

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**PROVOZNĚ EKONOMICKÁ FAKULTA**

**Katedra práva**



**TEZE K DIPLOMOVÉ PRÁCI**

**Škody na zdraví a majetku způsobené dopravními  
nehodami v ČR**

**autor diplomové práce: Václav Fiala**  
**Vedoucí diplomové práce: JUDr. Milan Uhlík, CSc.**

© 2015 ČZU v Praze

## **Souhrn**

Diplomová práce je zaměřena na problematiku silniční dopravní nehodovosti všech účastníků silničního provozu v České republice v letech 2005-2014, na příčiny a okolnosti dopravních nehod, které je ovlivňují a vzniklé následky - škody na majetku a zdraví. Jsou vysvětleny základní pojmy související s problematikou dopravy a dopravních nehod. Je uveden přehled současné právní úpravy týkající se silniční dopravy, dopravních přestupků a dopravních nehod. Podrobněji je zde pak proveden rozbor statistických dat dopravních nehod a určení jejich příčin.

## **Klíčová slova**

dopravní nehoda, pozemní komunikace, vozidlo, škoda, zdraví, majetek, zranění, úmrtí

## **Cíl práce a metodika**

Cílem práce je zjistit příčiny dopravních nehod a okolnosti, které je ovlivňují, výše škod na zdraví a majetku za období minimálně posledních pěti let a navrhnout opatření k jejich eliminaci.

K dosažení cíle bude třeba analyzovat statistická data o dopravních nehodách a shromažďovaná Policejním prezidiem ČR - Ředitelstvím služby dopravní policie za období od roků 2005 až 2014, informace uváděné institucí Centrum dopravního výzkumu v.v.i., za roky 2005 až 2014. Dále pak byly analyzovány výsledky anketního šetření, provedeného mezi policisty Dopravních inspektorátů na jednotlivých Územních odborech Policie a osobami z civilního sektoru.

Před samotnou analýzou statistických dat budou nejdříve soustředěny platné právní předpisy, a odborná literatura zabývající se zkoumanou problematikou dopravních nehod (Mezinárodní úmluvy, předpisy EU, předpisy České republiky a nakonec interními předpisy Policejního prezidia a nižších organizačních článků). Následně pak bude zhodnoceno, zda platná právní úprava vyhovuje či nevyhovuje potřebám praxe či nikoli a budou navrženy opatření vedoucí k možné eliminaci příčin vzniku dopravních nehod ve smyslu de lege ferenda.

V další části bude uveden rozbor statistických dat s cílem zjistit příčiny vzniku dopravních nehod, jejich vývoj a četnost, zavinění dopravních nehod, složení

účastníků dle věku řidiče a délky řidičské praxe, rozložení dopravních nehod v čase a výše způsobených škod na zdraví a majetku.

Vedle rozboru dat získaných bude provedeno anketní šetření zaměřené na zjištění názorů v rámci eliminace příčin dopravních nehod jednak po preventivní stránce, a jednak po stránce represivních opatření ze strany orgánů Policie ČR a správních orgánů (včetně obecných soudů). Šetření bude provedeno ve dvou rovinách. Budou osloveny dopravní inspektoráty všech Územních odborů Policie České republiky (dříve Okresní ředitelství) - 73 dopravních inspektorátů ve všech okresech. V druhé rovině bude osloven reprezentativní vzorek osob z řad řidičů a osob bez řidičského oprávnění.

V kapitole „Shrnutí výsledků zkoumání“ budou uvedeny hlavní příčiny dopravních nehod, jejich vývoj, následky na zdraví a majetku, skupiny osob způsobujících nejčastěji dopravní nehody, nejčastější způsoby řešení dopravních nehod, výsledky „Ankety“ a návrhy opatření k eliminaci nedostatků vyplývající z názoru respondentů dotazníkového šetření a vlastní analýzy údajů Policie České republiky. Výsledky zkoumání budou porovnány s výsledky jiných autorů.

S ohledem na předmět a cíl této práce bude pro samotný výzkum zvolen kvantitativní přístup. Budou použity dvě základní techniky a to sběr sekundárních dat a anketní šetření. Při zpracování práce pak bude použita metoda analýzy, komparace a syntézy.

## **Výsledky zkoumání**

Z provedených analýz dopravní nehodovosti byly zjištěny následující skutečnosti o příčinách, okolnostech a následcích dopravních nehod.

Ze všech účastníků silničního provozu nejčastěji způsobují dopravní nehodu řidiči motorových vozidel (90,27 %), dalším v pořadí jsou překvapivě na vině zvířata či zvěř (5,09 %) a až na třetím místě řidiči nemotorových vozidel (1,96 %) kam patří i cyklisté.

Nejčastější příčinou dopravních nehod byl zjištěn nesprávný způsob jízdy (57,44 %), méně častou příčinou nedání přednosti v jízdě (16,86 %) a nepřiměřená rychlost (35,15 %) včetně nejen samotné nepřiměřené rychlosti, ale i nedodržení bezpečné vzdálenosti, bezohledné jízdy, vjetí na krajnici a nezvládnutí vozidla.

Nejčastěji způsobují dopravní nehodu řidiči motorových vozidel ve věku 25 do 49 let, s toho největší četnost vykazuje kategorie řidičů ve věku od 30 do 39 let,

s řidičskou praxí od 10 let výše, v intravilánu obce (město, vesnice), s největší četností v měsících říjnu a listopadu (skoro 9 % z roku), o něco méně pak v měsících květnu a červnu (více jak 8,5 % z roku). V průběhu týdne pak v pondělí (15,9 % z týdne) a pátek (17,25 % z týdne), v odpoledních hodinách mezi 13. hodinou a 19. hodinou (až 17,37 % ze dne). Nejméně nehod bylo zjištěno v měsíci únoru, v neděli a v nočních hodinách.

Kategorie řidičů ve věku do 17 let až 20 let způsobují dopravní nehody nejméně často, stejně tak řidiči ve věku nad 60 let, ale vykazují nejvyšší závažnost (úmrť a zranění) u dopravních nehod v průměru za rok (54,4 úmrť na 1 000 nehod). Naproti tomu kategorie řidičů nejčastěji páchající dopravní nehodu (30 let až 39 let) vykazuje nejnižší závažnost, tedy sice bourají nejčastěji, ale s nejnižšími následky (4,8 až 9 úmrť na 1 000 nehod).

Okolnosti, které ovlivňují vznik dopravních nehod, byly zjištěny okolnosti neovlivnitelné, jako jsou např. povětrnostní vlivy (déšť, sněžení, prudký sluneční svit apod.), stav vozovky (náledí, mokro, bahno apod.), hustota provozu, roční období a denní či noční doba a okolnosti ovlivnitelné jako je např. technické řešení křižovatek, chybně umístěné či nečitelné dopravní značky a špatná viditelnost (křoví, stromy, zástavba apod.).

Následky dopravní nehodovosti, resp. všechny přímé ukazatele následků na životě a zdraví vykazují od roku 2005 klesající tendenci. Od roku 1961 (od kdy existuje časová řada - viz příloha) došlo k poklesu v počtu úmrť pod 1 000 osob poprvé v letech 1980 až 1988. V rámci samostatné České republiky to bylo až v roce 2006 (956 osob), za tímto údajem lze vidět zavedení bodového systému hodnocení řidičů za přestupky. V roce 2013 zemřelo na silnicích 583 osob, což je doposud nejméně v historii záznamů. Celkové ekonomické náklady s dopravní nehodovosti se ročně pohybují v průměru okolo 50 mld. Kč (51,77 mld. Kč v roce 2013), což je asi 1,34 % HDP České republiky.

### **Návrh opatření k eliminaci zjištěných nedostatků**

Místo investic do kampaní (prevenci), které se minou účinkem by měl stát dát vyšší podporu (např. formou grantů či dotací) pro využití technických zařízení (represi), které donutí řidiče snížit rychlost a to především uvnitř obcí. Může se jednat např. o různé měřiče rychlosti, zpomalovací semaforey, retardéry apod. U zpomalovacích semaforů využít fotoaparát (obrázek obsahuje rychlost + foto

vozidla a foto semaforu = průjezd na červenou). Systém automatizované kontroly by šel s úspěšností použít i v případě kontroly dodržování signálu „STŮJ“ na křižovatkách. Určení křižovatek, kde dochází k dopravním nehodám a jejich případnou úpravu dle technických norem. Dále pak audit dopravního značení s cílem jej zpřehlednit a zjednodušit.

Zavedení (spíše znovuzavedení) dopravní výchovy do osnov škol, základních i středních. Ve spojení s vhodnými mediálními kampaněmi se snažit docílit stav, kdy občané nebudou chtít dobrovolně páchat přestupky (a nejen v dopravě). Jako další stupeň je pak výuka v autoškolách. Poslední dobou došlo ke snížení obtížnosti závěrečných testů při absolvování autoškoly (např. dříve i několik správných odpovědí, současně pouze jedna; i otázky se zdají být jednodušší - viz cvičné testy). Možnost zavedení institutu vydání řidičského průkazu na dobu určitou (např. právě na 10 let), po které by žadatel o nový, musel absolvovat minimálně teoretickou zkoušku (testy) nebo zavedení řidičských průkazů na zkoušku (na rok nebo několik let) a v případě osvědčení se, vydání plnohodnotného řidičského průkazu. V návaznosti na to, by mělo dojít ke zpřísnění podmínek pro vrácení řidičského průkazu osobám, které pozbyly řidičské oprávnění dosažením 12 bodů, jízdou pod vlivem alkoholu nebo omamných látek nebo vinou dočasné zdravotní nezpůsobilosti.

## **Návrh legislativních opatření**

V úvahu přichází především silniční zákon (zákon č. 361/2000 Sb.). Zvýšení hodnoty finančního postihu (pokuty) za porušení ustanovení o rychlosti, jak v blokovém řízení, tak ve správním řízení, včetně zvýšení bodového ohodnocení (§ 125c odst. 1, písm. f), k) zákona). V oblasti řidičských průkazů pak možnost odebrání průkazu Policií na místě, v případě předpokladu řešení porušení zákona správním orgánem. Dále pak ustanovení o možnosti odebrání řidičského průkazu při opakovaném porušování ustanovení silničního zákona (tzv. 3x a dost). Odstranění institutu „osoby blízké“ tak, že pokud provozovatel neuvede osobu, která vozidlo řídila v době spáchání přestupku, bude nejen finančně postižena (tak jako doposud) ale bude ohodnocena i trestními body. Prodloužení prekluzivní lhůty či legislativní úprava směrem ke zjednodušení správního řízení k včasnému vyřízení přestupků. Navrhnout ustanovení o povinném používání reflexních prvků při chůzi po silnici a zhoršené viditelnosti.

Dalším okruhem legislativních změn je změna ustanovení o řízení vozidla po požití alkoholu (§ 125c, odst. 1, písm. b) a c)) silničního zákona, kdy výklad těchto ustanovení (jak již bylo avizováno v předchozí části) vyvolává interpretační potíže, kdy hranice naměřeného alkoholu by měla být pevně stanovena již v zákoně.

Iniciovat legislativní změny zákona o myslivosti (zákon č. 449/2001 Sb.) k povinnosti pro jednotlivá myslivecká sdružení umisťovat podél silnice zařízení či prostředky na plašení zvěře.

Je třeba také navrhnout úpravu interních předpisů střediska linky 112 o způsobech příjmu oznámení a jejich včasného předání na příslušné operační středisko některé ze složek Integrovaného záchranného systému.

## SEZNAM ZDROJŮ

- [1] MUSIL, Jan, Zdeněk KONRÁD a Jaroslav SUCHÁNEK. *Kriminalistika*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: C. H. Beck, 2004, 606 s. ISBN 80-717-9878-9.
- [2] CHMELÍK, J. et. al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
- [3] PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, 378 s. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.
- [4] Centrum dopravního výzkumu. [online] 2013 [cit.2014-09-28]. Dostupné na [www: <http://www.cdv.cz>](http://www.cdv.cz).
- [5] Český statistický úřad [online]. Praha : 25.11. 2009, 5.3. 2014 [cit.2014-09-28]. Dostupné na [www: <http://www.czso.cz>](http://www.czso.cz).
- [6] Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR* [online] 2015 [cit. 2015-04-26]. Dostupné na [www: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Delky-a-dalsi-data-komunikaci/prehledy-z-informacniho-systemu-o-silnicni-a-dalnicni-siti-cr>](http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Delky-a-dalsi-data-komunikaci/prehledy-z-informacniho-systemu-o-silnicni-a-dalnicni-siti-cr)
- [7] Policie ČR, Informační systém Ředitelství služby dopravní policie, Policejní Prezidium, Intranet - nedostupné.
- [8] iBESIP, Ministerstvo dopravy. *Věk a praxe v řízení*. [online]. 13.2.2014 [cit. 28.9.2015]. Dostupné na [www: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridicke-praxe.pdf>](http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridicke-praxe.pdf)
- [9] Zákon č. 140/1961 Sb., Trestní zákon
- [10] Zákon číslo 200/1990 Sb., o přestupcích
- [11] Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- [12] Zákon číslo 187/2006 Sb., o nemocenském pojištění
- [13] Zákon číslo 40/2009 Sb., Trestní zákoník