Škoda na životě nebo zdraví osoby nebo na majetku

Podmínkou kvalifikace události jako dopravní nehody je vznik škody buď majetkové nebo újmy na zdraví. Škodou se v tomto smyslu míní škoda reálná, přímá škoda vzniklá v příčinné souvislosti s nehodovou událostí. Právě vzniklá škoda je základním znakem každé skutkové podstaty poruchových TČ, které jsou aplikovány na dopravní nehody. Pokud nenastane škodní následek, nelze dopravní nehodu kvalifikovat jako poruchový trestný čin. Pokud ale v příčinné souvislosti s dopravní nehodou vznikne obecné nebezpečí, můžeme

²⁹ § 5 písm. b) zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

³⁰ § 2 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb.

takové jednání kvalifikovat jako ohrožovací TČ, u kterého není podmínkou vznik následku. Tzn., že i v případech, kdy došlo ke střetu mezi vozidly, ale žádný z účastníků neutrpěl žádnou škodu, nelze o nehodě uvažovat. Stejně tak je tomu v případě, kdy automobil řízený řidičem vyjede mimo vozovku, ale nevznikne žádná škoda (ať již na zdraví, na vozidle, na přepravovaných věcech, na komunikaci, dopravním značení, nemovitosti či jeho oplocení apod.) . V těchto modelových případech půjde pouze o dopravní přestupek, za který může být viníkovi uložena sankce.

4) *Přímá souvislost s provozem vozidla*

Aby bylo možno událost subsumovat pod kategorii dopravních nehod, musí k ní dojít v přímé souvislosti jízdou po pozemní komunikaci. Každou dopravu můžeme tedy charakterizovat jako pohyb dopravního prostředku po dopravní cestě. V daném případě není rozhodující, zda došlo ke střetu s vozidlem motorovým či nemotorovým, tramvají či trolejbusem, povozem či jízdním kolem . Dopravní nehoda je tedy negativním důsledkem tohoto pohybu. Dokonce není rozhodující ani ten fakt, zda bylo vozidlo v konkrétním případě řízeno řidičem, nebo se jednalo o samovolné rozjetí vozidla. Za dopravní nehodu nelze považovat situaci, kdy ke zranění nebo hmotné škodě došlo v souvislosti s opravou vozidla, požárem vozidla (pokud se nejednalo o následek dopravní nehody), manipulací s nákladem, nebo v důsledku pádu předmětu (sníh, kámen, uvolněná střešní krytina, větve stromů, apod.) na stojící nebo parkující vozidlo. Do kategorie dopravních nehod nelze rovněž zařadit srážku chodců, pád chodce na chodníku nebo na vozovce, apod, neboť k nim nedošlo v souvislosti s provozem vozidla. Naopak v případě, kdy došlo ke střetu chodce s jedoucím vozidlem (chodec jím byl poražen, přejet) , je událost dopravní nehodou (při splnění ostatních podmínek).

Dopravní nehoda je především konflikt. Při porušení závazných zákonných ustanovení se vytvoří podmínky vzniku konfliktu na dopravní cestě. Dopravní cestou je pozemní komunikace, určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti .³¹

³¹ § 2 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb. , o pozemních komunikacích

Aby totiž byla doprava schopna plnit všechny podmínky na ni kladené, musí se vůči okolnímu prostředí chovat podle schválených právních předpisů. Plněním zákonů a dalších nižších právních norem směřuje k zabezpečení bezkonfliktní dopravy.

Z výše uvedeného hodnocení tedy vyplývá fakt, že dopravní nehodu můžeme hodnotit jako souhrn člověkem vykonávaných řídicích činností dopravního prostředku, který se dostává do rozporu se zákonnými normami a ostatními speciálními předpisy, přičemž dochází k rychlému prohlubování rozporu. Tím dochází k nekorektnímu a nekontrolovatelnému pohybu dopravních prostředků, které jsou ve vzájemné interakci s následným silovým působením a konečnou destrukcí.³²

5.3.1 Příčiny a podmínky silničních dopravních nehod

Silniční dopravní nehody jsou zpravidla souborem několika příčin a podmínek. Je evidentní, že příčina, vedoucí ke spáchání TČ, existuje ještě dříve, než jeho pachatel začne se samotným jednáním. Lze tedy konstatovat, že příčina předchází vlastnímu jednání pachatele. Pravidla silničního provozu stanoví podmínky, které je povinen dodržovat každý účastník silničního provozu. Porušení těchto konkrétních podmínek je základní příčinou dopravní nehody. V nejčastějších případech se jedná o nepřiměřenou rychlost, nesprávné předjíždění, jízdu na nesprávné straně vozovky, nedodržení přednosti v jízdě, jízdu pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek či léků, nedodržení dostatečné bezpečnostní vzdálenosti mezi vozidly. Obecně můžeme uvést, že se jedná o nepozornost či bezohlednost účastníků dopravní nehody.

Příčiny dopravních nehod však mohou být i technického charakteru, např. technická závada na brzdovém systému vozidla, celkový špatný technický stav vozidla apod. Je však nutné uvést, že technický charakter, jako příčina dopravní nehody, se netýká pouze vozidel, ale i nevyhovujícího stavu pozemních komunikací. Jako nejčastější příčinu můžeme uvést např. neoznačenou překážku silničního provozu, nebo zejména v zimní období špatnou údržbu komunikace, výmoly, vyjeté koleje na komunikaci, apod.

³² PORADA, V., a kolektiv, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, s. 102

Obecně lze tedy shrnout příčiny dopravních nehod do těchto základních kategorií:

- chování účastníků dopravní nehody,
- technický stav zúčastněných vozidel,
- situace v silničním provozu, tj. všechny okolnosti bez přímého vlivu jeho účastníka, např. hustota provozu, povětrnostní situace, viditelnost apod.,
- jiné okolnosti (např. stav pozemní komunikace).

Souhrnem lze tedy konstatovat, že z teoretického hlediska je SDN výsledkem rozporného jednání účastníka silničního provozu s danými podmínkami silniční dopravy, které spočívají v :

- nerespektování pravidel silničního provozu,
- neplnění povinností orgánů a pracovníků působících na úseku zabezpečení plynulosti a bezpečnosti dopravy,
- nerespektování ustálených zvyklostí v dopravě.³³

Každý vznik a průběh silniční dopravní nehody je tvořen :

- nehodovým jednáním a
- nehodovou událostí.

Nehodovým jednáním účastníka silniční dopravy je jeho konání, jednání či opomenutí, kterým způsobil nehodovou událost.

Za nehodovou událost je z teoretického hlediska pokládán konkrétní projev silniční dopravní nehody (např. srážka, havárie apod.), tj. konkrétní průběh a následek nehody.³⁴

Z hlediska nehodového jednání můžeme dopravní nehody dělit na subjektivní a objektivní.

Toto rozčlenění nemá smysl pouze po teoretické stránce, ale i z pohledu prakticky subjektivního. Objektivní příčiny ukazují na věci materiální povahy, mohou spadat do kategorie „pokroku na silnici“.

³³ PORADA, V., a kolektiv, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, s. 103

³⁴ PORADA, V., a kolektiv, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, s. 104

5.3.1.1 Objektivní příčiny dopravních nehod

Mezi objektivní příčiny dopravních nehod patří zejména špatný stav a povaha pozemní komunikace, závady ve sjízdnosti a změny ve sjízdnosti, které řidič nemůže předvídat ani při jízdě přizpůsobené stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, vlastnostem vozidla a nákladu a vlastním schopnostem. Do této kategorie můžeme zařadit i technické poruchy vozidel a další příčiny nezávislé na řidiči. Další objektivní příčinou vzniku dopravních nehod mohou být reklamní poutače, reklamy a bigboardy.

Souhrnně můžeme konstatovat, že se jedná o příčiny, jež řidič nemůže svou vůlí ovlivnit, i když je lze předvídat.

5.3.1.2 Subjektivní příčiny dopravních nehod

Při zkoumání příčin a zavinění dopravních nehod nutným ke zjištění skutkového stavu věci, o kterém není pochyb, je nezbytné vycházet z celého dopravního systému, tvořeného člověkem, vozidlem a pozemní komunikací. Nejčastěji selhávajícím článkem tohoto systému je právě člověk.³⁵ K subjektivním příčinám dopravních nehod patří osoba řidiče, zejména jeho momentální zdravotní stav, zdravotní potíže, onemocnění, psychické potíže, popř. ovlivnění alkoholem či návykovou látkou nebo lékem a v neposlední řadě jeho věk a zkušenost.

Další častou subjektivní příčinou dopravních nehod je tzv. „psychologická přednost“. Tento pojem znamená vzdání se přednosti v jízdě, i když toto právo na křižovatce řidiči vyplývá z pravidel silničního provozu. Jev se uplatňuje zejména na křižovatkách neřízených světelnou signalizací, na nichž je přednost v jízdě vyznačena dopravními značkami.³⁶ Řada dopravních nehod bývá způsobena vynucováním si přednosti tam, kde ji řidič přijíždějící do křižovatky po vedlejší silnici nemá. Způsob jeho chování, které je dáno

³⁵ KUČEROVÁ, H.: Dopravní přestupky v praxi, s. 58

³⁶ KUČEROVÁ, H.: Dopravní přestupky v praxi, s. 58

především vysokou rychlostí vozidla při příjezdu ke křižovatce, má vyvolat u řidiče na hlavní silnici dojem, že druhý řidič nehodlá před křižovatkou zastavit, a že by tedy neměl z důvodu vlastní bezpečnosti na přednosti v jízdě trvat a raději se jí vzdát ve prospěch onoho agresivního jezdce.³⁷

5.3.2 Psychologie vzniku silničních dopravních nehod

Statistická zjištění o dopravní nehodovosti za dlouhodobé časové období jednoznačně potvrzují závěr, že v systému - člověk, dopravní prostředek a prostředí- dochází nejvíce k selhávání právě lidského faktoru. Na základě dlouhodobých výzkumů a pozorování můžeme dovodit, že z celkového počtu evidovaných dopravních nehod je řidič silničního motorového vozidla viníkem více jak 90% všech dopravních nehod. Pokud se týká podílu samotného silničního motorového vozidla, tak se jedná o 1%. Závada pozemní komunikace má na dopravních nehodách podíl menší než 0,5%.³⁸

Nejproblémovějším a nejvíce selhávajícím faktorem je jednoznačně řidič, jako účastník silničního provozu. Jaká je tedy příčina této znepokojující informace? Především proto, že člověk je živý organismus, jež žije v civilizované a moderní uspěchané době, která je doprovázena předimenzovanou technikou . Jeho chování není možné naprogramovat ani ovládat žádnými technickými prostředky. Řidič je lidskou bytostí sedící za volantem dopravního prostředku, avšak stále zůstává člověkem.

Při zkoumání role řidiče jako účastníka konfliktní dopravní situace, která případně vyústí do vzniku dopravní nehody, má dominantní význam jeho aktuální psychické rozpoložení a projev v rámci dopravního chování v konkrétní dopravní situaci.

Lze tedy konstatovat, že bezpečné dopravní chování řidiče je úzce závislé především na těchto okolnostech :

- dopravní způsobilosti (výkonové možnosti),

³⁷ PORADA, V., a kolektiv.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi , s. 95

³⁸ PORADA, V., a kolektiv.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi , s. 85

- temperamentových vlastnostech a jeho přístupu a zodpovědnosti v dopravních situacích,
- připravenosti pro roli řidiče (získané znalosti, zkušenosti a dovednosti),
- tělesných a duševních předpokladech.³⁹

Psychologické aspekty činnosti řidiče:

- *smyslové vnímání* , které je základním procesem orientace člověka v situaci. Jeho součástí je zrakové vnímání (centrální, periferní), sluchové vnímání, hmatové a pohybové vnímání,
- *pozornost* (spontánní, úmyslná, rozdělená) a „ *nepozornost*“. Podmínky dobré koncentrace jsou : celkový tělesný stav, duševní stav a nálada, zájem a očekávání, síla, velikost a trvání podnětů, změna a nevyklost. Příčiny nízké koncentrace pozornosti : především se jedná o nadměrné zatěžování vnějšími podněty, snadné podléhání emocím, nedostatek volných a morálních vlastností a v neposlední řadě také špatná psychosomatická kondice, nevhodné životní návyky,
- *city, vůle, motivace a psychické stavy řidičů*. Psychické jevy, které označujeme termínem city nebo emoce, se projevují jako : afekty, nálady, vášně,
- *struktura osobnosti řidiče* . V tomto případě rozeznáváme tyto temperamentové typologie osobnosti : sangvinik, flegmatik, choleric, melancholik,
- *únava při řízení vozidla* je jednou z příčin dopravních nehod. Únava se může projevit jako fyzická únava, únava duševní nebo únava smyslových orgánů,
- *rozhodování řidiče během řízení vozidla* jako reakce na dopravní situaci. Může se jednat o řešení a rozhodování v konfliktích situacích, při jízdě křižovatkou, apod.,
- *jednání řidiče*, které můžeme obecně posuzovat podle dvou hledisek jako jednání přizpůsobené nebo nepřizpůsobené. V případě nepřizpůsobeného jednání, toto bývá zpravidla trojího typu : chování se zkratovou reakcí, chování s prodlouženou reakcí a chování v dopravní situaci, která nastala zcela neočekávaně,

³⁹ PORADA, V., a kolektiv.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi , s. 85

v rozporu s naučeným stereotypem řidiče. Dle statistických poznatků můžeme konstatovat, že zkratkové jednání bývá častým projevem řidičů-začátečnicků s krátkou řidičskou praxí. Jeho nebezpečnost spočívá zejména v těžkých následcích dopravních nehod. Mezi typické projevy těchto reakcí patří to, že se v kritické situaci řidič za volantem skrčí, popř. zakryje rukama oči a pokračuje v přímé jízdě. Toto chování můžeme nejvíce pozorovat u řidiček malých vozidel. Dalším projevem je to, že řidič místo objetí překážky intenzívně brzdí a pokračuje v jízdě v přímém směru do překážky. Rovněž můžeme uvést příklad, kdy při náhlé situaci řidič bez rozmyslu prudce strhává volant na opačnou stranu, než je logické, nebo namísto brzdění přidává plyn a vozidlo zrychlí.

Se *zkratkovými reakcemi* jsou úzce spjaty *strach a úlek*. Úlek vede zpravidla ke snížení pozornosti, může vyústit i v tzv. pasivní strach, jež řidiče paralyzuje, projevuje se ochromením těla, strnutím svalů rukou a nohou. Výsledkem je zpomalené ovládání vozidla řidičem, navíc jej ovládá s nedostatečnou silou, jeho jízdní úkony jsou váhavé, nepřesné a delší dobou reakce.

- *věk a zkušenosti řidiče ve vztahu k dopravní nehodovosti*- tělesné a duševní schopnosti se mění na základě četných vnějších a vnitřních faktorů. Tradiční dělení skupin řidičů vychází z délky řidičské praxe a je přímo vztahováno k úrovni jejich dopravní nehodovosti. Řidiče pak dělíme do kategorií: začátečník, pokročilý, zkušený.

Objektivizace psychologických aspektů vzniku dopravní nehody může významně přispět k objasnění SDN . K tomu může přispívat psychologická expertíza, včetně psychologického posouzení osobnosti řidičů a okolností dopravní nehody.⁴⁰

⁴⁰ PORADA, V., a kolektiv.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi , s. 99

5.4 Klasifikace silničních dopravních nehod

Obecně můžeme dopravní nehody klasifikovat podle řady kritérií. Pro potřeby přehledného a uceleného výkladu byla použita dvě nejčastější klasifikační kritéria, a to z hlediska charakteru dopravních nehod a podle způsobu řešení a šetření dopravní nehody orgány PČR.

Z hlediska charakteru dopravní nehody dělíme na tři základní druhy:

- srážky- tj. střet účastníků silničního provozu (motorových případně nemotorových vozidel, motorového vozidla s nemotorovým, s tramvají nebo chodcem, s pevnou překážkou nebo se zvířím, apod.)⁴¹. Podmínkou je, že se jedná o střet dvou nebo více účastníků, z nichž alespoň jeden se pohyboval na silničním vozidle. Typově se může jednat o srážky (čelní, boční a náraz zezadu), střet dopravního prostředku s chodcem nebo se zvířetem, náraz dopravního prostředku na pevnou překážku,
- havárie- kdy nedojde ke střetu účastníků silničního provozu ani ke střetu vozidla s překážkou, ale přesto vznikne škoda (např. vozidlo se převrátí na vozovce),⁴²
- jiné nehody- které nelze zařadit do předcházejících kategorií (vypadnutí z vozidla, naskakování do vozidla nebo vyskakování z něho, pád z ložné plochy při přepravě osob na nákladním automobilu, apod.)⁴³. Dále se může jednat o úrazy ve vozidlech při náhlém či bezdůvodném zabrzdění.

Každý vznik a průběh silniční dopravní nehody je tvořen :

- nehodovým jednáním a
- nehodovou událostí.

Nehodové jednání účastníka silniční dopravy je jeho konání či opomenutí, kterým nehodovou událostí zapříčinil.

⁴¹ KOPECKÝ, Z., Občan a dopravní nehoda, s. 9

⁴² KOPECKÝ, Z., Občan a dopravní nehoda, s. 9

⁴³ KOPECKÝ, Z., Občan a dopravní nehoda, s. 9

Nehodová událost – za ní je z teoretického hlediska pokládán konkrétní projev silniční dopravní nehody (př. srážka, havárie, apod.), tj. jedná se o konkrétní průběh a následek nehody. ⁴⁴

Z hlediska způsobu řešení a šetření dopravní nehody policejními orgány, lze dopravní nehody dělit na :

- malé dopravní nehody – tyto zejména z hlediska následků a závažnosti zavinění splňují stanovené podmínky a jsou zpravidla projednány policisty na místě jako dopravní přestupky. ⁴⁵ Tento typ události je vyřešen sepsáním protokolu o nehodě v silničním provozu s projednáním, popřípadě potvrzením tzv. Euroformuláře a uložením blokové pokuty.
- ostatní dopravní nehody- v těchto případech není policista oprávněn vyřídit událost na místě, např. proto, že nelze bez dalšího šetření jednoznačně určit viníka, následky nehody jsou závažné (např. zranění), nehoda byla zaviněna závažným porušením pravidel silničního provozu apod. ⁴⁶.

Pro zvolení správného postupu šetření ostatních dopravních nehod , tyto rozdělujeme do několika samostatných detailních kategorií. V případě zaviněných dopravních nehod jsou hlavními dělicími kritérii především vzniklá újma na zdraví (lehké zranění, těžké zranění, usmrcení osoby), výše vzniklé hmotné škody na zúčastněných vozidlech, přepravovaném nákladu či jiných věcech , dále to, zda byla dopravní nehoda zaviněna či nezaviněna jejím účastníkem a v neposlední řadě i to, zda byl účastník pod vlivem alkoholu, léků nebo jiných návykových či psychotropních látek. Samostatnou kapitolu dělení dopravních nehod tvoří i to, zda byla některým z účastníků osoba podléhající kázeňské či kárné pravomoci (policista, voják z povolání, příslušník BIS, soudce, státní zástupce apod.), využívající imunity (poslanec, senátor) nebo osoba požívající diplomatických výsad či imunit podle mezinárodního práva (diplomat).

⁴⁴ PORADA, V., a kolektiv.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi , s. 104

⁴⁵ KOPECKÝ, Z., Občan a dopravní nehoda, s. 10

⁴⁶ KOPECKÝ, Z., Občan a dopravní nehoda, s. 10

Zpracováním dopravních nehod je zákonem pověřena PČR . Tato vykonává dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích tím, že objasňuje dopravní nehody.⁴⁷

Pokud se týká místní příslušnosti k šetření dopravních nehod, tato je upravena interními právními akty (Závaznými pokyny policejního prezidenta).

Skupina dopravních nehod je místně příslušná v obvodě služební působnosti PČR okresního ředitelství.⁴⁸

Oddělení dopravních nehod je místně příslušné na území měst Brna, Plzně, Ostravy a hlavního města Prahy.⁴⁹

Dálniční oddělení je místně příslušné na svěřeném úseku dálnice a obslužných zařízeních k dálnici příslušejících. Působnost dálničního oddělení je stanovena interním aktem řízení ředitele správy kraje.⁵⁰

5.4.1 Nehoda v silničním provozu s projednáním

Tento druh dopravní nehody je laickou veřejností označován výrazem „ malá dopravní nehoda“ . Jedná se o nejběžnější , z hlediska šetření a projednání, nejjednodušší formu dopravních nehod. Pokud dojde k dopravní nehodě, při které není na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech způsobena hmotná škoda převyšující zřejmě částku 100 000 Kč a zároveň nedojde ke zranění či usmrcení osoby, jedná se o přestupek podle ust. § 125 odst. 1 písm. k) silničního zákona. Původně šlo o právní úpravu přestupkovým zákonem, konkrétně ust. § 22 odst. 1 písm. l. V uvedeném ustanovení silničního zákona e vymezena obecná skutková podstata přestupku spočívající v jiném jednání, než které je uvedeno pod písmeny a) až j) . Dle ust. § 125c odst. 6 písm. a) tohoto zákona se v blokovém řízení uloží pokuta do výše 2 000 Kč za přestupek podle odst. 1 písm. k) a dle ust. odst. 6 písm. c) pokuta do výše 2 500 Kč za přestupek podle odst. 1 písm. f) bodů 3,5,6,8,9 a písm. g). Za některá vybraná jednání

⁴⁷ § 124 odst. 8 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb, o silničním provozu

⁴⁸ Čl. 91 odst. 1 Závazného pokynu policejního prezidenta č. 85/2006

⁴⁹ Čl. 91 odst. 2 Závazného pokynu policejního prezidenta č. 85/2006

⁵⁰ Čl. 91 odst. 3 Závazného pokynu policejního prezidenta č. 85/2006

může být přestupce potrestán i provedením zápisu do evidenční karty řidiče s příslušným, přesně stanoveným počtem bodů .

Při výše uvedeném porušení , které je příčinou dopravní nehody, nevyplývá jejím účastníkům ze zákona ohlašovací povinnost , pokud se dohodnou na jejím zavinění. V případě, že se rozhodnou využít práva a ohlásit dopravní nehodu policistovi, tento je povinen takové oznámení přijmout. Mezi základní úkony, které provádí policejní orgán na místě události patří: lustrace v evidenci motorových vozidel, v evidenci osob, řidičů a řidičských průkazů a provedení dechové zkoušky u účastníků dopravní nehody (detekčními trubičkami Altest, přístrojem Dräger, Lion) , v odůvodněných případech i provedení detekčního testu na přítomnost omamných a psychotropních látek. Následně je vypracován situační náčrtek místa dopravní nehody, provedena fotodokumentace místa dopravní nehody i poškozených vozidel , ohledání místa dopravní nehody, poškozených vozidel, popř. přepravovaných věcí, ostatního poškozeného majetku třetích osob (domy, ploty) či obecně prospěšných zařízení . Poté následuje vytěžení nebo výslech účastníků, svědků popřípadě jiných nezúčastněných osob, vyhodnocení důkazních prostředků, sepsání Protokolu o nehodě v silničním provozu s projednáním, projednání a ukončení věci uložením blokové pokuty na místě zaplacené nebo vypsáním pokuty na místě nezaplacené. Formulář protokolu je zaevidován do počítačového programu Lotus Notes, který slouží jako centrální evidence dopravních nehod . Písemnost je orgány PČR archivována , a to po dobu 5 let (v případě papírového provedení, v případě elektronických nosičů je doba skartace delší).

Výše škody na místě dopravní nehody je posuzována jejími účastníky, v případě jejího šetření je tento úkon prováděn policistou. Na místě nikdy nelze škodu přesně odhadnout, jde o laický odhad a proto se jedná o nepřesný údaj, který je však podkladem pro zpracování oficiálních statistik dopravní nehodovosti.

V praxi se často jedná o tzv. malé dopravní nehody, kdy řidič poruší zákon o silničním provozu a nedopouští se speciální skutkové podstaty přestupku dle přestupkového zákona. Zákon tento pojem nezná, byl vytvořen ještě v době před vznikem dopravní policie. Základní povinností policisty při vyřizování dopravní nehody je objektivně a přesně zjistit hlavní příčinu a viníka nehody. Na rozhodnutí policisty závisí nejen druh, příp. výše

uložené sankce, ale zejména způsob i rozsah náhrady škody. Proto je třeba klást mimořádný důraz na objektivní rozhodování o zavinění každé dopravní nehody.⁵¹

Je třeba si uvědomit, že do okamžiku udělení blokové pokuty řidiči-pachateli dopravní nehody, se jednalo o administrativní úkony v rámci šetření této události, avšak udělení blokové pokuty je již správní úkon s vyplývajícími právy a povinnostmi ze strany zasahujícího policisty. Mezi tyto patří zejména správné a úplné vyplnění vypsání pokutových bloků .

Obecně tedy můžeme tento typ dopravní nehody charakterizovat následujícími znaky:

- zakládá skutkovou podstatu dopravního přestupku, který je možno projednat v blokovém řízení,
- méně závažné porušení pravidel silničního provozu,
- nedošlo při ní ke zranění ani usmrcení osob,
- způsobená hmotná škoda na vozidlech, přepravovaných ani jiných věcech nepřesáhla částku 100 000 Kč,
- pachatel dopravní nehody nebyl pod vlivem alkoholu, návykových látek ani léků
- žádný z řidičů neuplatnil technickou závadu jako příčinu dopravní nehody,
- šetřením je bezpečně prokázáno, že se jedná o přestupek,
- pachatel souhlasí se zaviněním a je ochoten zaplatit blokovou pokutu,
- řidič neujel z místa dopravní nehody .

5.4.2 Nehoda v silničním provozu

Obecně lze konstatovat, že v této kategorii „ velkých nehod“ jsou vyšetřovány ostatní dopravní nehody, které není možno vyřešit policistou na místě . Postup šetření události na místě nehody je obdobný, jako je tomu u „ malé dopravní nehody“, pouze zahrnuje více úkonů. U konkrétného typu se přirozeně vyskytují určitá specifika, která vyplývají např. z

⁵¹ PORADA. V., a kolektiv.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, s. 180

účasti konkrétního typu kolejového či nekolejového vozidla, z účasti osob, které jsou nositeli zvláštních pravomocí , oprávnění či povinností, při přítomnosti alkoholu, návykových látek nebo léků u některého z jejích účastníků (řidičů) atd.

Vzhledem ke skutečnosti, že není dopravní nehoda pravomocně ukončena na místě, je zpracována na Protokol o nehodě v silničním provozu a po vyhodnocení důkazních prostředků (listinných důkazů, lékařských zpráv, konzultací s odborníky, znaleckých posudků zejména z oboru silniční dopravy , soudního lékařství a toxikologie , vypracovaného plánu místa dopravní nehody, vyhodnocení záznamů tachografických zařízení, rozboru funkce světelných signalizačních zařízení, posudků správce komunikací apod.) , její šetření je tím ukončeno a kompletní spisový materiál předmětné dopravní nehody je odevzdán příslušnému orgánu státní správy, k dalšímu opatření, tj. projednání a rozhodnutí ve věci samé nebo je policejním orgánem odložen (při splnění zákonných podmínek).

S ohledem na následky, které byly dopravní nehodou způsobeny a bylo-li spáchání dopravní nehody vyhodnoceno jako přešůpek, lze spis odevzdat jak správnímu orgánu (v případě hlavního města Prahy se jedná o Odbor dopravně správních agend Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen ODSA MHMP) , v ostatních případech příslušným dopravně správním a přešůpkovým odborům Městských či Obecních úřadů s rozšířenou působností. V případě kázeňského projednání je správním orgánem s kázeňskou pravomocí přímý nadřízený řidiče podezřelého ze spáchání přešůpku) , tak i Odboru vyšetřování dopravních nehod (dále jen OVDN) , a to v případě důvodného podezření z naplnění skutkové podstaty TČ . Tento po vlastním vyhodnocení důkazních prostředků a doplnění spisového materiálu (úkony dle trestního řádu) může spis dopravní nehody odložit , podmíněně zastavit, postoupit správnímu orgánu nebo příslušnému soudu, k dalšímu opatření a rozhodnutí ve věci samé.

5.4.2.1 Dopravní nehody s účastí kolejových vozidel a na železničních přejezdech

Vyšetřování těchto typů dopravních nehod je prováděno za úzké spolupráce s příslušnými orgány odborného šetření . U železniční dopravy je tímto orgánem Generální inspekce Českých drah,⁵² u tramvajové dopravy je orgánem odborného šetření pracovníků příslušného dopravního podniku. Orgán odborného šetření provádí samostatné šetření příčin nehody za účasti výše uvedených kolejových vozidel. O výsledku šetření vyhotoví protokol se závěry o případném porušení dopravních předpisů podniku s vymezením rozsahu porušení dopravních předpisů konkrétní osobou. Tento vypracovaný protokol o prošetření nehody je následovně zaslán příslušnému úřadu vyšetřování, který je tímto úkolem pověřen.

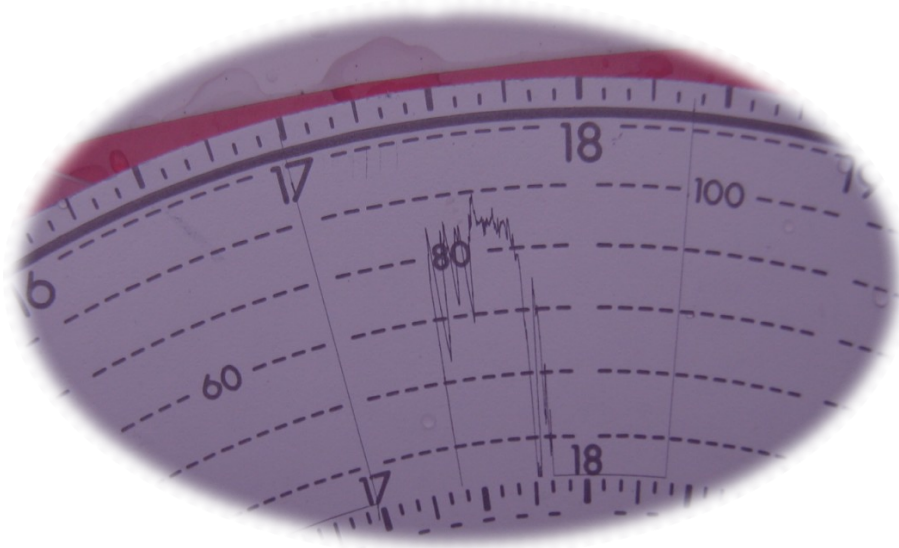
Při úkonech na místě události se postupuje obdobně jako při dopravní nehodě za účasti ostatních nekolejových vozidel (viz výše) . Specifikem, které je pro šetření tohoto druhu nehod příznačné, je to, že je při jejím šetření přítomen orgán činný v trestním řízení (v případě hlavního města Prahy se jedná o vyšetřovatel OVDN , Služby kriminální policie a vyšetřování, Policie České republiky). Za jeho dohledu je odborným pracovníkem zajištěn záznamový prostředek tachografického zařízení (rychloměrný proužek, kotouček, modul polovodičové paměti drážního vozidla, případně jiný druh) , který slouží k dokumentaci průběhu jízdy vozidel. Zajištění tohoto důkazního listinného materiálu patří k neodkladným opatřením.

Vyšetřování dopravních nehod pracovníky odborného šetření je upraveno:

- u železničních vozidel předpisem Českých drah ČD D 17,
- u tramvají předpisem Dopravního podniku hlavního města Prahy, který je používán i jinými dopravními podniky v ČR, a to d 1/2- dopravní a návěstní předpis pro tramvaje,

⁵² CHMELÍK, J.: Vyšetřování železničních nehod a plavebních nehod, s. 36

- u autobusů Dopravního podniku se jedná o předpis Dopravního podniku hlavního města Prahy rovněž používaný ostatními dopravními podniky v ČR, a to D 1/3-dopravní a návěstní předpisy pro autobusy.



Ilustrační foto záznamu z tachografického zařízení

Při vyšetřování dopravní nehody za účasti tramvají a drážních vozidel je velmi potřebné si uvědomit, že jejich řidiči nemohou kolizi zabránit základním manévrem s vozidlem, a to vybočením. Toto je základní rozdíl v možnostech ovládnání vozidla oproti řidiči motorového nekolejového vozidla. K předejití a zabránění srážce mohou jejich řidiči použít pouze brzd a vlastní schopností předvídat a rychle reagovat na vzniklou nehodovou situaci. Nicméně ani včasné použití brzdového systému neznamená, že se za každých okolností podaří střetu zabránit. Brzdná dráha tramvaje i drážního vozidla je vzhledem k hmotnosti soupravy také podstatně delší než je tomu u silničního motorového vozidla. Technickou zvláštností u tramvají je to, že účinnost brzd je zvyšována použitím pískovacího zařízení, nicméně i to je jen odpůrným systémem a brzdný účinek není tak pohotový a razantní jako právě u silničního motorového vozidla. Včasnost použití brzdy řidiče tramvaje lze jako důkazní prostředek na místě dopravní nehody vyhodnotit podle délky stop písku v prostoru kolejiště.

Dopravní nehodu s účastní tramvaje a drážního vozidla je v zásadě možné zpracovávat a řešit orgánem policie dvěma způsoby. V případě splnění zákonných znaků a podmínek „malé dopravní nehody“ (výše hmotné škody, absence zranění osob, dohoda účastníků na zavinění a dále při neuplatnění technické závady na kolejovém vozidle, tramvajovém tělese či světelném signalizačním zařízení) lze tuto událost vyřešit jako nehodu v silničním provozu s projednáním. V opačném případě je tato dopravní nehoda zpracována jako „velká dopravní nehoda“ na Protokol o nehodě v silničním provozu. Po vyhodnocení důkazních prostředků ze strany orgánu PČR je možné uzavřít šetření dopravní nehody několika způsoby:

- orgán policie věc odevzdá příslušnému orgánu, jde-li o jednání mající znaky přestupku, které se projednává podle zvláštních předpisů, nebo jde-li o jiný správní delikt než přestupek anebo nasvědčují-li skutečnosti, že jde o trestný čin,⁵³
- orgán policie věc odloží, není-li dáno podezření z přestupku nebo nelze-li přestupek projednat, anebo nezjistí-li do jednoho měsíce ode dne, kdy se o přestupku dozvěděl, skutečnosti odůvodňující podezření, že jej spáchala určitá osoba; pomínou-li důvody odložení, věc oznámí, není-li na místě věc vyřídit jinak.⁵⁴

V případě, že je dopravní nehoda policejním orgánem vyhodnocena jako přestupek, odevzdá spisový materiál správnímu orgánu. Pokud došlo k dopravní nehodě na území hlavního města Prahy, místně příslušným správním orgánem je pak ODSA Magistrátu hlavního města Prahy, v ostatních případech se jedná o příslušné dopravně správní a přestupkové odbory Městských či Obecních úřadů s rozšířenou působností. Pokud však důvodné podezření, že řidič svým jednáním naplnil skutkovou podstatu trestného činu, zahájí policejní orgán úkony trestního řízení a spisový materiál je odevzdán na OVDN, Službu kriminální policie a vyšetřování, PČR, k dalšímu opatření a rozhodnutí ve věci samé. V případě kázeňského projednání je správním orgánem s kázeňskou pravomocí přímý nadřízený řidiče podezřelého ze spáchání přestupku.

⁵³ § 58 odst. 3. písm. a) zákona ČNR č. 200/1990 Sb, o přestupcích

⁵⁴ § 58 odst. 3. písm. b) zákona ČNR č. 200/1990 Sb., zákona o přestupcích

Přehled vývoje nehodovosti na železničních přejezdech ČR

Rok	Sledované období	Počet střetnutí	Mrtví	Zranění	Škoda celkem v Kč
2009	1.Q	46	7	13	14 000 000
2010	1.Q	82	13	32	23 000 000
2011	1.Q	41	3	46	10 000 000

Tabulka č. 1 :Zdroj Správa železniční dopravní cesty, zpracování vlastní

Za 1. čtvrtletí roku 2011 oproti roku 2010 výrazně ubylo počtu mimořádných události na železničních přejezdech v ČR a pozitivní pokles je zaznamenán i u následků těchto kolizí. Zatímco v roce 2010 došlo za 1. čtvrtletí celkem k 82 případům střetnutí, v roce 2011 je to za stejné období polovina, tedy 41 případů.

V roce 2010 zahynulo při těchto událostech na železničních přejezdech celkem 13 lidí, v roce 2011 zaznamenala tato bilance pokles o 3 úmrtí.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC s.o.) , neustále zvyšuje investice do zabezpečení železničních přejezdů. Vedení společnosti prosadilo v roce 2011 rekordní částku ve výši 370 milionů Kč. Tyto zdroje ze Státního fondu dopravní infrastruktury tak budou investovány do vybavování přejezdů světelnou signalizací, případně doplněnou závorami. V preventivní činnosti i investicích do zvyšování zabezpečení na přejezdech hodlá SŽDC s.o. i nadále pokračovat. V této souvislosti pokračují pravidelná jednání s krajskými dopravními komisemi s cílem vytipovávat přejezdy, do kterých je nutno investovat přednostně.

5.4.2.2 Dopravní nehody způsobené pod vlivem alkoholu, návykové látky nebo léků

Řidič, který je pod vlivem alkoholu , jiné návykové látky nebo léků , reaguje na situace, ke kterým v silničním provozu dochází, opožděně nebo jinak, než by nastalá situace vyžadovala, neboť jeho úsudek je ovlivněn požitou látkou. Nejenže ve většině případů není schopen adekvátně reagovat na vzniklou kolizní situaci, ale sám takové situace vytváří.⁵⁵

⁵⁵ KUČEROVÁ , H.: Dopravní přestupky v praxi, s. 74

Koncentrace alkoholu v krvi se vyjadřuje v gramech absolutního alkoholu na 1 kg krve (g/kg), někdy se používají promile (‰), které jsou svou číselnou hodnotou s g/kg totožné.

K nejpřesnějším metodám kvantitativního zjištění hladiny alkoholu v krvi patří analytické zkoušky (rozbor) krve, především chemické a fyzikálně chemické metody. Nejznámější je stanovení alkoholu v krvi pomocí plynové chromatografie, s následnou kontrolou Widmarkovou metodou. V obecném hodnocení koncentrace alkoholu v krvi se hladina do 0,20 g/kg při analýze plynovou chromatografií považuje za neprůkaznou, bere se na zřetel možná laboratorní chyba a tzv. bezpečnostní faktor.⁵⁶

Výpočet, který se používá ke stanovení obsahu alkoholu v krvi:⁵⁷

$$c = dl \times \% \times 0,8 / váha \times r$$

c = obsah alkoholu v krvi (v ‰)

dl = množství požitého alkoholického nápoje v decilitrech

% = procenta alkoholu v požitém nápoji

0,8 = zaokrouhlená specifická hodnota etylalkoholu

váha = hmotnost osoby v kg

r = hodnota, vyjadřující podíl vody v organismu (u mužů hodnota 0,68 s individuální tolerancí 25%, u žen hodnota 0,55 se shodnou individuální odchylkou).

Následky nehod zaviněných jejími účastníky pod vlivem alkoholu, návykových (omamných či psychotropních) látek nebo léků patří k těm nejtragičtějším. Z hlediska vyšetřování a objasňování skutkového děje je můžeme zařadit mezi nejsložitější a nejdélhavější. Na tomto místě je nutné uvést na pravou míru výklad pojmu „požití těchto látek“ v souvislosti s dopravní nehodou .

⁵⁶ Kolektiv autorů.: Soudní lékařství, s. 532

⁵⁷ Kolektiv autorů.: Soudní lékařství, s. 533

Řidič nesmí

- požití alkoholický nápoj nebo užití návykovou látku během jízdy,⁵⁸
- řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem.⁵⁹

Rovněž tak situace v souvislosti s požitím alkoholu a návykových látek po vzniku dopravní nehody je ošetřena stejným právním předpisem.

Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen

- zdržet se požití alkoholického nápoje a jiných návykových látek po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty.⁶⁰

V případě požití léků (popřípadě i účinků zbytkového alkoholu) lze použít ustanovení § 5 odst. 2 písm. c) stejného právního předpisu, kde je uvedeno, že “řidič nesmí řídit vozidlo nebo jet na zvířeti, jestliže je jeho schopnost k řízení nebo jízdě na zvířeti snížena v důsledku jeho zdravotního stavu“. Ze znění zákona vyplývá, že porušením tohoto zákazu je postihována nejenom jízda motorovým vozidlem, ale obecně vozidlem. Může být tedy postižen řidič automobilu stejně jako cyklista. Při rozhodování v přestupkovém řízení je třeba vždy zohlednit nebezpečnost takového jednání pro společnost.

Veškeré nehody, u kterých je podezření z ovlivnění účastníka (nejčastěji řidiče) alkoholem, některou návykovou látkou nebo léky , nesmí být vyřešeny v blokovém řízení a musí být policejním orgánem dále šetřeny jako „ velká dopravní nehoda“. Prvotní a neodkladné úkony na místě dopravní nehody jsou shodné s těmi, které se provádí běžně při šetření dopravní nehody s projednáním. V případě, že řidič, který je pod vlivem některé výše uvedené látky, není schopen si na místě sám zajistit vozidlo a to tvoří překážku v silničním provozu, je zajištěno a odtahováno na příkaz policejního orgánu na záchranné odtahové parkoviště s ostrahou. Takovému řidiči je samozřejmě na místě zakázána další jízda . V době, kdy je řidič schopen opětovného řízení vozidla, je mu vozidlo pracovníky střeženého parkoviště vydáno.

⁵⁸ § 5 odst. 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu

⁵⁹ § 5 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu

⁶⁰ § 47 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu

Poté, co je u řidiče na místě dopravní nehody provedena orientační dechová zkouška nebo orientační test na přítomnost návykových látek (odběr slin, stěr z kůže nebo sliznic nebo jiný obdobně účinný způsob) s pozitivním výsledkem, je řidič povinen podrobit se na výzvu policisty, příslušníka Vojenské policie, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu⁶¹ ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou. Tato povinnost je upravena v ust. §5 odst. 1 písm. f a g) silničního zákona. K tomuto je řidič vyzván i v případě, že z nějakého, ať již subjektivního důvodu odmítne provedení těchto orientačních vyšetření nebo proto, že není schopen tato podstoupit. Zákon pak výslovně stanoví, že pokud se uvedená osoba odmítne podrobit stanoveným vyšetřením, hledí se na ni, jako by byla pod vlivem alkoholu nebo návykové látky. Takovému jednání pak odpovídá i výše sankce stanovená zákonem o přestupcích, která je shodná s postihem za řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost. Náplní a podstatou tohoto vyšetření je vyšetření lékařem v odborném a provozně způsobilém zdravotnickém zařízení a následný odběr kontrolního vzorku krve nebo moči. V případě podezření na požití návykových látek je pro následnou expertizu a odborné vyhodnocení podložené znaleckým posudkem vhodná odebrání obou druhů těchto tělních tekutin. Průběh a výsledky vyšetření jsou zaznamenány na tiskopisy: Protokol o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem a Žádost o lékařské a toxikologické vyšetření při podezření z ovlivnění návykovou látkou. Pokud nebyl takto ovlivněný řidič při dopravní nehodě zraněn, jsou lékařské vyšetření a následné odběry provedeny v prostorách Protialkoholní záchytné stanice Fakultní nemocnice Bulovka v Praze 8 (na území hlavního města Prahy). V případě, že při dopravní nehodě došlo k jeho zranění, jsou tyto lékařské úkony provedeny spolu s nezbytnou lékařskou pomocí a následným vyšetřením ve zdravotnickém zařízení- nemocnici podle místní příslušnosti místa dopravní nehody, popřípadě volné kapacity jiného zařízení.

Následně jsou takto odebrané vzorky odeslány ke znaleckému zkoumání do Ústavu soudního lékařství. Vzorky jsou podrobeny odborné expertize a následně je soudním znalcem z oboru soudního lékařství či toxikologie vypracován znalecký posudek, ve kterém jsou uvedeny hodnoty množství hladin omamých látek v době dopravní nehody a v

⁶¹ Zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 225/2006 Sb.

době odběru tělních tekutin. Ve znaleckém posudku jsou dále znalci položeny otázky míry a možností ovlivnění řidiče v době řízení vozidla a v době vzniku dopravní nehody, vlivu na způsob jízdy před nehodou, nehodový průběh a následné chování v průběhu vyšetřování události.

Po obdržení těchto vypracovaných znaleckých posudků, zpracování plánu místa dopravní nehody a protokolu, vyhotovení kompletní fotodokumentace, výslechů účastníků dopravní nehody (řidičů, spolujezdců, svědků, nezúčastněných osob, vlastníků vozidel atd.) jsou veškeré důkazní prostředky posouzeny jak jednotlivě, tak i v jejich vzájemných souvislostech, šetření dopravní nehody je ukončeno a v případě, kdy řidič svým zaviněným jednáním naplnil znaky skutkové podstaty přestupku, policejní orgán odevzdá dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. a) přestupkového zákona spisový materiál příslušnému orgánu k dalšímu opatření a rozhodnutí ve věci samé (postup shodný jako u předešlého typu dopravních nehod). Tato situace nastává v okamžiku, kdy hodnota alkoholu v krvi řidiče v době spáchání dopravní nehody nepřekročila hranici 1,00 ‰. Ve vztahu k institutu zadržení řidičského průkazu policejním orgánem na místě činu je nutné uvést, že v případě pozitivní orientační dechové zkoušky či jejího odmítnutí je podezřelému řidiči na místě jeho řidičský průkaz zadržen. O tomto opatření je mu vydána kopie potvrzení. Následně je zadržený řidičský průkaz spolu s originálem potvrzení odeslán na místně příslušný ODSA evidence řidičských průkazů orgánu státní správy, dle adresy trvalého pobytu dotčené osoby.

V případě, že ve věci není dáno podezření z přestupku nebo nelze-li přestupek projednat, anebo nezjistí-li orgán policie do jednoho měsíce ode dne, kdy se o přestupku dozvěděl, skutečnosti odůvodňující podezření, že jej spáchala určitá osoba, věc odloží (dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. b) přestupkového zákona). V případě, že by pominuly důvody odložení, věc oznámí, pokud není na místě věc vyřídit jinak.

Pokud z vyhodnocených důkazních prostředků vyplývá důvodné podezření, že řidič svým jednáním naplnil znaky skutkové podstaty trestného činu, zahájí policejní orgán úkony trestního řízení a spisový materiál je devzdán na OVDN, Službu kriminální policie a vyšetřování, PČR, k dalšímu opatření a rozhodnutí ve věci samé. Tento má možnost věc odložit dle trestního řádu nebo podezřelému řidiči sdělí obvinění a věc postoupí místně příslušnému soudu k dalšímu opatření a rozhodnutí. Tato situace nastává v okamžiku, kdy

hodnota alkoholu v krvi řidiče v době spáchání dopravní nehody překročila hranici 1,00 ‰.

Alkoholickým nápojem se rozumí lihovina, víno a pivo; alkoholickým nápojem se rozumí též jiný nápoj, který obsahuje více než 0,5 objemového procenta alkoholu.⁶²

Požití alkoholu značně snižuje schopnosti řidiče a je příčinou zvýšeného rizika dopravních nehod. Požívání alkoholu v souvislosti s řízením vozidel stále zůstává závažným problémem, přestože je uzákoněna nulová tolerance míry alkoholu. Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu lze rozdělit do několika skupin. Nejčtenější je rozdělení na nehody zaviněné:

- řidičem vozidla
- chodcem
- jiným účastníkem provozu.

Nejzávažnější jsou následky u dopravních nehod zaviněných chodci a cyklisty. Pravděpodobnost a rozsah jejich zranění je nepoměrně vyšší než u řidiče motorového vozidla.

Čas potřebný pro odbourání hladiny alkoholu v krvi- muž, 85 kg

Druh alkoholu a množství	Čas (hod)	Druh alkoholu	Čas (hod)	Druh alkoholu	Čas (hod)	Druh alkoholu	Čas (hod)
Pivo 10°		Pivo 12°		Víno		Lihovina 40%	
0,5 l	02:15:00	0,5 l	02:45:00	0,2 l	02:28:00	0,05 l	03:15:00
1,0 l	04:30:00	1,0 l	05:30:00	0,4 l	04:56:00	0,1 l	04:30:00
1,5 l	06:45:00	1,5 l	08:15:00	0,6 l	07:24:00	0,15 l	06:45:00
2,0 l	09:00:00	2,0 l	11:00:00	0,8 l	09:52:00	0,2 l	09:00:00
2,5 l	11:15:00	2,5 l	13:45:00	1,0 l	12:20:00	0,25 l	11:15:00
3,0 l	13:30:00	3,0 l	16:30:00	1,2 l	14:48:00	0,3 l	13:30:00
3,5 l	15:45:00	3,5 l	19:15:00	1,4 l	17:16:00	0,35 l	15:45:00
4,0 l	18:00:00	4,0 l	22:00:00	1,6 l	19:44:00	0,4 l	18:00:00
4,5 l	20:15:00	4,5 l	24:45:00	1,8 l	22:12:00	0,45 l	20:15:00
5,0 l	22:30:00	5,0 l	27:30:00	2,0 l	24:40:00	0,5 l	22:30:00

Tabulka č. 2 :Zdroj Světová zdravotnická organizace (WHO), vlastní zpracování

⁶² § 2 písm. g) zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů,

Čas potřebný pro odbourání hladiny alkoholu v krvi- žena , 60 kg

Druh alkoholu a množství	Čas (hod)	Druh alkoholu	Čas (hod)	Druh alkoholu	Čas (hod)	Druh alkoholu	Čas (hod)
Pivo 10°		Pivo 12°		Vino		Lihovina 40%	
0,5 l	03:42:00	0,5 l	04:31:00	0,2	04:04:00	0,05 l	03:42:00
1,0 l	07:24:00	1,0 l	09:12:00	0,4 l	08:08:00	0,1 l	07:24:00
1,5 l	11:07:00	1,5 l	13:33:00	0,6 l	12:13:00	0,15 l	11:07:00
2,0 l	14:49:00	2,0 l	18:04:00	0,8 l	16:18:00	0,2 l	14:49:00
2,5 l	18:31:00	2,5 l	22:35:00	1,0 l	20:22:00	0,25 l	18:31:00
3,0 l	22:15:00	3,0 l	27:06:00	1,2 l	00:26:00	0,3 l	22:13:00
3,5 l	25:57:00	3,5 l	31:37:00	1,4 l	04:30:00	0,35 l	25:57:00
4,0 l	29:38:00	4,0 l	36:06:00	1,6 l	08:34:00	0,4 l	29:38:00
4,5 l	33:20:00	4,5 l	40:37:00	1,8 l	12:38:00	0,45 l	33:20:00
5,0 l	13:02:00	5,0 l	45:08:00	2,0 l	40:42:00	0,5 l	37:02:00

Tabulka č. 3 :Zdroj Světová zdravotnická organizace (WHO), vlastní zpracování

Pokud se týká statistických údajů uvedených v obou tabulkách je nutné upozornit, že byla vzata modelová situace pro muže o hmotnosti 85 kg a ženu o hmotnosti 60 kg.

K výše uvedeným vypočteným časovým údajům je nezbytné uvést, že doba odbourávání alkoholu je vždy ovlivněna aktuálním zdravotním stavem intoxikované osoby, užíváním některých druhů léčiv a případně i jeho momentálním psychickým rozpoložením a stravovacími návyky . Neméně důležitým faktorem je i rychlost, s jakou jsou alkoholické nápoje požívány. Alkohol se po požití dostává z trávicího traktu do krve. Protože se fyziologicky v organismu nevyskytuje, je tělem vnímán jako cizorodá látka a tělo se ji snaží odbourat. Alkohol se z našeho těla vylučuje dechem, potem a močí. Rychlost odbourávání alkoholu v těle uvádí odborná literatura na 0,085 g (u žen) a 0,1 g (u mužů) alkoholu na 1 kg hmotnosti za 1 hodinu. Je všeobecně známo, že ženy, děti, lidé vyššího věku, lidé trpící některými nemocemi nebo léčení určitými léky, odbourávají alkohol pomaleji. Schopnost řídit motorové vozidlo je velmi podstatným způsobem zhoršena i při tzv. „ kocovině“, kdy se již alkohol z krve odboural, nicméně tento stav,

který po ovlivnění alkoholem nastává, výraznou měrou ovlivňuje pozornost řidiče a s tím spjaté jeho konání a chování se, nejen v silničním provozu.

Alkohol a jeho účinky na člověka jsou již dostatečně známé. Tento působí na centrální nervový systém (mozek a míchu) a mozkové funkce a způsobuje jejich útlum. Začíná působit nejprve ve vývojově nejmladší části mozku. Proto také dochází k prvotnímu ovlivnění zejména intelektuální činnosti člověka, logického myšlení, řeči apod. Vyvrcholení negativního působení alkoholu je narušení základních, pro život nezbytných funkcí nervové soustavy.⁶³ Při požití velkého množství alkoholu dochází k útlumu centra pro dýchání a krevní oběh. Alkohol ve vysoké koncentraci tak může způsobit až smrt člověka. Míra koncentrace alkoholu je však opět velmi individuální pro konkrétní osobu.

Po požití alkoholu zpočátku cítíme euforii a postupně se uvolňují naše zábrany. Jsme pak méně ostýchaví a více společenští. Toto nemusí platit vždy. U jedinců se zvýšenou agresivitou je alkohol stimulujícím prostředkem. Tito lidé jsou pak více sebevědomí a agresivnější (často vyvolávají slovní potyčky, rvačky).

Po požití dalšího množství alkoholu převažují negativní účinky na organismus. Alkohol snižuje schopnost vnímání, objevují se poruchy řeči, koordinace pohybů a deprese. Dále dochází k zpomalení reakční doby, zhoršení rozlišovacích a rozpoznávacích schopností, ovlivnění úvahy řidiče, odhad vzdálenosti a rychlosti ostatních vozidel. Ospalost, nevolnost a zvracení jsou dalšími projevy vysoké hladiny alkoholu v krvi. Ospalost u opilého člověka může přejít až do bezvědomí a při otravě alkoholem až ke smrti udušením, protože dochází k útlumu dýchacího centra.

Přehled účinků alkoholu na člověka:

- snížení rychlosti reakcí, úsudku a rozhodování
- snížení koordinace pohybů
- únava
- snížení pozornosti
- útlum vnímání bolesti

⁶³ KUČEROVÁ, H.: Dopravní přestupky v praxi, s. 76

- zvýšení agresivity
- odstranění zábran
- zvýšení emocionálních projevů
- močopudný a projímavý účinek
- vliv na svalstvo

Definice pojmu „*návyková látka*“ je uvedena v ustanovení zákona č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o návykových látkách) . Jako návykové látky tento právní předpis označuje omamné a psychotropní látky, uvedené v jeho přílohách č. 1 až 7. Řidiči pod vlivem účinku těchto látek reagují na situaci v provozu nepřiměřeným a mnohdy nepředvídatelným způsobem, mají motorické poruchy , náhle mění rychlost a směr jízdy, mají často zhoršenou schopnost pro vnímání barev světelných signalizačních zařízení (zejména červenou). Ve většině případů přeceňují své možnosti a schopnosti k jízdě, riskují a jsou bezohlední vůči ostatním účastníkům silničního provozu.

Schopnost bezpečně řídit motorové vozidla mohou ovlivňovat , vedle léků vydávaných na lékařský předpis, rovněž i některé běžné volně prodejné léky . Pro řidiče jsou zvláště nebezpečná ta farmaka, která vyvolávají útlum nebo ospalost, nebo naopak euforii, dále léky snižující osobnostní vlastnosti (sebekritičnost) a sebekontrolu, látkovou rovnováhu v organismu . Tyto následně ovlivňují nervovou soustavu, krevní oběh, tlak a hlavně zrakové orgány⁶⁴. Zvláště alarmující a nebezpečná je kombinace léků s požitým alkoholem. Účinek léků se může projevit v porušování naprosté většiny základních předpokladů potřebných k bezpečné jízdě.

⁶⁴ KUČEROVÁ, H.: Dopravní přestupky v praxi, s. 81

5.4.2.3 Dopravní nehody s účastí osob požívajících výsad a imunit podle mezinárodního práva

Množství dopravních nehod za účasti výše uvedených osob je , zejména na území hlavního města Prahy, poměrně velké. Je to zapříčiněno tím, že v Praze sídlí všechny zastupitelské úřady cizích států.

Poskytování diplomatických výsad i imunit upravuje mezinárodní právo, konkrétně Vyhláška č. 157/1964 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o Vídeňské úmluvě o diplomatických stycích (dále jen Vídeňská úmluva).

Jednání, které má znaky přestupku, jehož se dopustila osoba požívající výsad a imunit podle zákona nebo mezinárodního práva, nelze jako přestupek projednat, nestanoví-li zákon jinak.⁶⁵

U dopravní nehody, kde je podezření ze zavinění osobou požívající výsad a imunit podle mezinárodního práva⁶⁶ se ve vztahu k této osobě provedou jen prvotní a neodkladné úkony včetně ověření diplomatické imunity na Území ČR na oddělení diplomatického protokolu Ministerstva zahraničních věcí České republiky (dále jen MZV ČR) ⁶⁷. Pokud se týká ostatních prováděných úkonů a běžné činnosti vyšetřování na místě dopravní nehody, postup je totožný jako u šetření jiných dopravních nehod.

V případě, že je při šetření dopravní nehody zjištěno, že se výše uvedená osoba dopustila jednání majícího znaky dopravního přestupku, věc se odloží, a to dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. b) s přihlédnutím k ustanovení § 9 přestupkového zákona . Originál spisového materiálu dopravní nehody, kterou je vždy nutno zpracovat na formulář Protokolu o nehodě v silničním provozu, se postoupí cestou krajského ředitelství policie na ŘS DP PP ČR . Nelze ani vykonat sankci nebo v jejím výkonu pokračovat, jestliže se osoba, jíž byla sankce uložena, stala později osobou požívající výsad a imunit podle zákona nebo mezinárodního práva, s výjimkou osoby, která se stala poslancem nebo senátorem.

⁶⁵ § 9 odst. 1 zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích

⁶⁶ Čl. 29 a 31 Vyhlášky č. 157/1964 Sb., o Vídeňské úmluvě o diplomatických stycích

⁶⁷ Čl. 115 odst. 1 Závazného pokynu policejního prezidenta č. 220/2008

Jestliže ve věci dopravní nehody, jejímž pachatelem je osoba požívající výsad a imunit podle mezinárodního práva, a existuje podezření, že došlo ke spáchání trestného činu, případ převezme vyšetřovatel OVDN , Služby kriminální policie a vyšetřování, PČR . Tento orgán činný v trestním řízení požádá dotčenou osobu (zpravidla prostřednictvím tlumočníka či pracovníka konkrétního zastupitelského úřadu), zda je ochotna se k věci vyjádřit a sepiše o tom úřední záznam. Ve věci dále postupuje v souladu se zákonem č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky (dále jen zákon o PČR) , přičemž celou dobu dbá práv dotčené osoby. Po shromáždění a vyhodnocení důkazních prostředků věc odloží dle ustanovení § 159a TzZák. Usnesení o odložení věci zašle cestou ŘS DP PP ČR na příslušnou diplomatickou misi.

Pokud se jedná o provádění prvotních a neodkladných úkonů na místě dopravní nehody, největším problémem je provedení orientační dechové zkoušky. Dotčené osoby jsou si vědomy skutečnosti, že jako členové diplomatických misí jsou ve smyslu Vídeňské úmluvy o diplomatických stycích vyňati z jurisdikce ČR a v mnoha případech, ač evidentně pod vlivem alkoholu, tohoto zvláštního statusu „ využívají“. Ačkoli jsou zahraniční diplomaté z této povinnosti vyjímáni, může MZV ČR diplomatickým misím doporučit, aby se jejich pracovníci v příslušných případech dopravních nehod ve vlastním zájmu podrobili požadovanému úkonu. V tomto smyslu byla dne 24. října 1997 všem diplomatickým misím v Praze rozeslána cirkulární nóta (Čj.:105.369/97-DP).

Nicméně policisté mohou v případě potřeby požádat diplomata o provedení orientační dechové zkoušky. Při jejím odmítnutí jej mohou upozornit na cirkulární nótu s tím, že pokud i tehdy bude na svém odmítnutí trvat, bude o tom informováno vedení mise diplomatickou cestou. Zde je nutné podotknout, že v praxi k tomuto úkonu nedochází a věc končí pouze uvedením záznamu do Protokolu dopravní nehody.

Pokud se týká prokázání totožnosti osoby požívající výsad a imunit, diplomatický protokol uvádí, že k prokázání totožnosti nestačí pouze diplomatický (nebo jiný průkaz vydaný diplomatickým protokolem) , a že diplomat musí předložit i platný pas, vydaný jeho domovskou zemí.

Závěrem lze uvést, že i přes vynětí výše uvedených osob z jurisdikce ČR, mají ve smyslu ustanovení Čl. 41 odst. 1 Vídeňské úmluvy, s výhradami svých výsad a imunit, povinnost dbát zákonů a předpisů přijímacího státu. Jsou rovněž povinny nevměšovat se do vnitřních záležitostí tohoto státu.

5.4.2.4 **Dopravní nehody s účastí osob požívajících imunit dle českého práva**

Do kategorie těchto osob lze zařadit poslance a senátora Parlamentu České republiky (dále jen Parlamentu ČR). Poslaneckou a senátorskou imunitu upravují právní předpisy České republiky.

Pokud se na místě dopravní nehody prokáže řidič, podezřelý ze spáchání dopravní nehody, průkazem poslance či senátora, lze nehodu projednat podle právního předpisu⁶⁸ pouze v případě, že poslanec nepožádá orgán příslušný k projednání přestupku o projednání dopravního přestupku v disciplinárním řízení podle právního předpisu.⁶⁹

Pokud je podezření, že dopravní nehodu zavinil poslanec a tento požádá příslušný orgán k projednání přestupku o jeho projednání v disciplinárním řízení, provede policejní orgán prvotní a neodkladné úkony, a pokud je třeba, provede se i výslech poslance. Vyjádření poslance musí obsahovat výslovné prohlášení o tom, že požádal, aby byl jeho přestupek projednán v disciplinárním řízení.

Věc dopravní nehody je pak zaznamenána pouze jako přestupek, bez jejího dalšího zpracování.⁷⁰

Pokud je ve věci dopravní nehody, jejímž pachatelem je poslanec, podezření, že jeho jednáním došlo ke spáchání TČ, na který zákon stanoví trest odnětí svobody, jehož horní

⁶⁸ § 12 odst. 1 zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích

⁶⁹ Zákon č. 107/1999 Sb., o jednacím řádu Senátu
Zákon č. 90/1995 Sb., o jednacím řádu Poslanecké sněmovky

⁷⁰ čl. 116 Závazný pokyn policejního prezidenta č. 220/2008

hranice nepřevyšuje 3 roky, policejní orgán zažádá příslušnou komoru Parlamentu ČR o zbavení jeho imunity. V případě odmítnutí souhlasu k trestnímu stíhání vydaného oprávněným orgánem věc dle ustanovení § 159a TrZák odloží .

5.4.2.4.1 Dopravní nehody s účastí soudce

Vzhledem k takřka nulovému zastoupení státních zástupců jako pachatelů dopravních nehod, je v této části pojednáváno pouze o osobách soudců, jejichž účast je na zavinění dopravních nehod vyšší.

Dopravní nehodu, které se dopustí soudce, lze projednat podle právního předpisu ⁷¹ pouze v případě, že nepožádá orgán příslušný k projednání přestupku a jeho projednání v kárném řízení podle právního předpisu.⁷² Lze konstatovat, že se jedná o obdobný postup jako u osob poslanců a senátorů.

V případě, že soudce, který se dopravní nehody dopustil, požádá orgán příslušný k projednání přestupku o projednání dopravního přestupku v kárném řízení podle výše uvedeného právního předpisu, zaznamená policejní orgán dopravní nehodu na Protokol o nehodě v silničním provozu.

Pokud je pachatelem dopravní nehody soudce ústavního soudu a ve věci vznikne podezření, že jeho jednáním došlo ke spáchání TČ , na který zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí nepřevyšující 3 roky, včetně zkráceného přípravného řízení , požádá policejní orgán senát o zbavení imunity⁷³. V případě odmítnutí souhlasu k trestnímu stíhání vydaného senátem, věc dle ustanovení § 159 a TrZák odloží.

Jestliže je při šetření dopravní nehody zjištěno důvodné podezření, že se soudce dopustil jednání mající znaky dopravního přestupku, jehož šetření nebylo ukončeno v blokovém

⁷¹ Zákon ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích

⁷² Zákon č. 7/2002 Sb., o řízení ve věcech soudců a státních zástupců

⁷³ Čl. 86 odst. 1 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky

řízení, věc oznámí příslušnému správnímu orgánu.⁷⁴ V případě, že soudce požádá o projednání dopravního přestupku v kárném řízení, musí spisový materiál dopravní nehody obsahovat výslovné prohlášení o tom, že soudce o tento způsob řešení požádal.

5.4.2.5 Dopravní nehody s následky na zdraví a životech

Tento typ dopravních nehod má v celkovém stavu nehodovosti poměrně značné zastoupení. V roce 2010 šetřila PČR celkem 75 522 nehod v silničním provozu, z toho došlo k usmrcení 753 osob, 2 823 osob utrpělo těžká zranění a 21 610 osob bylo zraněno lehce. Celková hmotná škoda byla vyčíslena na téměř 4 925 mil. Kč. Z tohoto počtu došlo jen na území hlavního města Prahy k 18 190 nehodám, při nichž došlo k usmrcení 29 osob, 279 osob bylo zraněno těžce a 1 893 osob utrpělo lehká zranění. Hmotná škoda byla vyčíslena na bezmála 1 157 mil. Kč.⁷⁵

Z uvedého krátkého statistického přehledu vyplývá, že tento typ nehod je nejvíce zatěžujícím, neboť kromě dopadu na ekonomickou situaci účastníků, státu a státního rozpočtu, přináší nejen fyzické ztráty na lidských životech, zranění různých intenzit, ale i psychické újmy účastníků a velkého počtu osob kolem nich (rodina, příbuzní, přátelé, spolupracovníci, atd.).

V případě šetření takové události jsou postupy a úkony na místě dopravní nehody shodné s předešlými typy nehod. Po provedené lustraci osob, vozidel a řidičských průkazů na místě dopravní nehody je u účastníků provedena orientační dechová zkouška, v případě důvodného podezření i orientační test na přítomnost návykových látek (viz postup při šetření dopravní nehody způsobené pod vlivem alkoholu, návykových látek a léků). Poté je vyhotoven situační náčrtek místa dopravní nehody, fotodokumentace místa dopravní nehody a poškozených vozidel, výtěžení nebo výsledků účastníků dopravní nehody, svědků atd. V případě, že některý z účastníků uplatňuje zranění, je mu posádkou vozidla rychlé lékařské pomoci poskytnuta odborná lékařská pomoc a pokud to jeho zdravotní stav

⁷⁴ § 58 odst. 1 zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích

⁷⁵ Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR za rok 2010, ŘS DP PP ČR

vyžaduje, je transportován do příslušného zdravotnického zařízení (nemocnice) , kde je podroben následným lékařským vyšetřením s následným propuštěním, popřípadě hospitalizací. O rozsahu a povaze jeho zranění je ošetřujícím lékařem vyhotovena lékařská zpráva, která je u tohoto druhu dopravních nehod klíčovým listinným důkazem pro další posouzení spisového materiálu , a to buď v rovině přestupkového nebo trestního řízení. Poté, co zraněný účastník ukončí léčení, popřípadě trvá-li jeho rekonvalescence delší dobu, je v jejím průběhu policejním orgánem dotazován na svůj aktuální zdravotní stav, průběh léčení, případné následné druhy léčení či komplikace. O těchto skutečnostech sepíše vyšetřující orgán úřední záznam nebo tyto informace uvedene v protokolu o podání vysvětlení, který s účastníkem dopravní nehody sepíše. Na základě těchto informací jsou provedeny konzultace se soudním znalcem z oboru zdravotnictví, který na jejich základě a následného vyšetření zraněného a jeho zdravotní dokumentace, vypracuje znalecký posudek. V něm uveden druh, rozsah a podrobný popis zranění a následné léčby poškozeného a vysloví závěr, zda tato zranění dosahují , ze soudně- lékařského hlediska, intenzity ublížení na zdraví. Právě tento výrok je klíčovým pro další postup vyšetřujícího orgánu . V případě, že by bylo dosaženo intenzity ublížení na zdraví, byl by spisový materiál , po vyhodnocení důkazů, zahájení úkonů v trestním řízení a ukončení šetření , odevzdán policejním orgánem na OVDN , Služby kriminální policie a vyšetřování, PČR . Tento orgán má možnost věc ze zákonných důvodů odložit nebo osobě podezřelé sdělit obvinění a věc postoupit místně a věcně příslušnému soudu k dalšímu opatření a projednání.

Obecně lze konstatovat, že pokud doba pracovní neschopnosti (při závažném porušení předpisů, tj. porušení důležité povinnosti) přesáhne dobu 7 dnů , je zranění kvalifikováno jako těžká újma na zdraví , čímž je dáno podezření z naplnění znaků skutkové podstaty TČ a spis je postopen výše uvedenému orgánů činnému v trestním řízení. Pokud nedojde k závažnému porušení důležité povinnosti, musela by doba nezbytného léčení přesáhnout 42 dnů. V obou těchto případech je však rozhodující posudek soudního lékaře z oboru zdravotnictví a určení dosažené intenzity zranění.

V případě, že je ve znaleckém posudku uvedeno, že zranění osoby takové intenzity nedosahuje a jednání podezřelého řidiče vykazuje znaky přestupku, je po ukončení šetření orgánem policie spisový materiál odevzdán dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. a)

přestupkového zákona příslušnému orgánu (správní orgán). V případě hlavního města Prahy se jedná o správní orgán ODSA Magistrátu hlavního města Prahy.

Jestliže při dopravní nehodě dojde k usmrcení osoby na místě , je věc z místa činu bezprostředně předána vyšetřovateli OVDN, který si událost přebírá , dále postupuje podle předpisů trestního práva. Pokud dojde u osoby k těžké újmě na zdraví a tato na následky zranění dodatečně zemře (při převozu do nemocnice nebo do skončení šetření dopravní nehody policejním orgánem), je po jejím úmrtí spisový materiál neprodleně postoupen opět výše uvedenému orgánu.

S ohledem na otázku zadržení řidičského průkazu policejním orgánem, je nutné konstatovat, že současná právní úprava neumožňuje jeho zadržení na místě činu , ani v průběhu jejího šetření. Toto opatření je svěřeno do výkonu pravomocí správního orgánu nebo soudu.

5.4.2.6 Dopravní nehody s účastí osob podléhajících kázeňské pravomoci

Mezi osoby, které podléhají kázeňské pravomoci můžeme subsumovat příslušníky PČR , Armády České republiky (dále jen AČR) , Hasičského záchranného sboru (dále jen HZS) , Bezpečnostní informační služby (dále jen BIS) , Vězeňské služby.

Postupům šetření dopravní nehody, které se neliší od jiných druhů dopravních nehod, předchází tzv. hlásná služba, kterou je policejní orgán neprodleně povinen učinit. Pokud je po příjezdu policistů na místě události zjištěno, že se jedná o dopravní nehodu s účastí služebního vozidla , které bylo řízeno některým z výše uvedených příslušníků bezpečnostních sborů či ozbrojených sil ve služebním poměru, vyrozumí se cestou policejního operačního střediska příslušný funkcionář zajišťující provozu služebního vozidla.⁷⁶

⁷⁶ Čl. 112 odst. 1, Čl. 114 Závazný pokyn policejního prezidenta č. 220/2008

O dopravní nehodě služebního vozidla, kde je podezření, že byla zaviněna řidičem, který je příslušníkem bezpečnostních sborů či ozbrojených sil, se bez zbytečného prodlení vyrozumí jeho nadřízený.⁷⁷

Tento druh nehod se vždy zaznamenává na Protokol o nehodě v silničním provozu.

Jestliže je ve věci dopravní nehody podezření ze spáchání TČ policistou nebo příslušníkem BIS, musí být neprodleně vyrozuměn státní zástupce.⁷⁸ Spisový materiál dopravní nehody a jeho následné šetření si na místě přebírá vyšetřovatel OVDN, Služby kriminální policie a vyšetřování, PČR. Tento ve vyšetřování postupuje dle pokynů státního zástupce. Následně je neprodleně informován orgán provádějící inspekční činnost daného rezortu.

Je-li po ukončení šetření dopravní nehody důvodné podezření, že se příslušník bezpečnostního sboru dopustil jednání majícího znaky dopravního přestupku, odevzdá se věc k projednání příslušnému služebnímu funkcionáři⁷⁹. Tento plní stejnou úlohu jako správní orgán v řízení s civilním účastníkem dopravní nehody.

Shodný postup se užije i u příslušníka ozbrojeného sboru, kdy se věc odevzdává k projednání nadřízenému s kázeňskou pravomocí prostřednictvím příslušného velitelství Vojenské policie.

U laické veřejnosti mnohdy panuje mylný názor, že výše uvedení řidiči, kteří zaviní dopravní nehody, nejsou za tyto skutky potrestáni. Je nutné uvést, že jejich postih je mnohdy podstatně tvrdší než u ostatních (civilních) řidičů.

Nadřízení funkcionáři s kázeňskou pravomocí věc dopravní nehody s podezřelým příslušníkem projednají a následně rozhodnou, buď odložením věci ve smyslu ustanovení § 58 odst. 3 písm. b) přestupkového zákona nebo uložením pokuty, popřípadě dalšího opatření, ve správním řízení (shodně s civilním řízením).

V této kapitole jsou uvedené nejčastější a nezávažnější druhy dopravních nehod v silničním provozu (tzv. velké dopravní nehody). Postup při jejich šetření je upraven právními předpisy, jejichž právní stav je omezen ke dni 31. prosince 2011. Bylo by možné uvést ještě další typy nehod (např. dopravní nehoda s uplatněním technické závady,

⁷⁷ Čl. 112 odst. 2, Čl. 114 odst. 1 Závazný pokyn policejního prezidenta č. 220/2008

⁷⁸ § 161 odst. 3 zákona č. 141/1961 Sb., trestní řád

⁷⁹ § 10 a 58 odst. 3 písm. a) zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích

dopravní nehoda s účastí osoby cizince atd.), se kterými je možno se v silničním provozu setkat. Nicméně se autorka domnívá, že charakteristika této nejvíce zastoupené skupiny je pro účely diplomové práce dostačující, a to i s ohledem na její zaměření. Rozbor a charakteristika dopravních nehod s uplatněním technické závady (ať již na vozidle, komunikaci či obecně prospěšném zařízení, apod.) by práci obohatila ponejvíce o technické údaje, což není její obsahovou náplní.

6 Způsoby řešení dopravních nehod z pohledu státní správy

V zásadě je možné konstatovat, že zpracované dopravní nehody můžeme řešit v rovině přestupkové či trestní. V případě, že policejní orgán vyhodnotí jednání řidiče jako přestupek, je dopravní nehoda řešena formou blokového, příkazního nebo správního řízení. V případě, že je u pachatele dopravní nehody důvodné podezření ze spáchání TČ, je věc spolu se spisovým materiálem dopravní nehody odevzdána OVDN, Služby kriminální policie a vyšetřování, PČR, k dalšímu opatření. Věcně příslušný vyšetřovatel provádí úkony trestního řízení dle příslušných právních předpisů a po vyhodnocení důkazních prostředků (jednotlivě i v jejich vzájemné souvislosti) ukončí šetření. V případě, že není šetřením prokázáno spáchání TČ, je spisový materiál odevzdán příslušnému správnímu orgánu ODSA k dalšímu opatření a projednání. Pokud je obviněnému řidiči prokázáno naplnění znaků skutkové podstaty TČ, je spisový materiál postoupen místně i věcně příslušnému soudu k dalšímu opatření a projednání ve věci samé. V této práci bude rozpracováno především blokové, příkazní a správní řízení, neboť s těmito druhy řízení se laická veřejnost setkává nejčastěji. Vzhledem k tomu, že se u těchto druhů řízení jedná o složitou a rozsáhle upravenou problematiku, je snahou autorky o stručné, výstižné, avšak komplexní shrnutí. Dalším důvodem je i to, že je poměrně velká šance, že se s řízením před policejním nebo správním orgánem může setkat každý z nás.

Z důvodu rozsáhlé právní úpravy s interdisciplinárním charakterem a široké škály procesních úkonů nebylo v této práci rozpracováno trestní řízení, jako další z možností řešení dopravních nehod, neboť trestní právo je nesmírně složitým právním odvětvím s převahou norem veřejného práva. Právě komplexnost trestního práva by tuto diplomovou práci učinila značně rozsáhlou a přesahovala by její rámeček. Práce je především zaměřena na správní řízení, neboť toto má specifický charakter a přímo konvenuje s náplní studia Provozně ekonomické fakulty.

6.1 Specifika blokového řízení o dopravní nehodě

Nejjednodušším, nejrychlejším a nejčastěji používaný způsobem řešení dopravních nehod je využití institutu blokového řízení, který je upraven přestupovým zákonem.⁸⁰ Tímto způsobem se řeší dopravní nehody, které jsou zpracovány na Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním (tzv. „ malá dopravní nehoda“).

Blokové řízení je tzv. zkrácené řízení o přestupcích. Ukládat a vybírat pokuty v blokovém řízení za přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu dle ust. § 125c silničního zákona, jsou orgány policie oprávněny v souladu s ustanovením § 86 písm. a) téhož zákona. Základní podmínkou blokového řízení je pak dodržení ustanovení § 84 odst. 1 přestupkového zákona, dle kterého lze přestupek projednat uložením pokuty v blokovém řízení, jestliže je spolehlivě zjištěn, nestačí domluva a obviněný z přestupku je ochoten zaplatit pokutu. Proti uložení pokuty v blokovém řízení se nelze odvolat. Důsledkem je pak okamžité nabytí právní moci u všech rozhodnutí v blokovém řízení. Z projevu ochoty zaplatit pokutu je zřejmé, že viník uznává svou vinu a vzdává se práva na odvolání. Proti uložení pokuty v blokovém řízení se nelze odvolat. Důsledkem je pak okamžité nabytí právní moci u všech rozhodnutí v blokovém řízení. Změnu nebo zrušení rozhodnutí o uložení blokové pokuty lze dosáhnout jen v přezkumném řízení⁸¹ nebo obnovou řízení⁸².

Základní podmínkou blokového řízení je pak dodržení ust. § 84 odst. 1 přestupkového zákona, dle kterého lze přestupek projednat uložením pokuty v blokovém řízení, jestliže je spolehlivě zjištěn, nestačí domluva a obviněný z přestupku je ochoten zaplatit pokutu.

Záznam dopravního přestupku s výší uložené blokové pokuty zasílají policisté k záznamu do evidence řidičů příslušného správního úřadu.

V případě vyřešení dopravní nehody v blokovém řízení je případ uzavřen a účastníci mohou prakticky ihned řešit otázky náhrady škody.

⁸⁰ § 84 zákona ČNR č. 200/990 Sb., o přestupcích

⁸¹ § 94 až § 99 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád

⁸² § 100 až 102 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád

6.2 Specifika přestupkového řízení o dopravní nehodě

Základními prameny procesního přestupkového práva jsou zákon přestupkový zákon a správní řád, který upravuje nejenom správní řízení, ale i postup všech správních orgánů při výkonu jejich působnosti v oblasti veřejné správy, při výkonu jejich veřejnoprávní činnosti směřující navenek vůči dotčeným osobám.

Vztah správního řádu a přestupkového zákona je založen na principu speciality a subsidiarity. Přestupkový zákon je ve vztahu ke správnímu řádu předpisem speciálním a má proto před správním řádem přednost. Správní řád je ve vztahu k přestupkovému zákonu předpisem obecným a podpůrným. Ustanovení správního řádu se aplikují tehdy, pokud zvláštní zákon (např. přestupkový zákon) neurčuje jiný postup. Pokud tedy přestupkový nebo jiný zákon nestanoví jinak, postupuje se v řízení o přestupcích podle správního řádu.

Řízení o přestupcích je konkrétně upraveno v části třetí přestupkového zákona. Některá speciální procesní ustanovení, která se vztahují na řízení o přestupcích, mohou být obsažena i v jiných zvláštních zákonech než v přestupkovém zákoně.

Přestupkové řízení je zvláštním druhem správního řízení. Jedná se o souhrn právních norem, které vymezují postavení subjektů tohoto řízení, jejich práva a povinnosti a jejich prostřednictvím se řídí proces projednávání a vyřizování přestupků⁸³.

Není-li věc dopravní nehody projednána v blokovém řízení, je policejním orgánem odevzdána dle ust. § 58 odst. 1 přestupkového zákona, v rámci tzv. součinnosti, místně a věcně příslušnému správnímu orgánu k dalšímu opatření a rozhodnutí ve věci. Jedná se činnost, kterou vyvíjejí sobě navzájem nepodřízené subjekty pro splnění společného úkolu vyplývajícího ze zákonů. Toto oznámení musí mít zákonem předepsané náležitosti, obsahovat kompletní spisový materiál dopravní nehody, správnou právní kvalifikaci a musí být doplněno dostatečným množstvím důkazních prostředků, které povede ke spolehlivému prokázání protiprávního jednání konkrétní osoby pachatele dopravní nehody.

Po obdržení oznámení o dopravním přestupku správní orgán posoudí jeho obsah z hlediska úplnosti podkladů a rozsahu úkonů, jejichž provedení je nezbytné k projednání

⁸³ ČERNÝ, J., HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H. Přestupkové řízení, s. 27

přestupku, pro zahájení řízení o přestupku nebo provedení úkonů před zahájením řízení. Jestliže nejsou shledány důvody k odložení věci⁸⁴ nebo postoupení věci⁸⁵ jinému orgánu, správní orgán:

- dopravní přestupek projedná bez zbytečného odkladu uložením pokuty v blokovém řízení, jsou-li splněny zákonem stanovené podmínky
- dopravní přestupek vyřídí vydáním příkazu o uložení pokuty, jsou-li splněny zákonem stanovené podmínky.

Řízení o přestupku z moci úřední (ex officio) je zahájeno dnem , kdy byl správním orgánem vůči účastníku řízení učiněn první procesní úkon (správní orgán oznámil zahájení řízení účastníkovi doručením oznámení nebo ústním prohlášením). Toto oznámení musí obsahovat zákonné náležitosti, a to označení správního orgánu, předmět řízení, jméno, příjmení, funkci nebo služební číslo a podpis oprávněné úřední osoby.

6.2.1 Specifika příkazního řízení

Příkazní řízení je zvláštním druhem řízení o přestupku, kterého lze využít v případě , že správní orgán nemá pochybnost o tom, že obviněný z přestupku se jej dopustil a nebyla-li věc vyřízena v blokovém řízení. Za těchto podmínek může správní orgán bez dalšího řízení vydat příkaz o uložení sankce . Jeho smyslem je co možná maximálně zjednodušit a urychlit vydání rozhodnutí. Příkaz má stejné náležitosti jako rozhodnutí o přestupku. Oznamuje se vždy písemnou formou. Druhy sankcí, které mohou být v příkazním řízení uloženy jsou : napomenutí nebo pokuta do výše 4 000 Kč. Obviněný z přestupku může projevit svůj nesouhlas tím, že proti němu podá do 15 dnů ode dne jeho doručení odpor správnímu orgánu, který jej vydal. Včasným podáním odporu se příkaz ruší a správní orgán pokračuje v řízení. V tomto následném řízení nelze obviněnému z přestupku uložit jiný druh sankce, s výjimkou napomenutí, nebo jeho vyšší výměru, než uvedl v příkaze.

⁸⁴ § 66 zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích

⁸⁵ § 71 zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích

Příkaz, proti kterému nebyl včas podán odpor, má účinky pravomocného rozhodnutí. Vydání příkazu nelze použít v případě, pokud je obviněný z přestupku zbaven způsobilosti k právním úkonům nebo je jeho způsobilost omezena.

6.2.2 Specifika správního řízení

Správní řízení je postup správního orgánu, jehož účelem je vydání rozhodnutí, jímž se v určité věci zakládají, mění nebo ruší práva anebo povinnosti jmenovitě určené osoby anebo jímž se v určité věci prohlašuje, že tato osoba práva nebo povinnosti má anebo nemá.⁸⁶

Toto vymezení správního řízení kopíruje koncepci starého správního řádu (zákona č. 71/1967 Sb.). Na rozdíl od něj však nová právní úprava zasahuje do mnohem širšího okruhu situací a vztahů ve veřejné správě.

Správní řízení, zvláště v moderním (tzv. judicialisovaném) pojetí, je v mnoha aspektech blízké řízení před soudem. Oproti řízení soudnímu je správní řízení jednodušší, méně formální, většinou rychlejší, s menšími požadavky na účastníky a srozumitelnější i pro neprávnický.⁸⁷

Poté, co je správnímu orgánu orgánem policie dle ust. § 58 odst. 3 písm. a) přestupkového zákona věc dopravní nehody odevzdána, tento zahájí správní řízení. Zákonem stanovená lhůta je 60 dnů od doby, kdy se o přestupku dozvěděl, tzn. kdy mu byla orgánem policie věc odevzdána. Po kontrole formálních náležitostí a úplnosti spisového materiálu předvolá účastníky řízení k ústnímu jednání, při kterém seznámí osobu obviněného se spisovým materiálem a všemi důkazními prostředky. Tento má právo se ke konkrétním důkazům vyjádřit. Po prošetření skutku správní orgán zhodnotí všechny důkazní prostředky jak jednotlivě, tak i v jejich vzájemné souvislosti a vydá rozhodnutí, ve

⁸⁶ § 9 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád

⁸⁷ PIKOLA, P., JANSÁ, V., Správní právo prakticky, s. 90

kterém je uveden druh a výše sankce, případně i doba zákazu činnosti řízení motorových vozidel . Rozhodnutí musí obsahovat všechny zákonem stanovené náležitosti. Následně je písemné vyhotovení předání na konci správního řízení přestupci, nebo je mu zasláno do vlastních rukou.

Odvolání

Proti rozhodnutí o přestupku, které není pravomocné, může v plném rozsahu podat tento řádný opravný prostředek jen obviněný z přestupku , a to do 15-ti dnů od jeho doručení. Včas podané odvolání má odkladný (suspenzivní) účinek. Správní orgán , který napadené rozhodnutí vydal, se může k odvolání vyjádřit, doplnit řízení, případně sám vyhovět v autoromeduře (sám změni své rozhodnutí). Pokud takto neučiní, postoupí spis odvolacímu orgánu, který rozhodnutí potvrdí, nebo zruší a věc vrátí k novému projednání, má-li řízení a rozhodnutí vážné nedostatky, nebo sám rozhodnutí doplní a změni, pokud vady, kterými rozhodnutí trpělo , byly jen méně závažné.

Odvolání je předloženo správnímu orgánu nejbližší vyššího stupně (devolutivní účinek) do 30 dnů spolu s výsledky doplněného řízení a spisovým materiálem. Tento může odvolání zamítnout z důvodu nepřipustnosti či pozdního podání, nebo původní rozhodnutí potvrdit a odvolání nevyhovět , nebo rozhodnutí změnit či zrušit, popřípadě rozhodnutí zrušit a věc vrátit k novému projednání orgánu 1. stupně, který je vázán právním názorem odvolacího orgánu, tzn. že zde dochází k uplatnění apelačního principu).

V případě toho, že odvolání není podáno , nebo se osoba vinná vzdá práva na odvolání do protokolu při správním řízení, rozhodnutí nabývá právní moci a je vykonatelné. Vedle sankce, která je mu uložena rozhodnutím se této osobě uloží povinnost nahradit státu náklady spojené s projednáním přestupku (náklady řízení) . Tyto náklady se hradí paušální částkou (stanoveno v ust. § 79 přestupkového zákona).

Nabylo-li rozhodnutí právní moci, může proti němu občan podat mimořádný opravný prostředek. Přezkoumání rozhodnutí mimo odvolací řízení je zahájeno z vlastního popudu či jiného podnětu (např. stížnost) a na přezkum není právní nárok. Nejbližší nadřízený správní orgán tomu, co rozhodnutí vydal, napadené rozhodnutí změni či zruší, bylo-li vydáno v rozporu s právním předpisem. Proti tomuto je možné odvolání a je možné i

provedení autoromedury. Při přezkoumání se vychází z právního stavu a ze skutkových okolností v době vydání rozhodnutí. Přezkum je vyloučen a rozhodnutí nelze změnit či zrušit po uplynutí tří let.

6.2.2.1 Znaky správního řízení

Obecné znaky a zásady správního řízení jsou sice v obecném povědomí veřejnosti, nicméně z důvodu specifického dopadu správního řízení byly autorkou blíže rozpracovány, neboť mají v procesu komplexního řešení dopravních nehod nezastupitelné místo a závisí na nich úspěšnost správního rozhodování.

Dalším důvodem pro zaměření se na tuto problematiku je fakt, že při správném dodržení zásad správního řízení ze strany správního orgánu, je vydané rozhodnutí o uložení pokuty z procesního hlediska nenapadnutelné, rozhodnutí je bezvadné a při nabytí jeho právní moci vykonatelné. Pro občana má tedy tento fakt záporné ekonomické důsledky v podobě povinnosti zaplacení uložené pokuty. Naproti tomu pro stát je vymožení této pohledávky příjmem do státního rozpočtu, má pro něj tedy pozitivní význam.

Mezi základní charakteristické znaky správního řízení patří:

- týká se konkrétní věci,
- týká se individuálně určených fyzických i právnických osob,
- je upraveno správním řádem a dalšími zákony, které stanoví subjektům jejich práva a povinnosti (např. právo účastníka nahlížet do spisu, povinnost správního orgánu postupovat hospodárně, atd.)
- výsledkem je správní rozhodnutí- individuální správní akt (např. rozhodnutí o uložení pokuty,).

6.2.2.2 Základní zásady správního řízení

Zásady správního řízení mohou být explicitně vyjádřeny v úvodních ustanoveních správního řádu, mohou vycházet z dalších ustanovení správního řádu či jiných zákonů, případně mohou být výsledkem zobecněné soudní a správní judikatury.⁸⁸ Tyto zásady se navzájem prolínají, promítají do dalších ustanovení správního řádu a jsou důležité pro jejich výklad, uplatňují se též samostatně a bezprostředně a tak regulují chování subjektů správního řízení, zejména správních úřadů.

Jednou z nejvýznamnějších zásad je *zásada legality (zákonnosti)*, podle níž jsou správní orgány povinny postupovat v řízení o přestupcích vždy v souladu se zákony a ostatními obecně závaznými hmotněprávními i procesněprávními předpisy i ratifikovanými mezinárodními smlouvami. Porušení zákona má za následek přezkoumání nezákonného rozhodnutí, příp. nahrazení škody. V souladu se *zásadou materiální (objektivní) pravdy* je správní orgán povinen zjistit vždy správně a úplně skutkový stav, jeho rozhodnutí musí vycházet ze spolehlivě zjištěného stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Není dostačující, aby se spokojil se shodnými tvrzeními účastníků. *Zásada subsidiarity* vyjadřuje povinnost správního orgánu zasahovat do práv účastníků řízení a ostatních subjektů, které se na něm podílejí, v co možná nejmenší míře. *Zásada součinnosti správního orgánu s dalšími subjekty* ukládá součinnost státním orgánům, orgánům policie a obcí a součinnost správního orgánu se všemi účastníky řízení. K neméně důležitým zásadám řízení o přestupcích patří zejména *zásada rychlosti a hospodárnosti řízení*, kdy je správní orgán povinen vyřizovat věci bez zbytečných průtahů a postupovat tak, aby bylo zabráněno vzniku zbytečných nákladů. Zbytečné průtahy v řízení či zbytečné zatěžování účastníků lze kvalifikovat jako nesprávný úřední postup. Podle *zásady rovnosti účastníků* mají všichni účastníci řízení rovné postavení s procesními právy a správní orgán k nim musí přistupovat zcela nestranně. Řízení o přestupcích, je až na výjimečné případy neveřejné – *zásada neveřejnosti řízení*. Ústní jednání není ve správním řízení na rozdíl od jednání před soudem přístupné veřejnosti, ledaže by správní úřad rozhodl o jeho zpřístupnění. K výrazné změně došlo přijetím nového správního řádu, který stanoví, že účastník řízení může o veřejnost ústního jednání požádat a správní orgán mu je zpravidla

⁸⁸ HENDRYCH, D. a kol., Správní právo- obecná část, s. 143

povinen vyhovět; v praxi se však správní orgány zpřístupňování ústních jednání brání a pod nejrůznějšími záminkami takové žádosti zamítají. *Zásada legitimního očekávání* znamená, že správní orgán by měl v obdobných případech rozhodovat obdobně, aby nevznikaly nedůvodné rozdíly. Pokud vycházíme z předpokladu, že veřejná správa je službou veřejnosti a úředníci veřejné správy jsou povinni se k účastníkům řízení chovat slušně a zdvořile, podle možností jim vycházet vstříc, je na místě uplatnění *zásady slušnosti a zdvořilosti (zásada dobré správy)*.

Ve všech stádiích přestupkového řízení musí být dodržena *zásada součinnosti s účastníky*. Účastníci řízení musí mít možnost vyslovit v řízení své stanovisko, obhájit svá práva a právem chráněné zájmy. Správní orgán umožní účastníkům řízení nahlížet do spisů, navrhnout důkazy, opravné prostředky atd. Pokud to povaha věci umožňuje, pokusí se přestupkový orgán o smírné odstranění rozporů (*zásada přednosti smírného řešení*).

V souladu se *zásadou oficiality*, správní orgány provádějí úkony na základě úřední povinnosti (*ex officio*). Výjimkou z této zásady jsou přestupky, které se projednávají jen na návrh. V řízení o přestupku koná správní orgán v I. stupni ústní jednání. Obviněný z přestupku má právo vyjádřit se ke všem skutečnostem, které se mu kladou za vinu, toto je zajištěno *zásadou práva na obhajobu*. Obviněný má právo uplatňovat skutečnosti a navrhnout důkazy na svoji obhajobu, před vydáním rozhodnutí má právo vyjádřit se k jeho podkladům. *Zásadou dvoustupňového řízení* je účastníkovi řízení zajištěno právo odvolat se proti všem rozhodnutím vydaným v rámci řízení o přestupku správním orgánem I. stupně, vyjma případu, kdy je odvolání vyloučeno zákonem. Podstatou *zásady presumce neviny* je to, že pokud není pravomocným rozhodnutím vyslovena vina, nelze hledět na toho, proti němuž je přestupkové řízení vedeno, jako by byl vinen. Na tuto zásadu pak navazuje *zásada in dubio pro reo*, která vyjadřuje, že při přestupkovém řízení se pochybnosti o spáchaném skutku vykládají ve prospěch obviněného. Nelze opomenout ani *zásadu zákazu změny sankce v odvolacím řízení k horšímu* (*reformatio in peius*) a *zásadu non bis in idem*, v souladu s níž nelze jednu osobu za totéž jednání postihnout dvakrát.

Okrajově může být zmíněna ještě *zásada přesvědčivosti rozhodnutí*, podle které musí být rozhodnutí srozumitelně a jednoznačně odůvodněno. *Zásada písemnosti*, ze které vyplývá, že všechny podklady pro rozhodnutí musejí být zachyceny v písemné podobě a

musejí být součástí spisu. *Zásada právní pomoci* ukládá správnímu úřadu povinnost poskytovat účastníkům, kteří nejsou v řízení zastoupeni advokátem, poučení o procesních právech, aby v důsledku jejich neznalosti neutrpěli újmu na svých právech. Všechny tyto zásady musí být v rovnováze a uplatňovány současně, s hledáním optimálního řešení.

6.2.2.3 Účastníci přestupkového řízení o dopravní nehodě

Výčet účastníků přestupkového řízení taxativně vymezuje ust. § 72 přestupkového zákona. V řízení o přestupku jsou účastníky řízení obviněný z přestupku, poškozený, pokud jde o projednávání náhrady majetkové škody způsobené přestupkem, vlastník věci, která může být zabránena nebo byla zabránena, v části řízení týkající se zabránění věci a dále návrhovátelem, na jehož návrh bylo řízení o přestupku zahájeno podle ust. § 68 odst. 1 přestupkového zákona.

Mezi základní práva účastníků řízení je právo dát se v přestupkovém řízení zastupovat zástupcem, kterého si zvolí. Vzhledem ke skutečnosti, že přestupkový zákon ustanovení o zastupování neobsahuje, použije se tedy subsidiárně správní řád (podle ust. § 31 se jedná o zákonného zástupce, opatrovníka, zmocněnce). V řízení o přestupcích je pak nejčastější formou zastoupení zvolený zástupce neboli zmocněnec na základě plné moci. Zmocnění k zastupování se prokazuje písemnou plnou mocí nebo se uděluje ústně do protokolu. Zmocněncem může být advokát nebo jiná osoba způsobilá k právním úkonům. Zmocnění může být v řízení o dopravních přestupcích uděleno pro celé řízení nebo k určitému úkonu, skupině úkonů nebo pro určitou část řízení. Zmocněnec vystupuje v řízení jménem zastoupeného a z jeho úkonů vznikají práva a povinnosti přímo zastoupenému.

Mezi účastníky, kteří jsou v řízení zastoupeni vždy, je osoba obviněného z přestupku. Občan je obviněným z přestupku, jakmile správní orgán vůči němu učinil první procesní úkon.⁸⁹ Nejčastěji se jedná o předvolání k ústnímu jednání o přestupku spojené

⁸⁹ § 73 odst. 1 zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích

s oznámením správního orgánu o zahájení řízení. Na obviněného se hledí jako by byl nevinen, a to až do okamžiku, kdy je jeho vina vyslovena pravomocným rozhodnutím.

Obviněný má v souladu s ust. § 74 přestupkového zákona právo, aby byl jeho přestupek projednán při ústním jednání. Je-li obviněným z přestupku osoba mladistvá, je správní orgán povinen vyrozumět o nařízeném ústním jednání zákonného zástupce mladistvého a orgán vykonávající sociálně-právní ochranu dětí, jimž se také oznamuje rozhodnutí o přestupku.

Dalším účastníkem řízení o dopravní nehodě je poškozený, tedy ten, jemuž byla v souvislosti s přestupkem způsobena majetková škoda a to v případě, pokud se připojil k řízení s nárokem na náhradu škody. Do kategorie poškozeného musíme zahrnout i fyzickou osobu, které byla při dopravní nehodě způsobena újma na zdraví. Majetkovou škodou se v tomto případě rozumí náhrada za ztrátu na výdělku po dobu jeho pracovní neschopnosti. Správní orgán je povinen poučít poškozeného o právu uplatnit v řízení o přestupku nárok na náhradu způsobené škody. V poučení se stanoví lhůta, do které lze nárok uplatnit. Pokud se poškozený po řádném poučení k řízení o přestupku nepřipojí, nemá postavení účastníka řízení a správní orgán o škodě nerozhodne. Připojí-li se k řízení o přestupku, ale výše škody není spolehlivě zjištěna, správní orgán o škodě nerozhodne a s případnými nároky odkáže poškozeného na občanskoprávní soud. Uvedená skutečnost musí být uvedena v meritorním rozhodnutí o přestupku.

6.2.2.4 Příslušnost správních orgánů k rozhodování o dopravních přestupcích

Věcná příslušnost

Věcná příslušnost správního orgánu určuje, který druh správního orgánu a v kterém stupni je kompetentní k vedení přestupkového řízení včetně vydání rozhodnutí. Věcná

příslušnost je závazná jak pro správní orgány, tak pro účastníky přestupkového řízení. Nedostatek věcné příslušnosti zakládá nicotnost rozhodnutí.⁹⁰

Věcně příslušnými orgány k rozhodování o dopravních přestupcích na prvním stupni jsou odbory dopravy Obecních úřadů obcí s rozšířenou působností (v souladu s ust. § 124 odst. 5 písm. j) silničního zákona). S účinností od 1. ledna 2003, tyto převzaly veškerou přestupkovou agendu zrušených okresních úřadů.

Jelikož přestupkový zákon výslovně neupravuje příslušnost správních orgánů k projednání řádného opravného prostředku proti rozhodnutí o přestupku, je třeba aplikovat ust. § 89 odst. 1 správního řádu, dle kterého je odvolacím orgánem nejbližší nadřízený správní orgán. V případě rozhodnutí obecního úřadu o přestupku v prvním stupni je pak tímto odvolacím orgánem krajský úřad.⁹¹ K přezkoumání rozhodnutí vydaných orgány kraje na úseku přenesené působnosti ve správním řízení je pak příslušné Ministerstvo dopravy.⁹²

Místní příslušnost

K projednání přestupku je tedy místně příslušný správní orgán, v jehož územním obvodu byl přestupek spáchán.⁹³ Přestupek, který byl spáchán v cizině státním občanem ČR nebo cizincem, který má trvalý pobyt na území ČR, nebo nelze-li místo spáchání přestupku spolehlivě zjistit, projedná správní orgán, v jehož územním obvodu pachatel má nebo naposledy měl trvalý pobyt.⁹⁴ Dle znění ust. 55 odst. 4 přestupkového zákona může místně příslušný správní orgán z důvodů usnadňujících projednání přestupku nebo z jiného důležitého důvodu (zásada rychlosti a hospodárnosti řízení), postoupit věc i bez souhlasu účastníků řízení jinému věcně příslušnému správnímu orgánu, v jehož územním obvodu se pachatel zdržuje nebo pracuje.

⁹⁰ KUČEROVÁ, H.: Dopravní přestupky v praxi, s. 142

⁹¹ § 67 odst. 1 písm. a zákona č. 129/2000 Sb., o krajích

⁹² § 92a písm. a zákona č. 129/2000 Sb., o krajích

⁹³ § 55 odst. 1 zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích

⁹⁴ § 55 odst. 2 zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích

7 Statistiky a evidence dopravních nehod

7.1 Klasifikace dopravních nehod pro statistické a evidenční účely

V souladu se silničním zákonem vede evidenci dopravních nehod policie . Tato evidence obsahuje údaje o účastnících dopravní nehody, údaje o vozidlech , která měla účast na dopravní nehodě, údaje o místu a době dopravní nehody a údaje o příčinách dopravní nehody.⁹⁵

Centrální evidenci dopravních nehod vede MV ČR.⁹⁶ Statistické přehledy nehodovosti na území ČR i jednotlivých krajů eviduje a zpracovává ŘS DP PP ČR . Pro statistické a evidenční účely je možné dopravní nehody rozdělit do několika samostatných celků, a to na základě shodnosti jevů určité skupiny a odlišnosti od jevů ostatních skupin:

- *podle následků dopravní nehody* – usmrcení účastníka, těžké zranění (doba pracovní neschopnosti převyšší 7 dní), lehké zranění (doba pracovní neschopnosti nepřevyšší 7 dní), bez zranění,
- *podle zavinění dopravní nehody* - dopravní nehody zaviněné a nezaviněné . Dopravní nehody zaviněné (vyvolané) můžeme charakterizovat jako události, které vznikly nebo byly vyvolány účastníky podílejícími se přímo nebo nepřímo na dopravním provozu. Zaviněné dopravní nehody vznikají rozporným konáním vůči platným právním předpisům v dopravním procesu. Dopravní nehody nezaviněné (nevyvolané) - ze strany účastníků se jedná o události, jejichž vznik byl podmíněn objektivními událostmi. Tyto události mohou vzniknou i na základě nepředvídatelných skutečností, které jsou svojí povahou vůči účastníkům objektivní. Jako příklad můžeme uvést situaci, kdy se komunikace nachází v terénním zářezu ve svahu s hustým lesním porostem. Vlivem času, povětrnostních podmínek (např. vysoké teploty, sněžení, apod.)

⁹⁵ § 123 odst. 1,2 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu

⁹⁶ § 123 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu

dojde k porušení vazby mohutného vzrostlého stromu s půdou, dojde k jeho vyvrácení a pádu na vozidlo, které tímto úsekem projíždí. K podobné situaci může dojít např. v souvislosti s uvolněním a následným pádem kamenů ze skalního masivu .

- *podle hlavní příčiny* - klasifikace dle těchto parametrů je uspořádána dle sledovaných a vydávaných celostátních přehledů. Členění je hierarchicky uspořádané dle dané statistické četnosti, jež je neměnné již po delší časové období.

- *nepřiměřená rychlost* – nejčastěji se jedná o nepřizpůsobení rychlosti vozidla stavu a povrchu vozovky (tj. mokrá povrch, náledí, námraza, sníh), dopravně-technickému stavu vozovky (tj. zatáčka, křižovatka, pozvolný nebo příčný sklon), viditelnosti (tj. mlha, déšť, sněžení, jízda vozidla s potkávacími světly, v čase snížené viditelnosti, apod.),

- *nesprávné předjíždění* – nejčastějším případem je předjíždění vlevo vozidla, které odbočuje vlevo, předjíždění vpravo, předjíždění bez dostatečného bočního odstupu nebo dostatečného rozhledu , ohrožení protijednouceho vozidla, atd.

- *nedání přednosti v jízdě*- dle pořadí statistických výkazů : nerespektování dopravní značky „ Dej přednost v jízdě“, nedání přednosti při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého, nerespektování dopravní značky“ Stů, dej přednost v jízdě“, nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava, atd.,

- *nesprávný způsob jízdy* – zde jsou nejvíce zastoupeny dopravní nehody, ke kterým došlo v důsledku nedodržení bezpečnostní vzdálenosti , nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla, nesprávného otáčení nebo couvání, jízdy po nesprávné straně komunikace, apod.,

- *technická závada vozidla zaviněná řidičem* – ve většině případů se jedná o nesprávné uložení nákladu, uvolnění kola, závadu na závěsu pro přívěs, nezajištěné bočnice, atd.

- *podle typu vozidel zúčastněných na dopravní nehodě* - dopravní nehody mezi vozidly stejného druhu, mezi vozidly různých druhů, dopravní nehody jediného vozidla,

- *podle místa dopravní nehody* - v uzavřené obci (intravilánu) , mimo obec (extravilánu) , mimo veřejné komunikace. Dále můžeme místo specifikovat (ve vztahu k intravilánu a extravilánu) jako přímý úsek komunikace, přehlednou a nepřehlednou zatáčku, nepřehlednou křižovatku, kolejový tramvajový povrch a železniční přejezd.
- *podle škody na zdraví a majetku*- jedná se o nejvíce sledovanou a nejrozhodnější klasifikační skupinu, neboť člení veškeré následky dopravních nehod, které společnost vnímá. Újmy na zdraví je možné dále rozdělit na usmrcení osob, těžké a lehké zranění osob ,
- *podle viníků dopravních nehod* – jedná se zejména o dopravní nehody zaviněné řidiči motorových a nemotorových vozidel, tramvají, chodci, lesní nebo jinou zvířeti , popř. ostatními osobami (chovatel domácího zvířete, ten, kdo zvíře vede, nebo osoba, jež vypustí vodu na komunikaci, apod.),
- *dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu* – jedná se o specifickou a samostatnou skupinu členění dopravních nehod. Současný systém evidence dopravních nehod v silničním provozu nevykazuje alkohol jako příčinu dopravní nehody, ale uvádí jej jako samostatné zavinění. Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu je možné klasifikovat jako zaviněné řidičem vozidla, chodcem nebo jiným účastníkem silničního provozu.

Základem klasifikace musí být v každém případě nejpodstatnější znak daného jevu. Správně a vhodně sestavená klasifikace musí z logického hlediska splňovat dvě základní kritéria:

- musí být vyčerpávající,
- musí být vylučující.

V případě, že nedošlo ke *spáchání újmy na životě a zdraví, je možné ostatní škody způsobené dopravní nehodou na majetku rozdělit dle skupin:*

- škody na dopravních prostředcích (jak v pohybu, tak stojících),
- škody na komunikaci a vybavení komunikace,
- ostatní škody (plot, zeď, atd.).

Především statistické zpracování má velký význam, neboť podklady získané z obsáhlých a spolehlivých databázových souborů PČR poskytují významné informace v rozhodovacích procesech při zvyšování bezpečnosti ve všech oblastech dopravy. V největší míře však slouží v silniční dopravě.

7.2 Vývoj dopravní nehodovosti na území České republiky 2009-2010

Vzhledem ke skutečnosti, že v době zpracování práce nebyly ještě k dispozici zpracované statistické výkazy dopravní nehodovosti za rok 2011(tyto jsou publikovány nejdříve v dubnu následujícího roku) , je zpracován rok 2010 v porovnání s rokem 2009.

Policie ČR v roce 2010 šetřila celkem 75 522 nehod, při kterých došlo k usmrcení 753 osob, těžkému zranění 2 823 osob a lehkému zranění 21 610 osob. Odhadnutá hmotná škoda na místě dopravní nehody byla stanovena ve výši 4 924,987 mil. Kč. V porovnání s rokem 2009 byl zaznamenán pokles u všech základních ukazatelů nehod, s výjimkou absolutního počtu nehod, a sice došlo k nárůstu počtu nehod o 707, tj. o 0,9%

Pokles byl zaznamenán v těchto kategoriích :

Počet usmrcených	o 79 osob	tj. o 9,5%
Počet těžce zraněných	o 713 osob	tj. o 20,2%
Počet lehce zraněných	o 2 167 osob	tj. o 9,1%
Odhad hmotné škody	o 56,1 mil. Kč	tj. o 1,1%

Tabulka č. 4 : Zdroj ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování

Vývoj následků nehod byl v roce 2010 příznivý, neboť byl zaznamenán další pokles počtu usmrcených a zraněných osob. Počet nehod zůstal prakticky na stejné úrovni jako v roce 2009 a jeho pokles oproti období před rokem 2009 lze přisoudit především legislativní úpravě, která od 1. ledna 2009 změnila „ hranici“ povinnou pro hlášení dopravní nehody PČR z původních 50 000 Kč na 100 000 Kč.

Počet dopravních nehod byl v roce 2010, v porovnání od roku 1961, uprostřed padesátiletého období. Nejméně nehod bylo šetřeno právě v období roku 1961, a to celkem 35 842 nehod. V roce 1991 byla poprvé překročena hranice 100 000 nehod (101 387), hranice 200 000 nehod byla překročena v roce 1996 (201 697) a nejvíce dopravních nehod bylo PČR šetřeno v roce 1999, a to celkem 225 690 nehod. Při porovnání počtu nehod v tomto období je ale nutné brát v úvahu legislativní změny upravující povinnost oznamování nehody PČR .

Počet usmrcených osob v roce 2010 je od roku 1961 nejnižší. Druhý nejnižší počet byl v roce 1987 (766 usmrcených) a na třetí pozici je rok 1986 (768 usmrcených). Nejvíce usmrcených v tomto období bylo v roce 1969 (1 758 osob), tzn. o 1 005 usmrcených více (o 57%), než za sledované období roku 2010.

Počet těžce zraněných osob byl v roce 2010 nejnižší od roku 1961 a poprvé v tomto období klesl pod hranici 3 000 osob. Nejvíce těžce zraněných osob bylo zaznamenáno ve statistických výkazech za rok 1969 (9 258), v porovnání se sledovaným rokem 2010 představuje rozdíl téměř 70%.

Pokud se týká počtu lehce zraněných osob, tak tento je za posledních 20 let na 3. nejnižší úrovni. Nejvyšší počet lehce zraněných osob byl zaznamenán v roce 1996 (31 296) a naopak nejmenší takto zraněných osob byl statisticky vykázan v roce 1991 (22 806 osob).

V 1. polovině 80. let patřila ČR (jako součást tehdejší ČSSR) ke státům s poměrně nízkou úrovní nehodovosti na pozemních komunikacích. Vůbec nejnižší úrovně nehodovosti vyjádřené počtem usmrcených bylo dosaženo v roce 1986. V té době byla ČR vzhledem k počtu usmrcených na mil. obyvatel (88,5) v čele evropských zemí, dokonce včetně těch nejvyspělejších. I když uvážíme nižší úroveň motorizace (počet motorových vozidel na tis. obyvatel - v té době asi 60 % úrovně oproti vyspělým západoevropským zemím), ani v počtu usmrcených na mil. motorových vozidel ČR zdaleka nepatřila k nejhorším. Tehdejší společensko-politický systém byl ve značném stupni restriktivní, což však znamenalo i vyšší stupeň disciplíny a respektu vůči státním a policejním orgánům, s příznivým vlivem na stav dopravní nehodovosti. V této době sledoval trend vývoje nehodovosti v ČR (resp. v ČSSR) obdobný trend ve vyspělých zemích, kde docházelo již od počátku 70. let k postupnému a trvalému poklesu následků nehodovosti.

Zatímco však v těchto zemích zůstal tento trend nadále velmi příznivý, tedy trvale klesající, v ČR došlo naopak ve 2. polovině 80. let k velmi nepříznivému obratu (a to ještě před změnou politického systému). Na přelomu 80. a 90. let byl zahájen v ČR prudký nárůst motorizace trvající v podstatě až doposud. Tento fakt spolu s naprostým uvolněním a proměnou dosavadních společenských zvyklostí způsobil, že se ČR zařadila mezi státy v nehodovosti nejhorší (nárůst počtu usmrcených mezi roky 1986 - 1994 o 83 % byl relativně jeden z nejvyšších v Evropě). Maxima počtu usmrcených bylo dosaženo v roce 1994 (1637 v období 30 dní od nehody). Od té doby sice došlo k určitému poklesu, ale celkový stav zůstává nadále přes všechna dosud provedená opatření neuspokojivý.

	2010	2009	rozdíl	Rozdíl v %
I. čtvrtletí	117	176	-59	-33,50%
II.čtvrtletí	180	204	-24	-11,80%
III.čtvrtletí	245	222	23	10,40%
IV. čtvrtletí	211	230	-19	-8,30%
Celkem	753	832	-79	-9,50%

Tabulka č. 5 :Zdroj ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování

Z porovnání jednotlivých období roku 2010 je zřejmé, že počet usmrcených osob, v kontextu s rokem 2009, byl nižší ve třech čtvrtletích . Nejvyšší pokles byl vykázan v prvním čtvrtletí – o 59 osob, tj. o více jak 33%. Pouze ve třetím čtvrtletí byl zaznamenán nepříznivý vývoj- zvýšení o 23 osob, tj. o více jak 10%.

V období roku 2010 šetřila Policie ČR v průměru každých 7 minut dopravní nehodu, každých 24 minut a 16 vteřin byl při nehodě lehce zraněn člověk a každé 3 hodiny a 6 minut došlo k těžkému zranění osoby. V průměru každých 11 hodin a 36 minut došlo při dopravní nehodě k usmrcení osoby.

Statistické přehledy jsou zpracovány na základě údajů systému počítačové evidence nehod v silničním provozu PP ČR. Jako podklady k tvorbě komplexního statistického zpracování dopravní nehodovosti na území ČR slouží počítačový program evidence

dopravních nehod Lotus Notes, se kterým pracují všechna oddělení dopravních nehod PČR.

Počínaje 1. lednem 1979 podléhají statistickému sledování všechny nehody v silničním provozu, které byly dopravní policii nahlášený a počínaje lednem 2001 jsou ve statistických výkazech vedeny nehody, které byly PČR nahlášený (povinnost nahlášení nehody policii je až při vzniklé škodě převyšující částku 20 000 Kč, nebo dojde-li ke zranění nebo usmrcení osoby, nebo ke škodě na majetku třetí osoby). Od 1. července 2007 se hranice vzniklé hmotné škody zvýšila na 50 000 Kč a od 1. ledna 2009 došlo k dalšímu posunu této hranice hmotné škody, tentokrát na 100 000 Kč. Navíc došlo k odstranění institutu tzv. „ třetí osoby“. Od 1. července 2006 se staničení místa dopravní nehody provádí pomocí souřadnic GPS, podle dostupných informací se jedná o světový unikát v tomto oboru.

Hmotné škody

Podle odhadu dopravní policie na místě nehody byla při nehodách v silničním provozu v roce 2010 způsobena hmotná škoda ve výši 4 924,987 mil. Kč.

Druh nehody rok 2010	Hmotná škoda v Kč	tj.% z celkové škody	Průměrná výše škody na jednu nehodu (v Kč)
S usmrcením	135 515 700	2,8	194 978
S těžkým zraněním	255 788 400	5,2	103 895
S lehkým zraněním	1 324 224 300	26,9	80 164
Jen s hmotnou škodou	3 209 458 500	65,2	57 470
C e l k e m	4 924 986 900	100	65 213

Tabulka č. 6 :Zdroj ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování

Nejvyšší průměrná výše odhadu hmotné škody připadající na jednu nehodu je u nehod s usmrcením, posléze má výše průměrné hmotné škody klesající tendenci, a to s vážností nehod. Oproti roku 2009 je průměrná výše škody nižší jen v kategorii nehod pouze s hmotnou škodou (o 2 488 Kč). Na druhé straně je významné zvýšení této hodnoty je v kategorii nehod s usmrcením (o 18 174 Kč).

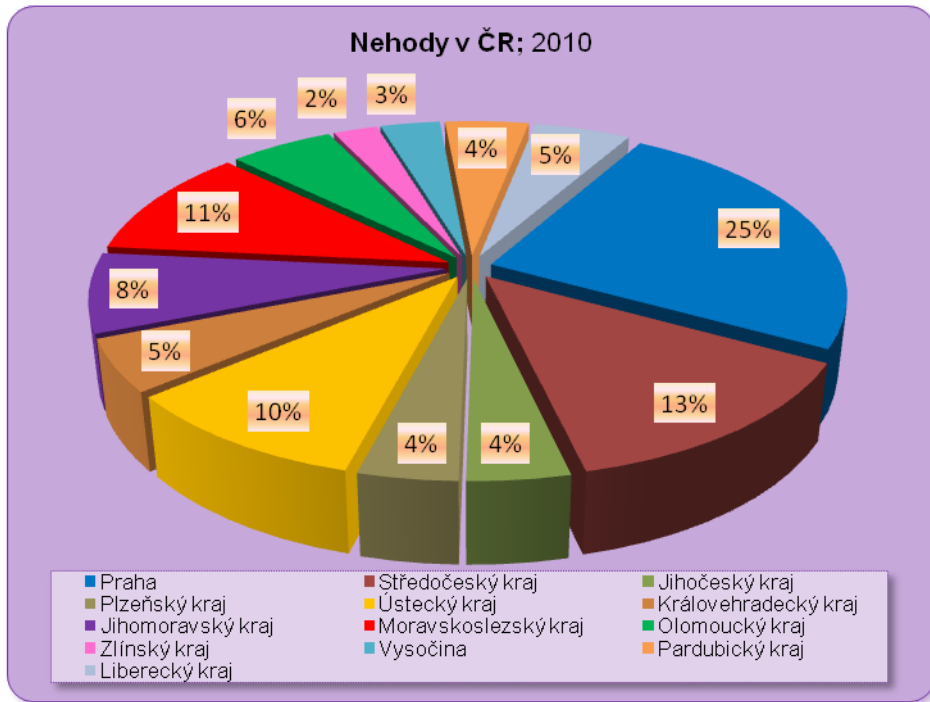
Pro úplnou představu je nutné uvést porovnání průměrné výše odhadnuté hmotné škody, která připadá na jednu nehodu, a to v období od 2000-2010:

Rok 2000	33 548 Kč
Rok 2001	44 402 Kč
Rok 2002	46 620 Kč
Rok 2003	47 660 Kč
Rok 2004	49 304 Kč
Rok 2005	49 037 Kč
Rok 2006	48 500 Kč
Rok 2007	46 336 Kč
Rok 2008	48 271 Kč
Rok 2009	66 579 Kč
Rok 2010	65 213 Kč

Tabulka č. 7 :Zdroj ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování

V souvislosti se statistickým vykazováním usmrcených osob je nezbytné uvést, že pro tyto účely se za usmrcenou osobu považuje ta osoba, která svým zraněním podlela na místě dopravní nehody (exitus na místě), při převozu do nemocničního zařízení nebo nejpozději do 24 hodin po dopravní nehodě. Údaje o počtech osob, které zemřely na následky zranění utrpěných při nehodě v silničním provozu v době od 24 hodin do 30 dnů, jsou ve statistických výkazech uvedeny v samostatné kategorii. Protože se jedná o příliš úzké a odborné specifikum , které má rozhodující vliv pouze v následné trestním řízení (pro odborné znalecké posudky zejména z oboru soudního lékařství) , nebude v této diplomové práci blíže specifikováno .

Přehled dopravní nehodovosti na území ČR 2010- rozdělení dle krajů



Graf č. 1 : Zdroj ŘS DP PP ČR

Z výše uvedeného grafu vyplývá, že největší podíl na dopravní nehodovosti v ČR má, stejně jako v minulých letech, hlavní město Praha (25%) . To má nepochybně spojitost s tím, že je zde nejvyšší frekvence pohybu motorových vozidel. Ať již v souvislosti s tím, že Praha je tranzitním prostorem a spojnici se Středočeským krajem, ze kterého dojíždí do centra velké množství řidičů za prací nebo se složitostí dopravní infrastruktury, velkým množstvím křižovatek a mimoúrovňových křížení. Právě spojitost se Středočeským krajem vysvětluje to, že je tento kraj na 2. místě této statistiky (13%) . Následuje Moravskoslezský kraj (11 %). Naopak, jako kraj s nejukázněnějšími řidiči a tudíž s nejmenší nehodovostí se projevil Zlínský kraj (2%), těsně následován krajem Vysočina (3%).

Tabulkové porovnání počtu nehod a počtu usmrcených za roky 2010 a 2009- rozdělení dle krajů

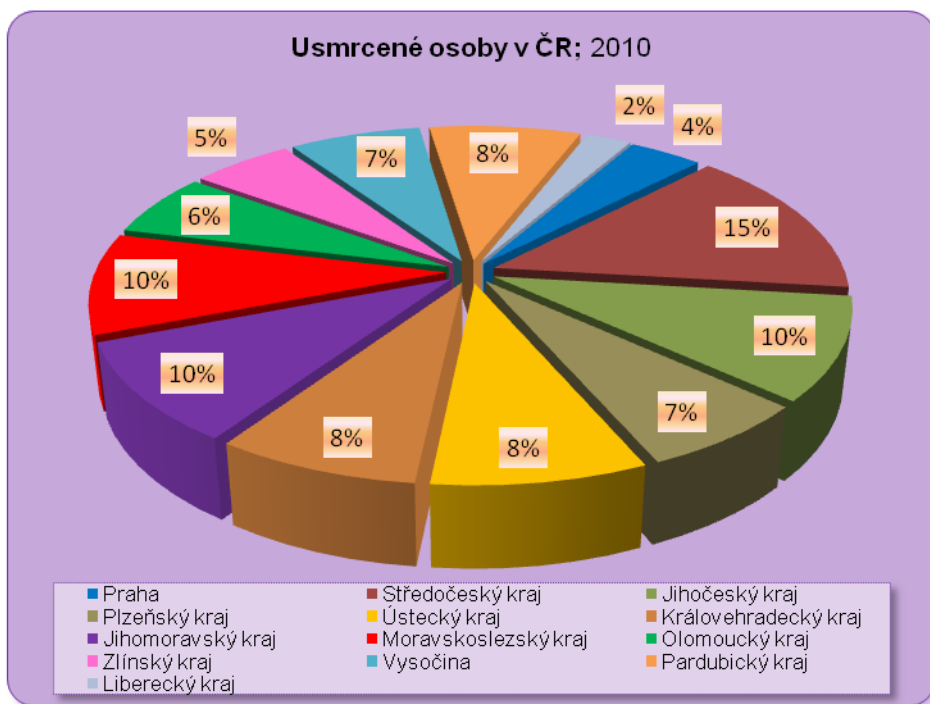
Kraj rok 2010	Počet nehod	Podíl v %	Rozdíl v %	Počet usmrcených	Podíl v %	Rozdíl v %	Rozdíl usmrcených
Hl. m.Praha	18 190	24,1	16,7	29	3,9	-27,5	-11
Středočeský	9 870	13,1	-11,7	106	14,1	-14,5	-18
Jihočeský	2 899	3,8	-9,6	72	9,6	-2,7	-2
Plzeňský	2 813	3,7	-12,6	49	6,5	-19,7	-12
Ústecký	7 271	9,6	-10,2	60	8,1	-16,7	-12
Královéhradecký	3 697	4,9	0,1	57	7,6	7,5	4
Jihomoravský	5 650	7,5	55,1	70	9,3	-13,6	-11
Moravsko-slezský	7 902	10,5	-7,8	71	9,4	-23,7	-22
Olomoucký	4 156	5,5	-5,7	45	6,1	-11,8	-6
Zlínský	1 780	2,4	-1,1	40	5,3	-7,1	-3
Vysočina	2 390	3,2	29,7	52	6,9	52,9	18
Pardubický	3 357	4,4	-4,1	60	8,1	27,7	13
Liberecký	3 864	5,1	-11,5	18	2,4	-28,1	-7
Karlovarský	1 737	2,3	-2,1	24	3,2	-29,4	-10

Tabulka č. 8 : Zdroj ŘS DP PP ČR, vlastní zpracování

Tato tabulka doplňuje výše uvedený graf dopravní nehodovosti na území ČR za rok 2010, a to uvedením celkového počtu spáchaných dopravních nehod v jednotlivých krajích a následně údaje porovnává s rokem 2009. V pátém sloupci je uveden počet usmrcených osob a v šestém sloupci je tento údaj vyjádřený v %.

Počet nehod byl vyšší na území hl. m. Prahy (o 2 607 nehod) a dále v kraji Jihomoravském (o 2 008 nehod), Královéhradeckém (o 5 nehod) a v kraji Vysočina (o 547 nehod). Největší relativní zvýšení je možné zaznamenat na území Jihomoravského kraje (o 55,1%). Počet usmrcených byl vyšší v kraji Vysočina (o 18 osob), v kraji Pardubickém (o 13 osob) a v kraji Královéhradeckém (o 4 osoby).

Přehled celkového počtu usmrčených osob za rok 2010- rozdělení dle krajů



Graf č. 2 : Zdroj ŘS DP PP ČR

Tento graf doplňuje výše uvedenou tabulku.

7.3 Vývoj dopravní nehodovosti na území hlavního města Prahy 2009-2010

Na území hlavního města Prahy šetřila v roce 2010 PČR celkem 18 190 dopravních nehod. Při těchto došlo k usmrcení 29 osob (24 osob bylo usmrceno při nehodách zaviněných řidičem motorového vozidla, 5 osob při nehodách zaviněných chodcem) , k těžkému zranění 279 osob a lehkému zranění 1 893 osob. Výše odhadnuté hmotné škody přesahovala částku 1,156 mld. Kč. V následující tabulce je provedeno porovnání s rokem 2009.

Druh nehody, následky rok 2010	Počet	Rozdíl oproti roku 2009	Rozdíl v %
Počet šetřených DN	18 190	2 607	16,70%
usmrcené osoby	29	-11	-27,50%
těžce zraněné osoby	279	-68	-19,60%
lehce zraněné osoby	1 893	-189	-9,10%
Hmotná škoda v mil. Kč	1 156,96	99,47	9,40%

Tabulka č. 9 : Zdroj ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování

Z uvedené tabulky vyplývá, že byl za rok 2010 zaznamenán nárůst počtu nehod na území hlavního města Prahy šetřených PČR . S ohledem na vývoj nehodovosti v ostatních krajích ČR, je absolutní zvýšení v Praze v rámci ČR nejvyšší (o 2 607 nehod).

ŘS DP PP ČR registruje za rok 2010 více nehod téměř u 70% měsíčně sledovaných položek, zejména :

Nehody jen s hmotnou škodou	o 2 816 nehod
Nehody v denní době	o 2 712 nehod
Nehody končící srážkou jedoucích vozidel	o 2 262 nehod
Nehody na vybraných komunikacích	o 1 183 nehod
Nehody zaviněné řidiči osobních automobilů	o 1 823 nehod
Nehody zaviněné nesprávným způsobem jízdy	o 1 751 nehod

Tabulka č. 10 :Zdroj ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování

Průměrná škoda na jednu dopravní nehodu dosahuje částky 63 604 Kč (o 4 258 Kč méně, než za rok 2009), a v rámci ostatních krajů je 6. nejvyšší.

Rozdělení dopravních nehod podle zavinění

V následujícím přehledu je uveden podíl sledovaných kategorií účastníků silničního provozu na zavinění dopravních nehod.

Viník,zavinění	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %
Řidič motor. vozidla	17 482	96,1	24	82,2
Řidič nemotor.vozidla	73	0,4	0	
Z toho dětmi	1	0	0	
Chodcem	262	1,4	5	17,2
Z toho dětmi	50	0,3	0	
Jiným účastníkem	20	0,1	0	
Závadou komunikace	96	0,5	0	
Technickou závadou vozidla	97	0,5	0	
Lesní, domácí zvířfi	92	0,5	0	
Jiné zavinění	68	0,4	0	

Tabulka č. 11 :Zdroj ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování

Na území hl. m. Prahy patří k rozhodujícím viníkům nehod prakticky pouze řidiči motorových vozidel a chodci. Podíl na zavinění nehod u řidičů přesahuje 96% (z celkového počtu nehod) a je v rámci ČR nejvyšší. Podíl chodců na zavinění nehod je v rámci krajů 6. nejvyšší. Z celkového počtu usmrcených osob připadá na nehody zaviněné chodci 17,2% a tento podíl je v rámci celé ČR jednoznačně nejvyšší a oproti roku 2009 se prakticky nezměnil. K usmrcení došlo jen u nehod zaviněných chodci a řidiči motorových vozidel. Z toho na řidiče osobních aut připadá 14 usmrcených, 5 osob podlehló svým zraněním při nehodách zaviněných řidiči nákladních automobilů, 2 osoby při nehodách zaviněných motocyklisty a po jedné osobě při nehodách zaviněných řidiči nákladních automobilů s návěsem, autobusů a tramvajf.

Při nehodách na území hl. m. Prahy bylo zaznamenáno více usmrcených především u nehod zaviněných:

Řidiči osobních automobilů	o 6 osob
Řidiči autobusů	o 3 osoby
Řidiči motocyklů	o 3 osoby

Tabulka č. 12 :Zdroj ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování

Více usmrcených bylo jen u nehod zaviněných řidiči tramvají (o 1 osobu).

Na vybranou komunikační síť hl. m. Prahy připadá 63% z celkového počtu nehod a na těchto komunikacích zahynulo přes 79% z celkového počtu usmrcených (tj. 23 osob). Dalších necelých 30% nehod se stalo na místních komunikacích a přes 7% na komunikacích účelových. K usmrcení osob došlo ještě při nehodách na místních komunikacích (6 osob).

Nejvíce usmrcených bylo při nehodách končících srážkou s chodcem (16 osob, tj. o 3 osoby více) , při vzájemných kolizích vozidel zahynulo 7 osob (tj. o 7 osob méně) a při srážce s pevnou překážkou zahynulo 6 osob, tj. o 6 osob méně.

Z celkového počtu 29 usmrcených zahynulo 18 osob při nehodách v denní době (tj. 62,1% z celkového počtu) a 11 osob při nočních nehodách, z toho 10 osob při nehodách v místech s veřejným osvětlením.

7.3.1 Negativní trendy

V porovnání s rokem 2009 byl zaznamenán nárůst počtu usmrcených u následujících položek statistiky nehod (zvýšení u 12% z celkového počtu měsíčně sledovaných):

U nehod na místních komunikacích	o 4 osoby
U nehod končících srážkou s chodcem	o 3 osoby
U nehod, které se staly v sobotu	o 2 osoby
U nehod, které se staly na náledí	o 2 osoby
U nehod zaviněných pod vlivem drog	o 1 osobu
U nehod zaviněných nesprávným předjížděním	o 1 osobu

Tabulka č. 13 : Zdroj ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování

7.3.2 Pozitivní trendy

V porovnání s rokem 2009 byl zaznamenán pokles počtu usmrcených u následujících položek statistiky nehod (snížení u 33% z celkového počtu měsíčně sledovaných):

U nehod na vybraných komunikačních sítích	o 14 osob
U nehod na mokřích vozovkách	o 10 osob
U nehod končících srážkou s vozidlem	o 7 osob
U nehod zaviněných řidiči osobních vozidel	o 6 osob
U nehod končících srážkou s pevnou překážkou	o 6 osob
U nehod zaviněných pod vlivem alkoholu	o 5 osob
U nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí jízdy	o 5 osob
U nehod zaviněných nedáním přednosti v jízdě	o 4 osoby
U nehod, které se staly ve středu	o 4 osoby
U nehod, které se staly v pátek	o 4 osoby
U nehod, které se staly v noční době	o 4 osoby
U nehod zaviněných řidiči motocyklů	o 3 osoby

Tabulka č. 14 :Zdroj ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování

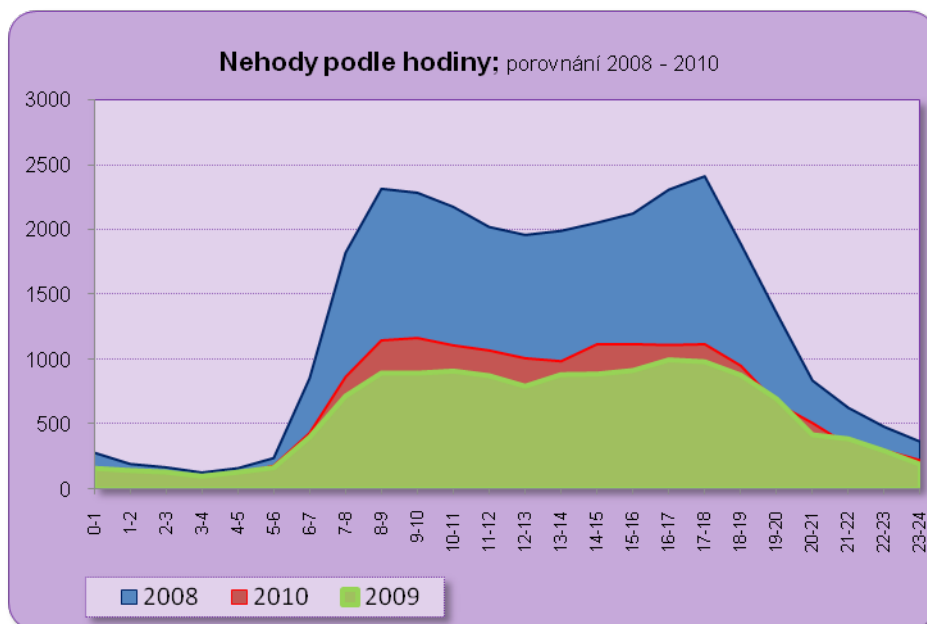
7.3.3 Hlavní příčiny nehod

V tomto přehledu jsou uvedeny hlavní příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel za rok 2010 na území hlavního města Prahy.

Hlavní příčina nehody	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %	Rozdíl usmrcených
Nepřiměřená rychlost	1 565	9,00%	8	33,30%	-5
Nesprávné předjíždění	138	0,80%	1	4,20%	1
Nedání přednosti	4 784	27,40%	5	20,80%	-4
Nesprávný způsob jízdy	10 995	62,90%	10	41,70%	-3

Tabulka č. 15 :Zdroj ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování

Přehled dopravní nehodovosti v letech 2008-2010 podle denní doby



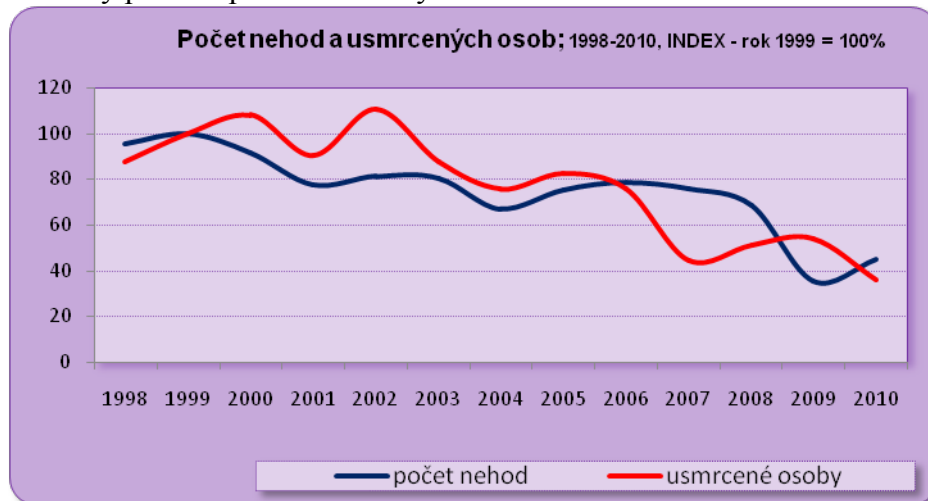
Graf č. 3 : Zdroj ŘSDP PP ČR

Nápad dopravních nehod kopíruje rozložení z roku 2008 a 2009. Oproti roku 2009 se však posunulo „polední“ snížení nehodovosti na dobu mezi 13. a 14. hodinu (v roce 2009 to byla 12. – 13. hodina) a vyrovnal se počet nehod mezi 14. – 18. hodinou.

Nejvíce nehod šetřili policisté v **ranní špičce mezi 8. – 10. hodinou** (8:00 – 9:00 hodin se jednalo o 1148 nehod a 9:00 - 10:00 hodin to bylo 1166 nehod) a v **odpolední špičce mezi 14. – 18. hodinou** (14:00 – 15:00 hodin 1118 nehod, 15:00 – 16:00 hodin 1119 nehod, 16:00 – 17:00 hodin 1112 nehod a 17:00 – 18:00 hodin 1118 nehod).

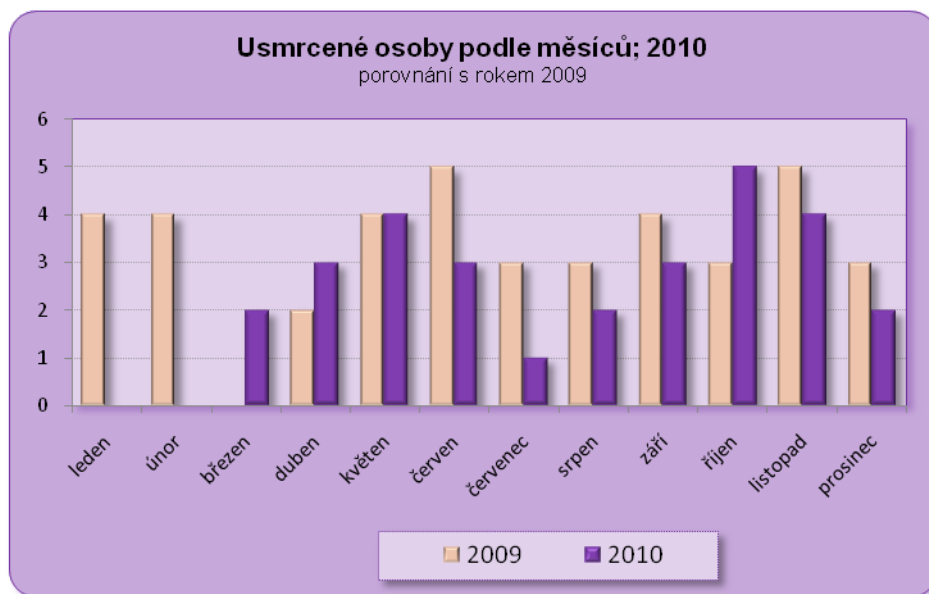
Vůbec nejvíce nehod v jedné hodině šetřili policisté v době od 9:00 – 10:00 hodin, kdy došlo k 1166 nehodám (v roce 2009 bylo nejvíce nehod mezi 16. a 17. hodinou a v roce 2008 došlo k nejvyššímu nápadu nehod mezi 17. a 18. hodinou).

Celkový přehled počtu usmrcených osob v období 1998-2010



Graf č. 4: Zdroj ŘSDP PP ČR

Celkový přehled počtu usmrcených osob za rok 2010- rozdělení dle měsíců



Graf č. 5 : Zdroj ŘS DP PP ČR

Nejvíce dopravních nehod šetřili policisté v měsíci červnu (1701 nehod, tj. 9,4 % z celkového počtu nehod), nejméně v měsíci únoru (1350 nehod, tj. 7,4 % z celkového počtu nehod). Nejvíce osob zemřelo při nehodách v měsíci říjnu (5 usmrcených osob, tj. 17,2 % z počtu usmrcených). Nejlepším měsícem z pohledu usmrcených osob byly měsíce leden a únor, kdy na území hlavního města Prahy nezemřela při nehodě žádná osoba.

8 Preventivní činnost a dopravní výchova

8.1 Pojem prevence

Prevence (z latinského praevenire, předcházet) – znamená soustavu opatření, která mají předcházet nějakému nežádoucímu jevu, např. nemocem, drogovým závislostem, zločinům, nehodám, neúspěchu ve škole, sociálním konfliktům, násilí, ekologickým katastrofám a podobně. Taková opatření se nazývají preventivní.⁹⁷

8.2 Dělení prevence

Prevenici můžeme rozdělit na několik úrovní:

- primární prevence znamená skupinu, která zkoumá předpoklady, podmínky a příčiny jevů, jimž se dá bránit, a hledá způsoby, jak jim předcházet. Bývá zaměřena na veškeré obyvatelstvo.
- Sekundární prevence se snaží příslušné jevy včas zachytit a bránit jejich prohlubování, šíření a podobně. Zaměřuje se na zvláště ohrožené skupiny, například mládež, skupiny nebo sociálně slabé.
- Terciální prevence se snaží zabránit opakování, například trestných činů, onemocnění, drogové závislosti a podobně. Je zaměřena na osoby právě vyloučené, propuštěné z výkonu trestu a podobně.

Slovo prevence a preventivní se používá zejména v těchto oblastech :

- v právu, kde se má předcházet zločinům a opakovaným trestům (recidivám),
- ve výchově, kde je nejdůležitějším prostředkem primární prevence,

⁹⁷ Prevence. In Wikipedie: otevřená encyklopedie [online], strana naposledy edit. 2009-11-01. [cit. 2012-03-01]. Dostupný z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Prevence>

- v dopravě, kde jde o předcházení nehodám,
- ve zdravotnictví, kde se jedná o předcházení nemocem, zejména epidemiím.⁹⁸

8.3 Výkon preventivní činnosti

Hlavním orgánem státní správy, který provádí a zastřešuje preventivní činnost v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, je MD ČR. Tato povinnost je mu uložena ust. § 124 odst. 2 písm. h) silničního zákona. V rámci této instituce pracuje oddělení Bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (dále jen BESIP). Toto oddělení je jeho nedílnou součástí.

8.3.1 Oddělení BESIP a jeho historie

Historie národního koordinačního orgánu pro bezpečnost silničního provozu v tehdejším Československu sahá již do roku 1963, kdy byla jako reakce na narůstající počet tragických následků dopravních nehod vytvořena „Meziministerská koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu“, a následně 1. května 1967 pak její výkonný orgán – všeobecně známý pod zkratkou BESIP. Tato složka byla součástí tehdejšího Ministerstva dopravy ČSSR, respektive jeho organizací – původně „Projekčně konstrukčního vývojového pracoviště silniční a městské dopravy“, transformovaného později na „Ústav silniční a městské dopravy“, později, po federalizaci, byla přesunuta na Správu pro dopravu MV ČR. Tato spadala pod civilně – správní úsek MV ČR, postupně pak do působnosti MV ČR – odboru tisku a PR, později odboru správních činností.

⁹⁸ Prevence. In Wikipedie: otevřená encyklopedie [online], strana naposledy edit. 2009-11-01. [cit. 2012-03-01]. Dostupný z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Prevence>

Před nabytím účinnosti silničního zákona a v souvislosti s převodem některých správních činností z působnosti MV ČR na Ministerstvo dopravy a spojů se stal BESIP útvarem Ministerstva dopravy a spojů (prosinec 1999), později MD ČR. Národní koordinační orgán prošel různými názvy, od „Meziministerské koordinační komise“ přes „Vládní výbor pro bezpečnost silničního provozu“, „Radu vlády pro bezpečnost silničního provozu“, „Poradní radu ministra dopravy pro bezpečnost silničního provozu“ až po dnešní „Radu vlády pro bezpečnost silničního provozu“. S vývojem a přesunem kompetencí z MV ČR do působnosti MD ČR stále fungoval i výkonný orgán koordinačního útvaru – BESIP, jako sekretariát, který se současně zabýval a stále zabývá zejména dopravní výchovou a působením na veřejnost prostřednictvím sdělovacích prostředků.

Sekretariát národního koordinačního orgánu – BESIP byl iniciátorem a autorem všech vládních strategických dokumentů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, ať již Strategie bezpečnosti silničního provozu, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu tak se i aktivně podílí na tvorbě národního programu „Zdraví 21“ a Národního akčního plánu prevence dětských úrazů, který zpracovalo Ministerstvo zdravotnictví České republiky (dále jen MŽ ČR). Aktivně se zapojuje do mezinárodní spolupráce svým členstvím v Mezinárodní organizaci prevence dopravních nehod La Prevention Routiere Internationale (PRI) nebo účastí na práci v Pracovní skupině pro bezpečnost silničního provozu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (W.P.1 EHK OSN). V poslední době BESIP úzce spolupracuje i se Světovou zdravotnickou organizací (WHO) v oblasti prevence dopravních úrazů dětí a adolescentů. BESIP byl a je téměř výhradním autorem všech publikací pro dopravní výchovu dětí předškolního věku a žáků základních škol, aktivně se podílel i na výchově nových žadatelů o řidičská oprávnění formou podpory nepovinného předmětu „Řízení motorových vozidel“ na středních školách, který mimochodem byl určitou paralelou dnes velice oblíbeného systému rozšířené výchovy nových řidičů v motoristicky vyspělých státech.

Současné oddělení BESIP je integrální součástí MD ČR. Jeho hlavní náplní je provádění preventivní činnosti v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v souladu se silničním zákonem. Ve své práci se soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele, zejména formou celostátních kampaní, dopravní

výchovy a distribucí informací o osvědčených postupech v této oblasti. Oddělení BESIP ve své činnosti úzce spolupracuje s ostatními ústředními orgány státní správy, které působí v oblasti prevence dopravních nehod. Preventivní aktivity v regionech, městech a obcích pak zajišťuje prostřednictvím svých regionálních pracovníků. Na základě Statutu Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu, zajišťuje oddělení BESIP činnost sekretariátu této Rady. Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu byla zřízena Vládou ČR Usnesením č. 833, ze dne 1. září 2004 a je stálým poradním orgánem vlády a vrcholným koordinačním orgánem v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Jejím cílem je podpora zvyšování bezpečnosti na našich silnicích, zvláště pak naplnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.

V rámci regionů provádí oddělení BESIP prevenci v oblasti bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím Ústředního automotoklubu České republiky. Předmětem služby poskytované na základě uzavřené smlouvy, je zajištění dopravní výchovy, výchovných programů a akcí v oblasti prevence nehodovosti na silnicích na území celé ČR.

8.3.2 Národní strategie BESIP

Koordinovaným přístupem v oblasti prevence je snahou BESIP především zvyšování bezpečnosti na pozemních komunikacích, a to včetně úsilí o přijetí některých nutných změn zákonných ustanovení v legislativní oblasti provozu na pozemních komunikacích, ale i jiných, souvisejících oblastech. K této snaze přispívá nemalou měrou i Národní strategie bezpečnosti provozu, kterou BESIP vytváří, koordinuje a následně i vyhodnocuje.

Gestorem tohoto dokumentu je MD ČR, které při jeho tvorbě velmi úzce spolupracovalo s MV ČR, s dalšími ústředními orgány státní správy, kraji a dalšími subjekty, jejichž činnost je spjata a má významný dopad na bezpečnost silničního provozu. Proto byla „Strategie“ koncipována jako společný strategický dokument všech výše uvedených subjektů, které mohou svým konáním a rozhodováním bezpečnost provozu na pozemních komunikacích významnou měrou ovlivnit a zastavit tak dlouhodobý nepříznivý vývoj

nehodovosti. Strategie je otevřený dokument, který je každoročně vyhodnocován a aktualizován.

Oproti motoristicky vyspělým státům není ve společnosti stále bezpečnost silničního provozu vnímána jako priorita; právní vědomí účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích je oproti vyspělým státům na velice nízké úrovni, stejně jako vymahatelnost práva. Nápravu současného stavu lze docílit pouze koordinovaným přístupem v oblasti represe i prevence, včetně přijetí některých nutných změn v právní úpravě provozu na pozemních komunikacích. Nedílným předpokladem úspěšnosti navrhované strategie je nejen aktivní účast všech zainteresovaných subjektů, a to jak z veřejné správy, tak i z oblasti podnikatelských subjektů v dopravě, nevládních organizací a občanských sdružení, ale i podpora široké veřejnosti celému projektu.

Podstatou koncepce bylo stanovení základního cíle a prostředků pro jeho dosažení. Hlavním cílem Strategie do roku 2010 bylo zejména snížení počtu usmrcených osob v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002. Aby bylo tohoto vytyčeného cíle zdárně dosaženo, bylo nutné učinit nezbytná opatření v klíčových oblastech. Konkrétně se jednalo o zvýšení bezpečnosti vozidel, dopravní infrastruktury a především v oblasti zdokonalení a zvýšení účinnosti výchovy řidičů. Tato poslední oblast byla jednou z nejdůležitějších, neboť nejpalčivějším problémem je právě nekázeň řidičů, jejich bezohlednost, sobeckost, nepřizpůsobivost a v mnoha případech i agresivita. Těmto řidičům chybí respekt vůči platným právním předpisům, ale mnohdy i základní respekt vůči platným normám chování s absencí pocitu zodpovědnosti.

Na základě provedené analýzy dosavadního vývoje nehodovosti v ČR jsou průběžně vypracovávány prognózy očekávaného vývoje nehodovosti. Zdrojem dat pro tyto analýzy jsou každoroční přehledy nehodovosti publikované ŘS DP PP ČR, dále data z mezinárodní databáze nehodovosti IRTAD (International Road Traffic Accident Database) a v neposlední řadě i srovnávací údaje z mezinárodního projektu SARTRE (průzkum postojů a chování evropských řidičů vzhledem k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích). Pokud se týká údajů, které jsou přejímány z databáze IRTAD, tak tato je jednou ze základních databází dopravní nehodovosti, která průběžně shromažďuje údaje o

nehodovosti v silničním provozu a jejich souvislostech s demografickými, infrastrukturními a provozními ukazateli.

Národním dokumentem , který kordinuje společné úsilí o zvýšení bezpečnosti na našich komunikacích se stala Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Tato strategie byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 28. dubna 2004 č. 394.

Po čtyřletém období plnění Strategie se ukázala jak velká pozitiva přijatých opatření tak i rezervy, které jsou na úrovni všech subjektů a kterým je třeba věnovat zvýšenou pozornost.

MD ČR , oddělení BESIP ve spolupráci se zástupci krajů a resortů, včetně nestátních neziskových organizací zpracovali Revizi a aktualizaci Strategie na období 2008-2010 (2012), která byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 16. prosince 2008 č. 1584.

Její platnost se předpokládá do doby, než bude vytvořena a schválena Strategie nová, která bude vycházet z připravovaného 4. Evropského akčního programu bezpečnosti silničního provozu.

8.3.3 BESIP a projekty

BESIP se ve své práci prioritně soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele, a to formou celostátních aktivit, projektů, kampaní, dopravní výchovy a rozšiřováním informací o osvědčených postupech v této oblasti. . Mezi nejznámější mediálně prezentované projekty patří :

- Nemyslíš, zaplatíš (www.nemylis-zaplatis.cz)
- The Action (www.theaction.eu)
- Domluvme se (www.domluvme-se.cz)
- Raději kontroluji sama sebe! (www.novapraavidla.cz)
- Pořad STOP (www.ibesip.cz/televizni-spoty-STOP/Porad-STOP)

- Bezpečná obec (www.ibesip.cz/Bezpecna-obec)
- Projekt BESIP Team (www.besipteam.cz)

Na tomto místě by bylo vhodné detailněji představit alespoň jeden z projektů BESIP, který je zaměřen na nejvíce ohroženou cílovou kategorii řidičů- a to teenagerů a mladých lidí, začínajících řidičů. Za takový můžeme bezpochyby označit projekt The Action.

The Action je specifický emotivní projekt, který je zaměřen především na mladé a začínající řidiče. Cílem projektu je prevence užívání alkoholických nápojů, návykových a psychotropních omamných látek před řízením motorových vozidel a během něj, zejména ve vazbě na předchozí návštěvu diskoték a nočních klubů. Boj proti rychlé nebo nezodpovědné jízdě a důraz na používání bezpečnostních pásů jsou dalšími sděleními, která působí na cílovou skupinu.

Jde o první preventivní projekt v ČR, který pracuje s přesně danou cílovou skupinou a používá při tom moderní komunikační prostředky srozumitelné teenagerům a mladým lidem.

Bezstarostný svět, který mladí lidé znají z televize, reklam, filmů a počítačových her, je konfrontován s realitou opravdového života zasaženého dopravní nehodou. Pomocí moderních uměleckých prostředků a dějových zvratů je divák vtažen do příběhu a emocí, které se odehrávají nejen v průběhu dopravní nehody, ale i po ní. Divák je seznámen s možnými dopady v podobě trvalého zdravotního postižení, které mohou provázet účastníky dopravní nehody po zbytek jejich života.

Při realizaci projektu The Action se také poprvé na jednom pódiu setkávají zástupci tří hlavních složek Integrovaného záchranného systému (IZS) , které se podílejí na likvidaci následků dopravních nehod (policisté, hasiči a zdravotničtí záchranáři).

Průběh multimediální show nabízí silný emotivní prožitek a seznamuje diváky s reálnými dopady dopravní nehody na oběť, ale také na další osoby v jejím okolí. Forma preventivního působení, kterou používá projekt The Action je velmi specifická. Nesnaží se poučovat o tom, jak se má účastník silničního provozu chovat.

Bezplatná představení jsou organizována především pro studenty středních škol a žáky 9. tříd základních škol.

Premiéra se uskutečnila 10. prosince 2004. Představení The Action k 2. 12. 2010 vidělo přes 186 000 diváků, z toho 156 000 v ČR a 30 000 na Slovensku.

Projekt The Action dovezla v roce 2004 agentura EuroNet.CZ ve spolupráci s MD ČR - BESIP do ČR z Nizozemí, kde již tento projekt několik let úspěšně preventivně působí na mladé začínající řidiče. Česká verze byla realizačním týmem po konzultacích s odborníky upravena a rozšířena tak, aby odpovídala mentalitě českých teenagerů a mladých lidí a mohla je tak lépe oslovit. Exklusivní licenční práva pro ČR, Slovenskou republiku a dalších 10 nových členských zemí EU vlastní do roku 2015 agentura EuroNet.CZ.

Pokud se týká starších občanů, jako účastníků silničního provozu, tak ani na tuto kategorii se v oblasti prevence nehodovosti nezapomíná. Naopak. Pracovníci oddělení BESIP MD ČR připravili zcela novou, moderní informační kampaň, která byla spuštěna dne 1. listopadu 2011. Jejimi hlavními adresáty jsou právě šedesátiletí a starší spoluobčané.

Občané v důchodovém nebo těsně předdůchodovém věku jsou vedle mladých a začínajících řidičů, z hlediska silničního provozu, další z nejohroženějších cílových skupin. Policejní statistiky za rok 2010 ukazují, že 19 % všech osob usmrcených v souvislosti se silničním provozem byly osoby starší 64 let. Ve stejné věkové kategorii pak bylo celých 44 % ze všech usmrcených chodců!

Příčin tohoto stavu je nepochybně celá řada. Senioři se potýkají se zdravotními omezeními způsobenými jejich věkem, jako jsou především zúžené periferní vidění nebo prodloužená reakční doba v důsledku zhoršeného zraku i sluchu. Jako chodci jsou senioři znevýhodněni pomalejší chůzí při přecházení, ale například také malou ochotou obléci si za snížené viditelnosti výraznější oblečení či reflexní doplňky.

Velkým problémem seniorů pak je relativně malá znalost aktuálních pravidel silničního provozu, protože autoškolu absolvovali již před mnoha lety, zkoušky složili podle tehdy platných předpisů a na nová pravidla nebyli systematicky připravováni.

Seniory v rolích řidičů, cyklistů, chodců či cestujících v prostředku hromadné dopravy osob chce BESIP prostřednictvím spotů v rozhlasu (Český rozhlas 2 a Rádio Impuls) a televizi (ČT 2, ČT 24 a ČT 4) upozornit na jejich nejdůležitější práva a povinnosti a připomenout jim časté špatné návyky a nebezpečné chování v silničním provozu a v dopravě obecně. Mnohé si také tvůrci kampaně slibují od besed, které budou krajší

koordinátoři BESIP organizovat v klubech seniorů, v kurzech univerzit třetího věku a při podobných příležitostech. Kromě poznatků získaných zhlédnutím nových informačních spotů a sdělených koordinátorem BESIP, případně zástupcem PČR nebo Městské či Obecní policie, senioři na setkání získají také reflexní předměty, tašky s reflexními nášivkami a publikaci „Bezpečí seniorů v dopravě.“

8.3.4 BESIP a jeho pracovníci

Za provádění preventivní činnosti v oblasti bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích v ČR zodpovídá na MD ČR tým celkem 5 pracovníků oddělení BESIP. Do této základní sestavy patří i dalších 14 krajských koordinátorů. Jejich pracovní náplní v jednotlivých krajích je to, aby se do povědomí nejširší veřejnosti dostala problematika, týkající se bezpečnosti silničního provozu, zastupují zájmy samostatného oddělení BESIP. Hlavním úkolem jejich činnosti je vytváření podmínek pro práci krajských iniciativ a iniciativ Obecních úřadů s rozšířenou působností. Úzce spolupracují s krajskými úřady, obecními úřady, PČR, MD ČR a ostatními subjekty, které mohou bezpečnost silničního provozu daného regionu ovlivnit. Dále organizují celostátně vyhlášené akce a programy, koordinují další aktivity podle místních podmínek jednotlivých regionů. V neposlední řadě zabezpečují spolupráci s jednotlivými dětskými dopravními hřišti a se základními školami, provádění dopravní výchovy dle metodiky MD ČR, dohlíží na zpracování harmonogramů a garantují plnění harmonogramů výuky dětských dopravních hřišť a provádí jejich kontroly. Nedílnou a velmi podstatnou součástí jejich činnosti je i spolupráce na mediálních kampaních a spolupráce s regionálními médii.

Krajská pracoviště koordinátorů :

- hlavní město Praha (2 zastoupení),
- Středočeský kraj (zahrnuje tyto bývalé okresy : Praha – západ, Praha – východ, Beroun, Kladno, Příbram, Nymburk, Mělník, Kolín, Rakovník, Kutná Hora, Mladá Boleslav, Benešov- 1 zastoupení)
- Jihočeský kraj (okresy : České Budějovice, Tábor, Písek, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Strakonice, Prachatice- 1 zastoupení)
- Plzeňský kraj (okresy : Plzeň- jih, Plzeň- sever, Plzeň- město, Domažlice, Klatovy, Rokycany, Tachov – 1 zastoupení)
- Karlovarský kraj (okresy : Karlovy Vary, Cheb, Sokolov – 1 zastoupení)
- Ústecký kraj (okresy : Ústí nad Labem, Litoměřice, Louny, Most, Chomutov, Teplice, Děčín – 1 zastoupení)
- Liberecký kraj (okresy: Semily, Jablonec nad Nisou, Liberec, Česká Lípa- 1 zastoupení)
- Královéhradecký kraj (okresy: Hradec Králové, Náchod, Rychnov nad Kněžnou, Trutnov, Jičín- 1 zastoupení)
- Pardubický kraj (okresy : Chrudim, Svitavy, Pardubice, Ústí nad Orlicí – 1 zastoupení)
- Jihomoravský kraj (okresy : Znojmo, Hodonín, Blansko, Břeclav, Vyškov, Brno – město, Brno- venkov- 1 zastoupení)
- Kraj Vysočina (okresy: Havlíčkův Brod, Pelhřimov, Jihlava, Třebíč, Žďár nad Sázavou – 1 zastoupení)
- Kraj Zlínský (okresy: Zlín, Vsetín, Uherské Hradiště, Kroměříž- 1 zastoupení)
- Kraj Moravskoslezský (okresy: Karviná, Frýdek- Místek, Ostrava, Opava, Bruntál, Nový Jičín – 2 zastoupení)
- Kraj Olomoucký (okresy: Jeseník, Šumperk, Olomouc, Přerov, Prostějov – 1 zastoupení)

8.4 Systém dopravní výchovy

Dopravní výchova je realizována prostřednictvím Centra služeb pro silniční dopravu. Tento institut zajišťuje systematickou dopravní výchovu dle regulí „Tematického plánu MD ČR“.

V současné době je v ČR dopravní výchova prováděna již v předškolních zařízeních (mateřské školy) a dále pak plynule přechází na první stupeň základních škol. Zaměřena je zejména na problematiku bezpečné chůze a orientace v provozu. U starších dětí je pak výchova rozšířena o možnost naučit se správně a bezpečně jezdit na kole. Děti v rámci dopravní výchovy navštěvují speciální kroužky a kurzy, účastní se znalostních testů a soutěží. Nenásilnou a zábavnou formou, přiměřenou jejich věku, jim jsou vštěpovány zásady bezpečného chování, a to nejenom v prostoru pozemních komunikací, ale i v prostředcích městské hromadné dopravy, při jízdě automobilem, dále pak zásady kázně a ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu a v neposlední řadě zásady první pomoci v improvizovaných podmínkách.

Děti školního věku se učí na celkem více jak 150 dopravních hřištích na celém území ČR chování ve skutečném silničním provozu. Své znalosti a dovednosti si pak tito „malí účastníci silničního provozu“ mohou procvičit např. na Dopravní soutěži malých cyklistů. Absolutní finále této soutěže je pořádáno na mezinárodní úrovni.

BESIP je v této souvislosti také vydavatelem metodických a didaktických materiálů pro 1. stupeň Základních škol (a nejen pro ně) v oblasti dopravní výchovy.

Rozdělení a formulace dopravní výchovy v materiálech BESIP :

- mateřské školy (BESIPem vydávané materiály pro tuto kategorii jsou zaměřeny na technickou představivost a procvičování paměti dětí, např. leporela, pexesa, atd.)
- základní školy:
 - 1. - 3. třída : výchova v rozsahu znalostí potřebných pro chodce (pro rodiče a děti 1. tříd je vydáván leták „ První cesta do školy“ . Leták poukazuje na postup, jak mají rodiče

naučit dítě samostatnému orientování se v cestě do školy a zpět z hlediska okolní probíhající dopravy.

- pro 2. třídu jsou připraveny materiály ve formě domalovánek, které slouží k přenosu obrazotvornosti z levé strany na pravou a opačně . Cílem je nácvik správného rozhlížení.

- 3. třída : ukončení dopravní výchovy v rozsahu chodce, která je zakončena absolvováním testu „ Umiš správně chodit?“. Tento test slouží k ověření znalostí chodce testovým přezkoušením s možností využít pro soutěž žáků.

- 4. třída : systematická výchova na dětských dopravních hřištích v rozsahu normy znalostí teorie a praxe s ukončením závěrečného přezkoušení. Při splnění požadované normy znalostí získá dítě „Průkaz cyklisty“.

Na druhém stupni základních škol je pak dopravní výchova zaměřena na prohlubování znalostí , které žáci získali na předchozím stupni . Jedná se zejména o upevnění zásad správného chování v silničním provozu, tolerantnosti, ohleduplnosti a opatrnosti. Právě děti v tomto věku jsou často účastníky silničního provozu, a to v různých podobách role chodce (pohybující se na kolečkových bruslích, koloběžce nebo skateboardu). S ohledem na jejich věk a mnohdy i fakt, že se dosud nestaly svědky či účastníky dopravní nehody, je jejich chování mnohdy lehkovážné a často podstupují značná, naprosto zbytečná rizika. To pramení z jejich pocitu nezávislosti, nezranitelnosti a lehkomyšlnost.

- 5.- 8. třída : prohlubování normy znalostí v rozsahu cyklisty , zakončené prověřkovou soutěží.

- 9. třída : za minulé právní úpravy byla „ Dopravní výchova“ nepovinným předmětem, v jehož rámci bylo možné, aby jeho absolvent získal řidičské oprávnění v rozsahu A/M . Po platnosti právní úpravy silničního zákona byl tento systém zrušen, a to vzhledem k rozsahu oprávnění ve vztahu k malému motocyklu.

- Skupina osob do 18-ti let : za minulé právní úpravy byl předmět „ Řízení motorových vozidel“ na středních školách nepovinným, s platností nové právní úpravy byl zrušen. Teorie tohoto předmětu na středních školách byla placena z

rozpočtu Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy ČR . V současné době je tato věková skupina plně v kompetenci autoškol.

Dopravní výchova a preventivní činnost zaměřená na mládež je prováděna na středních školách, učilištích a zejména v autoškolách. Snahou dopravní výchovy a preventivní činnosti u této věkové skupiny je naučit je pochopit dopravní provoz jako řízený systém s právními předpisy, uvědomovat si právní a morální odpovědnost za chování každého účastníka silničního provozu, aktivně přispívat k bezpečnosti provozu. Mládež v tomto věku by již měla být plně seznámena s nebezpečnými důsledky požívání alkoholických nápojů , návykových a omamných látek a léků, dále pak s obecnými zásadami předcházení dopravních nehod, poskytnutí nezbytné první pomoci .

Hlavním cílem a snahou dopravní výchovy a prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu je naučit děti a mládež bezpečnému chování v silničním provozu, zejména s důrazem vážit si života a zdraví, chránit jej , předvídat rizika , správně vyhodnocovat situaci a vhodně jednat. Ústřední automotoklub ČR v rámci zajištění dopravní výchovy, výchovných programů a akcí v oblasti prevence nehodovosti v silničním provozu úzce spolupracuje s obcemi, kraji, s orgány PČR , Městskou policií a nevládními organizacemi. V neposlední řadě pak probíhá spolupráce na úrovni škol, školských zařízení a rodiny. S touto činností jsou úzce spjaty výchovné programy, projekty a celorepublikové kampaně , které jsou zaměřeny na všechny kategorie účastníků silničního provozu, tedy nejen na děti a mládež. Mezi významné projekty patří např. " Bezpečná obec", " Domluvme se", " Nemyslíš. Zaplatíš", atd. , o kterých je samostatně pojednáno v dalším textu.

8.4.1 Cíle dopravní výchovy

- bezpečné chování dětí v silničním provozu
- předvídat rizika, správně vyhodnocovat situace a vhodně jednat
- získání a utváření návyků do budoucna
- naučit děti vážit si života a chránit jej
- získání pozitivního životního stylu na silnicích ⁹⁹

⁹⁹ <http://www.ibesip.cz>

8.4.2 Principy dopravní výchovy

- zapojení rodiny- usnadnění práce rodičů
- zapojení školy, obce
- spolupráce s obcemi , kraji, Policií ČR, Městskou policií a nevládními organizacemi
- odpovědnost médií
- provázanost, posloupnost, kontinuita
- maximální využití doby, kdy děti přebírají hodnoty, postoje, návyky
- u kategorií bez respektu k autoritám hledat účinné formy ¹⁰⁰

8.5 Centrum dopravní prevence

Pokud jde o MV ČR a PČR , ani ty nezůstávají na poli dopravní prevence stranou. Při Muzeu PČR existuje Centrum dopravní prevence (dále jen CDP) . Jeho cílem je vytvořit základnu pro získávání a další rozšiřování informací o osvědčených postupech prevence dopravních nehod, provádět dopravní výchovu formou blízkou cílovým skupinám a v neposlední řadě nabídnout své prostory k pořádání seminářů a školení k problematice dopravní prevence.

Centrum prevence mimo složek rezortu MV ČR , spolupracuje s většinou důležitých institucí, zabývajících se prevencí dopravních nehod v ČR , a to MD ČR -BESIP, Centrem úrazové prevence II. Lékařské fakulty University Karlovy, kanceláří Světové zdravotnické organizace (WHO) v ČR, Centrem dopravního výzkumu, Nadací Partnerství, Fórem PSR atd.

PČR na svých webových stránkách v rámci Informačních kampaní o prevenci uvádí celý blok preventivních informací týkajících se bezpečí v dopravě. Konkrétně se jedná o tyto programy: Chodci, Cyklisti, Řidiči, Cestování a Dopravní zpravodajství. V rámci programu „ Řidiči „ poskytuje rámcové informace týkající se použití způsobilého vozidla,

¹⁰⁰ <http://www.ibesip.cz>

používání bezpečnostních pásů, přizpůsobení rychlosti jízdy, zdravotního stavu při jízdě a pravidelných zdravotních prohlídek. Velkou měrou poskytuje rady pro případ dopravní nehody (povinnosti účastníka dopravní nehody).

Pro žáky 2. tříd základních škol byl v roce 2011 určen speciální projekt „ Ajaxův zápisník“. Jedná se o preventivní projekt, jehož cílem je zvyšovat právní vědomí již u dětí mladšího školního věku; průvodcem jim je policením pes Ajax. Kromě seznamování se s běžnými každodenními záležitostmi, jakými jsou pohyb v silničním provozu a vlastní bezpečnost, se rovněž učí pomocí Ajaxova zápisníku předcházet různým sociálně patologickým jevům, např.: šikaně, alkoholu a nealkoholovým drogám, hazardních hrám apod. Žáci dostávají tento zápisník, se kterým pracují po období celého roku za pomoci pedagogických pracovníků a rodičů. Policisté pro ně připravují různé soutěže a testy a přitom zjišťují, co se byly schopny naučit, jaké návyky si osvojily a vyhodnotí, v jaké oblasti je potřeba připravit nové propagační materiály apod. Zápisník obsahuje 10 témat, každé téma je vždy na období jednoho měsíce ve školním roce. Témata jsou zařazena vhodně vzhledem k věku žáků. Malí školáci se postupně seznamují s policistou, s činnostmi policie, dopravní tematikou. Pokud se týká dopravní tematiky, tak tato byla zařazena na měsíc říjen, kde byl ústředním tématem chodec. Při preventivních přednáškách se zdůrazňovaly zásady správného pohybu po komunikacích, jak po silnici, tak po chodníku. Žáci byli seznamováni se základními dopravními značkami a také pokyny policistů, pro případ nefunkčnosti světelné signalizace na křižovatce. Jako pomůcky byly použity modely dopravních značek, stavěcí terč a reflexní vesta. Dopravní tematika byla opětovně zařazena na program v měsíci březnu, kdy byl ústředním tématem cyklista. S přicházejícím jarem a počínajícím výskytem cyklistů na pozemních komunikacích byly probírány otázky nutnosti a povinnosti nošení ochranné přilby, ochranných prvků- chráničů, reflexního označení. Dále byla prověřována znalost dopravních předpisů, včetně dopravních značek a samozřejmě všeobecná bezpečnost na komunikacích. Jako pomůcky bylo použito malého dopravního testu. A nakonec byl na měsíc zařazen blok přednášek na téma bezpečné prázdniny.

Na chodce, ale i ostatní účastníky silničního provozu byl zaměřen preventivní projekt „ Zebra se za Tebe nerozhledne!“ . Ústředním heslem této kampaně byl slogan „ Buďte

vidět, přežijete!“ . Hlavním impulsem k vytvoření této kampaně byly statistické výkazy nehodovosti, ze kterých vyplynula skutečnost, že každý den dochází na našich silnicích k vážným dopravním nehodám , jejichž oběťmi jsou často chodci. Jako příčina mnoha tragických nehod byla zjištěna nedostatečná viditelnost. Auta mají povinnost celodenně svítit, chodci však takovou možnost nemají, přitom jsou v silničním provozu ti nejzranitelnější. „ Vidět a být viděn“ je základní pravidlo bezpečnosti na silnicích. Za snížené viditelnosti platí dvojnásob. Řidiči, kteří zranili chodce, se shodují na tom, že chodce neviděli vůbec nebo pozdě- příliš krátce před střetem.

PČR představila v rámci preventivní činnosti nový projekt. V roce 2010 spustila nový informační systém , který na mapovém podkladu promítá statistické údaje k dopravní nehodovosti. Tento systém je veřejnosti přístupný, a to prostřednictvím webových stránek www.policie.cz. Informace jsou touto formou zprostředkovávány veřejnosti v prostředí internetu, a to prostřednictvím geografického informačního systému provozovaného Centrem dopravního výzkumu v.v.i. (veřejná výzkumná instituce).

Hlavní funkcí systému je možnost zobrazení výskytu nehod na mapě, a to na základě předem zvoleného výběru kritérií. Tímto kritériem mohou být čas, příčina nehody, hydrometeorologické okolnosti, následky atd. Kritéria je možné kombinovat podle zájmu a zaměření uživatele. Ke každé nehodě je zobrazen protokol o nehodě zpracovaný pracovníky PČR (mimo osobních údajů). Údaje je možné zobrazit a vytisknout ve formátu PDF.

Tento systém je důležitým zdrojem informací pro orgány veřejné správy. Na základě analýzy prostorových a popisných dat, které systém poskytuje, mohou zainteresované subjekty přijímat adekvátní opatření ke zvýšení bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích. Například starostové obcí mohou jednoduchým způsobem zjistit, kde, za jakých okolností a s jakými následky dochází v katastrálním území jejich obce nejčastěji k nehodám. Na základě těchto zjištěných skutečností pak mohou společně s PČR , Městskou nebo Obecní policií a dalšími zainteresovanými subjekty, hledat optimální řešení existujícího problému. Od systému se očekávalo zjednodušení způsobu vyhodnocování statistických údajů. Za období jeho fungování můžeme konstatovat, že toto očekávání bylo naplněno. Uživatel může investovat více času a prostředků do odstranění příčin dopravní

nehodovosti (např. stavební úpravy pozemní komunikace, veřejného osvětlení, osazení křižovatky světelnou signalizací, umístění zpomalovacích pruhů a retardérů aj.).

8.6 Prevence v rámci Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy

V rámci PČR , Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy působí Preventivně informační oddělení, které je organizačně začleněno pod Kancelář ředitele Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy. Toto oddělení zabezpečuje konání preventivních a informačních akcí pro občany (dětské dny s policií, besedy ve školách , preventivní dopravní akce aj.), dále zabezpečuje styk s pracovníky médií a prezentaci PČR (tiskové konference, rozhovory, prezentace na veletrzích aj.). Preventisté jsou velmi často spoluvůrci různých reklamních kampaní a televizních spotů s preventivní tematikou v oblasti bezpečnosti provozu.

Asi nejužší spolupráce tohoto oddělení je se žáky základních škol. Motoristé mají pravděpodobně nejvíce zafixované dopravně bezpečnostní akce „ Jablko- citron“, které mají zcela preventivní charakter. Spolu s hlídkou policistů jsou na stanovištích i děti, které se přímo účastní celého procesu projednávání případného přestupku řidičů. V případě, že zastavený řidič neporušil žádné dopravní předpisy, je dětmi odměněn jablkem a obrázkem. V opačném případě obdrží citron, jako výraz nesouhlasu s jeho přestupkovým chováním. Tento druh akcí se setkává se stále větším zájmem u policistů a motoristů, nejvíce ale u dětí, které se touto nenásilnou a zábavnou formou samy stávají „ spoluúčastníky policejních hlídek“ a vzdělávají se v rámci preventivního a výchovného procesu jak se na pozemních komunikacích správně chovat. Z vyhodnocení následných besed ve školách, jejichž žáci se těchto akcí zúčastnili, vyplývá, že děti přenášejí poznatky z této preventivní a výchovné činnosti i na své rodiče, starší sourozence a jiné blízké osoby, kteří je vozí do školy, nebo s nimi absolvují jízdu na výlet, prázdniny či přecházejí vozovku.

V průběhu roku 2011 uspořádali pracovníci tohoto oddělení více než 1 500 přednášek a besed v mateřských, základních a středních školách, učilištích, klubech seniorů a domovech důchodců. Všechny tyto akce se setkaly se zájmem a ohlasem dotčených cílových skupin. Při nich byly posluchačům poskytovány informační tiskopisy a propagační materiály (pro děti omalovánky, leporela, pexesa, reflexní pásky na oblečení apod., pro seniory jsou to např. nášivky s reflexními prvky na nákupní tašky).

Tato Preventivní oddělení existují rovněž i v rámci územní působnosti jednotlivých Obvodních ředitelství Prahy I-IV. Zabývají se však pouze preventivní a výchovnou činností, se stejným obsahovým zaměřením jako výše uvedené oddělení, jejich náplní však není informační činnost ve směru k poskytování rozhovorů a vyjádření médiím. Tato pravomoc spadá pouze pod Preventivně informační oddělení Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy.

9 Závěr

Dopravní nehody přinášejí jednak fyzické ztráty na lidských životech, zranění různého charakteru a intenzity, hmotné škody, psychické újmy, ale především mají negativní ekonomický dopad na celou společnost. Důsledky těchto typů nehod nedopadají pouze na jejich účastníky, ale také na stát a státní rozpočet formou ztrát na produkci, vyplácení vdovských, vdoveckých a sirotčích důchodů, invalidních důchodů, atd.

Finanční vyjádření ztrát z dopravní nehodovosti může poskytnout přehled, kolik nehody na pozemních komunikacích stojí stát a jeho občany. Může tak pobídnout k realizaci dopravně-bezpečnostních opatření, která by přispěla ke snížení nehodovosti. Pokud dané opatření bude na základě uplatnění některé z ekonomických metod (např. Cost benefit analýzy) efektivní, celkovým výsledkem pak bude nejen snížení nehodovosti, ušetření lidských životů a materiálních škod, ale i efektivní využití prostředků a růst společenského blahobytu. Prostředky státního rozpočtu jsou omezené a měly by se proto vynakládat efektivně.

Na zlepšení nepříznivého stavu dopravní nehodovosti a snížení jeho nežádoucích následků existuje velká škála opatření v rovině analytické, technické a legislativní.

Každé opatření, má-li být efektivní, by mělo vycházet z pečlivého rozboru situace, hledání příčin nehodovosti (na statistické i detailní úrovni), navrhování a vyhodnocování různých scénářů řešení.

První komplexní přístup řešení dopravní nehodovosti je představen tzv. Bodovým systémem přestupků, který byl v ČR zaveden 1. července 2006. Od tohoto si odborníci slibovali snížení nehodovosti, zejména pak počtu zraněných a usmrcených osob, rovněž způsobených hmotných škod a v neposlední řadě zlepšení chování řidičů v silničním provozu. Nutno konstatovat, že se tento efekt skutečně dostavil, avšak na krátkou dobu několika měsíců. Poté se situace vrátila téměř do zajetých kolejí, naopak stále přibývalo a přibývá agresivních a neukázněných řidičů. Jako jednu z příčin tohoto nežádoucího stavu lze spatřovat ve stále trvajícím institutu „osoby blízké“. Doufejme, že se zdaří úsilí zákonodárců a počínaje rokem 2013 již tento institut z právních předpisů zmizí. Díky tomu

by mohlo dojít ke zlepšení chování řidičů, situace v silničním provozu a snížení nehodovosti.

Na intenzitu a úroveň nehodovosti má vliv řada faktorů v různém stupni závislosti, jejichž hodnoty se mohou měnit podle času i místa. Zlepšení je možno dosáhnout postupným eliminováním jednotlivých nepříznivých faktorů. Základní opatření jsou v rovině legislativní, která se zaměřují na kontrolu a regulaci provozu. Jedná se především o omezení rychlosti (zejména v obcích, na křižovatkách, přejezdech a dalších nehodových lokalitách). S tím je spojena problematika dozoru a kontroly (měření rychlosti, sankční systém). Dále je to otázka celkového chování řidičů, vyplývající z autority vůči právnímu pořádku a dopravní policii, s čímž souvisí také systém výuky řidičů. Důležité je i dodržování dalších pravidel, jako používání bezpečnostních pásů, ochranných přileb, denní svícení při provozu vozidel, zákaz používání alkoholických nápojů, návykových látek, léků, mobilních telefonů apod.

Jako možné inovativní řešení snížení dopravní nehodovosti a zodpovědnějšího chování mladých začínajících řidičů v silničním provozu lze navrhnout zavedení řidičských průkazů na zkoušku. Tomuto návrhu nahrává znepokojující fakt, že v roce 2010 byla každá pátá dopravní nehoda se smrtelným zraněním zaviněna řidiči mladšími 25 let. Navíc ze 141 obětí šlo v polovině případů o samotné viníky. Cílová skupina mladých řidičů do 25 let tvoří druhou nejrizikovější skupinu. V roce 2010 z nich boural každý sedmý, zahynulo přitom 141 lidí, z toho v 70 případech sami viníci. A jak ukazují statistiky, hlavním viníkem byl často alkohol. V této problematice byl zaznamenán podstatný krok vpřed, a to v podobě reklamní kampaně The Action (viz Kapitola Prevence). Již v roce 2010 padl návrh zavedení řidičského průkazu na zkoušku, avšak do současné doby nebyla experty Mezirezortní komise, která vznikla dohodou ministerstev dopravy a vnitra, zpracována žádná konkrétní koncepce, která by mohla být uvedena v praktický život. Je však nutné uvést, že tato komise nemá rozhodovací pravomoc, nabízí jen návrhy a doporučení.

Pokusme se tedy inspirovat a poučit z obdobných řešení členských států EU, neboť nejen na silnicích v ČR tvoří značnou část těch, kteří způsobí dopravní nehodu, řidiči s velmi krátkou řidičskou praxí. Systém, v zahraniční literatuře nazývaný „Accompanied Driving“, tj. řízení s doprovodem, je jedním z vhodných způsobů řešení dané situace.

Princip je jednoduchý- do výcviku pod dozorem supervizora se může zapojit žadatel o řidičské oprávnění (většinou skupiny B) již v 16 letech (v SRN ve věku 16,5 roku), případně 17 let a absolvuje praktický výcvik po dobu dvou, případně jednoho roku s tím, že jeho povinností je absolvovat i teoretický výcvik v autoškole a předběžné zkoušky (tzv. „ pre-test“) v průběhu výcviku. Podmínkou je i zdravotní prohlídka žadatele a souhlas jeho zákonných zástupců (platí v SRN). Je naprosto logické, že pro žáka platí po celou dobu výcviku nulová tolerance alkoholu . Po dobu trvání výcviku musí být výcvikové vozidlo zřetelně označeno (např. ve Velké Británii písmem L, ve Francii písmenem A).

Po dosažení věku 18 let potom může složit zkoušku (praktickou i teoretickou) a získat buď plnohodnotné řidičské oprávnění, nebo v závislosti na právní úpravě daného státu, řidičský průkaz na zkoušku (většinou na období dvou let). V průběhu výcviku může být omezena nejvyšší dovolená rychlost (např. ve Francii na 110 km/h na dálnicích). Výcvik musí být prováděn pouze na vozidlech s manuálním řazením (Francie).¹⁰¹

Supervizor musí splňovat určité podmínky, např. ve Francii jím může být osoba starší 28 let a být držitelem řidičského oprávnění příslušné skupiny minimálně 3 roky. Pokud se týká SRN, tak tam musí splňovat tyto podmínky: minimální věk 30 let, držitel skupiny řidičského oprávnění minimálně 5 let. Dále nesmí mít v Centrálním registru přestupků více jak 3 body.

V současné době tento systém využívá 11 členských států EU (Španělsko, Estonsko, Lucembursko, Rakousko, SRN, Finsko, Francie, Velká Británie, Belgie, Lotyšsko a Švédsko), tedy 41% z celkového počtu členských zemí v EU (27)- viz příloha č. 13, 14. O zavedení tohoto systému v současné době vážně uvažuje Nizozemsko. V rámci evropského prostoru je systém uplatňován i v Norsku . Pokud se týká SRN , tak zde tento projekt zaznamenal velký úspěch,neboť došlo k poklesu nehodovosti mladých lidí o více jak 50 %.

V případě ČR podle předběžných pracovních návrhů jedna varianta počítá s tím, že za volant by si mladý řidič mohl sednout již v 17 letech, ale jen pod dozorem alespoň třicetiletého , bezúhonného a školeného řidiče. Navíc by byly jízdy uskutečňovány ve zřetelně označeném autě. Školitel by měl splňovat obdobné podmínky, jako je tomu v SRN , a to : věk minimálně 30 let, držitel skupiny řidičského oprávnění minimálně 5 let a čisté bodové konto. Nejčastěji by se pravděpodobně jednalo o rodiče žadatele. Mladý řidič

¹⁰¹ Sécurité Routière France, An overview of the process for a standard category B licence, 2010

by pak v 18 letech dostal řidičský průkaz na dva roky, na zkoušku. Kromě povinné autoškoly by musel absolvovat i test bezpečné a defenzivní jízdy a dopravní psychologie. Pozor by si musel dát na udělení trestných bodů. Jednou z možností řešení je to, že při získání menšího počtu bodů (např. 10), dojde k jeho vyřazení z provozu, např. na dobu dvou nebo tří měsíců.

Další z možností, jak snížit počet dopravních nehod zaviněných touto cílovou skupinou, je zkvalitnění výcviku žadatelů o řidičské oprávnění, zejména navýšení hodin praktické výuky a její doplnění o problematiku psychologie jízdy.

Z opatření technického rázu je to kvalitní technická kontrola vozidel, která by mohla spočívat v lepší výbavě, jež by snižovala riziko těžkých nehod. Evropská komise například navrhuje povinnou montáž systému varování před vybočením z jízdního pruhu nebo automatické brzdy , které se spustí v případě hrozící kolize , a to pro kamiony a autobusy. Všechna vozidla včetně motocyklů by také podle jejího plánu měla mít zabudovaný systém e-call, který sám přivolá pomoc v případě nehody. Dále zlepšování kvality pozemních komunikací, jejich zpřehledňování, zklidňování dopravy, řešení nehodových lokalit, komunikační audit apod. Důležitá je také speciální ochrana snadno zranitelných účastníků, tj. chodců, cyklistů, dětí a seniorů, založená zejména na vhodném řešení komunikačního prostoru. Pokud se týká těchto cílových skupin, bylo by vhodné zvýšit jejich viditelnost vhodnou barvou oblečení a doplňky z fluorescenčních materiálů (nášivky) , které zvyšují světelný kontrast vůči pozadí a prodlužují tak vzdálenost, na jakou je mohou ostatní řidiči zaznamenat (viz Příloha č. 15). V konkrétním případě by se mohlo jednat o začlenění retroreflexivních materiálů do výrobního programu kolekce dětského oblečení. Samozřejmě by mělo být používání reflexních vest a ochranných přileb.

Jednotlivá opatření mají v případě úspěchu pozitivní vliv, který je možno kvantifikovat a vyčíslit jeho efektivitu.

Oproti motoristicky vyspělým státům není v naší společnosti stále bezpečnost silničního provozu vnímána jako priorita; právní vědomí účastníků silničního provozu je oproti vyspělým státům na velice nízké úrovni, stejně jako vymahatelnost práva. Nápravu současného stavu lze docílit pouze koordinovaným přístupem v oblasti represe i prevence, včetně přijetí některých nutných změn v právní úpravě provozu na pozemních komunikacích. Dále zajistit to, aby uložené sankce odpovídaly závažnosti přestupku a byly

standardizovány (Doporučení Evropské rady pro bezpečnost dopravy (ETSC). Nedílným předpokladem úspěšnosti navrhované strategie je nejen aktivní účast všech zainteresovaných subjektů, a to jak z veřejné správy, tak i z oblasti podnikatelských subjektů v dopravě, nevládních organizací a občanských sdružení, ale i podpora široké veřejnosti celému projektu.

Ještě v průběhu první poloviny roku 2011 vykonávalo oddělení BESIP svoji administrativu a plnilo svoje úkoly naprosto standardním způsobem. Vedoucí pracovníci a i jednotliví regionální pracovníci se vyjadřovali k ožehavým tématům bezpečnosti silničního provozu, probíhaly úspěšné, a v zahraničí osvědčené akce typu „ Domluvme se!“, „ The Action“, „ Evropský řidič kamionu“ atd. BESIP pravidelně aktualizoval svoje webové stránky. Aktivně působil i na poli mezinárodní spolupráce, jak v rámci zastupování ČR v mezinárodní organizaci La Prévention Routiere Internationale (PRI), účastí na zasedání High Level Group on Road Safety Evropské komise a v rámci bilaterální spolupráce s partnerskými útvary ministerstev nebo organizacemi zabývajícími se prevencí dopravních nehod v zahraničí (DVR ve Spolkové republice Německo, VVN v Nizozemí, Sécurité Routiere ve Francii, BECEP ve Slovenské republice atd.). O těchto všech svých aktivitách informoval průběžně odbornou a laickou veřejnost, a to zejména prostřednictvím svých webových stránek. Zhruba od konce roku 2011 přestává být o BESIP slyšet, s výjimkou sporných návrhů na novou dopravní značku, která neodpovídá mezinárodním úmluvám (Pozor senioři!), veřejností negativně vnímaným zrušením zejména projektu „ The Action“ a v neposlední řadě nesmyslnou změnou zažitého loga BESIP (aby se později opět vrátil k logu původnímu) . Jejich webové stránky jako by usnuly...Statistické rozbory dopravních nehod různých kategorií účastníků silničního provozu zůstávají na úrovni vykazovaných hodnot roku 2009, nejsou od tohoto data vůbec aktualizovány a o mezinárodních projektech s výjimkou Mezinárodní soutěže „ Mladých cyklistů AIT“ není veřejnost vůbec informována.

O aktivitách BESIP v rámci Dekády aktivit pro bezpečnost silničního provozu OSN (Decade of Action for Road Safety) na léta 2011-2020 není, s výjimkou neaktuální a zastaralé stručné informace, že se BESIP k této celosvětové akci přihlásil, vůbec slyšet. Na webových stránkách Dekády OSN a Světové zdravotnické organizace (World Health Organization) není o ČR ani zmínka. Na rozdíl od centrálních preventivních aktivit BESIP

je nutno vyzdvihnout aktivity regionálních pracovníků , kteří , často i na úkor svého volného času, věnují prevenci dopravních nehod dlouhodobě soustavnou pozornost, a to formou velice účinných projektů.

BESIP na centrální úrovni disponoval v roce 2011 velkým rozpočtem na prevenci dopravních nehod, a to v řádech desítek milionů. Proč došlo ke stavu, že o projektech za tyto peníze není slyšet? Proč a jaký přínos pro prevenci dopravních nehod přinesla změna obecně známého loga BESIP za logo nové? Z tohoto důvodu by bylo na místě, aby vedení BESIP zodpovědně vysvětlilo několik zásadních otázek:

- Jakým konkrétním rozpočtem disponoval BESIP v roce 2011 a na jaké projekty byly tyto finanční prostředky vynaloženy?
- Jakým konkrétním způsobem se BESIP zapojil do dění Dekády aktivit pro bezpečnost silničního provozu OSN na léta 2011-2020 a jak tuto celosvětovou akci propagova v ČR?
- Jaké projekty a na základě jakého klíče jsou připravovány projekty BESIP MD ČR na rok 2012?
- Jakým způsobem se BESIP zapojuje do aktivit La Prévention Routiere Internationale a jaký přínos má toto členství pro prevenci dopravních nehod v ČR?

Podle některých dopravních expertů může být jedním z nepřímých faktorů zhoršení dopravní situace právě nižší preventivní aktivita organizace BESIP.

S ohledem na zvolené téma práce by bylo zajímavé provést v rámci států EU srovnání následků na zdraví v souvislosti s dopravní nehodovostí. Zjištěné výsledky by však neměly relevantní vypovídající schopnost, neboť v rámci jednotlivých členských států neexistuje jednotný postup šetření a evidence dopravních nehod. Dle statistických výkazů Dekády aktivity pro bezpečnost silničního provozu OSN neexistuje jednotná definice lehkého a těžkého zranění. Legislativa jednotlivých států tyto kategorie zranění mnohdy ani nerozlišuje. Dále jsou ve statistikách vykazovány hodnoty škod, jejichž vyčíslení je postaveno na nerelevantních údajích, neboť vychází z laických odhadů orgánu vyšetřujícího dopravní nehody.

Autorka si je vědoma skutečnosti, že i když zcela nevyčerpala veškerá související témata zadané práce, tato svým rozsahem přesáhla běžný standard. O to více se v průběhu zpracování a dokončení práce mohla přesvědčit, že použité metody jsou pro dané téma vhodné a zcela dostačující . V rámci daných možností byl cíl práce , který si autorka předsevzala , naplněn.

Úplným závěrem lze konstatovat, že se do současné doby nepodařilo nalézt spolehlivé a fungující řešení, které by výrazným způsobem snížilo dopravní nehodovost a zejména ztráty na životech. Tento negativní výstup je bezprostředně navázán na následné ekonomické ztráty celé společnosti. Navrhovaná dílčí řešení se pohybují stále jen v teoretické rovině. Bez smysluplně koncipovaného systému prevence a dopravní výchovy, jako stěžejních pilířů celého systému, nemůže v této oblasti dosáhnout viditelného úspěchu. Avšak vedle prevence je potřeba klást důraz i na represivní stránku věci, a to především na důslednou kontrolu dodržování nulové tolerance alkoholu u řidičů vozidel. Ono známé heslo „ Alkohol zabíjí“ hovoří samo o sobě.

10 Seznam použitých zdrojů

Tištěné dokumenty:

- ČERNÝ, Jan., HORZINKOVÁ, Eva., KUČEROVÁ, Helena. Přestupkové řízení : příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů. Praha : Linde, 1994 (brož)
- HENDRYCH, D. A kol. Správní právo-obecná část. Praha : C.H.Beck/SEVT, 1994, 358 s. ISBN 80-7049-069-1 (brož)
- CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0 (brož)
- CHMELÍK, Jan. Vyšetřování silničních dopravních nehod . Praha : Ministerstvo vnitra ČR, Úřad vyšetřování pro ČR, 1998 (brož), 84 s.
- KOLEKTIV AUTORŮ . Soudní lékařství. Praha : Grada Publishing, 1999, 600 s. ISBN 80-7169-728-1 (váz)
- KONRÁD, Zdeněk a kolektiv. Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů. Praha : Policejní akademie ČR, 1999, 219 s. ISBN 80-7251-023-1 (brož)
- KOPECKÝ, Zdeněk . Občan a dopravní nehoda. Praha : Prospektrum, 1998, 198 s. ISBN 80-7175-068-9
- KUČEROVÁ, Helena. Dopravní přestupky v praxi (2. přepracované a doplněné vydání), Praha : Linde, 2006, 431 s. ISBN 80-7201-613-X (brož)

- MACHAČKA , Ivo. Katalogy pokut a jak předejít dopravním přestupkům v Německu, Pardubice : Systemconsult, Pardubice, 96 s. ISBN 80-85629-23-2 (brož)

- MAJEROVÁ, Věra a MAJER, Emrich . *Empirický výzkum v sociologii venkova a zemědělství, část II.* Praha : Česká zemědělská univerzita, 2007, 180 s. ISBN 978-80-213-1671-3.

- MALKOVSKÝ , Pavel a kolektiv. Silniční dopravní nehody. Praha : Infopol, 2008 (brož), 39 s.

- PIKOLA , Pavel a JANSÁ , Viktor. Správní právo prakticky. Praha : Česká zemědělská univerzita v Praze, 2011, 113 s. ISBN 978-80-213-1819-9

- PORADA, Viktor a kolektiv. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha : Linde Praha, 2000, 378 s. ISBN 80-7201-212-6

- POSPEC , Milan. Autonehody a jak na ně. Voděradý: Verifik, 2008, 222 s. ISBN 978-80-903343-1

- VALENTA , Václav. Dopravní nehody. Praha : Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia, 2010, 14 s. ISBN 978-80-87304-09-9 (brož)

Zákony, právní předpisy :

- Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)
- Česko. Zákon č. 133 /2011 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)
- Česko. Zákon ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů
- Česko. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších změn
- Česko. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů
- Česko. Zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád, ve znění pozdějších předpisů
- Česko. Zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů
- Česko. Vyhláška č. 157/1964 Sb., o Vídeňské úmluvě o diplomatických stycích, ve znění pozdějších předpisů
- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 85/2006, kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu a šetření dopravních nehod
- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 220/2008, kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky na úseku služby dopravní policie
- Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009,Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.
- Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010,Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.

Elektronické dokumenty :

Policie České republiky. [Online] <http://www.policie.cz>
Ministerstvo vnitra ČR. [Online] <http://www.mvcr.cz>.
Ministerstvo dopravy ČR. [Online] [http:// www.mdcz.cz](http://www.mdcz.cz)
Ministerstvo spravedlnosti ČR [Online] <http://portal.justice.cz>
Centrum dopravního výzkumu [Online] <http://www.cdv.cz>
Centrum dopravního výzkumu [Online] <http://www.czrso.cz/index.php?id=103>
Centrum služeb pro silniční dopravu [Online] <http://www.cspds.cz>
Magistrát Hlavního města Prahy [Online] <http://www.magistrat.praha-mesto.cz>
Česká kancelář pojistitelů [Online] <http://www.ckp.cz>
Ústřední auto moto klub [Online] <http://www.uamk.cz>
Portál veřejné správy ČR [Online] <http://portal.gov.cz>
Besip [Online] <http://www.ibesip.cz>
Autoklub ČR [Online] <http://www.akcr.cz>
D.A.S. Pojišťovna právní ochrany a.s. [Online] <http://www.das.cz>
Dopravní akademie a.s. [Online] <http://www.dopravni-akademie.cz>
Zdravotní pojišťovna Ministerstva vnitra ČR [Online] <http://www.zpmvcr.cz>
Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR [Online] <http://www.vzp.cz>
World Health Organization [Online] <http://www.who.int/en>

11 Seznam tabulek

Tabulka č. 1 – Přehled vývoje nejodovosti na železničních přejezdech.....	s. 54
Tabulka č. 2 – Čas potřebný pro dobouření hladiny alkoholu v krvi muže.....	s. 60
Tabulka č. 3 – Čas potřebný pro odbouření hladiny alkoholu v krvi ženy.....	s.60
Tabulka č. 4 – Vývoj dopravní nehodovosti-pokles následků.....	s. 87
Tabulka č. 5- Porovnání a přehled počtu usmrcených osob (2009,2010).....	s. 89
Tabulka č.6 - Přehled hmotných škod.....	s.90
Tabulka č.7- Porovnání průměrné výše odhadnuté hmotné škody(2000-2010).....	s.91
Tabulka č. 8- Porovnání počtu nehod a usmrcených osob podle krajů (2009,2010)....	s.93
Tabulka č. 9-Porovnání následků dopravních nehod	s.95
Tabulka č.10- Přehled měsíčně sledovaných položek dopravní nehodovosti.....	s.95
Tabulka č.11- Přehled podílu sledovaných kategorií řidičů na zavinění nehod.....	s.96
Tabulka č.12- Přehled usmrcených osob u zaviněných dopravních nehod.....	s.97
Tabulka č.13-Přehled negativních trendů nehodovosti	s.98
Tabulka č. 14- Přehled pozitivních trendů nehodovosti.....	s.98
Tabulka č. 15- Přehled hlavních příčin nebo zaviněných řidiči motorových vozidel...	s.99

12 Seznam grafů

Graf č. 1 – Přehled dopravní nehodovosti na území ČR 2010-dle krajů.....	s.92
Graf č. 2 – Přehled celkového počtu usmrcených osob za rok 2010-dle krajů.....	s.94
Graf č. 3- Přehled dopravní nehodovosti v letech 2008-2010 dle denní doby.....	s.99
Graf č. 4 – Celkový přehled počtu usmrcených osob v období 1998-2010.....	s.100
Graf č. 5 – Celkový pohled počtu usmrcených osob za rok 2010- dle měsíců.....	s.101

13 Seznam zkratek

AČR- Armáda České republiky

BESIP- oddělení Bezpečnosti silničního provozu MD ČR

BIS- Bezpečnostní informační služba

BkatV- Bußgeldkatalog Verordnung (katalog pokut v SRN)

CDP- centrum dopravní prevence (při Muzeu PČR)

ČR- Česká republika

ČSSR- Československá socialistická republika

EHK- Evropská hospodářská komise

ETSC- Evropská Rada pro bezpečnost silničního provozu (nezisková organizace sídlící v Bruselu, propaguje efektivní opatření na zvýšení bezpečnosti silničního provozu)

EU- Evropská unie

FMV – federální ministerstvo vnitra

HZS- Hasičský záchranný sbor

IRTAD- International Road Traffic Accident Database (Mezinárodní databáze nehodovosti)

IZS- Integrovaný záchranný systém

MD ČR- Ministerstvo dopravy České republiky

MHMP- Magistrát hlavního města Prahy

MVČR – Ministerstvo vnitra České republiky

MZ ČR- Ministerstvo zdravotnictví České republiky

MZV ČR- Ministerstvo zahraničních věcí České republiky

ODSA- odbor dopravně správních agend

OSN- Organizace spojených národů (United Nations Organization- UNO)

ODN Praha- Oddělení dopravních nehod Praha

OVDN- Odbor vyšetřování dopravních nehod

Parlament ČR- Parlament České republiky

PČR – Policie České republiky

PP ČR- Policejní prezidium České republiky

PRI- La Prevention Routiere Internationale (Mezinárodní organizace prevence dopravních nehod)

ŘSDP PPČR- Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia

SARTRE- Mezinárodní projekt o průzkumu postojů a chování evropských řidičů vzhledem k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích

SDN- silniční dopravní nehoda

SRN- Spolková republika Německo

SŽDC s.o. -Správa železniční dopravní cesty , státní organizace

TČ- trestný čin

TrZ- trestní zákon

TrZák- trestní zákoník

ÚAMK ČR - Ústřední automotoklub České republiky

Ú.l.- úředního listu

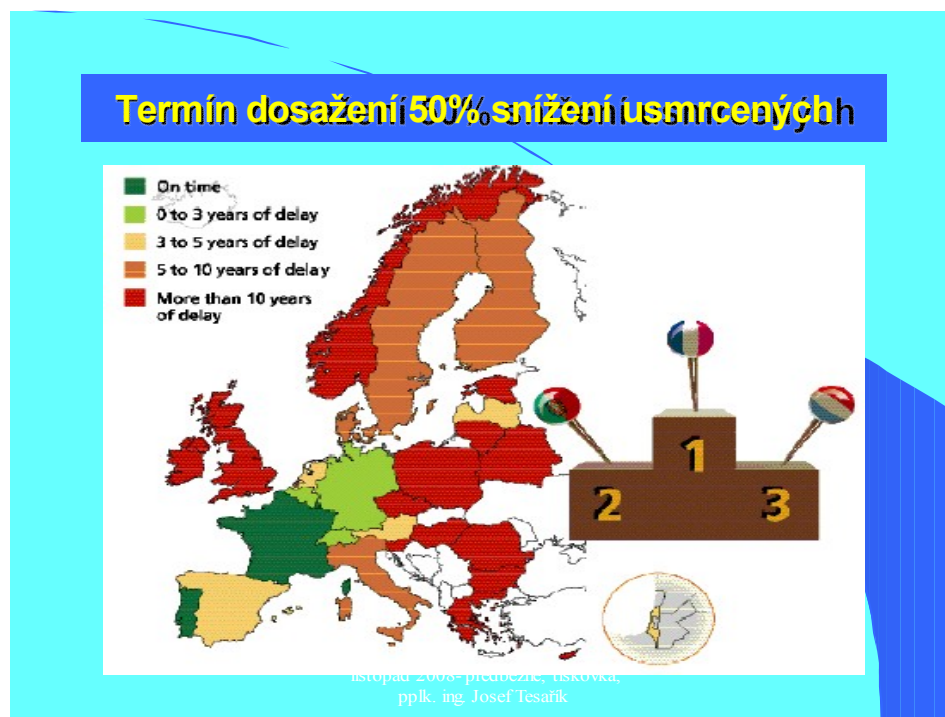
ust. - ustanovení

Vídeňská úmluva- Vyhláška č. 157/1964 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o Vídeňské úmluvě o diplomatických stycích

WHO- World Health Organization (Světová zdravotnická organizace)

14 Přílohy

Národní Strategie BESIP (OECD IRTAD)



Příloha č. 1: Zdroj ŘS DP PP ČR

Počet usmrcených osob na 1 milion obyvatel ve státech EU 27 – porovnání 2001 – 2010

1 Usmrceno na 1mil. obyvatel			Rozdíl 2001/2010
	2001	2010	
Lotyšsko	236	97	- 61 %
Litva	202	90	- 58 %
Španělsko	136	54	- 55 %
Švédsko	66	28	- 54 %
Lucembursko	159	64	- 54 %
Slovensko	114	53	- 51 %
Irsko	107	45	- 51 %
Francie	134	62	- 51 %
Slovinsko	140	68	- 50 %
Portugalsko	163	79	- 49 %
SRN	85	45	- 48 %
Velká Británie	61	31	- 47 %
Nizozemsko	62	32	- 46 %
Belgie	145	76	- 44 %
Itálie	125	66	- 44 %
Rakousko	119	66	- 42 %
Estonsko	146	88	- 41 %
Maďarsko	121	74	- 40 %
Česká republika	130	76	- 40 %
Kypr	140	75	- 39 %
Dánsko	81	48	- 39 %
Finsko	84	51	- 36 %
Polsko	145	102	- 29 %
Bulharsko	124	102	- 23 %
Malta	41	36	- 6 %
Rumunsko	109	111	- 3 %

Příloha č. 2: Zdroj Světová zdravotnická organizace (WHO) , vlastní zpracování

Mezinárodní porovnání počtu usmrcených osob na 1 milion obyvatel

Rok 2009	Počet usmrcených osob	Usmrceno/mil.obyvateľ
Velká Británie	2 337	37,8
Švédsko	358	38,7
Nizozemí	644	39,1
Izrael	314	41,9
Norsko	212	44,2
Japonsko	5 772	45,3
Švýcarsko	349	45,3
Reckon	4 152	50,6
Finsko	279	52,4
Island	17	53,3
Irsko	238	53,5
Dánsko	303	55
Španělsko	2 714	59,2
Severní Irsko	115	64,3
Austrálie	1 490	67,1
Francie	4 273	68,4
Itálie	4 237	70,6
Slovensko	385	71,1
Rakousko	633	75,8
Portugalsko	840	79
Maďarsko	822	81,9
Slovinsko	171	84,2
Česká republika	901	86,1
Nový Zéland	384	89
Lucembursko	48	97,2
USA	33 808	110,1
Jižní Korea	5 838	119,8
Polsko	4 572	119,8
Řecko	1 456	129,3

Příloha č. 3 : Zdroj EU/CARE- vlastní zpracování

Toto mezinárodní porovnání vychází z oficiálních materiálů OECD a Evropské unie a obsahuje data za rok 2009. Aktuální data za rok 2010 budou k dispozici až v první polovině roku 2012. I když se v posledních letech v České republice snižují absolutní

počty usmrcených osob, jsou pro nás stále nepříznivé a postavení našeho státu se v rámci evropských zemí příliš nezlepšilo (počty usmrcených osob se vztahují např. na počet obyvatel), neboť na 1 milion obyvatelů nás v roce 2006 připadalo 103,7 usmrcených osob. V roce 2009 se tento počet ustálil na hodnotě 86,1 usmrcených osob na 1 milion obyvatel, tj. 7. nejhorší výsledek. Na opačném konci porovnání je pak Velká Británie (37,8 usmrcených osob/1 milion obyvatel, Švédsko (38,7), Nizozemí (39,1) apod.).

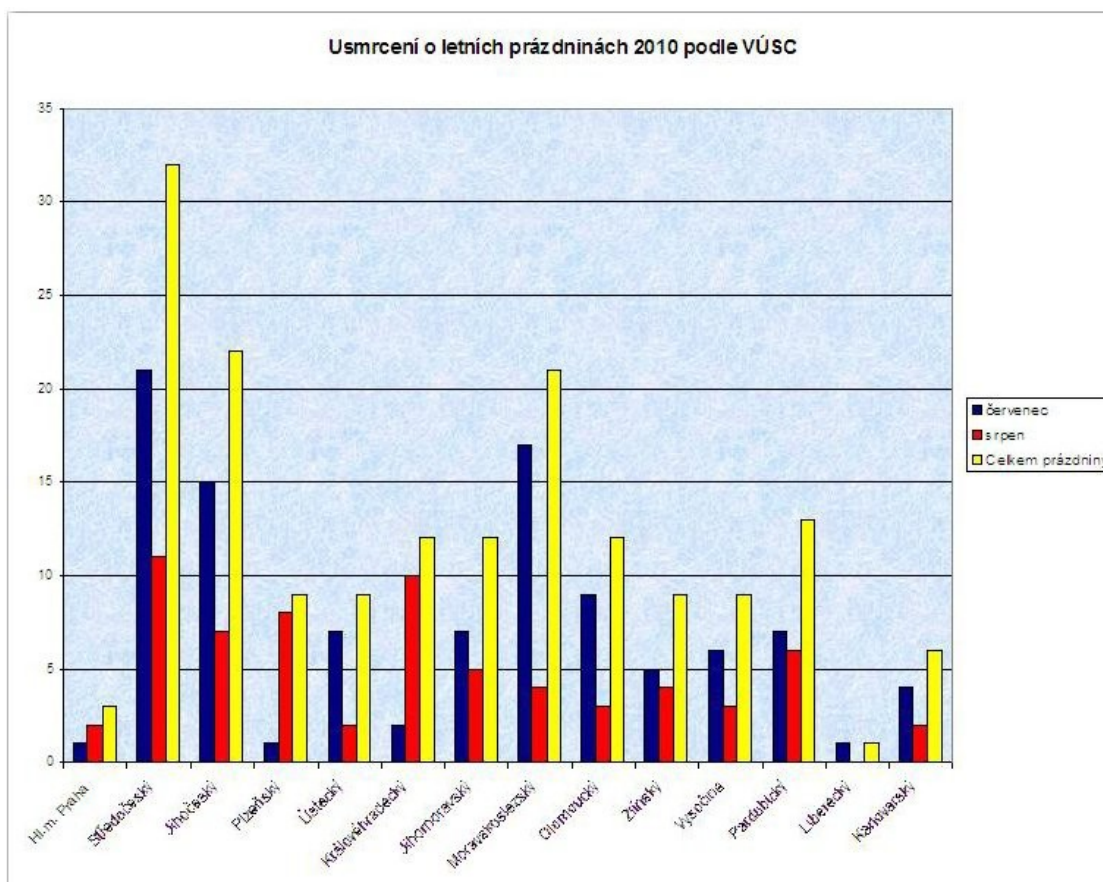
To také znamená, že závažnost dopravních nehod je na našem území značně vysoká, vyšší než evropský průměr a více jak dvakrát vyšší, než v uvedených nejlépe hodnocených zemích. Dostat se na jejich úroveň by znamenalo snížit počet usmrcených osob na polovinu- to by znamenalo dostat se na úroveň kolem 400 až 500 usmrcených osob za rok, tj. necelých 1,1 až 1,4 usmrcené osoby denně (cca kolem 40 osob za měsíc).

Poznámka: počty usmrcených osob použitých pro výpočet tabulky odpovídají stavu zjištěnému do 30 dnů po nehodě (tzv. Definice EHK OSN) a státy jsou seřazeny podle ukazatele závažnosti (3. sloupec).

..

Grafické znázornění počtu usmrcených účastníků DN (červenec-srpen 2010)

rozdělení dle krajů



Příloha č. 4: Zdroj ŘS DP PP ČR

Číselné vyjádření počtu usmrcených účastníků DN (červenec-srpen 2010)-dle krajů

	červenec	srpen	Celkem prázdniny
Hl.m. Praha	1	2	3
Středočeský	21	11	32
Jihočeský	15	7	22
Plzeňský	1	8	9
Ústecký	7	2	9
Královéhradecký	2	10	12
Jihomoravský	7	5	12
Moravskoslezský	17	4	21
Olomoucký	9	3	12
Zlínský	5	4	9
Vysočina	6	3	9
Pardubický	7	6	13
Liberecký	1	0	1
Karlovarský	4	2	6

Příloha č. 5 – Zdroj ŘS DP PP ČR

Grafické znázornění počtu usmrcených osob v období měsíců červenec-srpen 2010



Příloha č. 6 : zdroj ŘS DP PP ČR

Grafické znázornění vnímání dopravní situace řidičem ovlivněným alkoholem



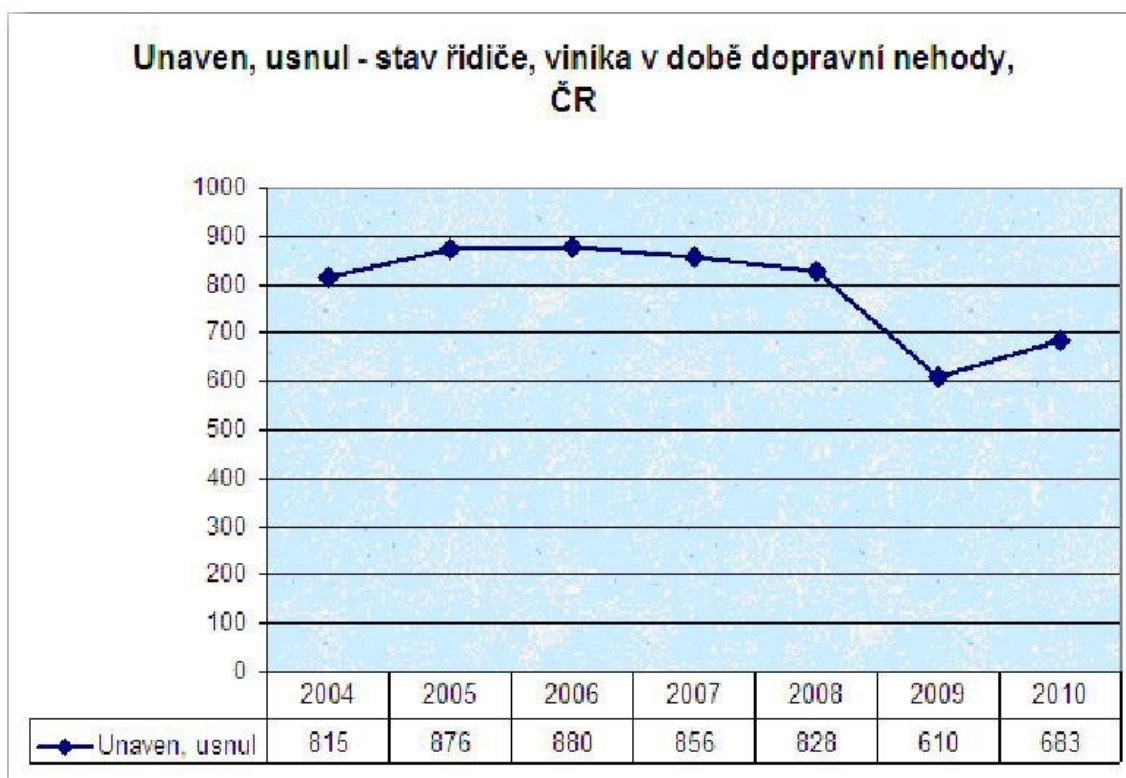
Příloha č. 7 : Zdroje WHO, ŘS DP PP ČR

Přehled vlivu únavy a spánkového deficitu na konkrétní rizikové skupiny řidičů

Riziková skupina	
Mladí řidiči ve věku do 25 let	Řízení v době od 02:00 – 05:00 hodin
Řidiči ve věku nad 50 let	Bez spánku více jak 16 hodin před jízdou
Muži obecně	Dlouhodobě v práci před jízdou
Pracující ve směném provozu	Vystavení riziku celkově
Lidé pravidelně užívající léky	Vystavení riziku celkově
Řidiči po požití alkoholu, a to i bezprostředně po vystřízlivění	Vystavení riziku celkově
Jízda ve spánkovém deficitu, případně neodpočnutí	Vystavení riziku celkově

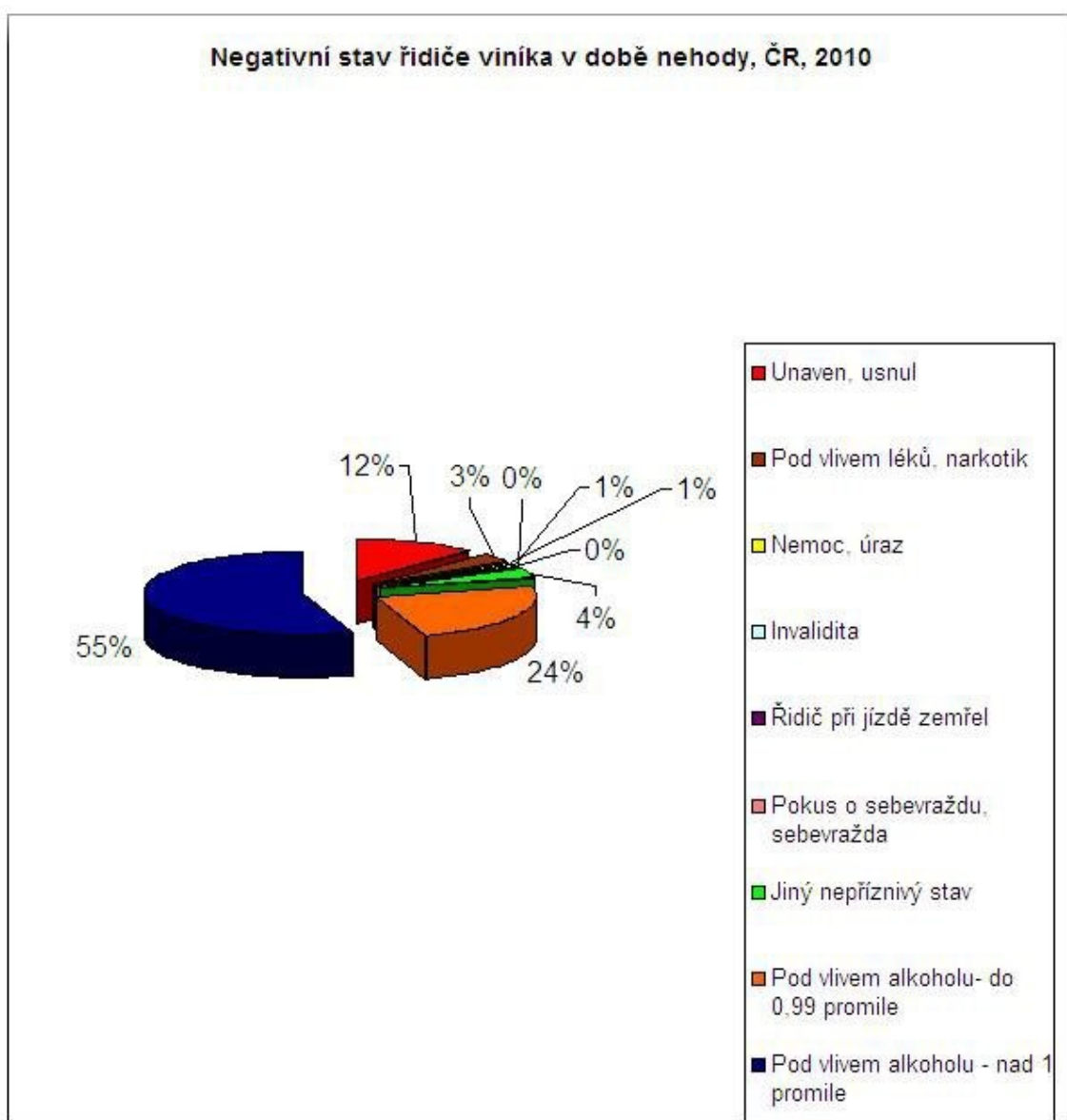
Příloha č. 8 : Zdroj WHO

Grafické znázornění počtu dopravních nehod zaviněných únavou a spánkem řidiče



Příloha č. 9 : Zdroj ŘS DP PP ČR

Grafický přehled negativního stavu řidiče v době dopravní nehody



Příloha č. 10: Zdroj ŘS DP PP ČR

Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za toto jednání

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
Řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3‰, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	7
Odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu (zákon č. 379/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů) ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
Způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	7
Neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	7
Při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání na místě, kde to není dovoleno	7
Vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	7
Neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc s přivoláním záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožení života	7
Předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	7
Řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	7
Řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec	5

Nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5
Ohrožení jiného řidiče při předjíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5
Ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	5
Při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky	4
Nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
Překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20% a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33% a více podle jiných právních předpisů [Nařízení rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě. Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), vyhlášená pod č. 8/1976 Sb.; nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky; vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění vyhlášky č. 55/2003 Sb.]	4
Řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	4
Porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec	3
Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
Překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu	3
Řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče (zákon č. 247/200 Sb., ve znění pozdějších předpisů)	3
Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3
Neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2

Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km/h a méně než 20 km/h v obci nebo o více než 10 km/h a méně než 30 km/h mimo obec	2
Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	2

Příloha č. 11 : zdroj novela zákona o silničním provozu, zák. č. 133/2011 Sb. (účinnost 1. srpna 2011)

System bodového hodnocení řidičů, stav k 1. lednu 2011

Stát	Rok zavedení	Bodová hranice
SRN	1974	18
Francie	1992	12
Polsko	1993	21
Řecko	1993	25
Velká Británie	1995	12
Chorvatsko	1996	7
Slovinsko	1998	18
Bulharsko	2000	39
Irsko	2001	12
Kypr	2001	12
Lucembursko	2002	12/pouze začínající řidiči
Itálie	2003	20
Nizozemsko	2003	3/pouze začínající řidiči
Litva	2004	16
Lotyšsko	2004	16
Malta	2004	12
Norsko	2004	12
Rakousko	2005	3x a dost
Dánsko	2005	3
Česká republika	2006	12
Rumunsko	2009	15

Příloha č. 12: Zdroj ŘS DP PP ČR

Jak je z tabulky patrné, každý stát má stanovenou jinou hranici trestných bodů, některé rozdíly jsou zcela diametrální (např. Bulharsko 39 bodů a Dánsko,Rakousko 3 body). Stejně tak jsou mezi státy i rozdíly v postupu při dosažení plného počtu bodů nebo systému zaznamenávání bodů. V Německu provinilý řidič přichází o řidičské oprávnění a po ztrátě

18 bodů musí skládat nové řidičské zkoušky. U nás je v tomto ohledu právní úprava mírnější. V porovnání s jinými evropskými státy má bodový systém 12 bodů, po jejich udělení je řidiči odebrán řidičský průkaz. V Irsku mají systém stejný počet bodů, naproti tomu Francie používá tzv. odpočtový systém, v němž má každý řidič přiděleny plusové body a od nich se mu při přestupku odečítá. Počet bodů a systém tedy není v EU zatím sjednocen. Podle naší právní úpravy může řidič za jednu událost obdržet nejvíce 7 bodů. Pokud se při jedné kontrole zjistí více přestupků, udělují se pouze body za přestupek nejzávažnější, ohodnocený nejvyšším počtem bodů, takže body se nesčítají. Trestné body neukládá ani PČR, ani Obecní či Městská policie nebo soud, ale pouze obec s rozšířenou působností, která o přestupku řidiče obdrží hlášení.

Podmínky pro řídičský průkaz na zkoušku (EU)

Stát	Povinný počet ujetých kilometrů praktické jízdy v rámci „Accompanied Driving“
Rakousko	3 000
Finsko	1 000
Francie	3 000
Severní Irsko	10 hodin
Velká Británie s výjimkou Severního Irsku	15 hodin
Švédsko	118 hodin na 1 osobu

Příloha č. 13: Zdroj CIECA,2006, vlastní zpracování

Systém Accompanied Driving „AD“ je ve státech EU oblíben, o čemž svědčí následující tabulka.

Stát	% žadatelů o řídičské oprávnění skupiny B, kteří projdou systémem „AD“ z celkového počtu žadatelů o toto řídičské oprávnění
Španělsko	1,00%
Estonsko	5,00%
Lucembursko	10,00%
Rakousko	15,00%
Finsko	20,00%
SRN	20,00%
Francie	30,00%
Severní Irsko	34,00%
Velká Británie s výjimkou Severního Irsku	60,00%
Lotyšsko	80,00%
Švédsko	90,00%

Příloha 14: Zdroj SVOW Fact Sheet, Accompanied Driving, 2009 ,vlastní zpracování

Přehled viditelnosti reflexního materiálu řidičem

Vzdálenost v metrech	Typ oblečení, chování řidiče
0-50	Řidič chodce vidí
50-80	Řidič rozeznává nebezpečí
80-130	Řidič se rozhoduje o manévru
130-150	Provádí manévr
150-190	Dokončuje manévr
18	Modré oblečení
24	Červené oblečení
37	Žluté oblečení
55	Bílé oblečení
200	Reflexní materiál

Příloha č.15: Zdroj: Policie ČR, 2010

Fluorescenční materiály: zvyšují viditelnost za denního světla a za soumraku, ve tmě však svoji funkci ztrácejí. Nejčastěji používanými barvami jsou jasně žlutá, zelená a oranžová.

Reflexní materiály: odrážejí světlo v úzkém kuželu zpět ke zdroji, a to až na vzdálenost kolem 200 metrů, výrazně zvyšují viditelnost za tmy.

Reflexní materiál je v noci vidět na 10x větší vzdálenost než modré oblečení. Při rychlosti 75 km/h potřebuje řidič nejméně 1,5 s (31 metrů) na to, aby odpovídajícím způsobem zareagoval.