

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Alexandr Maikranz

Dopravní kriminalita a její prevence

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Bc. Jiří Říha, Ph.D.

Katedra: trestního práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 07. 04. 2023

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval samostatně, že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny a že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 158 945 znaků včetně mezer.

.....
Alexandr Maikranz

V Praze dne 07. 04. 2023

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval JUDr. Bc. Jiřímu Říhovi, Ph.D., vedoucímu mé diplomové práce, za cenné rady a připomínky při vypracovávání této práce. Dále děkuji mé rodině za podporu po celou dobu studia.

Obsah

Úvod	1
1. Fenomenologie dopravní kriminality	6
1.1. Dopravní kriminalita	6
1.2. Pachatel	7
1.3. Zavinění.....	8
1.4. Princip omezené důvěry	9
1.5. Trestné činy v dopravě	10
1.6. Následky dopravní kriminality	11
2. Dopravní nehody	14
2.1. Pojem dopravní nehoda	14
2.2. Vývoj dopravní nehodovosti na území České republiky	15
2.3. Příčiny dopravních nehod.....	18
2.4. Hlavní příčiny dopravních nehod	18
2.4.1. Nepřiměřená rychlost	19
2.4.2. Nedání přednosti v jízdě.....	20
2.4.3. Nesprávný způsob jízdy	21
2.5. Vozidlo	23
2.6. Závislost nehodovosti na dopravním prostředí	26
2.6.1. Křížení železniční a silniční dopravy	27
2.7. Adaptace na zvyšující se bezpečnost vozidel a dopravního prostředí.....	30
2.8. Zranitelní účastníci	31
3. Alkohol a jiné omamné a psychotropní látky.....	35
3.1. Úvod do problematiky návykových látek	35
3.2. Působení alkoholu na účastníky silničního provozu	36
3.3. Ovlivnění a stav vylučující způsobilost	37

3.4.	Zjištění přítomnosti návykové látky v organismu.....	39
3.5.	Tolerance alkoholu u řidičů.....	41
4.	Mladí řidiči.....	43
4.1.	Základní charakteristika skupiny	43
4.2.	Nehodovost mladých řidičů	44
4.3.	Dopravní výchova	48
4.4.	Podmínky a proces vedoucí k získání řidičského oprávnění.....	49
4.4.1.	V České republice	50
4.4.2.	V sousedních státech	53
4.4.3.	V Novém Jižním Walesu.....	55
4.5.	Novela zákona o silničním provozu	58
4.5.1.	Řízení pod dohledem mentora.....	58
4.5.2.	Řidičský průkaz na zkoušku.....	61
	Závěr.....	64
	Použité zdroje.....	67
	Název diplomové práce, abstrakt a 3 klíčová slova v českém jazyce	75
	Název diplomové práce, abstrakt a 3 klíčová slova v anglickém jazyce	76

Úvod

Dějiny lidstva představují jednu nekončící cestou za kvalitnějším životem. Každá generace se snaží mít lepší život, než jaký měla ta předchozí, stejně jako se každý člověk touží mít dnes lépe, než se měl včera. K tomu potřebuje vytvářet více produktů nebo poskytovat více služeb, tyto produkty a služby zlepšovat a učinit je hodnotnější. Délka dne ani fyzické možnosti člověka ale nejsou neomezené. Musí tak vymýšlet, jak získat více času pro svou činnost, jak si práci usnadnit a urychlit. Stejně jako v jiných oblastech lidské činnosti je tomu i u dopravy. Člověk se od svých počátků na Zemi musel pohybovat a zajistit si potřebný pohyb věcí z místa na místo. Tak činil zpočátku jen vlastní silou. Postupem času vymyslel, jak si tuto činnost zjednodušit a provést ji rychleji a efektivněji. Vynalezl kolo, domestikoval koně a naučil se je využívat k dopravě i práci. Výrazný posun v oblasti dopravy přinesl vynález parního stroje. Od parního stroje už nevedla dlouhá cesta k vynálezu spalovacího motoru a následnému rozvoji motorových vozidel a k jejich masivnímu rozšíření ve společnosti. S vývojem dopravy docházelo k růstu životní úrovně a její rozvoj byl nezbytným předpokladem pro dosažení blahobytu společnosti.

Za vše dobré, co nám moderní doprava přinesla si však také vybírá svou daň. Vybírá si ji na životech, zdraví a majetku účastníků silničního provozu při dopravních nehodách, případně i na majetku jiných osob. Dále v souvislosti s dopravou dochází k znečišťování ovzduší, půdy a vody, k zabírání půdy pro výstavbu pozemních komunikací a spotřebě neobnovitelných zdrojů. Jen samotné ropy a ropných produktů se v České republice spotřebují necelé $\frac{3}{4}$ v dopravě.¹

Dopravu můžeme členit dle způsobu uskutečňování dopravy na dopravní cestě v daném prostředí na dopravu silniční, železniční, leteckou a plavební, dle druhu přepravy na osobní a nákladní.² Dopravu je možné členit i dle jiných hledisek, pro účely této práce by to však bylo již nadbytečné. Jelikož je téma této práce tak široké, že jej nelze komplexně zpracovat v rámci jedné diplomové práce, budu se dále věnovat jen osobní silniční dopravě. S tímto druhem dopravy se každý z nás setká nejčastěji a není možné se jí vyhnout. V silniční dopravě, oproti dopravě drážní, letecké a vodní, dochází k největšímu počtu dopravních nehod. Navíc ve

¹ Česká spořitelna. *Ropa a její význam: EU a ČR vs. Rusko* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.csas.cz/cs/research/analyza/cz/ER2150>

² PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 6.

spojitosti se silniční dopravou má člověk i největší šanci dopustit se některého z trestných činů v dopravě. Přesto není pochyb, že následky jednotlivých dopravních nehod v silniční dopravě nebudou tak závažné, jako je tomu u těchto nešťastných událostí v dopravě letecké a železniční.

Základním údajem nezbytným pro popis, hodnocení a vyvozování závěrů o dopravní kriminalitě je počet účastníků silničního provozu. Na konci roku 2021 činila populace České republiky 10,516 milionu obyvatelů.³ Lze předpokládat, že všichni obyvatelé v České republice se v určité roli alespoň někdy silničního provozu účastnili. Dále je vhodné znát podíl aktivních řidičů v populaci České republiky. Samozřejmě tyto data nelze zjistit přesně, nicméně k utvoření si představy o podílu aktivních řidičů na celku se nabízejí dvě možnosti. První, intuitivní, možností je usuzování dle počtu držitelů řidičského oprávnění. K 31. 12. 2021 bylo Ministerstvem dopravy evidováno celkem 6 751 355 držitelů řidičského oprávnění, z tohoto počtu bylo 6 628 709 osob držitelem řidičského oprávnění skupiny B.⁴ Víme tedy počet osob disponujících řidičským oprávněním, tedy horní hranici počtu aktivních řidičů. Informaci o přesném počtu aktivních řidičů nám tyto data však neposkytnou, neboť určitá část osob je držitelem řidičského oprávnění, byť jej nevyužívá, a to i v řádu jednotek či desítek let. Druhým údajem důležitým pro utvoření představy o počtu aktivních řidičů je počet osobních automobilů registrovaných v České republice. V roce 2021 bylo v České republice registrováno 6 293 125 osobních automobilů a během předchozích 10 let jejich počet narostl o 36,9 %.⁵ Počet registrovaných osobních automobilů v podstatě odpovídá počtu využívaných osobních automobilů. To se řidičských oprávnění říci nedá, neboť s nevyužívaným řidičským oprávněním nejsou spojeny žádné další náklady. Oproti tomu nevyužívané vozidlo stárne a klesá jeho hodnota, navíc trvá povinnost platit pojistné na pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Nicméně přesnou informaci o počtu aktivních řidičů nám údaj o počtu osobních vozidel činit také neposkytne, neboť jedna osoba může mít registrováno i více vozidel a registrovány jsou vozidla pro soukromé i služební účely. Pro představu o množství aktivních řidičů lze však považovat souhrn informací o držitelích řidičských oprávnění a registrovaných vozidlech za dostatečný. Vedle toho by bylo vhodné znát i počty ujetých kilometrů, nicméně tyto data chybí a není reálné je zjistit.

³ ČSÚ. *Pohyb obyvatelstva – rok 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

<https://www.czso.cz/csu/czso/cri/pohyb-obyvatelstva-rok-2021>

⁴ Ministerstvo dopravy. *Počet držitelů řidičských oprávnění – sdělení. Žádost o informace. Č.j. MD-6130/2023-160/2.*

⁵ SDA. *Přehled stavu vozového parku* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#rok=2021&mesic=12&kat=stav&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp>

Silniční doprava představuje nejrozšířenější formu dopravy v České republice. I přes zájem o využívání tohoto druhu dopravy je kvalita silnic spíše neblahá. Ve svých reportech se porovnáním kvality silniční infrastruktury v jednotlivých zemích mimo jiné zabývá i organizace Světové ekonomické fórum. Dle jejich reportu z roku 2019 se Česká republika řadí kvalitou silniční infrastruktury celosvětově na 78. místo ze 141 zkoumaných zemí.⁶ Nedostatkem tohoto hodnocení je, že vychází ze subjektivního hodnocení dotazovaných osob.

Lépe vyšla kvalita silnic v České republice ve studii Mezinárodní měnového fondu Road Quality and Mean Speed Score. Ve studii bylo zkoumáno 162 zemí, mezi nimiž se Česká republika zařadila na 11. místo. Tato studie zakládala kvalitu silnic na průměrné cestovní rychlosti mezi velkými městy a vycházela z dat Google map.⁷ Nevypovídá tedy o bezpečnosti silnic ani jak je vnímána jejich uživateli.

Kvalitě silnic v České republice nenapomáhá ani jejich podinvestovanost ve srovnání s jinými státy. Z 11 post-komunistických zemí, které se staly členskými státy Evropské unie, pouze jediné Slovinsko investovalo do silniční sítě v průměru mezi lety 2010-2017 menší podíl HDP než Česká republika.⁸ Nutno poznamenat, že v posledních letech dochází v České republice v oblasti investic do dopravní infrastruktury k výraznému posunu k lepšímu. Rozpočet výdajů Státního fondu dopravní infrastruktury činil pro rok 2018 72,5 miliard Kč, z toho na neinvestiční výdaje bylo určeno 29,65 miliard, na investiční výdaje 42,85 miliard Kč. Pro rok 2023 činí rozpočet tohoto fondu 150,9 miliard Kč, z toho na neinvestiční výdaje má být alokováno 46,6 miliard Kč, na investiční výdaje 104,3 miliard Kč.⁹ Během pěti let tak došlo k navýšení finančních prostředků na investiční výdaje o 143,4 %. Státní fond dopravní infrastruktury nevynakládá tyto prostředky pouze na silniční dopravu, ale též na železniční a vodní dopravu. Výše finančních prostředků vynakládaných tímto fondem na silniční a železniční dopravu je podobná, výdaje na vodní dopravu pak tvoří ve srovnání s náklady na silniční a železniční dopravu téměř zanedbatelnou položku.

⁶ WEF. *The Global Competitiveness Report 2019* [online]. [cit. 2023-04-04].

Dostupné na: https://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport2019.pdf

⁷ IMF. *Road Quality and Mean Speed Score, WP/22/95, May 2022* [online]. [cit. 2023-04-04].

Dostupné na: <https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2022/05/20/Road-Quality-and-Mean-Speed-Score-518200>

⁸ Raiffeisenbank. *Může kvalita silnic ovlivnit ekonomický růst* [online]? [cit. 2023-04-04].

Dostupné na: <https://investice.rb.cz/zpravy-a-analyzy/hledani-zprav-a-analyz/?c15404%5Bkey%5D=2740>

⁹ SFDI. *Schválené rozpočty státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2018 a 2023* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.sfdi.cz/rozpocet/rozpocet-sfdi/>

Investice do silnic a jejich rozvoje přináší prospěch nejen regionům, kterých se týká, ale celé České republice. Napomáhají růstu HDP, poklesu nezaměstnanosti, zkrácení času ztráveného na cestách a ke zlepšení celkové kvality života.¹⁰ Napomáhají též předcházení dopravním nehodám a zvyšují ochranu poskytovanou nejcennějších statkům.

Jelikož nejsou ke dni odevzdání diplomové práce dostupné všechny potřebné statistické údaje za rok 2022, tak budu v této práci za účelem sjednocení dat vycházet ze statistických údajů do konce roku 2021.

Cílem mé práce je upozornit nejen na význam dopravní kriminality a dopravních nehod, ale také na možné způsoby jejich prevence. Budu se snažit zdůraznit problematiku mladých řidičů. Vzhledem ke svému věku mám k této problematice blízký vztah a mohu s odstupem let uznat výskyt rizikového chování v silničním provozu ve věku okolo 20 let jak u sebe samého, tak i u mých vrstevníků, a to zejména v oblasti nepřiměřené rychlosti. Stejně tak jsem na sobě samém pozoroval ústup tohoto chování ve prospěch defenzivního způsobu jízdy s roustoucím věkem a délkou řídičské praxe. Mohu tak potvrdit obecné poznatky o skupině mladých řidičů ze svých vlastních zkušeností a domnívám se, že si problematika mladých řidičů zaslouží větší pozornost.

První kapitola bude věnována dopravní kriminalitě obecně. Budu v ní srovnávat dopravní kriminalitu s jinými druhy kriminality a zaměřím se na její zvláštnosti. Zmíním nejčastěji páchané trestné činy v dopravě, ale nebudu se jimi podrobněji zabývat, neboť tuto práci chci směřovat jiným směrem a rozebírání jednotlivých trestných činů v dopravě by zabralo její značnou část.

V další kapitole popíšu, co je to dopravní nehoda, a jak se jejich počty, stejně jako jejich následky vyvíjely v čase. Zaměřím se podrobněji na jednotlivé příčiny dopravních nehod. Hojně v této kapitole využívám statistických údajů, zejména těch policejních, neboť těžko zdůrazníme závažnost dopravních nehod, jejich jednotlivých příčin a následků bez povědomí o četnosti jejich výskytu. Dále se budu zabývat vlivem vozidel a dopravního prostředí na bezpečnost silničního provozu. Pozornosti neujde ani problematika křížení železniční a silniční

¹⁰ Raiffeisenbank. *Může kvalita silnic ovlivnit ekonomický růst* [online]? [cit. 2023-04-04].

Dostupné na: <https://investice.rb.cz/zpravy-a-analyzy/hledani-zprav-a-analyz/?c15404%5Bkey%5D=2740>

dopravy. V závěru této kapitoly se pak budu věnovat dopravním nehodám s účastí chodců a cyklistů, a zajišťování jejich bezpečnější účasti v silničním provozu.

Ve třetí kapitole se zaměřím na alkohol a jiné návykové látky, jak na člověka působí a jaké s sebou přináší důsledky jejich užívání v silničním provozu. Jelikož užívání těchto látek v souvislosti s dopravou není ojedinělým jevem a podstatná část trestných činů v dopravě má svůj původ právě v tomto jednání, domnívám se, že opomenutím této problematiky by pojednání o dopravní kriminalitě a dopravních nehodách bylo neúplné. Dále v této kapitole rozliším, kdy se řidič v souvislosti s těmito látkami dopouští přestupku, kdy trestného činu, a jak se přítomnost těchto látek u řidiče zjišťuje. Tuto kapitolu zakončím mezinárodním srovnáním tolerance alkoholu.

Čtvrtá kapitola představuje stěžejní část této práce. Budu se v ní zabývat specifikami mladých řidičů a jejich nehod. V oblasti prevence se zmíním se o potřebě přípravy na účast v silničním provozu již od dětství, a posléze rozeberu podmínky a proces vedoucí k získávání řidičského oprávnění v České republice, i v jiných zemích, kterými bychom se mohli inspirovat. Nakonec popíšu, v čem spočívá vládou navrhovaná novelizace zákona o silničním provozu v oblasti mladých řidičů, v čem vidím její nedostatek a nabídnu možné řešení.

1. Fenomenologie dopravní kriminality

1.1. Dopravní kriminalita

Dopravní kriminalita je pojem, který český právní řád zná, jeho definici nám však neposkytuje. Definici musíme hledat v právní teorii. Ta nám vymezuje dopravní kriminalitu jednak pozitivně, jako „*trestnou činnost ve spojitosti s užitím dopravního prostředku v rozporu s pravidly provozu, která vede k ohrožení či porušení zájmu společnosti na ochraně života, zdraví či majetku cizích osob*“¹¹, a jednak negativně, tak, že se pod tento pojem „*obvykle neřadí trestná činnost jiného druhu (např. majetková), při níž je dopravní prostředek jen hmotným předmětem útoku či nástrojem pro spáchání trestného činu*“¹².

Stejně jako v případě jiných druhů kriminality se jedná o jev škodlivý, jehož odstranění je v podstatě nemožné. Na rozdíl od kriminality obecné, na dopravní kriminalitu nahlíží veřejnost mírněji, s větším pochopením a považuje ji za méně závažnou. Je považována za přirozené riziko, které nás každodenně obklopuje a se kterým se musíme smířit. Jenže málokdo si uvědomuje a připouští si závažnost tohoto rizika, stejně jako závažnost jednání vedoucího k potencionálním neblahým důsledkům.

V boji s dopravní kriminalitou je problematický i přístup veřejnosti k dopravním předpisům. Těžko bychom našli oblast lidské činnosti, kde dochází k tak častému porušování právních předpisů jako je tomu v dopravě. Porušování pravidel silničního provozu se veřejnosti jeví jako něco normálního, a to i přesto, že toto jednání zvyšuje pravděpodobnost vzniku dopravních nehod a tím i ztrát na lidských životech, zdraví a majetku. Nejčastěji dochází k porušování zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“). K potírání dopravní kriminality navíc nepřispívá ani nedostatečné právní vědomí. Ani osoby s řídičským oprávněním často nedisponují dostatečnou znalostí dopravních předpisů nezbytnou pro jejich účast v dopravním prostředí. Jedinec se dopravní předpisy naučí v rozsahu nezbytném pro zdolání zkoušky z předpisů o provozu na pozemních komunikacích, jakožto jedné z podmínek pro získání řídičského oprávnění. Postupem času však tyto znalosti upadají. Není-li navíc aktivním řídičem, tak úpadek znalostí probíhá ještě rychleji. Účastníkem silničního provozu jsou navíc i osoby

¹¹ GRÍVNA, Tomáš, Miroslav SCHEINOST a Ivana ZOUBKOVÁ. *Kriminologie*. 5., aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 429.

¹² Tamtéž.

nedisponující řidičským oprávněním, jejichž znalosti dopravních předpisů budou ještě více omezené.

O významu problematiky dopravní kriminality vypovídají i statistiky Ministerstva spravedlnosti, podle kterých bylo v roce 2021 odsouzeno celkem 49 647 fyzických osob, z nichž 16 762 bylo odsouzeno za spáchání trestného činu v dopravě. Tedy podíl fyzických osob odsouzených za trestné činy v dopravě činil 33,8 % ze všech odsouzených fyzických osob.¹³ Tento poměr každoročně roste (s drobnou odchylkou v roce 2015) již od roku 2013, kdy poměr odsouzených za trestnou činnost v dopravě vůči všem odsouzeným činil 21,7 %.¹⁴

Ne každý, kdo se dopustí trestné činnosti v dopravě je trestně stíhán, natož odsouzen. Počty odsouzených tvoří pouze určitou výseč všech osob, které se skutečně dopustily trestné činnosti. O významné části trestné činnosti se justiční a policejní orgány vůbec nedozví a tyto údaje tak nenajdeme v žádných statistikách. Vysoká míra latence se v dopravě vyskytuje zejména u ohrožovacích trestných činů, a to v závislosti na kapacitě policie a četnosti dopravních kontrol. U poruchových trestných činů bude míra latence výrazně nižší, zejména v případech závažnějších dopravních nehod.

1.2. Pachatel

Pachatel trestného činu v dopravě je dalším specifikem dopravní kriminality. Může se jím stát každá fyzická osoba, která dovršila patnáctý rok věku a není v době svého protiprávního jednání nepřičetná (u mladistvých je navíc vyžadováno dosažení rozumové a mravní vyspělosti nezbytné pro rozpoznání protiprávnosti činu a ovládnutí svého jednání). Byť si to jedinec ani neuvědomuje, potenciálním pachatelem se stane, jakmile opustí svůj domov. Nezáleží na tom, zda zrovna kráčí po ulici, jede na kole nebo na zvířeti, řídí motorové vozidlo či se jinak účastní silničního provozu. Přestože ve většině případů bude pachatel dopravní kriminality řidič motorového vozidla, může se jím stát kterýkoliv z účastníků silničního provozu, tedy „každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích“¹⁵.

¹³ ČSÚ. *Statistická ročenka České republiky – 2022. Odsouzené fyzické osoby za vybrané trestné činy* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.czso.cz/csu/czso/29-soudnictvi-kriminalita-nehody-80z4qozy1w>

¹⁴ ČSÚ. *Statistická ročenka České republiky – 2017. Odsouzené fyzické osoby za vybrané trestné činy* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.czso.cz/csu/czso/27-soudnictvi-kriminalita-nehody-dpivu4dx9s>

¹⁵ § 2 odst. a) zákona o silničním provozu

„Pachatelé trestných činů v dopravě jsou z největší části zcela normálně sociálně integrovanými jedinci bez zjevných psychických, fyzických či jiných deviací, nejde tedy o osoby s antisociálním zaměřením, jejich jednání není motivováno ziskostí, pomstou nebo jinými zavrženíhodnými pohnutkami.“¹⁶ Typicky se bude jednat o osobu, která doposud za žádný z trestných činů odsouzena nebyla, jedná se o její první závažný prohřešek v životě a zpravidla i ten poslední. Výjimku z popisu typického pachatele trestných činů v dopravě představují pachatelé trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí. U nich je možné se setkat s recidivou poměrně často.

1.3. Zavinění

„Zavinění je vnitřní (psychický) vztah člověka k určitým skutečnostem, jež zakládají trestný čin, ať již vytvořeným pachatelem nebo objektivně existujícím bez jeho přičinění již v době činu.“¹⁷ Pokud by jednání pachatele nebylo zaviněné, nemůže být posuzováno jako trestný čin, neboť v trestním právu se uplatňuje zásada odpovědnosti za zavinění. V § 13 odst. 2. zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku (dále jen „trestního zákoníku“), se uvádí, že „k trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti“. Zavinění tedy může mít formu úmyslu nebo nedbalosti v závislosti na přítomnosti či absenci složky volní. Úmysl složku volní obsahuje, nedbalost nikoliv. Složka vědění je pak obsažena v obou těchto formách zavinění.

U trestných činů spáchaných v souvislosti s dopravní nehodou bude zavinění až na výjimky v nedbalostní formě. Pro člověka je přirozené chránit si své vlastní zdraví i majetek a nebude tak mít zájem být účastníkem dopravní nehody, natož jejím původcem. Jeho jednání bude vedeno jiným záměrem, který je sám o sobě v souladu s právními předpisy, způsob jeho dosažení je s nimi již však v rozporu. „Nedbalostně jedná ten, kdo nedodrží míru opatrnosti, ke které je rámci okolností povinen (objektivní hledisko) a podle svých možností schopen (subjektivní hledisko).“¹⁸ Objektivní hledisko je upraveno zejména právními předpisy upravujícími provoz na pozemních komunikacích a obecnými zásadami zpravidla jednotně pro všechny osoby. Subjektivní hledisko se týká konkrétní osoby v konkrétní situaci. „Subjektivní

¹⁶ VÁLKOVÁ, Helena, Josef KUČHTA a Jana HULMÁKOVÁ. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 3. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019, s. 473.

¹⁷ JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019, s. 230.

¹⁸ JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019, s. 248.

hledisko se ale někdy vůbec nezkoumá, zažitá praxe orgánů činných v trestním řízení mnohdy tkví v tom, že již jen ze zjištěného nesprávného chování řidiče při provozu na pozemních komunikacích vyvozují zavinění.“¹⁹

„Se záměrným a úmyslným jednáním pachatelů dopravních nehod se však setkáváme bezprostředně po vzniku dopravní nehody při jejich utajování, kdy na rozdíl od vlastního vzniku a průběhu nehodové události jako nedbalostního jednání, pachatelé při utajování jednají cílevědomě, s motivem odstranit stopy příčiny a zavinění nehody, znemožnit nebo alespoň ztížit vyšetření dopravní nehody a uniknout tak trestní odpovědnosti.“²⁰

1.4. Princip omezené důvěry

Vedle principu odpovědnosti za zavinění uplatňovaného obecně v trestním právu se v oblasti dopravy využívá pro posouzení odpovědnosti princip omezené důvěry. Dle tohoto principu *„může řidič spoléhat, že ostatní účastníci silničního provozu budou dodržovat pravidla silničního provozu, pokud z konkrétních okolností neplyne opak“.*²¹ Přestože se zodpovědný účastník silničního provozu bude snažit pravidla silničního provozu dodržovat, zůstává pořád jen člověk a není neomylný. Řidič by tak měl sledovat chování ostatních účastníků silničního provozu a případně reagovat na porušení dopravních předpisů těmito účastníky. Pokud tedy například řidič pojedje po hlavní pozemní komunikaci a bude se blížit ke křižovatce, na kterou bude přijíždět i jiný účastník silničního provozu z vedlejší pozemní komunikace, tak by měl řidič na hlavní pozemní komunikaci alespoň v určité omezené míře sledovat chování druhého účastníka silničního provozu. To však neznamená, že by řidič s předností v jízdě měl upravovat rychlost, aniž by mu k tomu druhý účastník silničního provozu zavdal jakýkoliv podnět. Podnětem by bylo chování řidiče na vedlejší silnici, ze kterého lze usoudit, že řidiči na hlavní pozemní komunikaci v rozporu se zákonem přednost nedá. V takovém případě bude řidič na hlavní pozemní komunikaci povinen na toto chování reagovat a srážce zabránit nebo se alespoň pokusit snížit její závažnost.

„Tato zásada se ale neuplatňuje v případech, kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na

¹⁹ POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích. Trestní právo. 2015, roč. 19, č. 4, s. 4-16.

²⁰ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 25.

²¹ JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019, s. 549.

situaci, aby bylo zabráněno kolizi (na komunikacích nebo v jejich blízkosti se pohybují děti, osoby těžce zdravotně postižené, přestárlé, zjevně volně pobíhající zvířata nebo to vyplývá z existence instalovaných dopravních značek).“²²

1.5. Trestné činy v dopravě

„Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně“.²³ Trestným činem v dopravě je pak trestný čin spáchaný v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích některým z jeho účastníků. Každé protiprávní jednání v dopravě však není trestným činem, ve většině případů budou tato jednání hodnocena jako přestupek. Přestupkem je dle § 5 zákona č. 250/2016, o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, „společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin“. Přestupky jsou tak ve vztahu subsidiarity k trestným činům a skutečnost, zda protiprávní jednání bude posouzeno jako přestupek nebo trestný čin se bude odvíjet od míry společenské škodlivosti postihovaného jednání.

Jednotlivé trestné činy nalezneme ve zvláštní části trestního zákoníku. Ta se člení na jednotlivé hlavy podle jimi chráněných hodnot. Jelikož trestné činy v dopravě zasahují různé hodnoty, neposkytuje nám trestní zákoník jejich systematickou úpravu a jejich skutkové podstaty najdeme ve více hlavách zvláštní části. Většina trestných činů, kterých se lze dopustit v souvislosti s dopravou, navíc nepostihuje pouze protiprávní jednání v dopravě, ale lze se jich dopustit i v jiných oblastech lidské činnosti.

Jednotlivé trestné činy v dopravě nalezneme mezi:

- trestnými činy proti životu a zdraví
- trestnými činy obecně nebezpečnými
- trestnými činy proti pořádku ve věcech veřejných

Mezi nejčastěji páchané trestné činy v silničním provozu se řadí usmrcení z nedbalosti (§ 143 trestního zákoníku), těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147 trestního zákoníku), ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148 trestního zákoníku), neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151 trestního zákoníku), obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273

²² Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011.

²³ § 13 odst. 1 trestního zákoníku

trestního zákoníku), ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 trestního zákoníku), maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337 trestního zákoníku), a opilství (§ 360 trestního zákoníku). Většinový podíl na všech trestných činech v dopravě má trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky společně s trestným činem maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.

Ojedinelé v dopravě nejsou ani případy trestných činů proti majetku, zejména krádeže (§ 205 trestního zákoníku), neoprávněného užívání cizí věci (§ 207 trestního zákoníku) a poškození cizí věci (§ 228 trestního zákoníku). Tyto trestné činy poskytují ochranu primárně jiným zájmům, než je bezpečnost silničního provozu a nejsou tak zpravidla zařazovány mezi trestné činy v dopravě.

V souvislosti s dopravou nelze opomenout ani trestný čin vraždy (§ 140 trestního zákoníku), těžkého ublížení na zdraví (§ 145 trestního zákoníku), ublížení na zdraví (§ 146 trestního zákoníku) a obecného ohrožení (§ 272 trestního zákoníku). Přestože se tyto úmyslné trestné činy vyznačující vysokou závažností a získávají značnou pozornost veřejnosti, vyskytují se v dopravě pouze zřídka.

Zákon č. 140/1961, trestní zákon, obsahoval od 1. 7. 2006 též skutkovou podstatu trestného činu řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění (§ 180d trestního zákona). V letech 2007, 2008 a 2009 se jednalo o druhý nejčastěji páchaný trestný čin v dopravě.²⁴ Současný trestní zákoník nepřevzal úpravu tohoto trestného činu, a tak od 1. 1. 2010 již není řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění postihováno jako trestný čin, s výjimkou případů, které naplní skutkovou podstatu trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.

1.6 Následky dopravní kriminality

Potřeba zkoumat dopravní kriminalitu a pokoušet se o její eliminaci vyplývá z jejich dopadů na společnost. Téměř veškeré nepříznivé dopady dopravní kriminality mají svůj původ v dopravních nehodách. V první řadě jde o ztráty na životech a zdraví účastníků silničního provozu. V roce 2021 zemřelo dle policejních statistik v České republice v důsledku

²⁴ Ministerstvo spravedlnosti. *Statistická ročenka kriminality, rok 2008* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://cslav.justice.cz/InfoData/statisticke-rocenky.html>; Přehledy statistických listů. *Přehledy o pravomocně odsouzených osobách dle paragrafů* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://cslav.justice.cz/InfoData/prehledy-statisticky-ch-listu.html>

dopravních nehod 470 osob. Jednalo se teprve o druhý rok, kdy se podařilo snížit počty usmrcených pod 500 osob ročně. Je třeba si uvědomit, že nejde o konečné číslo usmrcených v důsledku dopravních nehod, neboť do policejních statistik se zaznamenávají pouze úmrtí, pokud k nim dojde do 24 hodin po nehodě. Vývoj v počtu usmrcených je však v rámci možností pozitivní a dlouhodobě, byť s drobnými výchyly v některých letech, počet usmrcených stále klesá. Obdobný vývoj lze pozorovat i ve statistikách těžce zraněných. V roce 2021 došlo při dopravních nehodách k těžkému zranění 1624 osob. Srovnáme-li údaje o počtech usmrcených a těžce zraněných v roce 2021 s roky, kdy došlo k největšímu počtu usmrcených (1474 v roce 1994) a největšímu počtu těžce zraněných (6632 v roce 1997) při dopravních nehodách v dějinách samostatné České republiky, uvidíme pokles počtu usmrcených o 68,1 % a těžce zraněných o 75,5 %. Naproti tomu podobné poklesy ve statistice lehce zraněných nenajdeme. Od roku 2006 do roku 2019 se počet osob s lehkými zranění pohyboval v rozmezí 21 610 až 25 382 osob za rok. V roce 2020 sice došlo k poklesu počtu lehce zraněných na 20 880 osob a následně v roce 2021 na 20 581 osob, nicméně pokles byl z velké části způsoben opatřeními v souvislosti s pandemií covidu – 19, kdy došlo k výraznému omezení mobility osob. V počtech lehce zraněných v silniční dopravě tedy nedochází k žádné výrazné změně.²⁵

V případě zranění, obzvláště těch těžkých, dochází u obětí ke vzniku újmy i po nehodě. Její následky mohou spočívat ve vytvoření překážek při studiu, práci a s tím související zhoršení ekonomické situace oběti, k psychickým problémům, omezení mobility a k alespoň dočasnému snížení celkové kvality života. Osoby uváděné ve statistikách nejsou jedinými, na které mají dopravní nehody dopad. Každá dopravní nehoda negativně ovlivní i rodinu, přátele, spolupracovníky a další osoby z okolí oběti.

Na druhou stranu tyto nepříjemné události mohou u obětí, pachatelů i osob v okolí obětí a pachatelů napomoci k jejich uvědomění si vlastní zranitelnosti, nebezpečí vyplývajících ze silničního provozu, k zvýšené obezřetnosti na silnicích, větší úctě k dopravním předpisům a k snížení každodenního rizika újmy na zdraví a životech hrozící jim samotným, i jiným osobám, s nimiž přicházejí do kontaktu při provozu na pozemních komunikacích. Určitý efekt v oblasti prevence má i seznamování veřejnosti s těmito událostmi prostřednictvím médií, byť účinek těchto informací je výrazně nižší.

²⁵ Policie České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

Nelze opomíjet ani následky, které ponесou samotní pachatelé. Při dopravních nehodách nedochází k újmám jenom na straně oběti, ale často se újmě na zdraví a majetku nevyhnu ani pachatelé. Navíc jak již bylo zmíněno dříve, typicky bude pachatelem běžný člověk bez zjevných deviací, jehož vůle v žádném případě nesměřovala k újmě na zdraví či životě jiného. Pro tyto osoby nebývá jednoduché vyrovnat se s faktem, že způsobili jinému zranění nebo jej dokonce usmrtili. K tomu se navíc může přidat tlak okolí, jednání s policií a justičními orgány, v případě závažnějších následků nehody také odsouzení ze strany společnosti vedoucí až k sociální izolaci. Není pochyb, že některá jednání pachatelů nelze přejít jen mávnutím ruky. Je však třeba mít na mysli, jak zacházení s těmito osobami ovlivní jejich budoucnost, jejich budoucí chování i působení ve společnosti, a s tímto na mysli k nim i přistupovat. Nejčastěji jim bývá ukládán podmíněný trest odnětí svobody jako sankce hlavní, společně se zákazem činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel jako sankcí vedlejší. Nepodmíněný trest odnětí svobody je v souvislosti s tímto druhem kriminality ukládán pouze zřídka.²⁶

Dalším důležitým problémem spojeným s dopravní kriminalitou jsou její ekonomické ztráty. Pod ekonomickými ztrátami spojenými s dopravní kriminalitou si asi většina lidí představí hmotné škody dopravních nehod. Jenom tyto škody činily dle odhadů policie na místě nehody během posledních pěti let každoročně více než 6 miliard Kč, a postupem času rostou.²⁷ Přestože se jedná o nemalou částku, tvoří pouhý zlomek celkových ekonomických ztrát. Značné finanční prostředky jsou vynakládány na zdravotní péči poskytovanou účastníkům dopravních nehod, na činnost justičních orgánů, policie a hasičského záchranného sboru. Náklady spojené s dopravní kriminalitou nemají svůj původ jen v dopravních nehodách, ale vznikají již ve snaze tomuto jevu předcházet, zejména při preventivní činnosti policie.

²⁶ Přehledy statistických listů. *Přehledy o pravomocně odsouzených osobách dle paragrafů* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://cslav.justice.cz/InfoData/prehledy-statistickych-listu.html>

²⁷ Policie České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

2 Dopravní nehody

2.1. Pojem dopravní nehoda

Na rozdíl od pojmu dopravní kriminalita nám zákon pojem dopravní nehoda definuje. Podle § 47 odst. 1 zákona o silničním provozu je dopravní nehoda „*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*“.

Základním předpokladem tedy bude vztah k provozu na pozemní komunikaci. Pozemní komunikací se dle § 2 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), rozumí dálnice, silnice, místní a účelová komunikace. Vymezení jednotlivých kategorií pozemních komunikací najdeme dále v zákoně o pozemních komunikacích. Pozemní komunikací nejsou například soukromá pole, zahrady, letiště nebo závodní okruhy.

Zákon výslovně demonstrativně zmiňuje havárii a srážku jako projev dopravní nehody. Havárii a srážku od sebe odlišuje počet účastníků silničního provozu do nehodové události přímo zapojených. O havárii půjde v případě účasti jediného vozidla na dopravní nehodě, zatímco srážka je podmíněna střetem účastníka silničního provozu pohybujícího se ve vozidle s alespoň jedním dalším účastníkem silničního provozu. Pod pojmy havárie a srážka nepodřadíme všechny případy dopravních nehod, a tak se využívá zbytková kategorie tzv. jiných nehod. „*Za jiné nehody lze považovat např. vytlačení jednoho jedoucího vozidla z vozovky druhým bez jejich přímého vzájemného kontaktu, vypadnutí spolucestujícího z jedoucího vozidla, úrazy ve vozidle způsobené náhlou změnou rychlosti či směru jízdy.*“²⁸

Další podmínkou je vznik újmy na zdraví, životě či majetku. Škoda na majetku nemusí vzniknout ani přímo účastníkům nehody, ale může jít o majetek 3. osob, stejně jako o veřejný majetek.

Poslední podmínkou je přímá souvislost s provozem vozidla v pohybu. Tato podmínka bude naplněna, i když se bude jednat o pohybující se vozidlo nemotorové, např. při srážce cyklisty a chodce, či pádu cyklisty z kola. Naopak k naplnění této podmínky nedojde

²⁸ KOVALČÍKOVÁ, Daniela a Jan ŠTANDERA. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011, s. 120.

v případě srážky dvou chodců nebo při upadnutí chodce samotného. Není ani podstatné, zda vozidlo bude v dané chvíli někým ovládáno, či zda se bude pohybovat samovolně, např. v důsledku jeho nesprávného zajištění proti pohybu.

Pro úplnost se jeví jako vhodné legální definici dopravní nehody doplnit a dodat, že se jedná o události nezamýšlené, což už vyplývá ze samotného výkladu slova nehoda, a nepředvídané, ale zpravidla předvídatelné. „Z pohledu teorie předvídání můžeme konstatovat, že neexistují události nepředvídatelné, ale jen události dosud nepředvídané fyzickou osobou. K takovým událostem řadíme i dopravní nehody. Nepředvídatost vzniku dopravní nehody v sobě obsahuje určitý prvek nedbalosti, nezodpovědnosti účastníka dopravního provozu, jeho lhostejnosti.“²⁹

2.2. Vývoj dopravní nehodovosti na území České republiky

Evidenci dopravních nehod vede podle § 124 odst. 11 písm. c) zákona o silničním provozu Policie České republiky (dále jen „policie“). Způsob vedení záznamů a podrobnosti o údajích vedených v evidenci dopravních nehod jsou upraveny vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod. Z dat evidovaných policií o počtu dopravních nehod a jejich následcích tak budu dále v této práci vycházet.

V roce 2021 došlo dle policejních statistik v České republice k 99 332 dopravním nehodám. V letech 2020 a 2021 bylo možné pozorovat mírný pokles počtu dopravních nehod oproti předchozím rokům a nedošlo tak k navázání na růstový trend, který tady byl od roku 2009.³⁰ Mírný pokles dopravních nehod nelze připisovat jen chování účastníků silničního provozu či změnám v dopravním prostředí, ale jde převážně o důsledek omezení dopravního provozu a celkového pohybu osob po dopravních komunikacích v souvislosti s pandemií covidu - 19. Oproti tomu předchozí růstový trend je způsoben zvyšováním hustoty provozu, nárůstem počtu vozidel na silnicích a inflací. S růstem cen vozidel, náhradních dílů a servisních prací dochází k zvyšování počtu oznamovaných dopravních nehod, a tím i jejich záznamů v policejních statistikách. Dle § 47 odst. 4 písm. a) zákona o silničním provozu vzniká povinnost ohlásit dopravní nehodu policistovi mimo jiné v případě, kdy při dopravní nehodě

²⁹ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 17.

³⁰ Policie České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč. Oznamovací povinnost je dána dle § 47 odst. 5 zákona o silničním provozu také v případě, že dojde ke škodě na majetku třetí osoby nebo k poškození či zničení součástí nebo příslušenství pozemní komunikace, anebo v případě, že účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Ke stanovení hranice hmotné škody ve výši 100 000 Kč, zakládající povinnost oznámit dopravní nehodu, došlo novelou zákona o silničním provozu účinnou od 1. 1. 2009 a od té doby nedošlo k její úpravě. To je také důvod, proč počty dopravních nehod v policejních statistikách narůstaly od roku 2009. Právě hranice hmotné škody zakládající povinnost oznámit dopravní nehodu má podstatný význam na počty registrovaných dopravních nehod.

Na území České republiky jsme se historicky mohli setkat s povinností oznamovat každou dopravní nehodu i s povinností oznámit dopravní nehodu v případě věcné škody nikoli nepatrné. K výslovnému stanovení konkrétní hranice hmotné škody způsobené dopravní nehodou zakládající povinnost jejího oznámení došlo až vyhláškou ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu. Tato vyhláška, s účinností od 1. 1. 1967, stanovila povinnost ohlásit dopravní nehodu příslušníkovi Veřejné bezpečnosti při vzniku hmotné škody zřejmě převyšující 1 000 Kčs. To vedlo k poklesu počtu registrovaných dopravních nehod z 66 045 v roce 1966 na 42 412 v roce 1967, tedy k poklesu o téměř 38 %. Na vyhlášku č. 80/1966 navázala vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu, s účinností od 1. 1. 1976. Ta zakládala povinnost dopravní nehodu oznámit příslušníkovi Sboru národní bezpečnosti až v případě, že dojde ke škodě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiném majetku zřejmě převyšující 1 000 Kčs. Tato změna se na počtu registrovaných dopravních nehod neprojevila. Počet registrovaných dopravních nehod postupně rostl až do roku 1999, kdy bylo zaznamenáno 225 690 dopravních nehod.³¹

Na zákonné úrovni došlo k zakotvení oznamovací povinnosti až zákonem o silničním provozu s účinností od 1.1.2001. Zákon v té době stanovil povinnost ohlašovat dopravní nehody policistovi v případě hmotné škody zřejmě přesahující na některém ze zúčastněných

³¹ Policie České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 20 000 Kč. Tato úprava způsobila pokles registrovaných dopravních nehod na 185 664 za rok 2001 a udržení počtu registrovaných nehod pod 200 000 ročně i v následujících letech. Poté došlo novelou účinnou od 1.7.2006 k navýšení částky rozhodné pro vznik oznamovací povinnosti na 50 000 Kč. To vyvolalo pokles počtu registrovaných nehod z 199 262 v roce 2005 na 187 965 v roce 2006. Jelikož novela byla účinná až od 1.7.2006, o dopadech novely na dopravní nehodovost více vypoví srovnání druhých polovin roku 2005 a 2006. V druhé polovině roku 2005 bylo registrováno 102 697 dopravních nehod, zatímco v druhé polovině roku 2006 tento počet dopravních nehod poklesl na 85 378. Hranice hmotné škody ve výši 50 000 Kč zůstala beze změny pouze do novely účinné od 1.1.2009.³²

Na rozdíl od proměnlivé výše hmotných škod rozhodných pro vznik oznamovací povinnosti, usmrcení a újma na zdraví při dopravní nehodě založily oznamovací povinnost v každé z mnoha zmíněných právních úprav.

Osobně nepovažuji policejní statistiku celkového počtu dopravních nehod za příliš vypovídající ukazatel. V České republice činilo průměrné staří osobních vozidel v roce 2021 15,58 let.³³ Spojíme-li si tuto informaci s cenami, za které se osobní vozidla vyrobená před 15 lety prodávají, zjistíme, že ceny těchto prodávaných vozidel přibližně v polovině případů na částku 100 000 Kč ani nedosáhnou. Nedojde-li k naplnění jiných skutečností rozhodných pro vznik povinnosti dopravní nehodu oznámit, než je výše hmotné škody, tak může nastat situace, kdy se v důsledku vážné dopravní nehody vozidlo stane nepojízdným, a přesto se tato dopravní nehoda neobjeví v policejních statistikách. Naproti tomu při účasti nového vozidla vyšší třídy na dopravní nehodě může hmotná škoda na vozidle snadno přesáhnout 100 000 Kč i při lehké dopravní nehodě a v policejních statistikách se již objeví. Výše hmotné škody nám tak toho příliš nevypoví ani o závažnosti dopravní nehody. Nejednotná právní úprava v oblasti registrace dopravních nehod s jinými státy nám navíc neumožní ani vypovídající mezinárodní srovnání. Na počty dopravních nehod bych proto hleděl spíše jako na výkaz činnosti policie, kolika dopravními nehodami se v daném roce zabývala než jako na statistický údaj, ze kterého bychom mohli vyvozovat závěry o vývoji dopravní nehodovosti v průběhu let. K pozorování vývoje

³² Policie České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

³³ SDA. *Přehled stavu vozového parku* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#rok=2021&mesic=12&kat=stav&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp>

bezpečnosti dopravního prostředí, jeho hodnocení a vyvozování závěrů lze využít statistiky újem na zdraví a životech.

2.3. Příčiny dopravních nehod

Příčinou je každý jev, bez něhož by jiný jev nenastal, resp. nenastal způsobem, jakým nastal. „Dopravní nehody jsou obvykle bezprostředním výsledkem působení tří činitelů: člověka, vozidla a objektivních podmínek provozu.“³⁴ Nejvýznamnější roli z těchto činitelů hraje člověk. Ten zavinil v roce 2021 jako řidič motorového vozidla 79,5 % všech dopravních nehod, v roli řidiče nemotorového vozidla 3 % všech dopravních nehod a jako chodec 0,8 % všech dopravních nehod. Vedle člověka má výrazný podíl na zavinění dopravních nehod i lesní a domácí zvíř. V roce 2021 byla příčinou 15,5 % všech dopravních nehod. Dopravní nehody zaviněné zvířem nemívají tragické následky. I přes jejich citelný podíl na celkovém počtu dopravních nehod došlo při nehodách zaviněných zvířem během roku 2021 pouze k jediné ztrátě na lidském životě.³⁵

2.4. Hlavní příčiny dopravních nehod

Mezi hlavní příčiny dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel patří nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění a nesprávný způsob jízdy. Nesprávné předjíždění, jako jedna z hlavních příčin dopravních nehod, se vyskytuje oproti ostatním hlavním příčinám výrazně méně. V roce 2021 bylo nesprávné předjíždění příčinou pouze 1,6 % všech dopravních nehod a mělo za následek 4,2 % ze všech usmrčených.³⁶ Dále se budu podrobněji zabývat jen zbylými třemi hlavními příčinami.

Nehody pod vlivem alkoholu a jiných omamných a psychotropních látek jsou v policejních statistikách pojímány odděleně od hlavních příčin dopravních nehod. V souladu s policejními statistikami jim na tomto místě nebude věnována pozornost. Dále je potřeba též

³⁴ VÁLKOVÁ, Helena, Josef KUČTA a Jana HULMÁKOVÁ. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 3. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019, s. 473.

³⁵ Policie České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

³⁶ Policie České republiky. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021, prosinec* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

upozornit, že byt' jsou v policejních statistikách uvedeny počty dopravních nehod, k nimž vedla jedna konkrétní příčina, v praxi dochází k dopravním nehodám zpravidla v důsledku kombinace několika příčin.

2.4.1. Nepřiměřená rychlost

V roce 2021 byla nepřiměřená rychlost příčinou 12 958 dopravních nehod a jednalo se tak o druhou nejčtetnější hlavní příčinu dopravních nehod. V témže roce šlo o nejtragičtější příčinu dopravních nehod, v jejímž důsledku došlo k usmrcení 174 osob.³⁷ Problematika nepřiměřené rychlosti je mj. zmíněna i ve Strategii BESIP 2021-2030, a to jako oblast s nejvyšším potenciálem pro snížení počtu závažných dopravních nehod, které má být věnována primární pozornost.

Zákon o silničním provozu stanovuje nejvyšší povolenou rychlost na pozemních komunikacích v závislosti na kategorii vozidla, druhu pozemní komunikace a lokalitě, zda se nachází v obci či mimo obec. Tuto rychlost zákon o silničním provozu dále potencionálně omezuje v § 18 odst. 1. Dle tohoto ustanovení musí řidič rychlost jízdy „*přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled*“.

Přiměřená rychlost není pro všechny případy totožná. Bude záležet na konkrétním řidiči a konkrétní dopravní situaci. Nicméně platí, že přiměřená rychlost nikdy nemůže být vyšší než nejvyšší povolená rychlost. Problémem je, že řidiči motorových vozidel běžně překračují i nejvyšší povolenou rychlost, rychlost přiměřenou pak ještě výrazněji. To se projevuje i ve statistice přestupků, podle které bylo v roce 2021 nejčastěji evidovaným přestupkem překročení dovolené rychlosti stanovené zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci

³⁷ Policie České republiky. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021, prosinec* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

o méně než 20 km/h, ale více než 5 km/h. Řidiči se během roku 2021 dopustili 99 710 těchto přestupků.³⁸

Překračování rychlostních limitů na českých silnicích není nic neobvyklého. Důvody pro toto jednání jsou všelijaké. Někteří se tím snaží ušetřit čas, jiní to dělají pro potěšení z rychlé jízdy a další potřebují být těmi nejrychlejšími nebo se třeba jenom chtějí předvést před okolím. Řidiči vědí o rozporu tohoto jednání s dopravními předpisy. Vědí, že s překračováním přiměřené rychlosti se výrazně zvyšuje riziko dopravních nehod a minimálně z médií mají alespoň určitou představu o četnosti těchto nehod a jejich následcích. Nepřipouštějí si však, že by svým protiprávním jednáním sami mohli způsobit dopravní nehodu a stejně tak nejsou připraveni za své jednání nést následky.

Se zvyšující se rychlostí se ovládání vozidla stává náročnějším a zkracuje se doba, po kterou může řidič reagovat na jím nepředvídanou okolnost, aby zabránil vzniku dopravní nehody. Vozidlo při vyšší rychlosti ujede delší dráhu, než řidič stihne vůbec zareagovat, následně se prodlouží i dráha ujetá vozidlem od chvíle sešlápnutí brzdového pedálu po zahájení brždění, a poté z důvodu vyšší počáteční rychlosti ujede i delší dráhu, než se mu podaří rychlost dostatečně snížit, či vozidlo úplně zastavit. Pokud by tak řidič namísto 50 km/h v obci jel rychlostí na horní hranici nejčastěji evidovaného přestupku, tedy 69 km/h, ujel by namísto necelých 13,89 metrů během jedné vteřiny téměř 19,17 metrů. Každá vteřina jízdy, než by stihl zareagovat, by jej tak přiblížila k potencionálnímu vzniku dopravní nehody o téměř 5,28 metrů, než kdyby jel nejvyšší povolenou rychlostí. Délka brzdné dráhy výrazně naroste i poté, co řidič začne brzdit, a to z důvodu vyšší počáteční rychlosti. O kolik však nelze obecně říct. Délka brzdné dráhy by se odvíjela od povrchu vozovky, hmotnosti vozidla, typu a stavu pneumatik, brzdách vozidla a dalších proměnných závislých na dané situaci.

2.4.2. Nedání přednosti v jízdě

V důsledku nedání přednosti bývá způsoben podobný počet dopravních nehod, jako je tomu z důvodu nepřiměřené rychlosti, avšak počty usmrcených zaviněných nedáním přednosti jsou méně než poloviční. Co vlastně znamená dát přednost v jízdě nám definuje zákon o silničním provozu jako „*povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich*

³⁸ Ministerstvo dopravy. *Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2021>

*nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy*³⁹ K nedání přednosti dochází v převážné většině případů na křižovatkách. Jde o situace, kdy řidič jedoucí po vedlejší pozemní komunikaci nedá přednost řidiči jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci, případně řidič jedoucí po hlavní pozemní komunikaci nedá přednost při odbočování vlevo. Mimo křižovatky se vyskytuje povinnost dát přednost v jízdě při přejíždění mezi jízdními pruhy.

Právo přednosti není právem absolutním. Může se stát, že řidič na hlavní pozemní komunikaci jedoucí rychlostí výrazně překračující nejvyšší povolenou rychlost, znemožní, popř. podstatně ztíží jinému řidiči přijíždějícímu ke křižovatce po vedlejší pozemní komunikaci, aby mu dal přednost. Za případnou srážku by v takovém případě mohl být odpovědný nebo spoluodpovědný řidič jedoucí po hlavní pozemní komunikaci. Obdobně by tomu pak bylo s odpovědností i v případě nedání přednosti při odbočování vlevo.

2.4.3. Nesprávný způsob jízdy

Nesprávný způsob jízdy představuje v rámci policejních statistik zbytkovou kategorii pro jiné příčiny dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, které nepodřadíme pod nepřiměřenou rychlost, nedání přednosti v jízdě, či nesprávné předjíždění. Jedná se o jednoznačně nejčastější hlavní příčinu dopravních nehod. V roce 2021 šlo o příčinu 67,2 % dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, a i v předcházejících 10 letech měla tato příčina vždy alespoň 60 % podíl na celkovém počtu dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel.⁴⁰ Přestože následky jednotlivých nehod nebývají tak vážné, jako je tomu v případě ostatních příčin, vzhledem k celkovému počtu nehod způsobených nesprávným způsobem jízdy se jedná o příčinu se značnými ztrátami na životech. Dokonce v některých letech je v důsledku nesprávného způsobu jízdy usmrceno nejvíce osob, v jiných letech má na svědomí největší počet usmrcených osob nepřiměřená rychlost. Dlouhodobě umírá v důsledku těchto dvou příčin velice podobný počet osob.⁴¹ Pod nesprávný způsob jízdy spadají případy,

³⁹ §2 písm. q) zákona o silničním provozu

⁴⁰ Policie České republiky. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice 2011-2021, prosinec* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

⁴¹ Policie České republiky. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021, prosinec* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

kdy se řidič plně nevěnoval řízení vozidla, nesprávně se otáčel nebo couval, nedodržel bezpečnou vzdálenost za vozidlem a další.

Nevěnování se plně řízení vozidla představuje nejobvyklejší nesprávný způsob jízdy a celkově nejčastější příčinu dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel. V roce 2021 tato příčina vedla k 15 632 dopravním nehodám, a naprosto dominuje ve statistice nejčastějších příčin nad ostatními.⁴² Dle § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu je řidič povinen plně se věnovat řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích. K jednání v rozporu s touto povinností typicky dojde při manipulaci s telefonem, ladění rádia, nastavování klimatizace, konzumaci jídla nebo uklidňování dětí na zadních sedadlech. V manipulaci s telefonem během řízení vidím obzvlášť závažný problém. Budeme-li pozorovat řidiče motorových vozidel, velice často uvidíme, že některý z nich drží telefon u ucha nebo v horším případě píše zprávy, prohlíží si sociální síť nebo jinak využívá telefon během jízdy a jejich oči přebíhají mezi obrazovkou telefonu, silnicí a jejím okolím. Zákaz při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení je pak vedle obecné povinnosti plně se věnovat řízení vozidla výslovně stanoven v § 7 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu. Tento zákaz se týká všech řidičů, tedy dle § 2 písm. d) téhož zákona všech účastníků silničního provozu, kteří řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj. Dále je jako řidič označován i jezdec na zvířeti. Je na místě upozornit, že nemotorovým vozidlem je i jízdní kolo, cyklista je tedy také řidičem a vztahuje se na něj výše zmíněná úprava. O četnosti manipulace s telefonem během řízení vypovídá, že v roce 2021 bylo policií evidováno 59 792 porušení zákazu držet telefon nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení při jízdě, a jednalo se tak o druhý nejčastější přestupek.⁴³ Za tento přestupek lze dle zákona o provozu na pozemních komunikacích uložit pokutu na místě do 1 000 Kč a ve správním řízení pokutu od 1 500 do 2 500 Kč.⁴⁴

S příchodem moderních technologií došlo u mnoha řidičů k přechodu z hovorů vedených s telefonem u ucha, na hovory vedené prostřednictvím zařízení handsfree, a to ať už

⁴² Policie České republiky. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021, prosinec* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

⁴³ Ministerstvo dopravy. *Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2021>

⁴⁴ § 125c odst. 1 písm. f) bod 1. ve spojení s § 125c odst. 5 písm. g) a § 125c odst. 7 písm. b) zákona o silničním provozu

ve formě sluchátek s mikrofonom nebo u novějších vozidel prostřednictvím autorádia s technologií Bluetooth, jehož prostřednictvím může řidič vyřizovat telefonní hovory, aniž by ruce využíval k jiným účelům, než je ovládání vozidla. Volání přes handsfree je na rozdíl od držení a jiné manipulace s telefonem jednáním v souladu s právními předpisy a zpravidla není považováno širokou veřejností za nebezpečné. Bezpečnost volání přes handsfree v nás evokuje skutečnost, že jde o jednání dovolené, při kterém navíc řidič hledí vpřed na vozovku a po celou dobu hovoru jeho ruce nemusí opustit volant. O bezpečnosti nás přesvědčují i prodejci těchto zařízení. Není nic neobvyklého, že se v popisu jednotlivých handsfree zařízení nebo v popisu celé kategorie handsfree do auta (např. na Alza.cz, Mall.cz) setkáme s formulací „pro bezpečné telefonování za jízdy“. Pokud řidič telefonuje za jízdy, nelze nikdy hovořit o bezpečném telefonování. Tímto se mimo jiné zabývala organizace National Safety Council. Tato organizace shromáždila 30 studií porovnávajících výkonnost řidičů konverzujících při jízdě přes handsfree a přes telefon držení v ruce. Z těchto studií vzešlo, že konverzace přes zařízení handsfree nepřináší bezpečnostní výhody v porovnání s konverzací přímo přes telefon. V obou případech dochází v důsledku konverzace ke kognitivnímu rozptýlení. Řidiči se sice dívají před vozidlo, ale snadno přehlédnou informaci podstatnou pro jejich bezprostřední rozhodnutí v rámci aktuálního dopravního prostředí. Mají tendenci se dívat, ale nevidět. Dále u nich dochází k prodloužení reakčního času a vybočování ze směru jízdy. Problematické je i dříve zmiňované nahlížení na telefonování prostřednictvím handsfree jako na bezpečné. Jedinec uvědomující si alespoň určitou nebezpečnost svého počínání, a navíc jeho protizákonnost, bude při tomto jednání obecně dbát vyšší opatrnosti než jedinec mylně přesvědčený o jeho nezávadnosti.⁴⁵

2.5. Vozidlo

Vozidlem se dle § 2 písm. f) zákona o silničním provozu rozumí motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj. Motorové vozidlo vymezuje tento zákon v § 2 písm. g) jako nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus. Nemotorové vozidlo pak definuje v § 2 písm. h) jako přípojné vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, a uvádí jako příklad nemotorového vozidla jízdní kolo, ruční vozík a potahové vozidlo.

⁴⁵ National Safety Council. *Understanding the distracted brain, White Paper, April 2022* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.nsc.org/getmedia/2ea8fe8b-d7b7-4194-8ea5-306d30a73972/cognitive-distraction-white-paper.pdf>

Zákon o silničním provozu ukládá v § 5 odst. 1 písm. a) řidiči povinnost užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Tímto zvláštním právním předpisem je zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Ten v § 37 odst. 1 upravuje, kdy je silniční vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích. Nezpůsobilé je mimo jiné tehdy, *pokud „pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích“*. Mezi tyto závady spadají například některé závady pneumatik, osvětlení, brzdového systému nebo zasklení vozidla.

Technická závada vozidla není příliš častou příčinou dopravních nehod. V roce 2021 technická závada vozidla zapříčinila 349 nehod, což činilo 0,4 % všech dopravních nehod.⁴⁶ Technická závada vedoucí k dopravní nehodě zpravidla spočívá v nesprávném uložení nákladu, defektu pneumatiky nebo upadnutí kola. *„I zde je ale možno dovést odpovědnost konkrétní fyzické osoby, která nedostatečně kontrolovala a udržovala dopravní prostředek.“⁴⁷*

Vozidlo samo o sobě nebývá příčinou dopravních nehod, ale je spíše nebezpečným nástrojem v rukou nezodpovědného uživatele. Na druhou stranu je důležitým prvkem v předcházení dopravním nehodám, popřípadě ve zmírňování jejich nepříznivých následků. Přestože vozidlo je ovládáno člověkem, moderní bezpečnostní systémy a technická zařízení ve vozidlech dokážou alespoň částečně jeho chybová jednání eliminovat. Jedná se o asistenty mrtvého úhlu, protiblokovací systém brzd (ABS), systém kontroly tlaku v pneumatikách, systém nouzové brzdění a další. Odhlédneme-li od moderních systémů, svou roli v předcházení dopravním nehodám hrají i účinné brzdy, kvalitní a neojeté pneumatiky, a výkonný motor. Tyto prvky umožní řidiči lépe reagovat na vzniklou nepříznivou situaci účinnějším bržděním či lepší akcelerací při přidání plynu. Při snaze o předcházení dopravním nehodám nelze opomíjet ani výhled z vozidla a jeho osvětlení. Člověk může investovat do vozidla vybaveného nejmodernějšími bezpečnostními systémy, pokud však z něj má omezený výhled, typicky při námraze na oknech v zimních měsících, nebo nebude mít zaplá světla při snížené viditelnosti, ani nejmodernější systémy mu při předcházení dopravním nehodám příliš nepomůžou.

⁴⁶ Policie České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

⁴⁷ GRÍVNA, Tomáš, Miroslav SCHEINOST a Ivana ZOUBKOVÁ. *Kriminologie*. 5., aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 445.

Nelze opomenout ani význam bezpečnostních prvků minimalizujících následky dopravní nehody, mezi něž se řadí například airbasy, bezpečnostní pásy, bezpečná konstrukce karoserie, systém eCall a dětské autosedačky. Poměrně často se lze na silnicích setkat s nepoužíváním bezpečnostních pásů. V případě dopravní nehody či pouhého intenzivního brždění se tím nejen citelně zvyšuje riziko újmy na zdraví a životě nepřipoutané osoby, ale i ostatních osob ve vozidle. Nepřipoutaný jedinec může být při takovéto události vymrštěn a svým vlastním tělem způsobit újmu i jiným osobám ve vozidle. Počty dopravních nehod, při kterých nebyla alespoň jedna osoba připoutána bezpečnostním pásem, od roku 2017 klesají. I přesto v roce 2020 bylo při dopravních nehodách na pozemních komunikacích v České republice usmrceno v osobních automobilech 65 nepřipoutaných osob.⁴⁸ Pro srovnání je možné uvést, že během téhož roku bylo usmrceno celkem 171 řidičů osobních automobilů a 66 jejich spolujezdců.⁴⁹ V souvislosti se zavedením povinnosti zabudovat signalizaci nezapnutého bezpečnostního pásu do nových vozidel a postupnou obměnou vozového parku lze i nadále očekávat postupný ústup tohoto negativního jevu.

Bezpečnost dopravního provozu je také významně ovlivněna stářím vozidel. Starší vozidla nedisponují moderními systémy napomáhajícími předcházet dopravní nehodám, mohou se objevovat skryté vady, karosérie může podléhat korozi, čímž se snižuje její schopnost chránit posádku vozidla v případě dopravní nehody, a mimo jejich působení na bezpečnost silničního provozu mají též nepříznivý dopad na životní prostředí. Průměrné stáří vozidel registrovaných v České republice se neustále zvyšuje a omezuje se tak účinnost snahy o co nejvyšší bezpečnost nových vozidel. V roce 2021 činilo průměrné stáří osobních automobilů 15,58 let a během předchozích 10 let narostlo o 22,7 %.⁵⁰ Ve srovnání s jinými státy Evropské unie se Česká republika řadí mezi státy s nejstarším vozovým parkem osobních automobilů. Průměrné stáří osobních automobilů v Evropské unii bylo v roce 2021 12 let.⁵¹

⁴⁸ BESIP – Ministerstvo dopravy. *Bezpečnostní pásy. Klíčový ukazatel. Strategie BESIP 2021-2030* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://besip.cz/getattachment/fa81ee39-109b-464b-aeb4-b1c80f7c130d/attachment.aspx>

⁴⁹ Policie České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

⁵⁰ SDA. *Přehled stavu vozového parku, prosinec 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#rok=2021&mesic=12&kat=stav&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp>

⁵¹ ACEA. *Vehicles in use, Europe 2023* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.acea.auto/files/ACEA-report-vehicles-in-use-europe-2023.pdf>

2.6. Závislost nehodovosti na dopravním prostředí

Dopravní prostředí je dalším významným prvkem ovlivňujícím bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Pod tento pojem spadá stav pozemní komunikace a situace v provozu bez přímého vlivu účastníka silničního provozu, jako je například hustota provozu, povětrnostní situace či špatná viditelnost.⁵² Dopravní prostředí má výrazný vliv na chování účastníků silničního provozu v daném místě a jeho proměna ve prospěch zajištění bezpečnosti je, s výjimkou počasí, snadněji proveditelná, než samotná změna návyků a postojů účastníků silničního provozu.

Na vytváření bezpečného dopravního prostředí se podílí i rozvoj dálniční sítě. Nejmenší šanci stát se účastníkem dopravní nehody má jedinec na dálnici. Ve srovnání s jinými druhy pozemních komunikací dochází na dálnicích k nejmenšímu počtu usmrcení i dopravních nehod. Pokud však již na dálnici k dopravní nehodě dojde, její následky bývají vzhledem k vysokým rychlostem závažné. Řidiči si na dálnicích často v rozporu s § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu neponechávají dostatečnou bezpečnou vzdálenost za jiným vozidlem, aby se mohli vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním, a dochází tak k nehodám řetězovým. Pojem dostatečná bezpečná vzdálenost není dále v zákoně specifikován a jeho obsah se bude odvíjet od konkrétních okolností, nicméně, obecně se považuje za bezpečný rozestup vzdálenost, kterou vozidlo ujede za 2 vteřiny, je-li vozovka suchá. Pokud by tedy jel řidič po suché dálnici nejvyšší povolenou rychlostí 130 km/h, měl by za vozidlem jedoucím před ním mít odstup alespoň 72,2 metrů.

K největšímu počtu úmrtí na pozemních komunikacích došlo v roce 2021 na silnicích 1. třídy (162 usmrcených), následně na silnicích 2. třídy (123 usmrcených), silnicích 3. třídy (74 usmrcených), místních komunikacích (47 usmrcených) a dálnicích (22 usmrcených). Z hlediska počtu dopravních nehod dominovaly, jako je tomu každoročně, místní komunikace.⁵³

Pro úplnost a uvedení do kontextu se jeví vhodné uvést i délku jednotlivých pozemních komunikací. K 1.1.2022 činili délka dálniční sítě na území České republiky 1 346 km a délka silniční sítě 54 491 km. Největší podíl na délce silniční sítě tvoří silnice III. třídy (cca 62,5 %

⁵² CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 191.

⁵³ Policie České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

silniční sítě), následované silnicemi II. třídy (cca 26,9 % silniční sítě) a nejmenší část tvoří silnice I. třídy (cca 10,6 % silniční sítě).⁵⁴ Výrazně nejdelším druhem pozemní komunikace je místní komunikace, jejíž délka na území České republiky se pohybuje okolo 75 000 km.⁵⁵

2.6.1. Křížení železniční a silniční dopravy

Ke křížení železniční dráhy s pozemní komunikací dochází mimo úroveň kolejí, prostřednictvím mostů či tunelů, nebo v úrovni kolejí, skrze železniční přejezdy. Křížení mimo úroveň kolejí představuje způsob lépe zajišťující plynulost a bezpečnost provozu. Nese s sebou však vyšší nároky na rozpočet pro jeho vybudování. U některých druhů pozemních komunikací umožňuje zákon o pozemních komunikacích křížení s železniční tratí výlučně mimoúrovňové, např. u dálnic dle § 4 odst. 1.

Na území České republiky se na konci roku 2021 nacházelo 7734 železničních přejezdů. Za účelem zvyšování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu jsou počty železničních přejezdů snižovány, v posledních letech zrychlujícím tempem.⁵⁶ K bezpečnosti přispívá také rostoucí úroveň jejich zabezpečení. Dle § 6 odst. 1 zákona č. 266/1994, o dráhách (dále jen „zákon o dráhách“), musí být každé křížení železniční dráhy s pozemní komunikací označeno a zabezpečeno. Způsob označení a zabezpečení tohoto křížení upravuje vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah. Železniční přejezd se dle § 3 odst. 1 této vyhlášky označuje výstražným křížem. Výstražný kříž může sloužit zároveň k zabezpečení za podmínek uvedených v § 4 odst. 1 téže vyhlášky, tedy pokud se jedná o „přejezd s traťovou rychlostí nižší nebo rovnou 60 km/h, přejezd určený výlučně pro chůzi osob na tratích s traťovou rychlostí nižší nebo rovnou 100 km/h, nejde-li o přejezd, jehož dopravní moment přesáhne hodnotu 10 000“. Nejsou-li splněny tyto podmínky nebo vyžadují-li to rozhledové a místní poměry, zabezpečují se železniční přejezdy dle § 4 odst. 2 téže vyhlášky světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Toto zařízení může být doplněno závorovými břevny.

⁵⁴ ČSÚ. *Dopravní infrastruktura – časové řady. Infrastruktura silniční dopravy* [online]. [cit. 2023-04-04].

Dostupné na: https://www.czso.cz/csu/czso/dopravni_infrastruktura_casove_rady

⁵⁵ Ministerstvo dopravy. *Ročenka dopravy 2020* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2020/rocenka/htm_cz/cz20_321000.html

⁵⁶ Správa železnic. *Výroční zprávy* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

<https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace/vyrocní-zpravy>

V současné době se vyskytují na železničních tratích i železniční přejezdy zabezpečené pouze výstražným křížem, byť nesplňují podmínky uvedené v § 4 odst. 1 zmíněné vyhlášky. To umožňuje § 88 odst. 2 této vyhlášky, dle kterého může být mimo jiné ponechán způsob zabezpečení, odpovídající předpisům v době zřízení železničního přejezdu, pokud k tomu došlo před nabytím účinnosti této vyhlášky, tedy před 1.12.1995, a to až do doby jeho nejbližší rekonstrukce nebo modernizace.

Základním ustanovením upravujícím křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí je § 6 odst. 3 zákona o dráhách. Toto ustanovení zakládá přednost dopravy drážní před provozem na pozemních komunikacích a vztahuje se na všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích. Povinnost počínat si před přejezdem zvláště opatrně a další povinnosti pro řidiče a chodce dále stanovuje zákon o silničním provozu. Dlouhodobě nejčastějším porušovanou povinností je ignorování světelné a zvukové signalizace přejezdového zabezpečovacího zařízení. Spíše zajímavostí, byť nikoliv ojedinělé jsou i situace, kdy vozidlo narazí do boku vlaku. V případě chodců je obvyklým porušením povinnosti chůze přes železniční přejezd se sklopenými závorovými břevny, jejich obcházení nebo podlézání.⁵⁷

Každá kolize pohybujícího se silničního vozidla s vozidlem drážním na křížení pozemní komunikace s dráhou v úrovni kolejí je nejen ve smyslu § 47 odst. 1 silničního zákona dopravní nehodou, ale rovněž podle § 49 odst. 1 zákona o dráhách, mimořádnou událostí. Konkrétně je tato mimořádná událost označována jako střetnutí na přejezdu.

„Mimořádnou událostí je nehoda nebo incident, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy nebo pohybem drážního vozidla na dráze nebo v obvodu dráhy a které ohrozily nebo narušily

- a) bezpečnost drážní dopravy,*
- b) bezpečnost osob,*
- c) bezpečnou funkci staveb nebo zařízení, nebo*
- d) životní prostředí.“⁵⁸*

Zatímco pro naplnění legální definice dopravní nehody ve smyslu zákona o silničním provozu je vyžadován pohyb vozidla (motorového, nemotorového nebo tramvaje), pojem

⁵⁷ Drážní inspekce. *Výroční zpráva 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

https://www.dicr.cz/files/uploads/vyrocní_zpravy/VZ_2021_DI.pdf

⁵⁸ § 49 odst. 1 zákona o dráhách

mimořádná událost pohyb drážního vozidla nevyžaduje, pokud k nehodě či incidentu došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy. Teoreticky tak může nastat situace, kdy silniční vozidlo narazí do stojící drážního vozidla a bude se jednat jak o dopravní nehodu, tak o mimořádnou událost. Naopak jestliže dojde ke střetnutí drážního vozidla s vozidlem silničním, stojícím na železničním přejezdu, nepůjde již o dopravní nehodu, ale pouze o mimořádnou událost. Stejně tak půjde o mimořádnou událost, nikoliv o dopravní nehodu, při střetu drážního vozidla s chodcem na železničním přejezdu.

Dle statistik Drážní inspekce došlo v roce 2021 na železničních přejezdech celkem k 160 střetnutím, z nichž se nadpoloviční většina udála na železničních přejezdech zabezpečených světelnou signalizací bez závor. Mimořádné události na takto zabezpečených přejezdech přinesly největší počet usmrcených (16 osob) a též výrazně největší počet zraněných (45 osob). Na železničních přejezdech zabezpečených světelnou signalizací doplněnou závorami došlo v daném roce k 22 mimořádným událostem při nichž bylo usmrceno 11 osob, zpravidla se jednalo o neukázněné chodce. Počty mimořádných událostí na železničních přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži jsou nemalé, úmrtí na nich jsou ale spíše výjimkou (3 osoby v roce 2021).⁵⁹

Na železničních přejezdech dochází nejčastěji k mimořádným událostem při střetnutí drážního vozidla s motorovým nebo nemotorovým vozidlem. Během roku 2021 takto došlo k 145 mimořádným událostem, při nichž bylo usmrceno 14 osob. Mimořádných událostí spočívajících ve střetu drážního vozidla s chodcem na železničním přejezdu bylo evidovaných pouze 15, avšak se ztrátou 15 životů.⁶⁰ Střety drážního vozidla s chodcem na železničních přejezdech jsou poněkud specifické, a abychom z údajů o jejich počtech nevyvozovali mylné závěry, je potřeba doplnit, že k těmto mimořádným událostem nedochází jen z důvodu neukázněnosti nebo neopatrnosti chodců. Podstatná část chodců usmrcených na železničních přejezdech neměla v úmyslu přejít až na jeho druhou stranu, nýbrž jejich cílem bylo ukončit na něm svou životní cestu. Z 15 střetnutí drážního vozidla s chodcem na železničních přejezdech jich bylo 10 vedeno sebevražedným úmyslem chodce. Na tento úmysl je zpravidla usuzováno ze zanechaného dopisu na rozloučenou nebo z výpovědi strojvedoucího o chování chodce na

⁵⁹ Drážní inspekce. *Výroční zpráva 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

https://www.dicr.cz/files/uploads/vyrocní_zpravy/VZ_2021_DI.pdf

⁶⁰ Tamtéž.

železničním přejezdu a v jeho okolí.⁶¹

Je nutno dodat, že statistické údaje Drážní inspekce se liší od policejních statistik. To je dáno zejména tím, že statistické údaje Drážní inspekce se zabývají mimořádnými událostmi, nikoliv dopravními nehodami, jako je tomu u policejních statistik. Navíc pokud by kolize, v jejímž důsledku došlo usmrcení osoby, byla mimořádnou událostí i dopravní nehodou, nemuselo by dojít k zaznamenání úmrtí v obou statistikách. V policejních statistikách jsou zaznamenány pouze úmrtí, k nimž došlo do 24 hodin po nehodě. Doba rozhodná pro zaznamenání osoby jako usmrcené je ve statistických údajích Drážní inspekce delší. V souladu s přílohou č. 4 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, zaznamenává Drážní inspekce i úmrtí osoby, pokud zemřela na následky nehody do 30 dnů po nehodě.

2.7. Adaptace na zvyšující se bezpečnost vozidel a dopravního prostředí

Zvyšování bezpečnosti vozidel i dopravního prostředí je nezbytné pro ochranu zdraví a životů účastníků silničního provozu. Ani bezpečné dopravní prostředí či bezpečná vozidla sama o sobě nezajistí bezpečnost účastníků silničního provozu. Hlavní roli zde vždy bude hrát člověk. Podstatné bude vždy nejen to, jak se bude v silničním provozu chovat s ohledem na sebe samého, ale i to, jak se bude chovat v interakci s ostatními účastníky silničního provozu.

Samotná změna bezpečnosti vozidel nebo dopravního prostředí nebude přímo úměrná změnám v oblasti ochrany zdraví a životů. Zavedení bezpečnostního opatření vede i ke změnám v chování člověka a může tak docházet k omezení účinku zavedeného opatření. Dle Wildeovy teorie rizikové homeostázy „*lidé přizpůsobují své riskantní chování tak, aby udržovali konstantní úroveň vnímaného rizika. Zavedou-li se zlepšená bezpečnostní opatření, pak se lidé budou chovat riskantnějším způsobem tak, aby udržovali navyklou úroveň rizika*“.⁶² Dochází tak v určité míře k adaptaci chování účastníků silničního provozu na zavedená opatření. Pokud tak například řidič každodenně jezdí do práce přes křižovatku, na níž má omezený rozhled z důvodu přerostlé vegetace, a ke které přijíždí po vedlejší pozemní komunikaci, uvědomuje si, že před ní musí výrazně snížit rychlost. Jednoho dne dojde k prořezání keřů či stromů

⁶¹ Drážní inspekce. *Sdělení o střetnutích drážních vozidel s chodcem na železničních přejezdech v roce 2021 poskytnuté na žádost.*

⁶² ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologická prevence nehod: teorie a praxe*. Praha: Karolinum, 2006, s. 23.

a rozhledové podmínky selepší. To povede ke změně v chování řidiče, ten již nebude snižovat rychlost v takové míře. Přestože dojde k citelnému zlepšení bezpečnosti dopravního prostředí, dopady na bezpečnost nebudou tak výrazné. Stejně tak pokud by jedinci dosloužilo jeho vozidlo a rozhodl se tak pořídit si nový model s lepšími brzdnými vlastnostmi, časem zpozoruje, že je schopen snížit rychlost nebo zastavit vozidlo rychleji, a snáze tak reagovat na neočekávané situace v silničním provozu. To pak řidiče může vést ke snížení odstupů za vozidly jedoucími před ním ve srovnání s odstupem, který by si držel se svým předchozím vozidlem.

2.8. Zranitelní účastníci

Za zranitelné účastníky silničního provozu považujeme chodce, cyklisty a motocyklisty. Tito účastníci se stávají viníky dopravní nehody spíše výjimečně. V roce 2021 zavinili v souhrnu pouze necelých 5,4 % z celkového počtu dopravních nehod. V oblasti ztrát na životech a újmách na zdraví při dopravních nehodách však tito účastníci tvoří podstatnou část celku. Při dopravních nehodách v roce 2021 došlo k úmrtí 223 těchto účastníků, z čehož bylo 90 chodců, 80 motocyklistů a 43 cyklistů. Jednalo se tak o 47,4 % ze všech usmrcených při dopravních nehodách.⁶³

Počty usmrcených chodců při dopravních nehodách dlouhodobě klesají. V období od vzniku samostatné České republiky došlo k nejvyššímu počtu usmrcených chodců v roce 1994, jednalo se o 436 osob. Po roce 2000 počty usmrcených během roku již nedosáhly na 300 osob, po roce 2009 nedosáhl tento počet ani na 200 osob a po roce 2018 se počet usmrcených chodců v důsledku dopravních nehod drží pod 100 osobami ročně. K úbytku usmrcených chodců došlo zejména při dopravních nehodách v nočních hodinách. To znázorňuje dále vývoj v pětiletých obdobích tak, aby byly překlenuty odchylky v jednotlivých letech:

Období 2007–2011

Celkem usmrceno 324 chodců ve dne, 515 v noci. V noci usmrceno 61,4 % chodců.

Období 2012–2016

Celkem usmrceno 265 chodců ve dne, 369 v noci. V noci usmrceno 58,2 % chodců.

⁶³ Policie České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

Období 2017-2021

Celkem usmrceno 232 chodců ve dne, 246 v noci. V noci usmrceno 51,5 % chodců.⁶⁴

Poprvé v roce 2021 bylo při dopravních nehodách v noci usmrceno méně chodců než přes den. Pravděpodobnost vzniku dopravní nehody s účastí chodce v nočních hodinách, včetně těch nejtragičtějších, podstatně ovlivňuje viditelnost chodce. Čím dříve řidič chodce spatří, tím více má času zareagovat. Svě šance vyhnout se dopravní nehodě může chodec zvýšit využitím vhodné barvy oblečení a reflexních materiálů. „*Tmavý oděv absorbuje více a odráží méně světla než světlý oděv. Pokusy ukázaly, že osoby oblečené do tmavého, šedého a světlého obleku jsou viditelné na různé vzdálenosti. Je-li na oděvu použit nějaký reflexní materiál, pak se viditelnost chodce několikanásobně zvyšuje.*“⁶⁵ Vzdálenost, na kterou bude možné chodce řidičem spatřit se bude odvíjet od konkrétních okolností případů, pro přibližnou představu lze uvést informace uváděné Samostatným oddělením Ministerstva dopravy BESIP. To uvádí, že chodce v modrém oblečení lze zaznamenat na 18 metrů, v červeném oblečení na 24 metrů, ve žlutém na 37 metrů, bílém na 55 metrů a reflexní materiál lze zaznamenat až na 200 metrů.⁶⁶

Ve snaze chránit chodce při snížené viditelnosti bylo zavedeno do zákona o silničním provozu ustanovení, účinné od 20. 02. 2016, stanovující povinnost chodců, pohybujících se za snížené viditelnosti mimo obec po krajnici nebo po okraji vozovky, v místě neosvětleném veřejným osvětlením, mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu, umístěného tak, aby bylo viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.⁶⁷ Ke snížené viditelnosti nedochází jen v noci, ale také za soumraku, svítání, deště, sněžení či mlhy. Přestože povinnost dopadá pouze na oblast mimo obec, je vhodné, aby chodci dbali své bezpečnosti a využívali reflexních prvků za snížené viditelnosti též v obci, neboť v obci dochází nejčastěji k dopravním nehodám s následkem smrti chodců. V roce 2021 bylo při nehodách v obci usmrceno 64 chodců, mimo obec jen 26 chodců.⁶⁸

⁶⁴ Policie České republiky. *Ročenky nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

⁶⁵ ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologická prevence nehod: teorie a praxe*. Praha: Karolinum, 2006, s.189.

⁶⁶ BESIP – Ministerstvo dopravy. *Materiály pro lepší viditelnost* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

<https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Chodci/Budte-videt-prezijete/Budte-videt>

⁶⁷ § 53 odst. 9 zákona o silničním provozu

⁶⁸ Policie České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

Pozitivní dlouhodobý vývoj v počtech usmrcených chodců lze sledovat i u dopravních nehod s účastí cyklistů. K poklesu usmrcených docházelo až do roku 2019, v němž bylo usmrceno 36 cyklistů. Poté čísla usmrcených začaly opět růst a v roce 2021 bylo usmrceno již 43 cyklistů, z čehož 18 bylo usmrceno v obci a 25 mimo obec.⁶⁹ Je potřeba upozornit, že v policejních statistikách dopravních nehod jsou zaznamenány jen případy, k nimž došlo na pozemních komunikacích a nezahrnují tak nehody cyklistů v terénu mimo pozemní komunikace, např. v bikeparcích.

Zajišťování bezpečnosti cyklistů nabývá na významu i s rostoucím zájmem o cyklistiku v poslední letech. Během pandemie covidu-19 narostla obliba kol k využití pro volnočasové aktivity i jako dopravního prostředku, enormně narostla poptávka po jízdních kolech a staly se nedostatkovým zbožím, zvýšil se zájem i o elektrokola a rozšiřovaly se možnosti sdílených kol ve městech.

Stejně jako u chodců a jiných účastníků silničního provozu, je důležité, aby i cyklista byl viděn. Ať už se cyklista nachází v obci či mimo obec, je povinen mít dle § 58 odst. 5 zákona o silničním provozu za snížené viditelnosti rozsvícen světlomet svítící dopředu a zadní světilnu. Vedle toho je cyklista bez ohledu na lokalitu a viditelnost povinen dle přílohy č. 12 vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, mít jízdní kolo vybaveno přední a zadní odrazkou, odrazkami na obou stranách šlapátek a odrazkami na paprscích kol. Případně lze tyto odrazky nahradit odrazovými materiály za podmínek stanovených ve zmíněné vyhlášce.

Negativní dopady na počty usmrcených a závažných následků dopravních nehod s účastí cyklistů má i nepoužívání cyklistických helem. Tímto se zabývala i studie, ve které se zkoumalo 119 usmrcených cyklistů v České republice mezi lety 1995 a 2013. Z této studie vzešlo, že 37 % z těchto usmrcených mohlo přežít, kdyby měli během nehody helmu. Nicméně jak studie dále upozorňuje, ve velké skupině případů ani helma nepomůže. O účinný prostředek

⁶⁹ Policie České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

ochrany se jedná zejména při kolizi samotného cyklisty, popřípadě při kolizi cyklisty s motorovým vozidlem při nižších rychlostech.⁷⁰

K ochraně cyklistů by mělo přispět i rozšíření § 17 zákona o silničním provozu o odst. 6 novelou zákona účinnou od 1. 1. 2022. Dle tohoto ustanovení je při předjíždění cyklisty řidič motorového vozidla povinen dodržet bezpečný boční odstup. Tím se rozumí, že vzdálenost mezi nejbližšími okraji motorového vozidla, přípojného vozidla nebo nákladu a jízdního kola, přívěsného vozíku nebo cyklisty činí nejméně 1,5 metru. Tuto vzdálenost lze zkrátit nejméně na 1 metr, pokud se jedná o místo s nejvyšší povolenou rychlostí nepřevyšující 30 km/h.

Z hlediska bezpečnosti je ideálním řešením nejen odstup mezi cyklisty a motorovými vozidly, ale oddělení cyklodopravy od motorových vozidel, a to systematickým budováním infrastruktury oddělení umožňující.⁷¹

⁷⁰ BÍL, Michal, Martin DOBIÁŠ, Richard ANDRÁŠIK, Martina BÍLOVÁ a Petr HEJNA. *Cycling Fatalities: When A Helmet is Useless and when it Might Save Your Life* [online]. Safety Science. 2018, 105, 71-76 [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0925753517302059>

⁷¹ BESIP – Ministerstvo dopravy. *Strategie BESIP 2021-2030* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ

3. Alkohol a jiné omamné a psychotropní látky

3.1. Úvod do problematiky návykových látek

Alkohol a jiné omamné a psychotropní látky (dále jen „alkohol a jiné návykové látky“) nepřinesly lidstvu kromě zábavy mnoho pozitivního. Svými účinky ohrožují poživatelé těchto látek i jejich okolí. O to víc to platí o užívání alkoholu a jiných návykových látkách v souvislosti s dopravním prostředím. Návykové látky výrazně zvyšují četnost pochybení, a ty v dopravním prostředí přinášejí nenávratné újmy.

Návykové látky ohrožují bezpečnost silničního provozu ať už je jimi ovlivněn kterýkoliv z účastníků silničního provozu. Přesto je potřeba pro posouzení míry ohrožení bezpečnosti silničního provozu rozlišovat mezi jeho jednotlivými účastníky. Tak činí i zákon o silničním provozu, když v § 5 odst. 2 zakazuje výhradně řidičům požití alkoholu nebo jiné návykové látky během jízdy, a dále i řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholu nebo jiné návykové látky anebo v době, kdy by mohli být ještě pod vlivem této látky. Bez přítomnosti osob

Důsledky dopravních nehod zaviněných osobami pod vlivem návykových látek bývají závažnější, než je tomu u dopravních nehod, v nichž takové látky nefigurují. Každoročně přesahuje podíl osob usmrcených při dopravních nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek 10 % ze všech usmrcených při dopravních nehodách. V roce 2021 takto přišlo o život 49 osob. Z toho pouze 8 bylo usmrceno pod vlivem jiné návykové látky než alkoholu. V případech usmrcení pod vlivem alkoholu měl viník ve více než polovině případů koncentraci alkoholu v krvi 1,5 ‰ (1,5 g/kg) a více. Při této hladině alkoholu v krvi je také způsobena většina dopravních nehod pod vlivem návykových látek.⁷² Nelze však tvrdit, že by na vině při těchto dopravních nehodách byly pouze účinky návykových látek. Svou roli hraje již samotná povaha osob, jenž tyto látky v souvislosti s dopravním prostředím užívají. Ta je spojena s ochotou riskovat a nezodpovědností. Návykové látky pak význam těchto rizikových faktorů ještě umocní.

O významu problematiky návykových látek v dopravě vypovídají i soudní statistiky. V roce 2021 bylo nejvíce fyzických osob odsouzeno za trestný čin ohrožení pod vlivem

⁷² Policie České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

návykové látky dle § 274 trestního zákoníku, konkrétně 10 152 fyzický osob.⁷³ Ohrožení pod vlivem návykové látky se dopustí ten, „*kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnaní nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku*“⁷⁴. Byť tento trestný čin nedopadá výlučně na činnosti spojené s dopravou, jeho spáchání při jiných činnostech není příliš časté. To lze vyvozovat i z toho, že ve zmíněném roce byl za tento trestný čin uložen 457 fyzickým osobám trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel jako sankce hlavní a 9 334 fyzickým osobám jako sankce vedlejší.⁷⁵ Uložení zákazu řízení motorových vozidel je dle § 73 odst. 1 trestního zákoníku podmíněno tím, že se pachatel dopustil trestného činu v souvislosti s touto činností, tedy v souvislosti s řízením motorového vozidla.

3.2. Působení alkoholu na účastníky silničního provozu

Reakce každého člověka na určité množství alkoholu je individuální. Obecně lze však říci, že se vzrůstající hladinou alkoholu v krvi narůstá i sebevědomí, odhodlání riskovat a zpomalují se reakce. Požití alkoholu ovlivňuje i zrak, jakožto nejdůležitější smysl člověka pro účast v silničním provozu, zhoršuje odhad vzdálenosti, schopnost vnímat pohybuující se světla, adaptaci na změny intenzity světla, a zužuje zorné pole. Dále alkohol snižuje motorické schopnosti a koordinaci pohybu a přináší mnoho jiných nepříznivých účinků vylučujících bezpečný pohyb člověka v dopravním prostředí. „*Hladina v krvi řidiče do 0,30 ‰ není pro silniční provoz významná. Hladina 0,8 ‰ a více je hodnota, při které řidič není schopný bezpečně řídit vozidlo.*“⁷⁶

Koncentrace alkoholu v krvi závisí mimo jiné i na čase uběhlém po požití alkoholického nápoje. Nejdříve nastává fáze resorpční, při níž dochází k vstřebávání alkoholu do krve. Vstřebávání probíhá i poté, co koncentrace alkoholu v krvi dosáhne svého vrcholu. Rychlost, jakou je alkohol do krve vstřebáván se odvíjí též od náplně žaludku, teploty nápoje, koncentrace alkoholu a obsahu oxidu uhličitého v tomto nápoji. Po vstřebání veškerého alkoholu do krve následuje fáze vylučovací. K poklesu hladinu alkoholu v krvi dochází rychlostí 0,12-0,20 ‰ za

⁷³ Přehledy statistických listů. *Přehledy o pravomocně odsouzených osobách dle paragrafů* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://cslav.justice.cz/InfoData/prehledy-statistickych-listu.html>

⁷⁴ § 274 odst. 1 trestního zákoníku

⁷⁵ Přehledy statistických listů. *Přehledy o pravomocně odsouzených osobách dle paragrafů* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://cslav.justice.cz/InfoData/prehledy-statistickych-listu.html>

⁷⁶ ŠTEFAN, Jiří a Jan MACH. *Soudně lékařská a medicínsko-právní problematika v praxi*. Praha: Grada, 2005, s. 172.

hodinu v závislosti na konkrétním jedinci a jeho momentálních dispozicích, a není prakticky možné jej vlastní snahou urychlit.⁷⁷ Díky tomu je možné hladinu alkoholu k určitému momentu zpětně dopočítat.

Rozlišování fáze vstřebávací a vylučovací má v oblasti silničního provozu i další význam. Ve fázi vstřebávací, kdy hladina alkoholu v krvi roste, je účinek alkoholu vnímán subjektivně intenzivněji, než je tomu ve fázi vylučovací, udává se až dvojnásobně při stejných hladinách alkoholu v krvi.⁷⁸ Neznalost této informace má neblahý vliv na rozhodnutí potencionálního řidiče, zda usednout za volant či nikoliv. Nastávají tak situace, kdy jedinec, který by úmyslně vozidlo pod vlivem alkoholu neřídil, je při této činnosti přistižen s alkoholem v krvi. Jedinec například v průběhu večera a v nočních hodinách požívá alkoholické nápoje, poté co se vyspí se cítí být zase zpátky při smyslech a účinky alkoholu na sobě nepocítí, a tak se rozhodne vyrazit s vozidlem na cestu. Přesto může být stále alkoholem ovlivněn, aniž by o tom věděl.

3.3. Ovlivnění a stav vylučující způsobilost

V České republice se uplatňuje u řidičů nulová tolerance alkoholu. Při vyšší, než nulové koncentraci alkoholu v krvi však řidič není automaticky považován za ovlivněného. Výjimkou by byla situace, kdyby se řidič k požití alkoholu přiznal. Člověk může mít drobnou fyziologickou hladinu alkoholu v krvi, aniž by alkohol požil. Proto je za ovlivněného považován jedinec až při koncentraci alkoholu v krvi vyšší než 0,20 ‰ zjištěné laboratorním vyšetřením, či vyšší než 0,24 ‰ u dechové zkoušky. Přesněji řečeno, od naměřené koncentrace alkoholu v krvi se odečítá 0,20 ‰, případně 0,24‰. Jestliže i po tomto odečtení koncentrace alkoholu v krvi dosahuje kladných hodnot, tak se řidič považuje za ovlivněného a dopouští se přestupku dle § 125c odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu.

Koncentrace alkoholu v krvi, při níž je člověk považován za ovlivněného, není stanovena právními předpisy. Stejně je tomu tak i u koncentrace alkoholu v krvi vylučující způsobilost k řízení motorových vozidel. Vychází se z konstantní judikatury opírající se o poznatky lékařské vědy. *„Podle poznatků lékařské vědy není žádný, tedy ani nadprůměrně disponovaný, řidič motorového vozidla schopen bezpečně řídit motorové vozidlo, dosáhne-li hladina alkoholu v jeho krvi nejméně 1,00 ‰. To ovšem neznamená, že měl-li řidič v době řízení*

⁷⁷ HIRT, Miroslav. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada, 2012, s. 96.

⁷⁸ HIRT, Miroslav. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada, 2012, s. 98.

*vozidla v krvi menší množství alkoholu než 1,00 ‰, byl způsobilý k řízení vozidla.*⁷⁹ Závěr o stavu vylučujícím způsobilost je možné učinit i u hodnot nižších, byť blížících se 1,00 ‰, pokud to vyplývá i z jiných důkazů, jako jsou svědecké výpovědi či způsob řídicovy jízdy. Řízení motorového vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost přináší vysoký stupeň ohrožení bezpečnosti silničního provozu, a zakládá odpovědnost za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 trestního zákoníku.

Totožnými ustanoveními zákona o silničním provozu a trestního zákoníku, jako je tomu u alkoholu, je postihováno i řízení pod vlivem návykové látky a ve stavu vylučujícím způsobilost řidiče k řízení motorového vozidla, byl-li způsoben jinou návykovou látkou než alkoholem. Ke stanovení, zda je řidič považován za ovlivněného či ve stavu vylučujícím způsobilost, se samozřejmě rozhodují jiné hodnoty těchto látek v krvi řidiče, než je tomu u alkoholu.

V případě jiných návykových látek než alkoholu, se řidič považuje za ovlivněného dle § 1 nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou (dále jen „nařízení o limitních hodnotách“), pokud koncentrace jiné návykové látky v krevním vzorku dosáhne hodnoty:

- 2 ng/ml delta-9-tetrahydrokanabinolu (9-THC)
- 25 ng/ml methamfetaminu
- 25 ng/ml amfetaminu
- 25 ng/ml 3,4-methylendioxyamfetaminu (MDMA)
- 25 ng/ml 3,4-methylendioxyamfetaminu (MDA)
- 25 ng/l benzoylykgoninu
- 25 ng/ml kokainu,
- 10 ng/ml morfinu

Obdobně i u jiných návykových látek než u alkoholu, je potřeba odlišit hodnoty koncentrace této látky v krevním séru, za nichž se řidič považuje za ovlivněného od hodnot, při jejichž dosažení se nachází ve stavu vylučujícím způsobilost k řízení motorového vozidla. Hodnoty vylučující způsobilost jsou určeny stanoviskem trestního kolegia Nejvyššího soudu a jsou několikanásobně vyšší, než jaké jsou uvedeny v nařízení o limitních hodnotách.

⁷⁹ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22. 8. 2007, sp. zn. 5 Tdo 874/2007.

Stanovisko vyjmenovává totožné návykové látky jako nařízení o limitních hodnotách s výjimkou benzoyllegoninu.⁸⁰

Zajímavostí je, že látka benzoyllegonin je pouze indikátorem předchozího užití kokainu, není ve skutečnosti návykovou ani psychoaktivní látkou, a nemůže tak sama o sobě ovlivnit chování řidiče. Smyslem trestání přítomnosti této látky v krvi je předejít nemožnosti postihu řidičů ovlivněných kokainem, neboť ten se rychle rozkládá na benzoyllegonin, a kokain tak nemusí být zaznamenán v krvi ve vyšších hodnotách anebo vůbec. Důvod pro absenci stanovení koncentrace benzoyllegoninu v krvi vylučující způsobilost řidiče spočívá v nedostatku podkladů pro učinění adekvátního závěru o rozhodných hodnotách benzoyllegoninu trestním kolegiem Nejvyššího soudu. Pochybnosti pro stanovení rozhodných hodnot vzešly z vyjádření Psychiatrické nemocnice Bohnice, která upozornila na nemožnost zpětného určení koncentrace kokainu v krvi v době řízení vozidla z koncentrace benzoyllegoninu.⁸¹

3.4. Zjištění přítomnosti návykové látky v organismu

Jednu ze základních povinností řidiče představuje dle § 5 odst. 1 písm. f) a g) zákona o silničním provozu povinnost podrobit se na výzvu policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou. Obdobně tuto povinnost upravuje zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek (dále jen „zákon o ochraně zdraví“), když v § 20 odst. 1 stanovuje povinnost podrobit se orientačnímu vyšetření a odbornému lékařskému vyšetření.

Přítomnost alkoholu v organismu u řidičů se zjišťuje dechovou zkouškou nebo odborným lékařským vyšetřením. Dechová zkouška se řadí mezi orientační vyšetření a provádí se dechovým analyzátozem, přístrojem od společnosti Dräger. Zjistí-li dechový analyzátor přítomnost alkoholu v krvi při prvním měření, provádí se nejdříve za 5 minut měření druhé. Výsledek dechové zkoušky lze akceptovat, není-li rozdíl v obou naměřených hodnotách větší než 10 %.⁸² „*Je-li výsledek orientační dechové zkoušky spolehlivý a jednoznačný, může na něm*

⁸⁰ Stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 21. 10. 2020, sp. zn. Tpjn 300/2020.

⁸¹ Tamtéž.

⁸² Český metrologický institut. *Metodika měření alkoholu v dechu, pracovní postup č. 114-MP-C008-08* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: https://www.lindgrove.com/wp-content/uploads/2018/04/CMI_Metodika_mereni_alkoholu_v_dechu.pdf

být založen závěr o vině. Pokud výsledek orientační dechové zkoušky připouští s ohledem na jeho určitou nepřesnost důvodné pochybnosti o ovlivnění řidiče požitým alkoholem či o stupni tohoto ovlivnění a tyto pochybnosti se nepodaří odstranit provedením dalších důkazů, je třeba v souladu se zásadou *in dubio pro reo* rozhodnout ve prospěch obviněného.⁸³ Odborným lékařským vyšetřením se rozumí klinické vyšetření lékařem spojené s odběrem krve a moči. Cílí na zjištění, zda byla centrální nervová soustava ovlivněna alkoholem, případně v jaké míře. Toto vyšetření se provede dle § 20 odst. 2 zákona o ochraně zdraví tehdy, odmítne-li řidič dechovou zkoušku, či nelze-li ji provést nebo úspěšně dokončit. Přistoupit k odbornému lékařskému vyšetření bude zapotřebí též v případě, nedá-li dechová zkouška jasný výsledek, zda je řidič skutečně pod vlivem alkoholu, případně o výši tohoto ovlivnění.⁸⁴ Dále se odborné lékařské vyšetření provede i tehdy, nesouhlasí-li řidič s výsledkem dechové zkoušky.

Postup vedoucí ke zjištění přítomnosti jiné návykové látky než alkoholu v organismu řidiče, je odlišný. Šance na jejich odhalení v silničním provozu závisí na zkušenostech policistů a jejich schopnostech rozpoznat chování osoby ovlivněné takovou látkou. Má-li policista u řidiče podezření na ovlivnění jinou návykovou než alkoholem, vyzve řidiče k podrobení se orientačnímu vyšetření. To se provádí jednorázovými orientačními testy DrugWipe typu 5 SP ze slin nebo z potu.⁸⁵ Z pozitivního výsledku testu nelze vyvozovat závěry o přítomnosti návykové látky v organismu řidiče. Pozitivní výsledek testu pouze zakládá povinnost podrobit se následnému odbornému lékařskému vyšetření.

Následky odmítnutí odborného lékařského vyšetření jsou totožné, ať už se jedná o podezření z požití alkoholu nebo užití jiné návykové látky. Odmítne-li řidič vyšetření podstoupit, hledí se na něj, dle § 20 odst. 2 zákona o ochraně zdraví, jako by byl pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Svým jednáním poruší povinnost dle § 5 odst. 1 písm. f) nebo g) zákona o silničním provozu a dopustí se tím přestupku dle § 125c odst. 1 písm. d) téhož zákona. Takovéto jednání je postihováno přísněji než řízení pod vlivem návykové látky. Sankcí je pokuta ve výši 25 000 až 50 000 Kč, udělení 7 bodů a zákaz řízení na 1 až 2 roky. Pokud se však řidič nachází ve stavu vylučujícím způsobilost, je pro něj výhodnější vyšetření odmítnout a vyhnout se posouzení svého jednání jako trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 trestního zákoníku.

⁸³ Usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 4. 2018, č. j. 2 As 154/2017-44.

⁸⁴ Tamtéž.

⁸⁵ Policie České republiky. *Orientační testy ke zjištění OPL* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/orientacni-testy-ke-zjisteni-ovlivneni-opl.aspx>

3.5. Tolerance alkoholu u řidičů

O nutnosti úplného zákazu požívání alkoholu v souvislosti s řízením motorových vozidel nepadají mezi odborníky shoda. Obdobně se v této otázce liší i právní úpravy jednotlivých v státech. Některé státy navíc stanovují zvláštní, přísnější úpravu pro profesionální a začínající řidiče, jiné nikoliv

V roce 2001 doporučila Evropská komise členským státům stanovit povolenou koncentraci alkoholu u řidičů nejvýše na 0,5 ‰, a v zájmu vyšší bezpečnosti silničního provozu směřovat nastavení povolené koncentrace alkoholu na ještě nižší hodnoty. U začínajících řidičů, řidičů nákladních vozidel, autobusů a řidičů převážejících nebezpečné zboží navrhovala nižší dovolenou koncentraci alkoholu v krvi ve výši do 0,2 ‰.⁸⁶

Nejbenevolentnější úpravu alkoholu za volantem má z evropských států Spojené království Velké Británie a Severního Irska. S výjimkou Skotska tolerují všechny státy Spojeného království hladinu alkoholu v krvi do 0,8 ‰. Řidiče v tolerančním pásmu do 0,8 ‰ alkoholu v krvi si lze představit jako muže o váze 80 kg poté, co vypije jeden litr 12 ° piva. O negativních účincích takového množství alkoholu na schopnost řidiče bezpečně ovládat vozidlo nelze mít pochyb. Není tomu dávno, kdy s koncentrací alkoholu v krvi do 0,8 ‰ bylo možné řídit i v některých jiných evropských státech. Od zmíněného doporučení Evropské komise došlo ke snížení hranice z 0,8 ‰ na 0,5 ‰ v Italské republice, Švýcarské konfederaci, Lucemburském velkovévodství, Skotku a naposledy k tomu došlo v Maltské republice. Podíváme-li se na právní úpravy za hranicemi Evropy, setkáme se s tolerancí alkoholu do 0,8 ‰ i ve Spojených státech amerických, s výjimkou Utahu, nebo například v Kanadě.

Příliš obvyklá není ani nulová tolerance alkoholu, jako ji máme v České republice. Vedle České republiky je v Evropě uplatňována ještě ve Slovenské republice, Maďarské republice a Rumunsku. Nelze pochybovat, že pro bezpečnost silničního provozu je nulová tolerance alkoholu nejvhodnějším řešením. Stejně tak bychom mohli zavést v silničním provozu i jiná omezení, která by zvýšila jeho bezpečnost. Je potřeba si vždy položit otázku, zda přínos pro bezpečnost v daném případě převažuje nad omezením svobody, či jiných hodnot

⁸⁶ Commission Recommendation of 17 January 2001 on the maximum permitted blood alcohol content (BAC) for drivers of motorised vehicles

omezením dotčených a jestli sledovaného cíle nelze dosáhnout jiným způsobem, případně se mu tímto jiným způsobem alespoň co nejvíce přiblížit.

Osobně se mi nejví jako nevhodné povolení určité tolerance alkoholu za současné hrozby postihu odstrašujícími sankcemi v případě zavinění dopravní nehody či porušování dopravních předpisů s tolerovanou koncentrací alkoholu v krvi. Adekvátní se mi jeví umožnit řidičům požit cca 0,4 l piva nebo 0,15 l vína a poté je nechat řídit, a na oplátku po nich v tomto stavu vyžadovat ukázkové dodržování dopravních předpisů a ostražitost pod hrozbou citelné sankce. Vyžadovat, aby se řidič zvýšenou opatrností snažil kompenzovat účinky alkoholu a obával se svého pochybení v tomto stavu. Při hledání kompromisu mezi bezpečností a svobodou by bylo zapotřebí stanovit i požadavky na osobu řidiče. Udržet nulovou toleranci u začínajících řidičů, profesionálních řidičů a ideálně též u řidičů s trestnými body v bodovém hodnocení řidičů. Poslední výše zmíněný požadavek by však představoval vzhledem k nejednotnosti právních úprav problém u cizinců s řidičským průkazem vydaným cizím státem. Na místě je též upozornit, že jedinec si po požití alkoholu nemusí být jistý, jestli se koncentrace alkoholu v jeho krvi nachází pod tolerovanou hranicí nebo ji přesahuje.

4. Mladí řidiči

4.1. Základní charakteristika skupiny

Za mladé řidiče se označují řidiči motorových vozidel mladší 25 let. Jedná o skupinu vyznačující se nezralostí a nezkušeností. Často řídí starší vozidla ve špatném technickém stavu, manipulují s telefonem za jízdy, nemají dostatek zodpovědnosti a touží experimentovat a soutěžit. Ve srovnání s jinými skupinami řidičů se v ní vyskytuje největší podíl osob s rizikovým způsobem jízdy a nejmenší podíl osob s defenzivním způsobem. Naopak s přibývajícím věkem dochází ke změnám těchto podílů ve prospěch defenzivního způsobu jízdy.⁸⁷

Není ani nic překvapivého, že mladí řidiči nemají dostatek zkušeností ze silničního provozu. Začínající řidič po absolvování autoškoly disponuje potřebnou znalostí dopravních předpisů a teorie. Zpravidla bude mít tyto znalosti i na vyšší úrovni než zkušenější řidiči. Zkušenosti v provozu musí ale teprve získat. Toho nelze docílit jinak než praxí. Zpočátku tak představují riziko pro sebe samé i ostatní účastníky silničního provozu. Riziko, které nezbývá než tolerovat, a snažit se jej alespoň minimalizovat.

S nedostatkem zkušeností souvisí i důvody selhání mladých řidičů. Nejčastěji u nich dochází k selhání na úrovni identifikace, kdy řidič chybně vyhodnotí získané informace. Může se jednat např. o špatné vyhodnocení informací o náročnosti trasy, stavu vozovky nebo vzdálenosti. Selhání na úrovni identifikace je v četnosti následováno selháními na úrovni detekce. To spočívá v nesprávném zaměření se na podnět nikoliv podstatný pro danou situaci.⁸⁸

Řidičské začátky jsou spojené s nejistotou a strachem z pochybení. Snad každý, kdo absolvoval autoškolu ve vozidle s manuální převodovkou zažil situaci, kdy zastavil na křižovatce, další vozidlo zastavilo za ním, poté se chtěl rozjet a motor mu zhasl. V horším případě ještě narazil na netrpělivého řidiče, který jej troubením či jiným nevhodným způsobem ještě více vystresoval a srazil jeho sebevědomí na úplné dno. S dalšími a dalšími ujetými kilometry u řidičů prvotní stres z řízení začne opadat a jejich sebevědomí naroste. Nárůst

⁸⁷ BESIP – Ministerstvo dopravy. *Mladí řidiči. Klíčový ukazatel. Strategie BESIP 2021–2030* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://besip.cz/getattachment/ffd35207-08ba-4acc-a94c-1b0e8a1a920a/attachment.aspx>

⁸⁸ BESIP – Ministerstvo dopravy. *Mladí řidiči. Dílčí cíl Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://besip.cz/getattachment/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-2020/Mladi-ridici/Mladi-ridici.pdf?lang=cs-CZ>

sebevědomí často probíhá rychleji než nárůst zkušeností a schopnosti ovládat vozidlo. Dochází tak k nahrazení subjektivní nejistoty absolventa autoškoly, která vede k předcházení nebezpečným situacím, subjektivním bezpečím, aniž by došlo k odpovídajícímu zvýšení bezpečí objektivního. Toto podceňování možných rizik a přeceňování vlastních schopností představuje jednu z příčin selhání mladých řidičů.⁸⁹

Zákon o silničním provozu s nezkušeností začínajících řidičů a riziky z ní vyplývající počítá, když v § 5 odst. 1 písm. d) stanovuje povinnost řidičů dbát zvýšené opatrnosti vůči začátečníkům. Tato povinnost se uplatňuje vůči všem začátečníkům, nikoliv jen vůči mladým řidičům. Pro její vznik je předpokladem označení vozidla dávající patrně najevo příslušnost k začátečnické skupině. Žádný právní předpis v České republice však nezakládá povinnost začátečníka vozidlo označit a začínající řidič se tak může sám rozhodnout, zda chce být jako začátečník označen.

4.2. Nehodovost mladých řidičů

V roce 2021 bylo mladými řidiči motorových vozidel mladších 25 let zaviněno 8 861 dopravních nehod (8,9 % ze všech dopravních nehod), při nichž bylo usmrceno 57 osob (12,1 % ze všech usmrcených) a 231 osob těžce zraněno (14,2 % ze všech těžce zraněných).⁹⁰ Určitá část ze všech dopravních nehod však nebyla způsobena řidiči motorových vozidel, a tak je potřeba srovnat i počty dopravních nehod a jejich následky způsobené řidiči motorových vozidel obecně s těmi, které způsobili mladí řidiči motorových vozidel. Z toho srovnání nám vzejde, že mladými řidiči bylo zaviněno 11,2 % všech dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, a přišlo u nich o život 13,2 % všech usmrcených při dopravních nehodách.

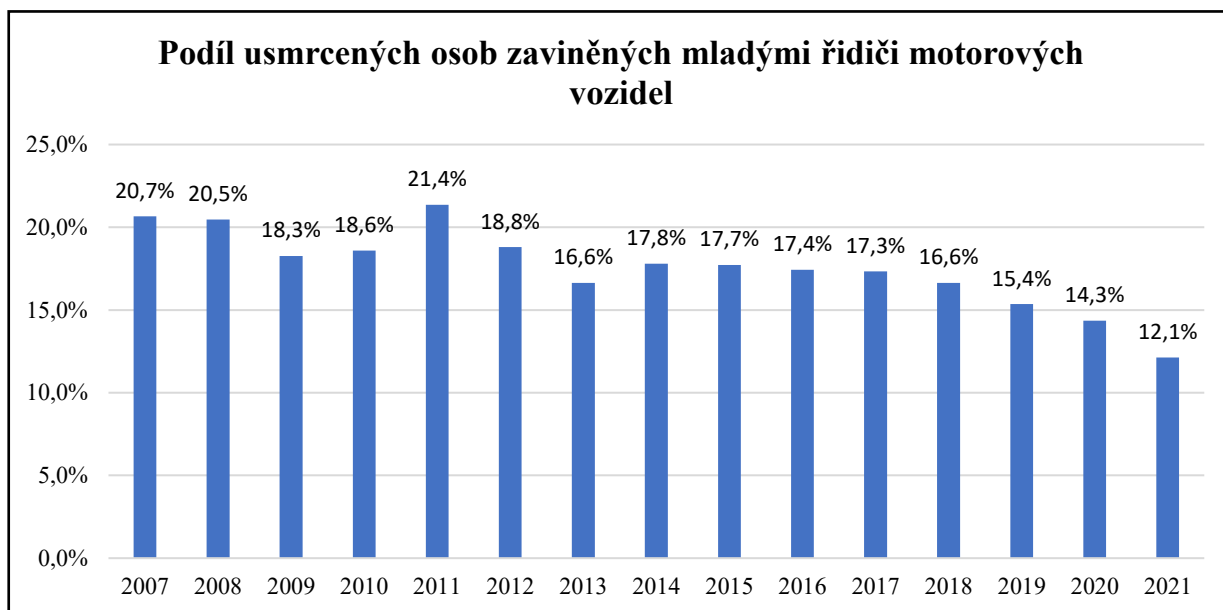
Přestože se mezi mladé řidiče řadí i osoby mladší 18 let, počty dopravních nehod jimi zaviněných v roli řidiče motorového vozidla nejsou příliš časté. V roce 2021 řidiči nemotorových vozidel mladší 18 let nezavinili jediné úmrtí, těžce zraněno bylo při jimi zaviněných nehodách 6 osob. Pro přesnější představu je možné zmínit i následky dopravních nehod jimi zaviněných v delším časovém horizontu. V desetiletém období předcházejícím roku

⁸⁹ HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005, s. 140.

⁹⁰ BESIP – Ministerstvo dopravy. *Mladí řidiči. Mladí řidiči (15-24 let) motorových vozidel jako viníci dopravních nehod a jejich následky* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMGZiYmI1ZjMtODdjZS00YTQxLWE4NGEtMmRhMGQ1YTM0NjU4IiwidCI6IjFkMzMwNGUxLTIiInZUtNDEwMi1iMTBiLWI0YTl5MTI5MDO0ZiIsImMiOjI9>

2021 bylo v důsledku dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel mladších 18 let usmrceno 1,7 % ze všech osob usmrcených mladými řidiči při dopravních nehodách a těžce zraněno 4,3 % ze všech těžce zraněných osob mladými řidiči při dopravních nehodách.⁹¹

Grafy⁹² níže znázorňují následky dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel ve věku od 15 let do 24 let včetně v poměru k následkům všech dopravních nehod.



⁹¹ BESIP – Ministerstvo dopravy. *Mladí řidiči. Mladí řidiči (15-24 let) motorových vozidel jako viníci dopravních nehod a jejich následky* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMGZiYmI1ZjMtODdjZS00YTQxLWE4NGEtMmRhMGQ1YTM0NjU4IiwidCI6IjFkMzMwNGUxLTIINzUtNDEwMi1iMTBiLWI0YTl5MTI5MDQ0ZiIsImMiOjI9>

⁹² Výchozí data pro grafy vycházejí z: BESIP – Ministerstvo dopravy. *Mladí řidiči. Mladí řidiči (15-24 let) motorových vozidel jako viníci dopravních nehod a jejich následky* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

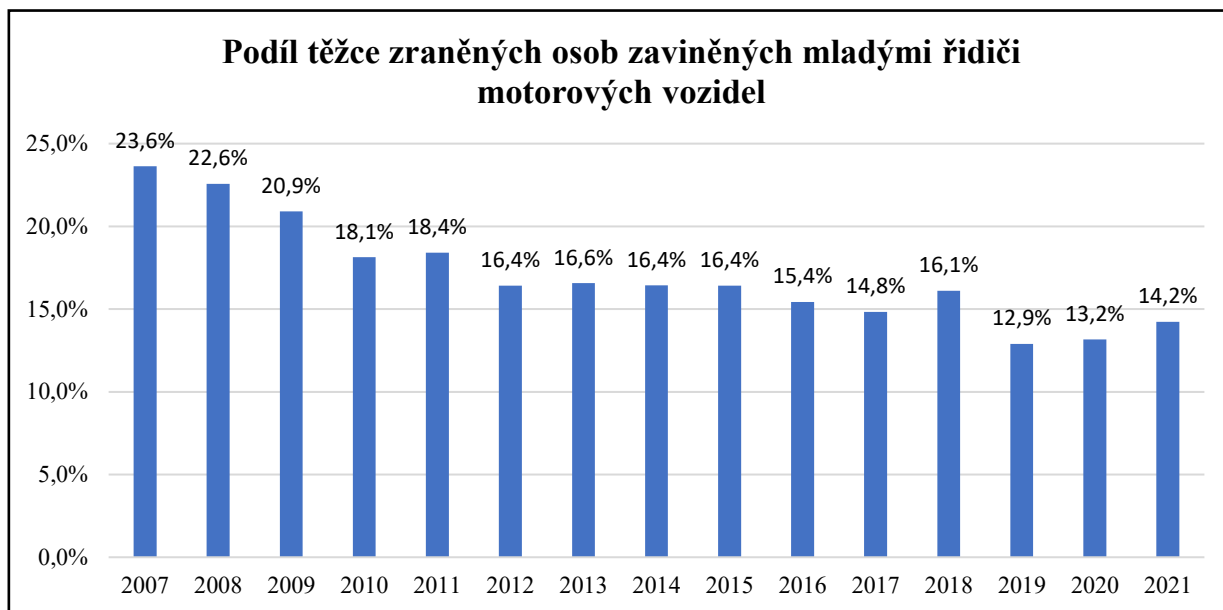
<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMGZiYmI1ZjMtODdjZS00YTQxLWE4NGEtMmRhMGQ1YTM0NjU4IiwidCI6IjFkMzMwNGUxLTIINzUtNDEwMi1iMTBiLWI0YTl5MTI5MDQ0ZiIsImMiOjI9>;

BESIP – Ministerstvo dopravy. *Mladí řidiči. Dílčí cíl Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

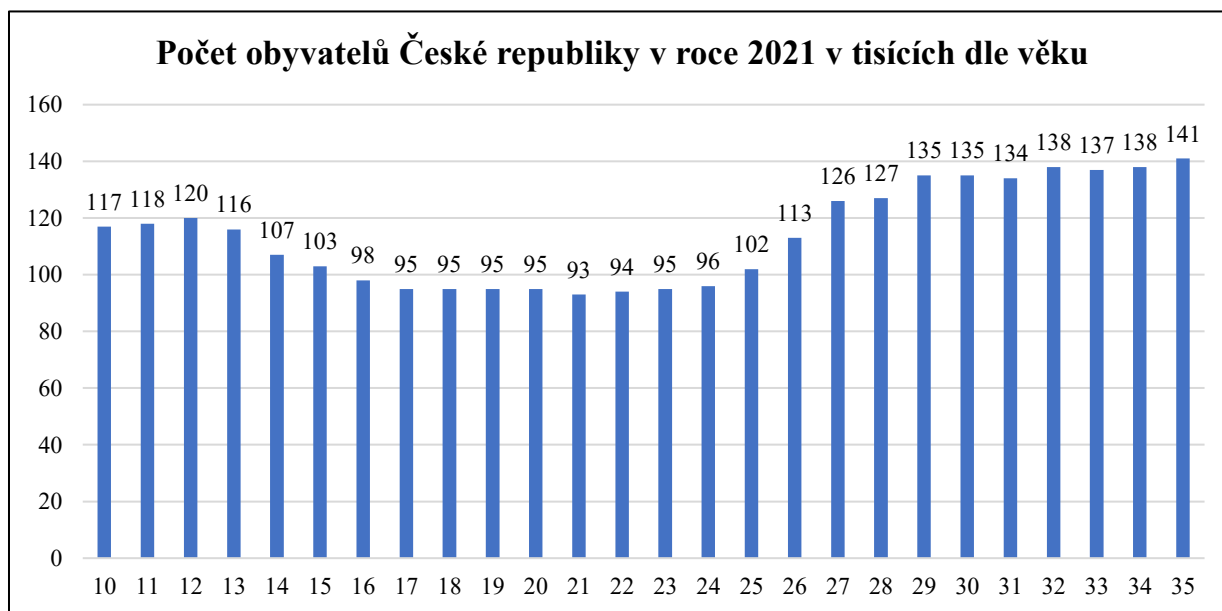
<https://besip.cz/getattachment/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-2020/Mladi-ridici/Mladi-ridici.pdf?lang=cs-CZ>;

Policie České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>



Pokud bychom nahlíželi na tyto statistické údaje izolovaně, těžko bychom viděli smysl ve věnování se skupině mladých řidičů vzhledem k podílu závažných následků dopravních nehod zaviněných touto skupinou řidičů v posledních letech. Klesající podíl usmrcených a těžce zraněných osob při dopravních nehodách zaviněných mladými řidiči v nás může vyvolávat pozitivní dojem. O ten přijdeme při pohledu na věkové složení obyvatelstva v grafu⁹³ níže.



⁹³ Výchozí data pro graf: ČSÚ. *Věkové složení obyvatel k 1.1.2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.czso.cz/documents/10180/165591247/1300642201.pdf/306ab80e-095d-4506-ba02-f8b891dea8d8?version=1.1>

Z grafu je zřejmé, jak nízké byly v roce 2021 počty osob ve věku od 15 do 24 let včetně ve srovnání s počty osob v nižším a zejména vyšším věku. Nelze tedy tvrdit, že současní mladí řidiči jsou bezpečnějšími účastníky silničního provozu než ti, kteří se mezi ně řadili před pár lety. Hlavní rozdíl je v počtu osob v této skupině. Z věkového složení obyvatelstva sice ještě nevyčteme počet osob disponujících řidičským oprávněním, pro představu o vývoji se mi to však jeví jako dostatečné. Nicméně je na místě doplnit i údaj o počtu držitelů řidičských oprávnění. Řidičským oprávněním skupiny B v roce 2021 disponovalo 463 026 osob mladších 25 let.⁹⁴ Mladí řidiči tak představovali 7 % všech držitelů řidičských oprávnění skupiny B.

Již dříve jsem v této práci zmiňoval problematiku nepřiměřené rychlosti a jejich následků. Překračování přiměřené rychlosti řidiči motorových vozidel je obecně běžným jevem s citelnými ztrátami na lidských životech. U skupiny mladých řidičů představuje tento jev ještě závažnější problém. Nepřiměřená rychlost byla v roce 2021 hlavní příčinou 35,3 % dopravních nehod zaviněných mladými řidiči, při nichž přišlo o život 63,2 % ze všech usmrcených při dopravních nehodách zaviněných mladými řidiči.⁹⁵ Oproti tomu obecně v populaci měla tato příčina podíl 16,4 % na celkovém počtu dopravních nehod a podíl 40,3 % na celkovém počtu usmrcených při dopravních nehodách.⁹⁶

Na vznik a závažnost dopravních nehod mladých řidičů má výrazný vliv také přítomnost jiných osob ve vozidle. Je-li s mladým řidičem ve vozidle přítomen rodič, není pravděpodobnost vzniku dopravní nehody příliš velká. Naopak přítomnost jiného vrstevníka, v horším případě více vrstevníků, podstatně zvyšuje šance vzniku dopravní nehody.⁹⁷ To lze vysvětlit snahou mladého řidiče předvést se před svými vrstevníky a oslnit je rychlou jízdou a jiným rizikovým chováním.

⁹⁴ Ministerstvo dopravy. *Počet držitelů řidičských oprávnění – sdělení. Žádost o informace. Č.j. MD-6130/2023-160/2.*

⁹⁵ BESIP – Ministerstvo dopravy. *Mladí řidiči. Mladí řidiči (15-24 let) motorových vozidel jako viníci dopravních nehod a jejich následky* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMGZiYmI1ZjMtODdjZS00YTQxLWE4NGEtMmRhMGQ1YTM0NjU4IiwidCI6IjFkMzMwNGUxLTIiInZUtNDEwMiIiMTBiLWI0YTISMTISMDQ0ZiIsImMiOjI9>

⁹⁶ Policie České republiky. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021, prosinec* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

⁹⁷ BESIP – Ministerstvo dopravy. *Mladí řidiči. Klíčový ukazatel. Strategie BESIP 2021–2030* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://besip.cz/getattachment/ffd35207-08ba-4acc-a94c-1b0e8a1a920a/attachment.aspx>

4.3. Dopravní výchova

„Dopravní výchova je příprava osob na bezpečný pohyb v silničním provozu. Začíná prakticky tehdy, kdy dítě vedeno za ruku poprvé vstoupí do silničního provozu a končí tehdy, když je člověk nucen se pohybu v silničním provozu vzdát.“⁹⁸

Dítě od malička napodobuje své nejbližší. Jejich pozorováním se učí řeči, mimice, gestikulování. Imitují jejich chování vůči jiným a činnosti jaké vykonávají. Vidí-li rodiče držet telefon a dívat se do něj, chtějí jej do ruky také. Jinak tomu není ani v dopravním prostředí. Jakmile rodič s dítětem nepočká na křižovatce před přechodem pro chodce, než se na semaforu rozsvítí zelená, nelze předpokládat, že tak v budoucnu dítě učiní samostatně. Obdobně dítě sleduje rodiče za volantem. Zda rodič jede klidně nebo s dítětem ve vozidle hází ze strany na stranu. Jak rodič reaguje, zda je při jízdě klidný nebo se rozčiluje a pokřikuje na jiné řidiče.

„Aby děti postupně získaly schopnosti potřebné pro bezpečný pohyb v dopravě, je nutné s nimi cvičit. Nenápadně, nenásilně, na různých místech. Cvičení co nejčastěji opakovat, při každé vhodné příležitosti – při společných procházkách, cestách na nákupy, na návštěvy. Se cvičením se dá začít již ve 3 letech věku dítěte.“⁹⁹

S rostoucím věkem nenapodobuje dítě v chování pouze rodiče, ale též učitele, kamarády, filmové nebo literární hrdiny, celebrity nebo jiné své vzory. Pro bezpečné chování dítěte v silničním provozu je tak důležité, jak přistoupí ke své roli osoby, k nimž dítě vzhlíží. Zda půjdou příkladem či nikoliv.

Napodobování je běžné v jakémkoliv věku. To je možné opět demonstrovat na příkladu chování chodců na křižovatce s přechodem pro chodce řízené světelnými signály. Na semaforu pro chodce svítí signál s červeným světlem a všichni čekají na zelený signál, aby mohli vstoupit na přechod a pozemní komunikaci přejít. Jeden z chodců čekání nevydrží a rozejde se i přes zákaz. Zpravidla jej začnou následovat i někteří další chodci, kteří by se samostatně k chůzi křižovatkou na červený signál neodhodlali. Obdobně řidiči se na silnicích často nechávají svést jinými řidiči k překračování nejvyšší povolené rychlosti.

⁹⁸ ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologická prevence nehod: teorie a praxe*. Praha: Karolinum, 2006, s. 122.

⁹⁹ ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologická prevence nehod: teorie a praxe*. Praha: Karolinum, 2006, s. 123.

Pro bezpečnost osob v dopravním prostředí je významné, jaký vztah mají účastníci silničního provozu k dopravním předpisům. Je potřeba je učit, že dodržování dopravních předpisů slouží k jejich vlastnímu prospěchu, k zajištění jejich bezpečí. Toto vnímání v nich rozvíjet a utvrzovat je o tom v každodenním životě. Bohužel nejsou výjimečné situace, kdy jsou přesvědčováni o přesném opaku, a jsou tak vychováni k jejich porušování. Jedním z těchto případů je neodstraňování dopravních značek i po proběhlé změně na pozemní komunikaci. Typicky neodstranění značky A7a, upozorňující na hrboly, výtluky, díry a jiné nerovnosti ve vozovce nebo na úsek s nerovným povrchem vozovky, vyžadující zvýšenou opatrnost nebo výrazné snížení rychlosti jízdy, i poté, co stav vozovky toto chování nadále nevyžaduje. Čím více dopravních značek bude upozorňovat na situaci, která nebude následovat, tím spíše jim jedinec postupem času nebude věnovat pozornost nejen v konkrétní situaci, ale i na dalších místech. K podobné výchově dochází i na železničních přejezdech. Na některých železničních přejezdech chodci i řidiči čekají, než vlak vůbec projede i v řádu minut. Důvěře v účelnost jejich omezení příliš nepřidá, pokud navíc vidí vlak teprve přijíždět do stanice a posléze z něj vystupovat a nastupovat cestující ve chvíli, kdy už svítí na přejezdu výstraha a oni poctivě po celou dobu čekají před přejezdem. Nelze se jim divit, že začnou přemítat, zda je dodržování dopravních předpisů v těchto situacích opravdu chrání a zda jsou smysluplné. Tímto samozřejmě nechci obhajovat chování v rozporu s dopravními předpisy, pouze se snažím upozornit na situace negativně ovlivňující vnímání dopravních předpisů účastníky silničního provozu a jejich možné důsledky.

4.4. Podmínky a proces vedoucí k získání řidičského oprávnění

Jak jsem již dříve zmiňoval, bezpečnost silničního provozu závisí zejména na jeho účastnících. Podstatný význam má i role, v jaké jednotliví účastníci silničního provozu vystupují. Rozdílné dopady na bezpečnost účastníků bude mít rizikové chování chodce a chování řidiče motorového vozidla. Motorové vozidlo svou hmotností a energií při pohybu představuje nebezpečný nástroj. Proto je důležité, komu svěříme jeho ovládání a jak jej na tuto roli připravíme, tedy komu udělíme řidičské oprávnění, jaké stanovíme podmínky pro jeho získání, a jak bude probíhat výuka a výcvik žadatelů o řidičské oprávnění.

„Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny vozidel, pro kterou mu bylo řidičské oprávnění uděleno.“¹⁰⁰ Lze jej udělit žadateli

¹⁰⁰ § 80 zákona o silničním provozu

o řidičské oprávnění (dále jen „žadatel“), pokud splní podmínky předpokládané zákonem. Česká republika umožňuje dle § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu řídit na jejím území motorové vozidlo i osobám disponujícím řidičským oprávněním uděleným jiným státem, konkrétně členským státem Evropské unie, smluvní stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru nebo jiným státem podle mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána a která upravuje oblast silničního provozu, zejména podle Ženevské úmluvy o silničním provozu a Vídeňské úmluvy o silničním provozu. Obdobně řidiči disponující řidičským oprávněním vydaným Českou republikou mohou na území jiných států řídit motorové vozidlo. Toto oprávnění prokazují řidičským průkazem, popř. mezinárodním řidičským průkazem. Přesto se podmínky pro jeho získání a průběh výcviku v jednotlivých státech liší.

Podstatné odlišnosti jsou i v podmínkách pro získání řidičského průkazu pro jednotlivé skupiny vozidel. V následujících podkapitolách se budu věnovat výlučně řidičským oprávněním pro skupinu vozidel B, vymezenou v § 80a odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu, jakožto výrazně nejčetnější skupině motorových vozidel.

4.4.1. V České republice

„Proces získání řidičského oprávnění je uzavřený cyklus počínající přijetím do příslušné autoškoly, pokračující absolvováním dané výuky a výcviku a končící zkouškou z odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla.“¹⁰¹

„Řidičské oprávnění lze udělit pouze osobě, která:

- a) dosáhla věku stanoveného tímto zákonem,**
- b) je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel,**
- c) je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel,**
- d) má na území České republiky obvyklé bydliště nebo zde alespoň 6 měsíců studuje,**
- e) splnila další podmínky stanovené tímto zákonem,**
- f) není ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, není povinným v exekuci pozastavením řidičského oprávnění, osobě, které nebylo uloženo v trestním řízení přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo osobě, která nemá v registru řidičů zaznamenáno 12 bodů,**

¹⁰¹ Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 30. 11. 2012, sp. zn. 30 A 14/2011-42.

g) není držitelem platného řidičského oprávnění uděleného jiným členským státem,

h) nevykonává závazek zdržet se řízení motorových vozidel, ke kterému se zavázala pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání.¹⁰²

Řidičské oprávnění je možné udělit dle § 83 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu jen osobě, která dosáhla věku 18 let. Téma věku potřebného pro udělení řidičského oprávnění je v České republice již delší dobu předmětem diskuzí a nyní též předmětem plánované novely zákona o silničním provozu o níž bude pojednávat podkapitola níže.

Výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění nebrání nedovršení věku 18 let. Může k němu být dle § 13 odst. 1 písm. b) zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o odborné způsobilosti“), přijata i osoba, která ke dni ukončení výuky a výcviku dosáhne věku 18 let, přičemž od zahájení výuky a výcviku k jejich ukončení nesmí uplynout doba delší než 18 měsíců. K výuce a výcviku tak může být přijata osoba po dovršení 16,5 let. Zákon výslovně neupravuje situaci, kdy je výuka a výcvik fakticky ukončen před dovršením 18 let. V § 56 odst. 1 písm. e) zákona o odborné způsobilosti je pouze stanoveno, že provozovatel autoškoly se dopustí přestupku přijme-li jako žadatele o řidičské oprávnění osobu nespĺňující podmínky podle § 13 téhož zákona. Dle názoru Krajského soudu v Praze „předmětná skutková podstata zahrnuje pouze jednání vztahující se k okamžiku přijetí uchazeče k výuce a výcviku. K tomuto okamžiku se posuzuje, zda žadatel splňuje všechny podmínky k přijetí. Nelze proto pod skutkovou podstatu předmětného správního deliktu zahrnout jednání provozovatele autoškoly následující po přijetí osoby k výuce a výcviku, tj. např. vedení výcviku z časového hlediska nevhodně tak, že žadatel v den ukončení výcviku ještě nedosáhne věku 18 let“¹⁰³.

Žadatel musí nejdříve dle přílohy č. 3 tabulky 1 ve spojení s § 18 odst. 3 zákona o odborné způsobilosti absolvovat výuku:

- předpisů o provozu vozidel v rozsahu 18 hodin, případně 5 hodin (ISP)
- o ovládání a údržbě vozidla v rozsahu 2 hodin, případně 1 hodiny (ISP)
- teorie zásad bezpečné jízdy v rozsahu 10 hodin, případně 3 hodin (ISP)

¹⁰² § 82 odst. 1 zákona o silničním provozu

¹⁰³ Rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 12. 9. 2016, sp. zn. 47 A 15/2014-59.

- zdravotnické přípravy v rozsahu 2 hodin, případně 1 hodiny (ISP)
- opakování a přezkoušení v rozsahu 4 hodin, případně 1 hodiny (ISP)

Žadatel tak musí projít 36 vyučovacími hodinami teoretické výuky, případně 11 hodinami při výuce dle individuálního studijního plánu (ISP). Ke snížení počtu vyučovaných hodin na základě individuálního studijního plánu může dojít dle § 18 odst. 4 zákona o odborné způsobilosti pouze u výuky, nikoliv při výcviku.

Výcvik trvá celkem 34 vyučovacích hodin a skládá se dle tabulky 2 zákona o odborné způsobilosti z praktického výcviku:

- v řízení vozidla v rozsahu
 - 2 hodin na autocvičišti
 - 5 hodin v minimální provozu
 - 21 hodin ve středním provozu
- údržby vozidla v rozsahu 2 hodin
- zdravotnické přípravy v rozsahu 4 hodin

Pro výuku i výcvik společně platí, že provozovatel autoškoly je dle § 27 odst. 2 písm. a) zákona o odborné způsobilosti povinen zajistit trvání každé jedné vyučovací hodiny v rozsahu 45 minut. Obsah a rozsah výuky i výcviku je upraven vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb.

Po dokončení výuky a výcviku se žadatel dle § 32 zákona o odborné způsobilosti podrobí zkoušce z odborné způsobilosti. Na tu jej přihlašuje provozovatel autoškoly a skládá se dle § 39 téhož zákona ze dvou částí, přičemž u obou musí prospět. Nejdříve skládá zkoušku z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy. Prospěje-li, tak jej čeká zkouška z praktické jízdy s výcvikovým vozidlem. Až do novely zákona o odborné způsobilosti účinné od 1. 7. 2021 právní úprava umožňovala téměř neomezeně tyto zkoušky opakovat. Zkoušku bylo možné znovu provést již za 5 pracovních dní ode dne konání neúspěšné zkoušky. Jediné omezení představovala lhůta 6 měsíců od konání první zkoušky, ve které musel žadatel zkoušky složit. Pokud tato lhůta marně uplynula, nezbývalo mu než absolvovat novou výuku a výcvik v plném rozsahu. Novelizace § 39 daného zákona omezila počet možných opakování zkoušek. Každou ze dvou zkoušek je možné opakovat pouze dvakrát. Poté je potřeba

se podrobit nové výuce či novému výcviku, podle toho, ve které ze zkoušek žadatel opakovaně neprospěl. Omezení počtu pokusů cílí mimo jiné i na zodpovědnější přístup žadatelů o řidičské oprávnění a má napomoci zabránit zahlcení zkušebního systému. Hrozba nákladů na opakovanou výuku či výcvik, a času opakovaně stráveného výukou či výcvikem, představuje účinnější motivační faktor, než tomu bylo u předchozí úpravy, kdy žadatel pouze zaplatil náklady na opakovanou zkoušku. Po opakovaném absolvování výuky či výcviku smí žadatel zkoušku absolvovat nejvýše třikrát. Jestliže by neuspěl, nemůže zkoušky opakovat, aniž by se podrobil nové výuce i výcviku v plném rozsahu. Obdobně by tomu bylo, pokud by neuspěl při zkouškách do 12 měsíců od dne zahájení první zkoušky navazující na absolvování výuky a výcviku v plném rozsahu.

4.4.2. V sousedních státech

Každý ze sousedních států České republiky má rozdílnou právní úpravu podmínek pro získání řidičského oprávnění. Minimální požadavky pro jejich udělení jsou upraveny Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech (dále jen „směrnice o řidičských průkazech“). Ta stanovuje mimo jiné i minimální věk pro vydání řidičského průkazu, minimální požadavky na tělesný a duševní stav, a na řidičské zkoušky, a to konkrétně na zkoušku teoretickou a zkoušku dovedností a chování.

Směrnice o řidičských průkazech stanovuje v článku 4 bodu 4. písm. b) minimální věk pro vydání řidičského průkazu pro skupinu B na 18 let. Dle článku 4 bodu 6. písm. d) též směrnice mohou členské státy snížit minimální věkovou hranici pro vydání řidičského průkazu u skupiny B až na 17 let. Této možnosti využily všechny sousední státy České republiky s výjimkou Polské republiky. Spolková republika Německo (dále jen „Německo“) má dokonce zájem snížit v budoucnu minimální věk pro řízení s doprovodem na 16 let a požádala Evropskou komisi, aby to umožnila.¹⁰⁴ Řidičské průkazy skupiny B vydané osobám mladším 18 let opravňují jeho držitele dle článku 4 bodu 6. zmíněné směrnice až do dosažení 18 let k řízení pouze na území vydávající členského státu, ledaže jeho platnost jiný členský stát výslovně uzná. Takto například Rakouská republika (dále jen „Rakousko“) na svém území umožňuje řídit 17letým řidičům z Německa s doprovodem.¹⁰⁵

¹⁰⁴ DEKRA. *Road Safety Report 2022. Mobility of Young People* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.dekra-roadsafety.com/media/dekra-vsr-2022-en.pdf>

¹⁰⁵ Österreichs digitales Amt. L17 – Allgemeines [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

Ve všech sousedních státech České republiky, v nichž lze získat řidičské oprávnění skupiny B ve věku 17 let, je podmíněno řízení těchto mladých řidičů přítomností jiného řidiče ve vozidle. Na dohlížejícího řidiče pak tyto státy kladou různé nároky. Ve Slovenské republice se vyžaduje, aby se jednalo o držitele řidičského oprávnění skupiny B nejméně po dobu 10 let.¹⁰⁶ Rakouská právní úprava klade na tuto osobu vyšší nároky. Doprovázející osoba musí mít blízký osobní vztah se začínajícím řidičem, být držitelem řidičského oprávnění skupiny B nejméně 7 let a v posledních 3 letech mít zkušenosti s řízením vozidla skupiny B. Dále se nesmí dopustit některého z vybraných deliktů vedoucích k odebrání řidičského oprávnění, ani více než jedenkrát jednoho ze závažnějších přestupků v posledních 3 letech.¹⁰⁷ Německo vyžaduje u doprovázející osoby dosažení 30 let věku, držení řidičského oprávnění nejméně po dobu 5 let, a ne více než 1 zaznamenaný bod v registru řidičů.¹⁰⁸

Odlišnost oproti systému vzdělávání začínajících řidičů v České republice i jiných státech představuje rakouské vícefázové vzdělávání řidičů. V Rakousku výcvik řidičů získáním řidičského oprávnění nekončí, nýbrž nastává jeho druhá fáze. V té musí začínající řidič absolvovat postupně 3 moduly v průběhu prvního roku po získání řidičského oprávnění. Prvním modulem je tzv. jízda k dokonalosti (eine Perfektionsfahrt). Tato jízda je zaměřena na zlepšení stylu jízdy, její bezpečnosti, chování vůči jiným účastníkům a její ekologičnost. Výjimka platí u osob s řidičským oprávněním získaným v 17 letech (L17), ty nemusí první modul absolvovat. Druhý modul tvoří školení bezpečnosti jízdy a dopravně psychologická skupinová diskuze. Poslední modul spočívá v druhé jízdě k dokonalosti zaměřené na ekologicky šetrný způsob jízdy šetřící palivo.¹⁰⁹

Rakouským systémem vzdělávání řidičů se inspiroval český projekt Start Driving. Jedná se o projekt zaměřený na zdokonalovací výcvik začínajících řidičů skupiny B ve věku 18 až 24 let. Slouží k prohloubení znalostí, odpovědnosti a řidičských dovedností začínajících řidičů. Kurzu se společně se začínajícím řidičem může zúčastnit i jeden rodič nebo jiná osoba blízká, a to bezplatně, stejně jako začínající řidič.¹¹⁰

https://www.oesterreich.gv.at/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/1/2/Seite.0401101.html

¹⁰⁶ § 74 odst. 2 zákona č. 8/2009 Z.z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov

¹⁰⁷ Österreichs digitales Amt. *Training for the driving licence* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

https://www.oesterreich.gv.at/en/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/1.html

¹⁰⁸ § 48a odst. 5 Fahrerlaubnis-Verordnung ze dne 13. prosince 2010

¹⁰⁹ Österreichs digitales Amt. *Training for the driving licence* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

https://www.oesterreich.gv.at/en/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/1.html

¹¹⁰ Start Driving [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.startdriving.cz>

4.4.3. V Novém Jižním Walesu

Získání úplného řidičského oprávnění v Austrálii představuje poměrně dlouhý a na první pohled složitý, byť propracovaný proces. Ve všech státech a provinciích Austrálie se využívá odstupňovaného licenčního systému (the graduated licensing scheme). Žadatel o řidičské oprávnění musí postupně projít několika úrovněmi. Na každé z nich musí splnit určité podmínky a je v různé míře omezen v možnostech řízení vozidla. S postupným nabýváním zkušeností, dovedností a plynutím času se posouvá mezi úrovněmi a jednotlivá omezení odpadají. Po úspěšném absolvování všech úrovní získá úplnou licenci. Ta odpovídá běžnému řidičskému oprávnění v České republice.

Byť je úprava podmínek a procesu vedoucího k získání řidičského oprávnění v celé Austrálii podobná, jednotlivé státy a teritoria si tuto oblast upravují samostatně a jsou tak mezi jednotlivými právními úpravami určité rozdíly. Dále se tak budu podrobněji zabývat úpravou procesu získávání řidičského oprávnění jen v jednom ze států, a to v Novém Jižním Walesu. Jedná se o stát s největším počtem obyvatel v Austrálii, jehož pro nás neobvyklý systém získávání řidičského oprávnění ve mě vzbudil myšlenku se tématu mladých řidičů, včetně podmínek pro získání řidičského oprávnění, v diplomové práci věnovat.

Nový Jižní Wales rozlišuje 4 typy licencí:

- žákovská licence (learner licence)
- provizorní P1 licence (provisional P1 licence)
- provizorní P2 licence (provisional P2 licence)
- úplná licence (full licence)

Jakmile jedinec dosáhne 16 let věku, může se vydat na cestu vedoucí k získání úplné licence. Nejprve musí složit test řidičských znalostí a test zraku. Poté mu lze vydat žákovskou licenci. Ta představuje první a nejnižší úroveň řidičského oprávnění. Jedinec disponující žákovskou licencí může řídit výlučně pod dohledem jiné osoby disponující úplnou licencí. Vozidlo, které řídí musí být označeno vepředu i vzadu písmenem L (L plates). Žák nesmí překročit rychlost 90 km/h, nesmí při řízení používat mobilní telefon, ani přes handsfree

zařízení, nebo je mu například zakázáno v Sydney řídit vozidlo v určitých oblastech. Platí pro něj nulová tolerance alkoholu, stejně jako tomu i u provizorní P1 a P2 licence.¹¹¹

Další postup závisí na věku žáka. Je-li mladší 25 let, musí absolvovat 120 hodin jízd pod dohledem osoby disponující úplnou licenci a mít je zapsané v knize jízd. Z toho 20 hodin je potřeba vykonat v noci. Sám se může rozhodnout, zda s ním ve vozidle bude přítomen dohlížejší rodič, instruktor jízd s licenci či jiná osoba s úplnou australskou licenci. Řízení pod dohledem instruktora jízd je však zvýhodněno. Za každou 1 hodinu jízdy vykonanou pod jeho dohledem je možné zapsat 3 hodiny do knihy jízd. Po splnění stanoveného počtu zaznamenaných hodin a uplynutí 10 měsíců může žák podstoupit test vnímání rizika (the Hazard-Perception Test). V případě žáka ve věku 25 let a více, není přístup k testu vnímání rizika podmíněn záznamy v knize jízd, ani uplynutím 10 měsíců, ale záleží na něm samotném, kdy se rozhodne jej podstoupit. Test vnímání rizika zkoumá schopnost žáka rozpoznat nebezpečí vzniklé v silničním provozu a zareagovat na ně. Zkoumá se kupříkladu, zda je schopen rozpoznat okamžik, kdy má snížit rychlost vozidla nebo zda může bezpečně přejet křižovatku. Test se provádí na počítači a žák je při něm vystaven jako řidič několika situacím. Nejdříve je mu situace popsána v zadání a posleze si přehraje videoklip, během něhož má zareagovat kliknutím na dotykovou obrazovku počítače, jakmile situace ve videoklipu umožní bezpečně přejet křižovatku, nebo ve chvíli, kdy je potřeba zpomalit či v jiné situaci v závislosti na zadání. Uspěje-li žák v testu, tak po 12 měsících od získání žákovské licence může podstoupit řídičskou zkoušku (the Driving Test), kterou je nezbytné splnit pro nabytí provizorní P1 licence. Podmínka 12 měsíců neplatí opět u řidičů ve věku 25 let a více.¹¹²

Provizorní P1 licence přináší jejímu držiteli oprávnění řídit vozidlo samostatně bez dohledu jiné osoby. Některá omezení, zejména nejvyšší povolená rychlost 90 km/h a zákaz používání mobilního telefonu při řízení, včetně handsfree zařízení, zůstávají. Provizorní P1 licence přináší navíc dvě, pro nás netypická omezení, která napomáhají předcházet dopravním nehodám začínajících řidičů. První spočívá ve skutečnosti, že jedinec disponující touto licenci nesmí řídit vysoce výkonná vozidla. Jde o vozidla s výkonem vyšším než 130 kW na 1 tunu

¹¹¹ NSW Government. *Driver licences* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

<https://www.nsw.gov.au/driving-boating-and-transport/driver-and-rider-licences/driver-licences>

¹¹² NSW Government. *Driver licences* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

<https://www.nsw.gov.au/driving-boating-and-transport/driver-and-rider-licences/driver-licences>; NSW Government. *Road User Handbook* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.nsw.gov.au/sites/default/files/2022-11/Road-User-Handbook-English.pdf>

váhy vozidla, vozidla, u nichž byla provedena výrazná úprava motoru zvyšující jeho výkon, a dále vozidla uvedená v seznamu vozidel zakázaných pro řidiče s provizorní licencí. Pro představu vozidla uvedeného v seznamu je možné uvést, že od výrobce automobilů Škoda Auto a.s. je v seznamu zakázaných vozidel uveden pouze jediný model v různých konfiguracích a letech výroby, model Superb s pohonem 4x4 a objemem motoru 2 litry. Druhé omezení spočívá v zákazu řízení za přítomnosti více než jedné osoby mladší 21 let od 23:00 do 5:00 ráno, nejedná-li se o příslušníka rodiny či pokud výjimka neplyne z výkonu povolání. Toto druhé omezení se týká pouze řidičů mladších 25 let. Bez ohledu na věk, řidič disponující provizorní P1 licencí již nepoužívá označení vozidla písmenem L, ale nahradí jej označením červeným P (red P plates).¹¹³

Jakmile řidič disponoval provizorní P1 licencí po dobu 12 měsíců, může zažádat o provizorní P2 licenci. Ta posouvá mimo jiné omezení rychlosti z 90 km/h na 100 km/h, umožňuje vozit více osob mladších 21 let mezi 23. hodinou a 5. hodinou ráno. Zákaz řídit vysoce výkonná vozidla, stejně jako zákaz používání mobilního telefonu, včetně handsfree zařízení zůstává nadále v platnosti. Namísto označení vozidla červeným P jej řidič s licencí P2 označuje zeleným P (green P plates). Po uplynutí dalších 24 měsíců od nabytí provizorní licence P2 je možné získat úplnou licenci.¹¹⁴

Z toho vyplývá, že úplnou licenci žadatel získá nejdříve ve 20 letech poté, co se již minimálně 4 roky, případně minimálně 3 roky u osoby ve věku nejméně 25 let, účastní silničního provozu jako řidič motorového vozidla. Australský licenční systém využívá znalost nejčastějších příčin a spolupůsobících faktorů dopravních nehod mladých řidičů, jako je nepřiměřená rychlost, používání mobilního telefonu při řízení, vliv vrstevníků na chování řidiče v nočních hodinách při návratu ze zábavy, řízení pod vlivem alkoholu a řízení vysoce výkonných vozidel svádějících k rizikové jízdě. Systém tak umožňuje mladému řidiči nabrat zkušenosti a zabraňuje jeho expozici některým rizikovým faktorům.

Mezeru v tomto odstupňovaném licenčním systému vidím v absenci řidičské zkoušky před nabytím úplné licence, a ve stanovení nedostatečných požadavků na osobu vykonávající dohled nad žákem u žákovské licence. Řidič po nabytí provizorní P1 licence nemusí po další 3 roky usednout za volant, a přesto nabude úplné licence. Pokud by tak učinil, odpadlo by

¹¹³ NSW Government. *Driver licences* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

<https://www.nsw.gov.au/driving-boating-and-transport/driver-and-rider-licences/driver-licences>

¹¹⁴ Tamtéž.

postupné nabývání praxe v řízení a celkově smysl jednotlivých úrovní. Naopak jestliže by jej čekala před získáním úplné licence řidičská zkouška vyšší úrovně než ta, kterou absolvuje s žákovskou licenci, vyhnuli bychom se této trhlině v systému. Co se týče osoby vykonávající dohled, nejví se mi vhodné stanovení jediné podmínky na tuto osobu spočívající v držení úplné australské řidičské licence. Byť dohlížející osobou bude obvykle rodič, jakožto osoba s největším zájmem na bezpečnosti svého dítěte, nemusí tomu tak být. Může jím být i jeho vrstevník, nezralý jedinec, který negativně ovlivní chování začínajícího řidiče za volantem po zbytek jeho života. Jako možné řešení se nabízí alespoň stanovení podmínky držení úplné licence po určitou dobu.

4.5. Novela zákona o silničním provozu

Ke dni odevzdání této práce čeká na rozhodnutí o svém osudu v Poslanecké sněmovně vládou navržená novela zákona o silničním provozu. Tato novela přináší vedle revize správního trestání v oblasti dopravních přestupků podstatné změny pro mladé a začínající řidiče. Zavádí možnost získat řidičské oprávnění skupiny B ve věku 17 let a institut tzv. řidičského průkazu na zkoušku.

4.5.1. Řízení pod dohledem mentora

Získání řidičského oprávnění ve věku 17 let má umožnit včlenění § 83a do zákona o silničním provozu. Řidičské oprávnění by osoba ve věku 17 let mohla získat pouze se souhlasem zákonného zástupce a až do dosažení věku 18 let by směla řídit pouze pod dohledem mentora usazeného na sedadle vedle mladého řidiče. Mentorem se rozumí osoba, která je zapsána na žádost sedmnáctiletého řidiče a s písemným souhlasem zákonného zástupce v registru řidičů. Mentorem se jedinec nestane, pokud se zápisem sám nesouhlasí. Na osobu mentora jsou kladeny přísné požadavky. Může jím být jen ten, komu bylo uděleno řidičské oprávnění skupiny B před více než 10 lety a současně je držitelem tohoto oprávnění nepřetržitě v posledních 5 letech. Nikoliv však ten, kdo v posledních 5 letech pozbyl právo k řízení motorového vozidla, či v těchto 5 letech byl ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Dále se mentorem nemůže stát osoba

se zadrženým řidičským průkazem. Poslední podmínku představuje bodové hodnocení řidiče bez záznamu jediného bodu.¹¹⁵

Z úpravy řízení pod dohledem mentora je zřejmé, že cílí na nabývání řidičské praxe pod kontrolou a vedením zkušené a zodpovědné osoby. Osobně se mi však jeví poslední podmínka již jako přehnaná. V určitých případech může vést právě k vyloučení zkušené osoby z možnosti kontroly začínajícího řidiče. Podíváme-li se do přílohy zákona o silničním provozu na bodovaná jednání, nalezneme jak v aktuální právní úpravě, tak i v navrhované novelizaci zákona dvou bodovou penalizaci, ať už za překročení nejvyšší povolené rychlosti o více než 5 km/h v obci nebo o více než 10 km/h mimo obec dle aktuální právní úpravy, či za překročení o více než 10 km/h bez ohledu na lokalitu v obci či mimo obec dle navrhované novelizace zákona. Více než dva body budou řidiči uděleny, dle obou úprav, až při překročení nejvyšší povolené rychlosti o 20 km/h nebo o 30 km/h a více mimo obec. Působení mentora úmyslně a pravidelně překračujícího nejvyšší povolenou rychlost na začínajícího řidiče jistě nepřispěje k bezpečnému chování začínajícího řidiče v dopravním prostředí. O nic víc k bezpečnému chování začínajícího řidiče nepřispěje ani přítomnost osoby disponující řidičským oprávněním, která byt' splňuje podmínky kladené na mentora, tohoto oprávnění ve svém životě nevyužívá. Naopak právě u osoby každodenně řídící motorové vozidlo je velká pravděpodobnost, že k nějakému neúmyslnému překročení rychlosti v její praxi občas dojde. Například jedinec řídící motorové vozidlo v místě, v němž se nachází poprvé, případně kde to příliš nezná, může snadno přehlédnout informaci o snížení nejvyšší povolené rychlosti. Je-li přitom přistižen, a dojde-li též k započtení bodů do bodového hodnocení řidičů, je tímto po určitou dobu připraven o možnost být zapsán jako mentor. Dle mého názoru se v takovém případě automaticky nejedná o nezodpovědného řidiče. Přestože česká úprava řidičského průkazu na zkoušku dle Ministerstva dopravy vychází z rakouského a německého modelu, v oblasti tolerance jednoho registrovaného pochybení úpravu nepřevzala. Německá úprava, a obdobně i rakouská, umožňuje, aby doprovázející osoba měla v rejstříku zapsán nejvýše 1 bod. Penalizace 1 bodem hrozí v Německu řidiči teprve při překročení nejvyšší povolené rychlosti o 21 km/h až do 30 km/h v obci, nebo do 40 km/h mimo obec.¹¹⁶ Toleruje tak jedno závažnější registrované

¹¹⁵ PSP. *Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů* [online]. Návrh ze dne 4. 1. 2023 [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=222074>

¹¹⁶ Allianz Autowelt. *Geschwindigkeitsüberschreitung: Zu schnell gefahren? Das sagt der Bußgeldkatalog* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.allianz-autowelt.de/bussgeld/geschwindigkeitsueberschreitung/>

pochybení. Osobně bych viděl optimální řešení v oblasti zaznamenaných bodů v registru řidičů u mentora v kombinaci navrhované české a německé úpravy. Zmírnit v navrhované novelizaci požadavek kladený na mentora tak, aby se jím mohla stát i osoba se záznamem nejvýše 2 bodů v bodovém hodnocení řidiče.

Nejsou neobvyklé případy, kdy je pouze jeden z rodičů začínajícího řidiče aktivním řidičem. Jakmile bychom vyloučili dohled aktivního rodiče s jedním méně závažným prohřeškem, zvýšila by se pravděpodobnost výkonu dohledu jiným nezkušeným řidičem a nepřineslo by to dle mého názoru pozitivní účinek na bezpečnost začínajícího řidiče a silničního provozu, právě naopak. Projde-li úprava bezúhonnosti mentora v navrhované podobě legislativním procesem, jedinou možností, jak by se osoba se zaznamenanými body v registru řidičů mohla stát mentorem je absolvování školení bezpečné jízdy. Jejím absolvováním lze v současnosti odečíst 3 body z registru řidičů. Navrhovaná novelizace má zvýšit počet odečitatelných bodů tímto způsobem na 4. Toto školení celkově trvá 7 hodin a je možné jej v současnosti podstoupit na 9 místech v České republice za cenu 4 000Kč a výš. Přináší tak s sebou nároky na čas i nezanedbatelné finanční náklady, které by měl rodič vynaložit poté, co zaplatí za autoškolu potomka a pokutu za svůj přestupek. Využívání této cesty k odstranění překážek bránících stát se mentorem bude tedy zřejmě spíše výjimečné.

Pro úplnost je nutno upozornit na rozdílné délky pro odečítání, resp. promlčení bodů v registru řidičů. V České republice může dojít k odečtení bodů za splnění dalších podmínek nejdříve za 12 měsíců ode dne zaznamenání bodů v registru řidičů, resp. za 24 nebo 36 měsíců dopustí-li se řidič více přestupků či přestupků závažnějších. Oproti tomu v Německu činí promlčecí lhůta jednoho bodu 30 měsíců, u přestupku s penalizací dvou bodů 60 měsíců, a to bez ohledu na to, zda se řidič v promlčecí lhůtě dopustil dalšího přestupku či nikoliv.¹¹⁷ Pokud se tedy řidič v Německu dopustí přestupku bodovaného více než jedním bodem, případně alespoň dvou přestupků penalizovaných jedním bodem, bude trvat déle, než mu bude umožněno dohlížet na začínajícího řidiče.

Dohled zkušenějšího řidiče vykazuje dlouhodobé snížení nehodovosti u mladých řidičů v zemích, které jej zavedly. Svůj význam má i v poskytnutí potřebné pomoci a podpory začínajícímu řidiči při řízení po ukončení autoškoly. Po 28 hodinách praktického výcviku

¹¹⁷ Právo pro všechny. *Jak funguje německý bodový systém? Zjistěte, kdy dojde ke smazání trestných bodů* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.pravoprovsechny.cz/clanky/bodovy-system-v-srn/>

v autoškole nelze předpokládat, že začínající řidič si bude schopen poradit s každou situací vzniklou v silničním provozu a bude schopen na ni správně zareagovat. Dohlížející mentor tak může nejen usměrňovat chování začínajícího řidiče, ale též mu během jízdy poskytnout rady, jak se vyhnout nebezpečné situaci, a pokud nastane, jak jí zvládnout. Případně jeho zkušený pohled může zaregistrovat nějakou podstatnou skutečnost v provozu přehlídnutou začínajícím řidičem a upozornit jej na ni. Na druhou stranu, zkušený řidič se často nebojí porušovat pravidla silničního provozu a mohou k tomuto chování svést i začínajícího řidiče a negativně tak ovlivnit jeho řidičskou kariéru. Správné nastavení nároků na osobu mentora je proto velice důležité.

Nyní již odvrátíme pozornost od osoby vykonávající dohled a vrátíme se k mladému řidiči. Navrhovaným posunutím věku předepsaného pro udělení řidičského oprávnění na 17 let dochází i ke změně věku potřebného pro zahájení výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění. Jak již bylo dříve zmíněno, zákon o odborné způsobilosti umožňuje přijmout k výuce a výcviku osobu, která ke dni ukončení výuky a výcviku dosáhne věku předepsaného pro udělení řidičského oprávnění, přičemž od zahájení výuky a výcviku k jejich ukončení nesmí uplynout doba delší než 18 měsíců. Dle navrhované novely zákona o silničním provozu by tak v krajním případě mohla být k výuce a výcviku přijata osoba 18 měsíců před dovršením 17 let, tedy po dosažení 15 let a 6 měsíců.

Na řidiče mladšího 18 let, řidícího pod dohledem mentora, se na území České republiky nemají vztahovat jiná omezení, jako např. snížení nejvyšší povolené rychlosti, ale má disponovat v podstatě běžným řidičským oprávněním s omezenou územní platností. Využívání řidičského oprávnění před dosažením 18 let se má dle důvodové zprávy vztahovat pouze na území České republiky. Uznání těchto řidičských oprávnění na území jiných států bude záviset na jednotlivých státech.

4.5.2. Řidičský průkaz na zkoušku

Návrhy na zavedení řidičského průkazu na zkoušku v různých formách vznikají v rámci Ministerstva dopravy už více než 10 let. Předchozí vláda navrhovala vložení § 123g do zákona o silničním provozu.¹¹⁸ Tím měla být snížena bodová hranice pro pozbytí řidičského oprávnění

¹¹⁸ PSP. *Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů* [online]. Návrh ze dne 17. 8. 2020. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://public.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=180402>

u začínajících řidičů po dobu dvou let ode dne udělení řidičského oprávnění na polovinu, z 12 bodů zaznamenaných v bodovém hodnocení řidičů na 6. Návrh byl kritizován pro přehlížení výchovy začínajícího řidiče a zaměření se výlučně na jejich represí. S tímto návrhem předchozí vláda neuspěla.

I současný vládní návrh v §102f počítání s dvouletou zkušební lhůtou a šesti bodovou hranicí. Rozdíl spočívá v důsledcích dosažení této hranice. Zaznamenání šesti bodů v registru řidičů by založilo povinnost absolvovat dopravně psychologický pohovor a školení začínajících řidičů, nikoliv pozbytí řidičského oprávnění.

Dopravně psychologickým pohovorem se rozumí skupinový pohovor s osobní účastí začínajících řidičů. Ten má být vedený dopravním psychologem s akreditací k provádění dopravně psychologického vyšetření v celkovém rozsahu 4 hodin a skládat se ze dvou částí. První část má směřovat k získání a prohloubení znalostí o nejčastějších příčinách dopravních nehod a jejich předcházení. Druhá část pak k prevenci a řešení mimořádných situací v provozu na pozemních komunikacích.¹¹⁹

Navrhovaná novelizace zákona o silničním provozu používá pojmu školení začínajících řidičů, ale již jej nedefinuje, ani jej jinak neupravuje. Součástí vládního návrhu novelizujícího zákon o silničním provozu je i návrh na novelizaci zákona o odborné způsobilosti. Do něj má být zařazen § 52j upravující školení začínajících řidičů, jakožto další forma zdokonalování odborné způsobilosti řidičů. Projde-li tato novelizace, tak budou školení začínajících řidičů provádět provozovatelé autoškol prostřednictvím učitele výuky a výcviku v rozsahu jedné vyučovací hodiny výuky a tří vyučovacích hodin výcviku. Výuka bude zaměřena na získání a prohloubení znalostí teorie řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy. Výcvik má spočívat v praktické jízdě pod dohledem učitele výuky a výcviku. Na výcvik má ještě navazovat hodnocení chování řidiče při výcviku v rozsahu jedné vyučovací hodiny.¹²⁰

Dle důvodové zprávy je cílem „*pozitivně ovlivnit chování začínajícího řidiče, zejména aby si uvědomil možné důsledky svého rizikového jednání, a poskytnou mu zpětnou vazbu ke způsobu řízení, které si od doby získání řidičského oprávnění osvojil*“. Řidičský průkaz na

¹¹⁹ PSP. *Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů* [online]. Návrh ze dne 4. 1. 2023. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=222074>

¹²⁰ Tamtéž.

zkoušku tak dle navrhované novely nemá vyloučit začínajícího řidiče ze silničního provozu, nýbrž má napomoci jeho bezpečné účasti v silničním provozu, a vést jej k budoucímu vyvarování se chybového jednání. K dočasnému vyloučení začínající řidiče by však dle § 102 g navrhované novelizace zákona o silničním provozu došlo, jestliže by začínající řidič se zaznamenanými šesti body do 3 měsíců od výzvy k absolvování dopravně psychologického pohovoru a školení začínajících řidičů nepředložil potvrzení o jejich absolvování. V takovém případě by uplynutím tříměsíční lhůty pozbyl řidičského oprávnění a byl by povinen řidičský průkaz odevzdat. O vrácení řidičského oprávnění by pak bylo možné rozhodnout na žádost až po absolvování dopravně psychologického pohovoru a školení začínajících řidičů.¹²¹

¹²¹ PSP. *Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů* [online]. Návrh ze dne 4. 1. 2023. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=222074>

Závěr

Lidé, stejně jako jejich chování, nejsou dokonalí a nikdy ani dokonalí nebudou. S tímto je potřeba počítat i v dopravním prostředí. Dopravní kriminalitu v podstatě není možné vymýtit. Obdobně ani není možné úplně zamezit výskytu dopravních nehod. Vzhledem k jejich následkům na životech, zdraví a majetku je potřeba neustále vyvíjet snahu o snižování jejich počtu a omezování jejich následků. Podíváme-li se vývoj počtu nejzávažnějších následků v jednotlivých letech, je zřejmé, že se tato snaha vyplácí, a není důvod pochybovat, že by tomu v budoucnu mělo být jinak.

Snažíme-li se zajistit bezpečné dopravní prostředí, je vhodné vést k bezpečnému chování v silničním provozu již od dětství. Vychovávat děti k tomuto chování a jít jim vzorem, a to ať už jsme jejich rodičem, učitelem či někým naprosto cizím. Tato výchova je nezbytným prvkem přípravy na účast v silničním provozu v kterékoliv roli a její nedostatečnost může vést jednak k ohrožení jedince samého, tak i ostatních účastníků silničního provozu. Ještě se závažnějšími následky se může nedostatečná výchova projevit poté, co jedinec usedne za volant motorového vozidla. Pozitivní účinky na chování mladých řidičů by měla přinést vládou navrhovaná novela zákona o silničním provozu, obsahující mimo jiné úpravu řízení pod dohledem mentora a institutu řidičského průkazu na zkoušku. Má potenciál ovlivnit nejen chování začínajících řidičů v rizikovém období, ale celou jejich řidičskou praxi.

Tak jak představují mladí řidiči bez zkušeností určité riziko pro bezpečnost silničního provozu, představují jisté riziko též starší řidiči, zejména skupina řidičů ve věku nad 65 let. K dopravním nehodám této skupiny řidičů vedou naprosto rozdílné příčiny, než je tomu u mladých řidičů. Starší řidiči mají zpravidla dlouhou praxi v řízení motorového vozidla, v silničním provozu nesoutěží, nepřekračují přiměřenou rychlost, ani jinak úmyslně neriskují. Dochází však u nich ke zpomalování reakcí, a poruchám zraku a sluchu, jejichž správná funkce je předpokladem bezpečné účasti v silničním provozu. Vzhledem ke stárnutí populace bude starších řidičů v silničním provozu výrazně přibývat, na což bude muset zákonodárce do budoucna reagovat, pravděpodobně především nějakou formou zpomalení a zpřehlednění silničního provozu.

Pozitivní účinky na vývoj dopravní kriminality a bezpečnosti silničního provozu by mělo přinést též zavedení tzv. terapeutického programu. Jedná se o skupinovou terapii v rozsahu 20 hodin, která cílí na změnu myšlení, postojů a chování jedinců v silničním provozu.

Tento program má být určen zejména pro osoby, které pozbyly řidičské oprávnění. Jeho absolvování by se stalo podmínkou pro vrácení řidičského oprávnění ve stanovených případech. Mohl by jej též nařídit státní zástupce nebo soud. Jeho úprava bude obsažena zejména v zákoně o silničním provozu, ale bude s ním pracovat též trestní zákoník a zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), a původně měla jako celek nabýt účinnosti k 1. 7. 2023.¹²² To však v současnosti není jisté vzhledem k poslanceckému návrhu zákona, ve kterém je mimo výrazné množství jiných změn navrhováno také nabytí účinnosti části úpravy terapeutického programu k 1. 7. 2023 a nabytí účinnosti ve zbylém rozsahu k 1. 4. 2024.¹²³ Terapeutický program však není úplnou novinkou. Již několik let probíhají na území České republiky rehabilitační kurzy, byť ve výrazně omezeném počtu osob. U většiny řidičů, kteří tímto kurzem prošli, bylo v následujících letech pozorováno výrazné zlepšení chování v silničním provozu a nedošlo u nich k záznamu porušení dopravních předpisů.

V této práci jsem se snažil upozornit nejen na význam dopravní kriminality a dopravních nehod, ale také na možné způsoby jejich prevence. Snažil jsem se vysvětlit příčiny dopravních nehod, popsat jejich vývoj v čase a navrhnout řešení. Odhlédnu-li od odborné stránky, vidím v této práci přínos i ve změně vlastního chování při účasti v silničním provozu ve prospěch vyšší bezpečnosti sebe samého i okolních účastníků silničního provozu.

Byť jsem si na počátku psaní této práce byl vědom rozsáhlosti zvoleného tématu a nutnosti zaměřit se vzhledem k rozsahu této práce pouze na část problematiky, s přibývajícimi napsanými stránkami mě rozsah tématu přesto zaskočil a byl jsem nucen ještě více selektovat,

¹²² Zákon č. 220/2021, kterým se mění zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 257/2000 Sb., o Probační a mediační službě a o změně zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 65/1965 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 359/1999 Sb., o sociálně-právní ochraně dětí (zákon o Probační a mediační službě), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony

¹²³ PSP. *Návrh poslanců Stanislava Blahy, Ondřeje Lochmana, Jiřího Slavíka a dalších na vydání zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 220/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 257/2000 Sb., o Probační a mediační službě a o změně zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 65/1965 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 359/1999 Sb., o sociálně-právní ochraně dětí (zákon o Probační a mediační službě), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony* [online]. Návrh ze dne 13. 1. 2023. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=222057>

na co se v práci zaměřím, co mi přijde významné a zajímavé, případně též k čemu mám určitý vztah a je mi tak blízké se tomu věnovat.

Na závěr bych dodal, že každý z nás může učinit ve svém chování pár změn, které mohou výrazně napomoci bezpečnosti silniční dopravy. Zejména při účasti v silničním provozu zaměřit plně svou pozornost na dopravní situaci, řídit v klidu, s rozvahou, nepřeceňovat své schopnosti, být vůči ostatním účastníkům silničního provozu ohleduplný a tolerantní.

Použité zdroje

1. Seznam použité literatury

GŘIVNA, Tomáš, Miroslav SCHEINOST a Ivana ZOUBKOVÁ. *Kriminologie*. 5., aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2019, 588 s. ISBN 978-80-7598-554-5.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005, 224 s. ISBN 80-7178-542-3.

HIRT, Miroslav. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada, 2012, 160 s. ISBN 978-80-247-4308-0.

CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, 544 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019, 1000 s. ISBN 978-80-7502-380-3.

KOVALČÍKOVÁ, Daniela a Jan ŠTANDERA. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011, 438 s. ISBN 978-80-7400-418-6.

POLCAR, Miroslav. *Princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích*. Trestní právo. 2015, roč. 19, č. 4, s. 4-16. ISSN 1211-2860.

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

ŠTEFAN, Jiří a Jan MACH. *Soudně lékařská a medicínsko-právní problematika v praxi*. Praha: Grada, 2005, 264 s. ISBN 80-247-0931-7.

ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologická prevence nehod: teorie a praxe*. Praha: Karolinum, 2006, 218 s. ISBN 80-246-1096-5.

ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013, 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0.

VÁLKOVÁ, Helena, Josef KUČHTA a Jana HULMÁKOVÁ. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 3. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019, 616 s. ISBN 978-80-7400-732-3.

2. Seznam použitých právních předpisů

Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon

Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád)

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

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek

Zákon č. 220/2021, kterým se mění zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 257/2000 Sb., o Probační a mediační službě a o změně zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 65/1965 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 359/1999 Sb., o sociálně-právní ochraně dětí (zákon o Probační a mediační službě), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony

Narizení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot.

Vyhláška ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu

Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č.167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb.

Vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách

Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/121/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech

Commission Recommendation of 17 January 2001 on the maximum permitted blood alcohol content (BAC) for drivers of motorised vehicles

Fahrerlaubnis-Verordnung ze dne 13. prosince 2010

Zákon č. 8/2009 Z.z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov

3. Seznam použité judikatury

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22. 8. 2007, sp. zn. 5 Tdo 874/2007.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011.

Usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 4. 2018, č. j. 2 As 154/2017-44.

Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 30. 11. 2012, sp. zn. 30 A 14/2011-42.

Rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 12. 9. 2016, sp. zn. 47 A 15/2014-59.

Stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 21. 10. 2020, sp. zn. Tpjn 300/2020.

4. Seznam ostatních použitých zdrojů

ACEA. *Vehicles in use, Europe 2023* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.acea.auto/files/ACEA-report-vehicles-in-use-europe-2023.pdf>

Allianz Autowelt. *Geschwindigkeitsüberschreitung: Zu schnell gefahren? Das sagt der Bußgeldkatalog* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.allianz-autowelt.de/bussgeld/geschwindigkeitsueberschreitung/>

BESIP – Ministerstvo dopravy. *Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům Strategie BESIP 2021-2030* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Priloha-2-Analyticke-podklady-ke-klicovym-ukazatelum.pdf>

BESIP – Ministerstvo dopravy. *Bezpečnostní pásy. Klíčový ukazatel. Strategie BESIP 2021-2030* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://besip.cz/getattachment/fa81ee39-109b-464b-aeb4-b1c80f7c130d/attachment.aspx>

BESIP – Ministerstvo dopravy. *Materiály pro lepší viditelnost* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Chodci/Budte-videt-prezijete/Budte-videt>

BESIP – Ministerstvo dopravy. *Mladí řidiči. Dílčí cíl Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

<https://besip.cz/getattachment/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-2020/Mladi-ridici/Mladi-ridici.pdf?lang=cs-CZ>

BESIP – Ministerstvo dopravy. *Mladí řidiči. Klíčový ukazatel. Strategie BESIP 2021–2030* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

<https://besip.cz/getattachment/ffd35207-08ba-4acc-a94c-1b0e8a1a920a/attachment.aspx>

BESIP – Ministerstvo dopravy. *Mladí řidiči. Mladí řidiči (15-24 let) motorových vozidel jako viníci dopravních nehod a jejich následky* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMGZiYmI1ZjMtODdjZS00YTQxLWE4NGEtMmRhMGQ1YTM0NjU4IiwidCI6IjFkMzMwNGUxLTIINzUtNDEwMi1iMTBiLWI0YTI5MTI5MDQ0ZiIsImMiOjI9>

BESIP – Ministerstvo dopravy. *Strategie BESIP 2021-2030* [online]. [cit. 2023-04-04].

Dostupné na: https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ

BÍL, Michal, Martin DOBIÁŠ, Richard ANDRÁŠIK, Martina BÍLOVÁ a Petr HEJNA. *Cycling Fatalities: When A Helmet is Useless and when it Might Save Your Life*. Safety Science [online]. 2018, 105, 71-76. ISSN 09257535. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0925753517302059>

Česká spořitelna. *Ropa a její význam: EU a ČR vs. Rusko* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.csas.cz/cs/research/analyza/cz/ER2150>

Český metrologický institut. *Metodika měření alkoholu v dechu, pracovní postup č. 114-MP-C008-08* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: https://www.lindgrove.com/wp-content/uploads/2018/04/CMI_Metodika_mereni_alkoholu_v_dechu.pdf

ČSÚ. *Dopravní infrastruktura – časové řady. Infrastruktura silniční dopravy* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na:

https://www.czso.cz/csu/czso/dopravni_infrastruktura_casove_rady

ČSÚ. *Pohyb obyvatelstva – rok 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.czso.cz/csu/czso/cri/pohyb-obyvatelstva-rok-2021>

ČSÚ. *Statistická ročenka České republiky – 2017. Odsouzené fyzické osoby za vybrané trestné činy* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.czso.cz/csu/czso/27-soudnictvi-kriminalita-nehody-dpivu4dx9s>

ČSÚ. *Statistická ročenka České republiky – 2022. Odsouzené fyzické osoby za vybrané trestné činy* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.czso.cz/csu/czso/29-soudnictvi-kriminalita-nehody-80z4qozy1w>

ČSÚ. *Věkové složení obyvatel k 1.1.2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.czso.cz/documents/10180/165591247/1300642201.pdf/306ab80e-095d-4506-ba02-f8b891dea8d8?version=1.1>

Drážní inspekce. *Sdělení o střetnutích drážních vozidel s chodcem na železničních přejezdech v roce 2021 poskytnuté na žádost.*

Drážní inspekce. *Výroční zpráva 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: https://www.dicr.cz/files/uploads/vyrocní_zpravy/VZ_2021_DI.pdf

DEKRA. *Road Safety Report 2022. Mobility of Young People* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.dekra-roadsafety.com/media/dekra-vsr-2022-en.pdf>

IMF. *Road Quality and Mean Speed Score, WP/22/95, May 2022* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2022/05/20/Road-Quality-and-Mean-Speed-Score-518200>

Ministerstvo dopravy. *Počet držitelů řidičských oprávnění – sdělení. Žádost o informace. Č.j. MD-6130/2023-160/2.*

Ministerstvo dopravy. *Přehlednější bodový systém nebo možnost řídit od 17 let. Novinky míří k připomínkám* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-atiskove-zpravy/Moznost-ridit-od-17-let,-ridicak-na-zkousku-a-preh>

Ministerstvo dopravy. *Ročenka dopravy 2020* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2020/rocenka/htm_cz/cz20_321000.html

Ministerstvo dopravy. *Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2021>

National Safety Council. *Understanding the distracted brain, White Paper, April 2022* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.nsc.org/getmedia/2ea8fe8b-d7b7-4194-8ea5-306d30a73972/cognitive-distraction-white-paper.pdf>

NSW Government. *Driver licences* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.nsw.gov.au/driving-boating-and-transport/driver-and-rider-licences/driver-licences>

NSW Government. *Road User Handbook* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.nsw.gov.au/sites/default/files/2022-11/Road-User-Handbook-English.pdf>

Österreichs digitales Amt. *Training for the driving licence* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: https://www.oesterreich.gv.at/en/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/1.html

Policie České republiky. *Orientační testy ke zjištění OPL* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/orientacni-testy-ke-zjisteni-ovlivneni-opl.aspx>

Policie České republiky. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021, prosinec* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

Policie České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

Právo pro všechny. *Jak funguje německý bodový systém? Zjistěte, kdy dojde ke smazání trestných bodů* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.pravoprovsechny.cz/clanky/bodovy-system-v-srn/>

Přehledy statistických listů. *Přehledy o pravomocně odsouzených osobách dle paragrafů* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://cslav.justice.cz/InfoData/prehledy-statistickych-listu.html>

PSP. *Návrh poslanců Stanislava Blahy, Ondřeje Lochmana, Jiřího Slavíka a dalších na vydání zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 220/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 257/2000 Sb., o Probační a mediační službě a o změně zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 65/1965 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 359/1999 Sb., o sociálně-právní ochraně dětí (zákon o Probační a mediační službě), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony* [online]. Návrh ze dne 13. 1. 2023. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=222057>

PSP. *Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.* [online]. Návrh ze dne 17. 8. 2020. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://public.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=180402>

PSP. *Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů* [online]. Návrh ze dne 4. 1. 2023. [cit. 2023-04-04] Dostupné na: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=222074>

Raiffeisenbank. *Může kvalita silnic ovlivnit ekonomický růst* [online]? [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://investice.rb.cz/zpravy-a-analyzy/hledani-zprav-a-analyz/?c15404%5Bkey%5D=2740>

SDA. *Přehled stavu vozového parku, prosinec 2021* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#rok=2021&mesic=12&kat=stav&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp>

SFDI. *Schválené rozpočty státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2018 a 2023* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.sfdi.cz/rozpocet/rozpocet-sfdi/>

Správa železnic. *Výroční zprávy* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace/vyrocní-zpravy>

Start Driving [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: <https://www.startdriving.cz>

WEF. *The Global Competitiveness Report 2019* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné na: https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

Název diplomové práce, abstrakt a 3 klíčová slova v českém jazyce

Název diplomové práce v českém jazyce: Dopravní kriminalita a její prevence

Abstrakt:

Tématem této diplomové práce je dopravní kriminalita a její prevence. Dopravní kriminalita je společností přehlíženým druhem kriminality. Přitom pravděpodobnost, že se jedinec stane pachatelem trestné činnosti v dopravě anebo obětí této trestné činnosti je mnohem vyšší, než je tomu u jiných druhů kriminality. Zanedbatelné nejsou ani ztráty na životech, zdraví a majetku, které s sebou přináší. Vzhledem ke skutečnosti, že k nejzávažnějším následkům dopravní kriminality dochází při dopravních nehodách, je v této práci kladen značný důraz na problematiku dopravních nehod. Pozornost je věnována pouze dopravě silniční. Byť se dopravní kriminalita vyskytuje i u jiných druhů dopravy, tak je její četnost ve srovnání s dopravní kriminalitou v dopravě silniční v podstatě zanedbatelná. Cílem mé práce je upozornit nejen na význam dopravní kriminality a dopravních nehod, ale také na možné způsoby jejich prevence.

Diplomová práce se skládá z úvodu, čtyř kapitol a závěru. První kapitola je věnována dopravní kriminalitě obecně, jejím zvláštnostem a trestným činům, jichž je možno se dopustit v souvislosti s dopravou. Ve druhé kapitole podrobně rozebírám dopravní nehody, jejich jednotlivé příčiny, četnost a vývoj v čase. Ve třetí kapitole se zabývám alkoholem a jinými omamnými a psychotropními látkami v dopravě, jejich účinky na účastníky silničního provozu a delikty v souvislosti s jejich užíváním v dopravě. Čtvrtá, a zároveň poslední kapitola se zaměřuje na rizikovou skupinu mladých řidičů, příčiny jejich dopravních nehod, a na přípravu na účast v silničním provozu, zejména v roli řidiče motorového vozidla. V této kapitole rozebírám také podmínky vedoucí k získání řidičského oprávnění v České republice podle současné úpravy a podle úpravy v současnosti vládou navrhované. Následně tato kapitola nabízí vhled do právní úpravy v jiných státech. V neposlední řadě jednotlivé úpravy srovnávám, hodnotím je a navrhuji možné změny.

Klíčová slova: Dopravní kriminalita, dopravní nehoda, prevence.

Název diplomové práce, abstrakt a 3 klíčová slova v anglickém jazyce

Název diplomové práce v anglickém jazyce: Traffic Crime and its Prevention

Abstract:

Obvious from the headline, the theme of this theses is traffic crime and its prevention. Although traffic crime is by society quite overlooked kind of criminality, it is more probable that any person will become one of the traffic criminals or a victim of someone else's criminal behaviour within traffic, rather than he or she will find him or herself being a victim or a perpetrator of a crime from another crime field. Losses of lives, health or property losses which are unfortunately huge part of it are also not insignificant. Being aware of the fact that the most severe consequences of traffic crime happen at the time of transport accidents, considerable part of the thesis is dedicated to the problematics of such accidents. Although traffic crime is not unusual within various kinds of transport it is much less frequent than in the case of road transport which is the kind of transport the theses talks about. The aim of this work is to highlight not only the meaning of transport crime and accidents connected to it but also the possibilities of its prevention.

The theses consists of the introduction, four chapters and the conclusion. The first chapter provides an insight into the traffic crime in general, its peculiarities and crimes which can be committed in connection with transport. The second chapter thoroughly investigates traffic accidents, its causes, amount, and its development in time. In the third chapter I am focusing on alcohol and other intoxicating and psychotropic substances, its impact on the participants of the road traffic, and on the torts in connection with its usage within transport. The fourth and the last chapter deals with the risky group of young drivers, causes of their traffic accidents, and the preparation on their participation in the road traffic in the role of drivers of motor vehicles. Moreover, this chapter looks into the conditions leading to the acquisition of the driving licence in the Czech Republic according to the current legal arrangement and the arrangement currently proposed by the government. In addition, the fourth chapter talks about the legal arrangements also in different countries. Last but not least, I am comparing, evaluating and proposing possible changes concerning the above-mentioned arrangements.

Key words: Traffic crime, traffic accident, prevention