

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**PŘESTUPKY A DOPRAVNÍ NEHODY
MOTOCYKLISTŮ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ
V OKRESE TÁBOR**

Autor práce: David Capouch, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

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

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2023

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: David Capouch, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Píbram

Název bakalářské práce: Přestupky a dopravní nehody motocyklistů v silniční dopravě v úkrese Tábor

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Road Traffic Offences and Accidents of Motorcyclists in Tábor Region

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

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

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): září 2022

Cíl bakalářské práce:

1/ Hlavním cílem bakalářské práce je analyzovat nejčastější přestupky motocyklistů v silniční dopravě a dopravní nehody s účastí motocyklistů v úkrese Tábor za zvolené období a provedení dotazníkového šetření mezi motocyklisty k této problematice.

2/ Vedlejším cílem práce je charakteristika motocyklistů z pohledu právních předpisů a porovnání bezpečnosti motocyklistů oproti ostatním účastníkům silničního provozu.

Student:

David Capouch, DiS.

25. 9. 2022
datum

podpis

Vedoucí práce:

JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

3. 11. 2022
datum

podpis

Schvalují zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry:

doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

10. 9. 2022
datum

podpis

Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti:

doc. PhDr. Miroslav Šupík, Ph.D.

13. 11. 2022
datum

podpis

Rektor:

doc. Ing. Jití Dušek, Ph.D.

6. 9. 2022
datum

podpis



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

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

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

ABSTRAKT

CAPOUCH, D. *Přestupky a dopravní nehody motocyklistů v silniční dopravě v okrese Tábor: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., 2023. 81 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Klíčová slova: přestupek, správní tresty, silniční doprava, dopravní nehoda, motocykl, bezpečnostní prvky vozidel, okres Tábor

Bakalářská práce se zabývá přestupky v silniční dopravě spáchanými motocyklisty a dopravními nehodami s účastí motocyklistů v okrese Tábor za sledované období. V teoretické části práce jsou vymezeny základní pojmy týkající se této oblasti, jakož i bezpečnost těchto účastníků silničního provozu. Následuje komparace vzájemných příčinných souvislostí mezi přestupky a nehodami motocyklistů, které se udály na zmiňovaném území. Druhá část se zaměřuje na empirickou část bakalářské práce. Je zde použit kvantitativní výzkum. Hodnocená data jsou získávána formou dotazníkového šetření vyplněným motocyklisty. Hlavním cílem empirického šetření je zjistit četnost přestupků a dopravních nehod motocyklistů a objasnit tuto problematiku.

ABSTRACT

CAPOUCH, D., *Road Traffic Offences and Accidents of Motorcyclists in Tábor Region: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2023. 81 pp. Supervisor: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Key words: offence, penalties for the offences, road traffic, road accidents, motorcycle, vehicle safety features, Tábor region

This bachelor thesis focuses on traffic offences and accidents committed by motorcyclists in the district of the city of Tábor during the monitored period. The theoretical part describes basic concepts related to this topic and safety of motorcyclists as road users. The thesis also contains a comparison of the connections between traffic offences and accidents caused by motorcyclists in the mentioned territory. The second part is focused on empirical part of the thesis. Quantitative analysis is used here. The evaluated data are obtained in the form of a questionnaire survey filled out by the motorcyclists. The main aim of this empirical research is to find out the frequency of motorcyclist's offences and traffic accidents and clarify that issue.

Obsah

Úvod.....	10
1 Cíl a metodika bakalářské práce	11
2 Vymezení základních pojmů.....	12
2.1 Přestupek a jeho znaky	12
2.2 Dopravní přestupek	16
2.3 Přestupkové řízení, příkazní řízení a příkaz na místě.....	16
2.4 Zadržení řidičského průkazu	18
2.5 Správní tresty ukládané v přestupkovém řízení.....	19
2.6 Pozemní komunikace a silniční doprava	21
2.7 Dopravní nehody	23
2.7.1 Dopravní nehoda a její znaky.....	23
2.7.2 Zavinění a právní kvalifikace dopravních nehod.....	24
2.7.3 Základní členění dopravních nehod	26
2.7.4 Příčiny dopravních nehod	27
2.7.5 Zranění a druhy střetů motocyklistů při dopravních nehodách.....	29
2.8 Motocykl a jeho charakteristika	30
3 Bezpečnost motocyklistů v silniční dopravě.....	32
3.1 Aktivní prvky bezpečnosti.....	32
3.2 Pasivní prvky bezpečnosti	32
4 Rozdíly mezi motocykly a osobními vozidly	35
5 Nejčastější přestupky motocyklistů v okrese Tábor v roce 2022.....	37
5.1 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti.....	37
5.2 Předjíždění vozidla v zakázaných případech.....	39
5.3 Nedání přednosti v jízdě.....	40
5.4 Způsobení dopravní nehody s ublížením na zdraví jiné osoby	40

6	Dopravní nehody s účastí motocyklistů v okrese Tábor v roce 2022	42
6.1	Pohlaví a věk motocyklistů s účastí na dopravních nehodách	43
6.2	Charakter dopravních nehod	43
6.3	Zavinění dopravních nehod motocyklistů a jeho vliv na zranění.....	44
6.3.1	Srážky zaviněné motocyklisty.....	44
6.3.2	Srážky zaviněné jinými účastníky.....	44
6.4	Zranění způsobená při dopravních nehodách motocyklistů	45
6.5	Místo dopravních nehod	46
6.6	Škoda způsobená dopravními nehodami motocyklistů	47
6.7	Příčiny dopravních nehod motocyklistů a jejich vliv na zranění	47
6.7.1	Příčiny havárií motocyklistů	47
6.7.2	Příčiny srážek zaviněných motocyklisty	47
6.7.3	Příčiny srážek zaviněných jinými účastníky silničního provozu	48
7	Empirická část – kvantitativní výzkum.....	50
7.1	Cíl kvantitativního výzkumu	50
7.2	Metody získání dat	50
7.3	Vytyčení hypotéz.....	50
7.4	Vzorek respondentů a jeho charakteristika	51
7.5	Otázky v dotazníkovém šetření	51
7.6	Výsledky dotazníkového šetření	52
7.7	Příčinné vztahy mezi některými ukazateli.....	61
7.7.1	Vztah mezi věkem motocyklistů a porušením dopravních předpisů	61
7.7.2	Vztah mezi věkem motocyklistů a účastí na dopravních nehodách.....	62
7.7.3	Vztah mezi počtem ujetých kilometrů a účastí na dopravních nehodách .	63
7.7.4	Vztah mezi počtem ujetých kilometrů a absolvováním zdokonalovacího kurzu	64
7.7.5	Vztah mezi účastí na dopravních nehodách a absolvováním zdokonalovacího kurzu	65

7.7.6	Vztah mezi jízdou ve skupině a účastí na dopravních nehodách.....	66
7.7.7	Vztah mezi místem dopravní nehody a zaviněním dopravní nehody	67
7.7.8	Vztah mezi zraněním při dopravní nehodě a pořízením bezpečnějšího oblečení po účasti na dopravní nehodě	68
7.8	Vyhodnocení stanovených hypotéz.....	69
7.8.1	Vyhodnocení hypotézy č. 1.....	69
7.8.2	Vyhodnocení hypotézy č. 2.....	69
7.8.3	Vyhodnocení hypotézy č. 3.....	69
7.8.4	Vyhodnocení hypotézy č. 4.....	70
	Závěr	71
	Seznam použitých zdrojů	73
	Seznam obrázků, grafů a tabulek	77
	Přílohy	79

Úvod

Tématem bakalářské práce jsou přestupky a dopravní nehody motocyklistů v silniční dopravě v Tábořském okrese. Autor volil toto téma z důvodu, že jednak se problematikou přestupků dlouhodobě zabýval v rámci své profese a jednak má k motocyklům blízký vztah již od dětství. V neposlední řadě bylo snahou autora zjistit jaký důraz motocyklisté kladou na svou bezpečnost a ověřit zažitý názor ve společnosti, že u naprosté většiny nehod zaviněných motocyklisty bývá hlavní příčinou překročení nejvyšší dovolené rychlosti.

Přestupky v dopravě jsou v soudobé společnosti velmi častým jevem a každý účastník silničního provozu by měl vědět, jaká sankce mu za porušení dopravních předpisů hrozí, a to ještě před porušením těchto předpisů. Není neobvyklé, že se autor setkává s dotazy z jeho okolí, jaký postih hrozí za konkrétní přestupek a zda lze za toto jednání odebrat řidičský průkaz. Z těchto důvodů jsou v práci charakterizovány pojmy týkající se přestupků v dopravě, se kterými se účastníci silničního provozu mohou běžně setkat. Pozornost autora je věnována také dopravním nehodám, jejichž interpretace se promítá v následné analýze přestupků a nehod. Vzhledem k tomu, že motocyklisté jsou jednou z nejzranitelnějších skupin účastníků silničního provozu, je v práci zmíněna také bezpečnost motocyklistů.

Samotná analýza přestupků a nehod motocyklistů za období roku 2022 je zpracována pomocí přehledných tabulek s textovým výstupem závěrů jednotlivých zjištění. Jako zdroj posloužil autorovi webový portál Centrum dopravního výzkumu a rozhovory s policisty služby dopravní policie, kteří vykonávají dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu v okrese Tábor.

Empirická část práce je zpracována pomocí dotazníku, jehož cílem je čtenářům poskytnout stanovisko dotazovaných motocyklistů na zpracovávanou problematiku a současně zjistit četnost jejich protiprávního jednání a účast na dopravních nehodách.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavními cíli bakalářské práce jsou analýza přestupků a dopravních nehod motocyklistů v silniční dopravě v okrese Tábor za období roku 2022 a provedení empirického výzkumu formou dotazníkového šetření mezi motocyklisty k této problematice. Vedlejšími cíli práce jsou charakteristika základního pojmosloví týkající se přestupků, dopravních nehod a motocyklistů a dále poukázat na bezpečnost motocyklistů v silničním provozu.

Tato první kapitola obsahuje vymezení cílů a metodiku práce. Druhá kapitola je členěna do osmi podkapitol a věnuje se základním pojmům, které autor považuje za podstatné zmínit v oblasti přestupků a nehod. Pojmy z těchto podkapitol jsou podstatné pro správnou orientaci v navazující analýze přestupků a nehod motocyklistů. Po krátkém seznámení s motocyklem jsou charakterizovány jeho bezpečnostní prvky, jakož i komparace bezpečnosti s osobními vozidly. Navazuje samotná analýza nejčastějších přestupků a dopravních nehod za zmiňované období na území okresu Tábor. Práci uzavírá poslední kapitolou dotazník, ve kterém byli motocyklisté dotazováni na problematiku, o které bakalářská práce pojednává.

Teoretická část práce byla vypracována převážně popisnou metodou za pomoci rešerše literatury a právních předpisů. Nechybí ani rozbor několika rozsudků soudů, které autorův výklad doplňují. Následuje komparace bezpečnostních prvků motocyklů a osobních vozidel. Analýza nejčastějších přestupků motocyklistů v okrese Tábor za rok 2022 byla provedena na základě rozhovorů s dopravními policisty. Stav nehod motocyklistů na Tábořsku za sledované období byl zjištěn za pomoci sběru statistických dat, které autor zanesl do vlastních tabulek pro přehlednější prezentování zjištěných výsledků. Tyto výsledky jsou interpretovány a vzájemně komparovány ve vzájemných souvislostech mezi přestupky a nehodami.

Empirickou část práce tvoří kvantitativní výzkum. Formou dotazníkového šetření bylo u vybraných motocyklistů zjišťována jejich zkušenost s přestupky a dopravními nehodami a celkový pohled na tuto problematiku. V této části se autor zabývá příčinnými souvislostmi, které mohou mít na přestupkové či nehodové jednání vliv. Jsou zde také uvedeny hypotézy, které jsou po vyhodnocení dotazníku potvrzeny či vyvráceny.

2 Vymezení základních pojmů

2.1 Přestupek a jeho znaky

Přestupky jsou jako jediné ze správních deliktů kodifikovány¹ a to zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o přestupcích“), který je primárním zákonem v řízení o přestupcích. Tento zákon shrnuje komplexní úpravu problematiky přestupků jak v rámci přestupkového práva hmotného, tak práva procesního, přičemž skutkové podstaty některých přestupků, jakož i jejich sankce, jsou upraveny v navazujících zákonech. Vytvoření tohoto zákona bylo reakcí na značnou kritiku odborné veřejnosti k nesystematičnosti právní úpravy přestupků. Důvodem kritiky byla mimo jiné problematika skutkových podstat, konkrétně jejich sporná či neurčitá pojmosloví, nebo neprovázanost s ostatními správními delikty.² Osobně jsem tento krok uvítal, nicméně i tak si myslím, že pro zjednodušené vyhledávání přestupkového jednání v praxi by bylo vhodné sloučit další právní předpisy, stejně jako je tomu v trestním zákoníku,³ kde jsou uvedeny všechny skutkové podstaty trestných činů. (Např. zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“), jehož skutkové podstaty přestupků byly v dřívějších zněních zákona o přestupcích obsaženy.)

V zákoně o přestupcích je pojem přestupku definován takto: „*Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*“⁴ Definice naplňuje zásadu zákonitosti, kterou zaručuje Listina základních práv a svobod (tj. že státní moc lze uplatňovat pouze v případech a mezích stanovených zákonem⁵). Ze samotné definice vyplývají znaky, které musí být splněny kumulativně, aby mohlo být jednání za přestupek označeno. Jedná se o znaky formální (obecné a typové) a znak materiální, které společně

¹ MATES, P., et al. *Základy správního práva trestního*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. s. 51. ISBN 978-80-7400-357-8.

² PRÁŠKOVÁ, H. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. s. 19. ISBN 978-80-7502-221-9.

³ ČESKO. *Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník*. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2022-12-07]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/68040/1/2/zakon-c-40-2009-sb-trestni-zakonik>. ISSN 2336-517X.

⁴ ČESKO. *Zákon č. 250/2016 Sb., § 5, o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2022-12-07]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/86860/1/2/zakon-c-250-2016-sb-o-odpovednosti-za-prestupky-a-rizeni-o-nich>. ISSN 2336-517X.

⁵ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020, s. 46. ISBN 978-80-7400-772-9.

zakládají materiálně-formální pojetí přestupku.⁶ Dále lze vymezení definice přestupku chápat pozitivně⁷: „*Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem (...)*“ a negativně – „...*nejde-li o trestný čin*“.

Společenská škodlivost je materiálním znakem přestupku. Jde o neurčitý pojem, který nelze přesně definovat. Můžeme ji označit jako něco, co je v rozporu se zájmy společnosti a je určována „*závažností přestupku, způsobem, jímž byl spáchán, mírou a tam, kde je to předpokladem vzniku odpovědnosti formou zavinění, osobou pachatele, jeho pohnutkami, materiálními a sociálními poměry. Současně představuje kritérium, k němuž se přihlíží při stanovení druhu a výměry trestu*“.⁸ Zde je patrný odkaz autorů tohoto úryvku na ustanovení § 38 zákona o přestupcích. Aby mohlo být jednání za přestupek označeno, musí, jak již bylo uvedeno výše, vykazovat znaky uvedené v zákoně, tedy znaky formální, a současně s nimi musí vykazovat jistou míru škodlivosti pro společnost – materiální znak, poněvadž ne každé protiprávní jednání zakládá odpovědnost pachatele za přestupek (okolnosti vylučující protiprávnost, viz níže). Zde má materiální znak dva významy. Jednak rozlišuje přestupky od trestných činů v případech, kdy jsou znaky obou deliktů shodné,⁹ a jednak umožňuje nestíhat tzv. bagatelní přestupky, u nichž je závažnost zcela nepatrná.¹⁰ Bagatelním přestupkem může být např. motocyklista začátečník, který si ve dne za jasného počasí zapomněl na motocyklu rozsvítit osvětlení, při silniční kontrole se policistům omluvil a bylo to jeho první porušení dopravních předpisů. Policisté by měli adekvátně posoudit přestupek na základě výše popsaného určení společenské škodlivosti a jako jedna z možností vyřešení by se rozhodně nabízelo vyřešení domluvou.

Protiprávnost jako formální obecný znak označuje jednání, které je v rozporu s právním řádem tím, že porušuje určitou povinnost, kterou zákon ukládá.¹¹ Někteří autoři považují protiprávnost za samostatný znak přestupku na roveň společenské škodlivosti,¹²

⁶ KOPECKÝ, M. *Správní právo. Obecná část, 1. vydání*. Praha: C.H.Beck, 2019. s. 251. ISBN 978-80-7400-727-9.

⁷ Tamtéž.

⁸ MATES, P., ŠEMÍK, K. *Společenská škodlivost*. Právní rozhledy, 2021, č. 7, s. 255-257

⁹ HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část. 9. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 303, ISBN 978-80-7400-624-1.

¹⁰ PRÁŠKOVÁ, H. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. s. 98. ISBN 978-80-7502-221-9.

¹¹ JEMELKA, L., VETESNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. 2. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2020, s. 47. ISBN 978-80-7400-772-9.

¹² PRÁŠKOVÁ, H. *Základy odpovědnosti za správní delikty, 1. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2013. s. 185. ISBN 978-80-7400-456-8

a to především proto, že je pro všechny přestupky společný (na rozdíl od skutkové podstaty přestupku). Zákon také pamatuje na situace, ve kterých je protiprávnost, stejně jako odpovědnost pachatele vyloučena a jednání tak není přestupkem. Jedná se o okolnosti vylučující protiprávnost, kterými jsou krajní nouze, nutná obrana, svolení poškozeného, přípustné riziko a oprávněné použití zbraně.¹³ V silniční dopravě si však neumím představit mnoho situací, ve kterých by se některá z těchto okolností mohla aplikovat. Např. akutní převoz rodící ženy do porodnice, při kterém řidič vozidla např. poruší nejvyšší dovolenou rychlost, nezataví vozidlo na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“.

Znaky stanovené zákonem se rozdělují na obecné a typové. Mezi obecné patří již zmíněná protiprávnost a výslovné označení za přestupek v zákoně. Dále pak věk pachatele nad 15 let a přičetnost pachatele – jedná se o tzv. přestupkovou způsobilost.¹⁴ Obecné znaky jsou společné pro všechny přestupky. Typové znaky značí skutková podstatu přestupku, která obsahuje objekt, objektivní stránku, subjekt a subjektivní stránku a podle těchto znaků se od sebe jednotlivé přestupky odlišují.¹⁵ Typové znaky rovněž vyjadřují míru společenské společnosti, která je klíčová pro ukládání a výměru trestů.¹⁶

Nesmí se jednat o trestný čin. Pokud jednání naplňuje znaky trestného činu i přestupku, použije se odpovědnost za trestný čin, neboť odpovědnost za přestupek je v tento moment subsidiární.¹⁷ Jednočinný souběh těchto dvou deliktů je vyloučen.¹⁸ V silniční dopravě jde typicky o situace, kdy motocyklista odmítá na výzvy policistů zastavit, ujíždí a během své jízdy ohrozí na životě či zdraví několik osob.

¹³ KOPECKÝ, M. *Správní právo. Obecná část, 1. vydání*. Praha: C.H.Beck, 2019. s. 262. ISBN 978-80-7400-727-9..

¹⁴ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. 2. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2020, s. 48. ISBN 978-80-7400-772-9.

¹⁵ Tamtéž, s. 49-52.

¹⁶ PRÁŠKOVÁ, H. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. s. 97. ISBN 978-80-7502-221-9.

¹⁷ PRÁŠKOVÁ, H. *Základy odpovědnosti za správní delikty, 1. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2013. s. 169. ISBN 978-80-7400-456-8

¹⁸ viz také Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 24. října 2012, sp. zn. 8 Tdo 1183/2012. In [Beck-online]. C. H. Beck [cit. 2022-12-08]. – Žalobce, ačkoliv měl platný zákaz řízení, řídil vozidlo, se kterým se dopustil přestupku (přejetí plně čáry). Za přejetí plně čáry mu policie na místě uložila blokovou pokutu a dále byl soudem odsouzen za přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání. Žalobce namítal, že ve věci se jedná o jednočinný souběh, tudíž věc již byla podle něho vyřízena na místě pokutou a nelze tedy na základě zásady ne bis in idem věc před soudy projednat. Nejvyšší soud konstatoval, že se nejedná o jednočinný souběh, nýbrž o vícečinný souběh více skutků, kdy každý skutek je třeba posuzovat samostatně.

Přesto, že se nezastavením na pokyn policistů dopustil přestupku, bude toto jednání posuzováno jako trestný čin obecné ohrožení podle § 272 trestního zákoníku.

I přes naplnění všech výše popsaných znaků se nebude jednat o přestupek, pokud jednání není **výslovně označeno za přestupek v zákoně**. S odkazem na zásadu zákonnosti *nullum crimen sine lege* (žádný zločin bez zákona), kterou zaručuje Listina základních práv a svobod, nelze za přestupek označit jiné jednání, které se mu pouze podobá. Rovněž musí být dodržen princip zákazu analogie k tíži pachatele.¹⁹ Zde bych rád přispěl svým postřehem studováním minulého zákona o přestupcích č. 200/1990 Sb., (konkrétně verze 42, účinná od 1. ledna 2009 do 31. ledna 2009), kde mne zaujala skutková podstata přestupku, kdy řidič nezastaví vozidlo na signál, nebo pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích oprávněnou osobou.

Znění starší verze zákona o přestupcích – tehdy přestupek podle § 22 odst. 1 písm. f) bod 5 zákona č. 200/1990 Sb.:

„...nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu.“²⁰

Znění aktuální verze zákona o silničním provozu – přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5

*„...v rozporu s § 4 písm. b) a c) nezastaví vozidlo na signál, který jí přikazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích **anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích** osobou k tomu oprávněnou.“²¹*

Porovnáním těchto dvou právních norem je vidno, že současná právní úprava je rozšířena o alternativní dodatek, kterým zákonodárce podle mého názoru jasně cílil

¹⁹ KOPECKÝ, M. *Správní právo. Obecná část, 1. vydání*. Praha: C.H.Beck, 2019. s. 241. ISBN 978-80-7400-727-9..

²⁰ ČESKO. *Zákon č. 200/1990 Sb., § 22 o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů* (účinnost od 1.1.2009 do 31.1.2009) [online]. [cit. 2022-12-09]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/soubor/zakon-c-200-1990-sb-o-prestupcich-pdf.aspx>

²¹ ČESKO. *Zákon č. 361/2000 Sb., § 125c, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2022-12-08]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/49756/1/2>. ISSN 2336-517X.

na situace, kdy řidiči policistům při silniční kontrole odmítali zastavit vozidlo a volili újezd. Myslím si, že formulací: „...*na pokyn „Stůj“ při řízení provozu nezastaví...“*, jsou míněny spíše situace nezastavení řidiče při jízdě křižovatkou. Troufám si říci, že starší formulace zákona mohla u odvolacích orgánů činit rozpory. V této myšlence mne utvrdil rozsudek Krajského soudu v Praze.²² Touto analýzou přestupků v dopravě jsem chtěl poukázat na poslední formální znak přestupku, tedy jeho výslovné označení v zákoně.

2.2 Dopravní přestupek

Pojem „dopravní přestupek“ současná česká legislativa nezná. Z názvu však dovodíme, že se jedná o přestupek, který se stal v dopravě (nejčastěji silniční), respektive se v dopravě musí projevit jeho objektivní stránka. Skutkové podstaty dopravních přestupků jsou uvedeny v § 125c zákona o silničním provozu.

2.3 Přestupkové řízení, příkazní řízení a příkaz na místě

Přestupkové řízení neboli řízení o přestupcích je zvláštním typem obecnějšího správního řízení a jeho předmětem je rozhodování o vině a trestu za přestupek. Správní řízení je upraveno zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“). Pro přestupkové řízení se jako primární právní úprava využije zákon o přestupcích, který je ke správnímu řádu ve vztahu speciality. Naopak správní řád je k zákonu o přestupcích ve vztahu subsidiarity a použije se tehdy, pokud zákon o přestupcích nestanoví jinak.²³ Oba tyto principy zmiňuje také JEMELKA ve své disertační práci: „*Základem právní úpravy přestupkového řízení je zákon o přestupcích, který se uplatní jako lex specialis přednostně. V těch případech, pro které není stanoven jiný postup, se pak s ohledem na § 1 odst. 2 správního řádu aplikuje správní řád.*“²⁴ K principům speciality a subsidiarity je vhodné dále zmínit, že se projevují zejména

²² Rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 26.02.2021, sp. zn. 44 A 54/2019-50. In [Beck-online]. C. H. Beck [cit. 2022-12-08]. – Žalobce jako řidič motorového vozidla překročil nejvyšší dovolenou rychlost, následně ho policisté chtěli zastavit, což nerespektoval a ujížděl – správní orgán prvního stupně tohoto uznal vinným mimo jiné ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 5 zákona o silničním provozu, a to z důvodu, že nezastavil vozidlo na pokyn „Stůj“ daný při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou, nikoliv při řízení (nebo usměrňování) tohoto provozu. Žalobce ve věci namítal nesprávné skutkové zjištění věci. Krajský soud žalobu zamítl.

²³ HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část. 9. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 437. ISBN 978-80-7400-624-1.

²⁴ JEMELKA, L. *Princip subsidiarity správního řádu*. Praha, 2012. Disertační práce. Právnická fakulta Univerzity Karlovy v Praze. Školitel práce: doc. JUDr. Vladimír Mikule. [online]. [cit. 2022-12-09]. Dostupné z WWW: <https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/44209/140013611.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

na zásadách činnosti správních orgánů. Základní zásady jsou vymezeny v ustanovení §§ 2–8 správního řádu a je potřeba je spolu propojovat ve vzájemných souvislostech s ohledem na konkrétní případ.²⁵ Tyto zásady jsou natolik významné a silné, že se uplatní i tam, kde jejich použití správní řád sice vylučuje, ale zvláštní zákon neobsahuje úpravu odpovídající těmto zásadám.²⁶

V řízení, kdy není pochyb o tom, že se přestupek stal a kdo jej spáchal, tedy skutkový stav věci je spolehlivě zjištěn, lze vést tzv. **příkazní řízení**. Jeho hlavním smyslem je zkrátit a zjednodušit celé řízení. Od standardního přestupkového řízení se liší tím, že se nenařizuje ústní jednání, neprovádí se dokazování a prvním úkonem v řízení zpravidla bývá vydání příkazu,²⁷ který je zároveň také posledním úkonem, pokud proti němu není do 8 dnů podán odpor. Příkazem lze uložit všechny druhy správních trestů s výjimkou zveřejnění rozhodnutí o přestupku.

Příkaz na místě (dříve tzv. blokové řízení) je rychlejší a ekonomičtější typ příkazu. Jedná se o první a zároveň poslední úkon příkazního řízení a jeho uložení má povahu správního rozhodnutí, které nabývá právní moci okamžikem podepsání přestupcem, stejně tak i jeho vykonatelnost. Z toho vyplývá, že o příkazu na místě nemohou vznikat pochybnosti, a tudíž se proti němu nelze odvolat²⁸ jako v případě „obyčejného“ příkazu v příkazním řízení. Podmínkou pro uložení pokuty příkazem na místě je skutečnost, že nestačí domluva, obviněný souhlasí se zjištěným stavem věci, právní kvalifikací skutku, uložení a výší pokuty a vydáním příkazového bloku.²⁹ Správní orgán, potažmo policista na místě nesmí žádným způsobem obviněného k zaplacení pokuty nutit či jinak na něho ze své pozice vyvíjet nátlak.³⁰ Současný zákon o přestupcích umožňuje příkazem na místě uložit jako jediný správní trest pouze pokutu,³¹

²⁵ HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část. 9. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 253. ISBN 978-80-7400-624-1.

²⁶ ČESKO. *Zákon č. 500/2004 Sb., § 177, správní řád*. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2022-12-09]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/58370/1/2/zakon-c-500-2004-sb-spravni-rad>. ISSN 2336-517X.

²⁷ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. 2. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2020, s. 734-735. ISBN 978-80-7400-772-9.

²⁸ PRAŠKOVÁ, H. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017, s. 401. ISBN 978-80-7502-221-9.

²⁹ ČESKO. *Zákon č. 250/2016 Sb., § 91, o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/86860/1/2/zakon-c-250-2016-sb-o-odpovednosti-za-prestupky-a-řízení-o-nich>. ISSN 2336-517X.

³⁰ MATES, P., et al. *Základy správního práva trestního. 5. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2010, s. 113-115. ISBN 978-80-7400-357-8.

³¹ ČESKO. *Zákon č. 250/2016 Sb., § 91 a 92, o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/86860/1/2/zakon-c-250-2016-sb-o-odpovednosti-za-prestupky-a-řízení-o-nich>. ISSN 2336-517X.

na rozdíl od předchozího, kde bylo možné obviněnému uložit také napomenutí. Vedle tohoto je zde možnost bagatelní přestupky vyřídit domluvou, kterou však nelze chápat jako sankci za přestupek, jelikož se přestupci nevyslovuje vina. Domluvu v jiných typech řízení aplikovat nelze.³²

2.4 Zadržení řidičského průkazu

Zákon o silničním provozu taxativně uvádí jednání,³³ jejichž porušením lze řidiči motorového vozidla zadržet řidičský průkaz. Jedná se o jednání, kdy řidič motorového vozidla:

- **je podezřelý, že bezprostředně předtím zavinil dopravní nehodu, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví**
- **ujel z místa dopravní nehody, na které měl bezprostředně předtím účast a měl povinnost ji nahlásit policii**
- **je podezřelý že požil alkohol nebo užil jinou návykovou látku během jízdy**
- **je podezřelý z řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky**
- **odmítne vyšetření ke zjištění, zda je těmito látkami ovlivněn**
- **řídil motorové vozidlo a není držitelem příslušného řidičského oprávnění pro danou skupinu vozidel**
- **řídil motorové vozidlo i přes vyslovený zákaz řízení**

V takovýchto situacích má zadržení řidičského průkazu povahu předběžného opatření a lze ho aplikovat pouze bezprostředně po spáchání. Zadržení provádí policista v terénu jako jedno z oprávnění, která mu ukládá zákon o silničním provozu. Záleží tedy na něm, zda toto oprávnění v daném případě využije, či nikoliv. Všechna tato jednání jsou přestupky, za které lze uložit 7 bodů (vyjma jednání, kdy řidič řídí vozidlo bez příslušného oprávnění pro danou skupinu – zde lze uložit body 4). Výčet těchto závažných přestupků bych osobně doplnil o další dva, a to překročení nejvyšší dovolené rychlosti

³² MATES, P., et al. *Základy správního práva trestního*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. s 80-81. ISBN 978-80-7400-357-8.

³³ ČESKO. *Zákon č. 361/2000 Sb., § 118a, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2022-12-08]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/49756/1/2>. ISSN 2336-517X.

(přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona o silničním provozu) a nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný oprávněnou osobou při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích (přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 téhož zákona). Za oba tyto přestupky lze uložit 5 bodů.

Samotné spáchání výše uvedených jednání však k zadržení řidičského průkazu nestačí. K této podmínce musí být navíc splněn předpoklad, že ve věci bude uložen trest zákaz činnosti. Cílem tohoto opatření není zákaz činnosti zastupovat, nýbrž prozatímně zabránit řidiči v dalším řízení vozidla do doby než správní orgán, potažmo soud ve věci rozhodne. Pokud je později zákaz činnosti pachateli skutečně uložen, doba trvání zadržení řidičského průkazu se započítává do tohoto trestu.³⁴

Poté, co trest zákazu řízení řidiči skončí, může zažádat o vrácení řidičského průkazu. Ještě předtím však musí podstoupit dopravně psychologické vyšetření zaměřené především na „*efektivní metody výcviku a zlepšování řidičských dovedností a poradenství*“. Vyšetření se skládá z několika okruhů: od pohovoru s žadatelem přes výkonové testy (test inteligence, paměti atd.), dotazníky osobnosti (zjištění míry agresivity, sebeovládání, emoce atd.) až po simulátory řízení.³⁵

2.5 Správní tresty ukládané v přestupkovém řízení

Správní tresty lze uložit buďto samostatně, nebo je kombinovat spolu s jinými tresty (vyjma napomenutí, které nelze uložit společně s pokutou).³⁶ Hlavním účelem trestu je újma pachateli přestupku.

Vedle těchto trestů je v praxi poměrně často používána tzv. domluva, jakožto neformální vyřízení přestupku na místě. Jedná se o možnost, kterou využívají příslušníci Policie České republiky (dále jen „policie“) či strážníci obecní policie v případech, kdy společenská škodlivost přestupkového jednání osoby je zanedbatelná. Výhodou je ušetření času a administrativy v porovnání s ostatními sankcemi.³⁷

³⁴ BUŠTA, P. a KNĚŽÍNEK, J. *Zákon o silničním provozu: Komentář*. § 47 [Systém ASPI]. Wolters Kluwer. ASPI_ID KO361_2000CZ. [online]. [cit. 2022-12-29]. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

³⁵ ŠUCHA, M. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. s 21-25. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-8728-2.

³⁶ ČESKO. *Zákon č. 250/2016 Sb., § 36, o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2022-12-21]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/86860/1/2/zakon-c-250-2016-sb-o-odpovednosti-za-prestupky-a-rizeni-o-nich>. ISSN 2336-517X.

³⁷ KARTUSOVÁ, A. *Domluva je zpět!* [online]. Praha: MYLAW, 2019, 21.02.2019. [cit. 2022-12-21]. Dostupné z WWW: <https://mylaw.cz/clanek/domluva-je-zpet-645>.

Jak již bylo zmíněno, domluvu lze uložit pouze tehdy, pokud lze věc projednat příkazem na místě. Podle mého názoru bylo navrácení tohoto institutu zpět do praxe správným krokem.

Smyslem **napomenutí**, jak již název napovídá, je pachatele přestupku především napomenout a upozornit na důsledky opakování jeho jednání. Jde o nejmírnější formu trestu, kterou lze pachateli uložit za jakýkoliv přestupek, pokud zákon nestanoví jinak.

Pokuta je nejběžnějším typem správního trestu. Její výše je zákonem o přestupcích stanovena na 1 000 Kč, nestanoví-li zvláštní zákon částku vyšší.³⁸ Avšak většina těchto zvláštních zákonů tuto částku mnohonásobně převyšuje, navíc zcela běžně stanovují spodní a horní hranici výše pokuty, což může vést k silně subjektivním rozhodnutím oprávněných úředních osob rozhodujících v konkrétní věci. Někteří autoři preferují, aby se rozhodování ve správním řízení, potažmo v tom přestupkovém, ujednotilo v typově podobných případech,³⁹ s čímž mohu jen souhlasit. Nepochybně by se tím předešlo mnoha sporným situacím.

Zákaz činnosti lze použít alternativně, a to buďto na činnosti, které pachatel vykonává v pracovním či obdobném poměru (pokud k přestupku došlo při výkonu takovéto činnosti nebo v její přímé souvislosti), anebo činnosti, ke kterým je potřeba veřejnoprávní oprávnění (tzn. povolení, souhlas, ohlášení a další typy oprávnění, které udělují orgány veřejné moci⁴⁰ - typicky řízení motorových vozidel). Od výkonu zbytku zákazu činnosti může být za splnění konkrétních podmínek upuštěno, nejčastěji uplynutím poloviny doby, na kterou byl zákaz uložen. Zde si dovoluji poukázat na všeobecný fakt, že mnoho takto sankciovaných řidičů řídí dále i přes tento zákaz, čímž se vystavují riziku postihu za trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 trestního zákoníku. Soudy pak těmto pachatelům v mnoha případech jako trest ukládají další zákaz řízení (mnohdy společně s peněžitým trestem). Podle mých zkušeností z praxe u většiny takto sankciovaných jedinců takovýto trest zcela zjevně pozbývá účel trestání, tedy způsobit pachateli újmu.

³⁸ ČESKO. *Zákon č. 250/2016 Sb., § 46, o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2022-12-07]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/86860/1/2/zakon-c-250-2016-sb-o-odpovednosti-za-prestupky-a-rizeni-o-nich>. ISSN 2336-517X.

³⁹ PRÁŠKOVÁ, H. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. s. 208. ISBN 978-80-7502-221-9.

⁴⁰ MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Průvodce zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (3. doplněná verze, aktualizovaná ke dni 1.2.2022)* [online]. Praha. s. 43. [cit. 2022-12-21]. Dostupné z WWW: <https://www.mvcr.cz/soubor/pruvodce-novou-upravou-prestupkoveho-prava.aspx>

Oproti tomu trest **propadnutí věci** vidím jako jednu z možností, jak účinně zakročit proti řidičům, kteří opakovaně řídí i přes několikanásobně vyslovený zákaz řízení. Tento trest lze uložit pouze za stanovená jednání, nejčastěji u přestupků proti majetku. Podmínkou je, že věc musí patřit pachateli, nesmí tedy jít o věc vypůjčenou či zapůjčenou⁴¹ a zároveň hodnota věci nesmí být v nápadném nepoměru k povaze přestupku. Dopravní přestupek lze propadnutím věci postihnout v případě, pokud byl přestupek touto věcí spáchán (např. opakované páčání dopravních přestupků motocyklistou – na motocykl lze uložit trest propadnutí věci).

Propadnutí náhradní hodnoty se užije tehdy, kdy pachatel věc zničí, poškodí, zcizí, zatají, učiní neupotřebitelnou nebo zužitkuje. Podmínkou je, že hodnota věci náhradní hodnoty musí odpovídat předmětné věci. Vlastníkem propadlé věci i náhradní hodnoty se stává stát.⁴²

Posledním správním trestem je **zveřejnění rozhodnutí o přestupku**, který lze uložit pouze podnikající fyzické osobě a právnické osobě.⁴³

2.6 Pozemní komunikace a silniční doprava

Pozemní komunikace patří mezi nejdůležitější součást infrastruktury České republiky.⁴⁴ Jedná se o druhy dopravních cest, které využívají silniční vozidla, jiná vozidla a chodci. Jejich součástí jsou rovněž pevná zařízení, která slouží k užívání a ochraně bezpečnosti na těchto cestách (např. svodidla, patníky, svislé dopravní značení, protihlukové stěny apod.). Pokud nestanoví prováděcí právní předpis jinak, jsou pozemní komunikace bez poplatku.⁴⁵ Pro zpoplatnění jsou stanoveny podmínky a druhy poplatků, které mají za cíl vybrané peníze investovat do údržby, oprav a budování nových dopravních cest.⁴⁶ Pozemní komunikace se rozdělují do čtyř kategorií, a to na dálnice,

⁴¹ PRÁŠKOVÁ, H. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. s. 225. ISBN 978-80-7502-221-9.

⁴² ČESKO. *Zákon č. 250/2016 Sb., § 49, o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2022-12-07]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/86860/1/2/zakon-c-250-2016-sb-o-odpovednosti-za-prestupky-a-rizeni-o-nich>. ISSN 2336-517X.

⁴³ Tamtéž, § 50.

⁴⁴ ČERNÍN, K., ČERNÍNOVÁ, M. a TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář. 1. vydání*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. s. 7. ISBN-978-80-7478-652-5.

⁴⁵ ČESKO. *Zákon č. 13/1997 Sb., § 20, o pozemních komunikacích*. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2023-01-12]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/44836/1/2/zakon-c-13-1997-sb-o-pozemnich-komunikacich?rem=13/%201997>. ISSN 2336-517X.

⁴⁶ ČERNÍN, K., ČERNÍNOVÁ, M. a TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář. 1. vydání*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. s. 183. ISBN-978-80-7478-652-5.

silnice, místní komunikace a účelové komunikace.⁴⁷ Pozemní komunikace (vyjma účelových) jsou přístupné veřejnosti a člení se do tříd podle šířky a rychlosti. Jejich vlastníkem je stát, případně kraj (u silnic II. a III. třídy), nebo obec (u místních komunikací).⁴⁸ Účelové komunikace mohou být ve vlastnictví soukromého subjektu, který může u příslušného správního orgánu požádat o omezení přístupu veřejnosti na tuto komunikaci (pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů vlastníka).⁴⁹ Z tohoto vyplývá členění účelových komunikací, a to na komunikace veřejnosti přístupné a veřejnosti nepřístupné. Druhé jmenované jsou takové pozemní komunikace, které se nacházejí v uzavřeném prostoru či objektu a slouží výlučně potřebám jejich vlastníka. Tento vlastník může určovat, komu a za jakých podmínek komunikaci zpřístupní,⁵⁰ (např. placená parkoviště u obchodních domů). Tyto komunikace zpravidla bývají odděleny ploty, zdmi, závorami apod. Nutno podotknout, že i na takovýchto uzavřených komunikacích se jejich účastníci musí chovat v souladu s pravidly silničního provozu,⁵¹ tedy i na závodních okruzích, uzavřených tratích atp., což si mnoho motocyklistů neuvědomuje a mylně se domnívá, že policie zde nemá žádné pravomoci.

Silniční doprava je podtypem dopravy, kterou můžeme vnímat jako jakýkoliv pohyb dopravních prostředků z jednoho místa do jiného po určité dopravní cestě. Doprava se rozděluje podle několika kritérií, základní rozdělení je podle způsobu uskutečňování dopravy na dopravní cestě – silniční, železniční, plavební a letecká.⁵² Silniční dopravu si lze představit jako souhrn činností, které se využívají k přepravě osob,

⁴⁷ ČESKO. *Zákon č. 13/1997 Sb., § 2, o pozemních komunikacích*. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2023-01-04]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/44836/1/2/zakon-c-13-1997-sb-o-pozemnich-komunikacich?rem=13/%201997>. ISSN 2336-517X.

⁴⁸ ČERNÍN, K., ČERNÍNOVÁ, M. a TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář. 1. vydání*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. s. 86 a násl. ISBN-978-80-7478-652-5.

⁴⁹ ČESKO. *Zákon č. 13/1997 Sb., § 7, o pozemních komunikacích*. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2023-01-04]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/44836/1/2/zakon-c-13-1997-sb-o-pozemnich-komunikacich?rem=13/%201997>. ISSN 2336-517X.

⁵⁰ Tamtéž.

⁵¹ Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 21. srpna 2008, sp. zn. 21 Cdo 3797/2007. In [Beck-online]. C. H. Beck [cit. 2023-01-12]. – Žalobkyně utrpěla pracovní úraz jako spolujezdec při autonehodě v uzavřeném prostoru na veřejně nepřístupné komunikaci v areálu zaměstnavatele, přičemž nebyla za jízdy připoutána bezpečnostním pásem. Nejvyšší soud konstatoval, že pro žalobkyni platila stejná pravidla silničního provozu jako pro kohokoliv jiného na pozemních komunikacích.

⁵² CHMELÍK, J., et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 19. ISBN 978-80-7380-211-0.

zvířat a věcí dopravními prostředky po dálnicích, silnicích, místních komunikacích, veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.⁵³

Problematika silniční dopravy je jednou z nejrozsáhlejších vůbec, co se týká právních předpisů⁵⁴ a vztahuje se na většinu dnešní společnosti. (Podle statistik bylo v roce 2022 v České republice přes 8 a půl milionu registrovaných vozidel, z toho přes 1 milion motocyklů.⁵⁵)

2.7 Dopravní nehody

2.7.1 Dopravní nehoda a její znaky

Doprava a její neustálý vývoj má pro společnost celou řadu výhod (zrychlení logistiky, rozvoj společnosti, vznik pracovních míst aj.), nicméně ji doprovází jako jeden z negativních jevů dopravní nehody. Zákon o silničním provozu definuje dopravní nehodu jako „*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*“.⁵⁶ Podle CHMELÍKA je dopravní nehoda „*nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvlášť závažný následek*“.⁵⁷ Tento autor klade důraz na tři pojmové znaky, které událost musí obsahovat, aby se jednalo o dopravní nehodu. Za prvé **předvídatelná událost** (závisí na konkrétní příčině a události danou místem a časem) kterou provází moment překvapení, za druhé **pohyb dopravního prostředku po dopravní cestě** a třetím znakem je **následek** (způsobení škody na životě, zdraví, majetku nebo jiný zvlášť závažný následek).⁵⁸

⁵³ ČESKO. Zákon č. 111/1994 Sb., § 2, o silniční dopravě. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2023-01-12]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/41984/1/2>. ISSN 2336-517X.

⁵⁴ HÁJEK, M. *Jak nepřijít o řidičský průkaz: 12 bodů hrozí každému: tajemství a záludnosti bodového systému - neplaťte zbytečně pokuty, když nemusíte - pasti na řidiče - práva a povinnosti řidičů – práva a povinnosti policistů - není nutné mít 12 bodů, abyste přišli o řidičský průkaz*. Praha: Grada, 2008. s. 8-9. ISBN 978-80-247-6002-5.

⁵⁵ *Přehled stavu vozového parku v České republice za rok 2022*. In. Svaz Dovozců Automobilů. [online]. [cit. 2023-01-23]. Dostupné z WWW: <https://portal.sda-cia.cz/stat.php?p#rok=2022&mesic=12&kat=stav&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp>

⁵⁶ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., § 47, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2023-01-23]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/49756/1/2>. ISSN 2336-517X.

⁵⁷ CHMELÍK, J., et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 17. ISBN 978-80-7380-211-0.

⁵⁸ Tamtéž, s. 17-18, 183.

FAUS⁵⁹ uvádí, že jednání vedoucí k dopravní nehodě má tři fáze. První fází je, že některý z účastníků silničního provozu poruší předpisy. Tehdy se dá ještě nehodě zabránit např. zastavením, zpomalením, vyhnutím se apod. Nestane-li se tak, nastává fáze druhá, která vyžaduje razantnější řešení v podobě prudkého nouzového brzdění anebo riskantního vyhybacího manévru. Pokud ani takováto reakce ze strany řidiče nepřichází, dojde ke třetí fázi, která vede nevyhnutelně k dopravní nehodě. V takovém případě lze nehodu pouze zmírnit a korigovat v tzv. nehodu řízenou, ovšem ani na takovouto reakci nemusí zbýt dostatek času.

Pokud při dopravní nehodě dojde ke smrti osoby, jejímu zranění nebo ke hmotné škodě na zúčastněném vozidle včetně přepravovaných věcí zjevně přesahující 100 000 Kč, její účastníci musí podle zákona o silničním provozu vyrozumět policii. To platí i tehdy, pokud v souvislosti s dopravní nehodou dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, poškození nebo zničení příslušenství pozemní komunikace anebo pokud se nepodaří obnovit plynulost silničního provozu. Současně jsou účastníci povinni zůstat na místě do příjezdu policie a zdržet se jednání, které by mohlo vyšetření nehody negativně ovlivnit, zejména manipulovat s vozidly. To však neplatí, pokud je potřeba vyprostit či ošetřit zraněné nebo obnovit silniční provoz.⁶⁰ Pakliže nehoda nesplňuje výše popsané podmínky, a i přesto byla policii oznámena, policie je ze zákona povinna se touto nehodou zabývat.⁶¹

2.7.2 Zavinění a právní kvalifikace dopravních nehod

Co se týká zavinění dopravních nehod, jedná se zpravidla o zavinění z nedbalosti. „Z hlediska zavinění jsou silniční dopravní nehody nedbalostními delikty, ..., spáchané obvykle z nedbalosti v kombinaci s porušením důležité povinnosti uložené řidičům dopravních prostředků zákonem nebo jinou normou. (...) U dopravních nehod jde zpravidla o nedbalost vědomou, nelze však vyloučit ani nedbalost nevědomou.“⁶² Během vyšetřování dopravních nehod by tedy měla být míra zavinění posuzována v závislosti na nehodovém jednání. Míra zavinění zahrnuje formu zavinění (téměř vždy

⁵⁹ FAUS, P. *Motoškola: [od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy]*. Praha: Grada, 2011. s. 15., ISBN 978-80-247-7479-4.

⁶⁰ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., § 47, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2023-01-25]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/49756/1/2>. ISSN 2336-517X.

⁶¹ BUŠTA, P. a KNĚŽÍNEK, J. *Zákon o silničním provozu: Komentář*. § 47 [Systém ASPI]. Wolters Kluwer. ASPI_ID KO361_2000CZ. [online]. [cit. 2023-01-25]. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

⁶² CHMELÍK, J., et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 181-182. ISBN 978-80-7380-211-0.

zavinění z nedbalosti), polehčující a přitěžující okolnosti a dále jiné okolnosti, které by mohly mít vliv na subjektivní nehodové jednání viníka nehody (např. agresivita, arogance, bezohlednost atp.). Viníkem dopravních nehod se může stát prakticky jakýkoliv účastník silničního provozu, kdy velmi často se jedná o „normální“ lidi bez předchozí kriminální minulosti, psychických, fyzických či jiných deviací.⁶³

Dopravní nehody zaviněné jednáním fyzické osoby lze označit za společensky nebezpečná jednání, která jsou zpravidla kvalifikována jako trestné činy, pokud se nejedná o méně závažná jednání, tedy přestupky. **Trestné činy** v dopravě lze členit do dvou skupin. První z nich jsou trestné činy přímo související s dopravní nehodou nebo vznikem obecného nebezpečí, které na nehodu mají vliv (ublížení na zdraví z nedbalosti a obecné ohrožení). Druhou skupinou jsou tzv. doprovodné trestné činy, které s příčinou nehody souvisejí nepřímě, tedy hlavní příčina nehody byla jiná (neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, ohrožení pod vlivem návykové látky, neoprávněné užívání cizí věci a další).⁶⁴ Obecně lze říci, že pokud viník dopravní nehody nezpůsobí jiné osobě v souvislosti s nehodou zranění kvalifikované jako trestný čin⁶⁵, nebude pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek nad hranici určující trestný čin⁶⁶ a neohrozí lidi nebo majetek v rámci obecného ohrožení, bude jeho jednání vždy kvalifikováno jako přestupek bez ohledu na výši škody způsobenou dopravní nehodou. Důvodem je, že způsobení dopravní nehody není úmyslným jednáním pachatele, a proto nelze na toto jednání aplikovat trestný čin poškození cizí věci podle § 228 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku

V souvislosti se zaviněním dopravních nehod je potřeba zmínit, že nehoda může být způsobena také spoluzaviněním poškozeného (např. překročení nejvyšší dovolené rychlosti, nedání přednosti v jízdě, aj.). Zjištění, zda spoluzavinění mohlo mít reálný vliv na následek nehody, je úkolem dopravních policistů při vyšetřování dopravních nehod. Jakékoliv porušení právních předpisů ze strany poškozeného však ještě nutně neznamená,

⁶³ Tamtéž, s. 23.

⁶⁴ Tamtéž, s. 25-26.

⁶⁵ Podle § 122 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku se „ublížením na zdraví rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření“. V praxi se za tuto krátkou dobu považuje nejméně 7 dnů.

⁶⁶ Stav vylučující způsobilost a trestní odpovědnost za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku je stanovena takto: alkohol – hladina alkoholu v krvi je soudní praxí stanovena na 1,00 g/kg (1 promile); jiné návykové látky – hraniční hodnoty jednotlivých látek v ng/ml v krvi jsou stanoveny Rozhodnutím Nejvyššího soudu České republiky ze dne 21.10.2020, sp. zn. Tpjn 300/2020.

že toto porušení mělo na následek nehody vliv. (Např. řízení motocyklu bez řidičského průkazu nebude mít na následek nehody vliv, jelikož k nehodě by došlo tak či onak.)

2.7.3 Základní členění dopravních nehod

Dopravní nehody lze členit podle několika kategorií a typů. Nejčastěji se lze setkat s členěním dopravních nehod podle způsobených následků, a to způsobení škody na majetku a způsobení újmy na zdraví. Nehody, při kterých došlo k újmě na zdraví rozdělujeme jako smrtelné, s těžkým zraněním a s lehkým zraněním.⁶⁷ Problematika zranění při nehodách je však mnohem komplikovanější, neboť „*dopravní úrazy jsou všechna traumata, která mají nějakou souvislost s dopravními prostředky v pohybu*“.⁶⁸ Vzhledem k tomu, že nehoda může být pro spoustu lidí traumatizující událostí, je potřeba kromě klasických fyzických zranění brát ohled také na ty psychické, které mohou vést ke změnám v chování osoby a v krajních případech i k posttraumatické stresové poruše.⁶⁹

Z hlediska charakteru rozdělujeme nehody na srážky, havárie a jiné nehody. **Srážky** – jde o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden se pohyboval na silničním vozidle. Může jít o srážky (čelní, boční a náraz zezadu), náraz dopravního prostředku na pevnou překážku, střet dopravního prostředku s chodcem nebo se zvířetem. **Havárie** – na dopravní nehodě má účast pouze jediné silniční vozidlo, např. převrácení vozidla, náraz do překážky, ztráta stability. **Jiné nehody** – nelze je zařadit do kategorie srážek nebo havárií, např. vypadnutí z jedoucího vozidla, úrazy ve vozidlech při náhlém zabrzdění apod.⁷⁰

Dále se mohou dopravní nehody členit podle příčiny, druhů vozidel, účastníků nehody, stavu komunikace a další.

⁶⁷ Vyhláška č. 32/2001 Sb., § 2, o evidenci dopravních nehod. In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2023-01-25]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/50765/1/2/vyhlasaka-c-32-2001-sb-o-evidenci-dopravnich-nehod>. ISSN 2336-517X.

⁶⁸ HIRT, M. a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada, 2012. s. 9. ISBN 978-80-247-8286-7.

⁶⁹ ŠUCHA, M. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. s. 39. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-8728-2.

⁷⁰ CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998. s. 7. metodická pomůcka.

2.7.4 Příčiny dopravních nehod

„Příčinou vzniku dopravních nehod na pozemních komunikacích je každý jev, bez něhož by následek v podobě dopravní nehody nenastal, přičemž má obecně platit, že všechny jevy, které tento následek způsobily, jsou si rovny.“⁷¹ Aby nějaký takový jev mohl nastat, musí dojít k jednání člověka, jakožto nejrizikovějšího faktoru vůbec.⁷²

Kategorizace příčin dopravních nehod může být celá řada. CHMELÍK⁷³ uvádí rozdělení příčin dopravních nehod podle:

- **chování účastníků dopravní nehody**
- **technického stavu vozidel účastníků nehody**
- **situace v silničním provozu bez přímého vlivu účastníka provozu** (např. hustota provozu, povětrnostní vlivy, viditelnost atd.)
- **jiných okolností** (např. stav pozemních komunikací)

Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod způsobených at' již motocyklistou, nebo řidičem osobního motorového vozidla patří bezesporu překročení dovolené rychlosti a nepřizpůsobení jízdy technickým vlastnostem vozidla a stavu vozovky. Zákon o silničním provozu výslovně uvádí, že „řidič musí přizpůsobit rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla, ..., a jiným okolnostem, které je možno předvídat“.⁷⁴ Komentář k tomuto dodává, že řidič není povinen zvládnout řízení vozidla za absolutně všech okolností, jelikož nemůže předvídat zjevné excesy jiných účastníků silničního provozu.⁷⁵ „Účastník silničního provozu, který porušil pravidla tohoto provozu, pak na druhé straně nemůže očekávat dodržení těchto pravidel od ostatních účastníků, jestliže jim to znemožnil s ohledem na charakter a závažnost svého porušení pravidel silničního provozu.“⁷⁶

⁷¹ CHMELÍK, J., et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 186. ISBN 978-80-7380-211-0.

⁷² ŠUCHA, M. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. s. 13. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-8728-2.

⁷³ CHMELÍK, J., et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 182. ISBN 978-80-7380-211-0.

⁷⁴ ČESKO. *Zákon č. 361/2000 Sb., § 18, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/49756/1/2>. ISSN 2336-517X.

⁷⁵ BUŠTA, P. a KNĚŽÍNEK, J. *Zákon o silničním provozu: Komentář*. § 18 [Systém ASPI]. Wolters Kluwer. ASPI_ID KO361_2000CZ. [online]. [cit. 2022-12-29]. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

⁷⁶ Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 20. října 2004, sp. zn. 5 T do 1173/2004. In [Beck-online]. C. H. Beck [cit. 2022-12-25].

Dalšími častými příčinami nehod bývá nesprávné předjíždění, nevěnování se řízení vozidla, nedání přednosti v jízdě jiným vozidlům, nedodržení bezpečné vzdálenosti, vjetí do protisměru a další. Všechny tyto příčiny můžeme souhrnně nazvat jako „selhání na úrovni identifikace“⁷⁷ neboli chybné vyhodnocení nebo neporozumění informací v silničním provozu.

U všech těchto příčin je společným znakem porušení důležité povinnosti vyplývající ze zákona, tedy porušení pravidel silničního provozu. K nehodě však může dojít také z důvodu strachu, úleku anebo způsobení chyby ve stresové situaci,⁷⁸ což se často děje u začínajících řidičů nebo u motocyklistů, kteří si pořídili výkonnější motocykl. U řidičů, kteří zvládnou adekvátně reagovat na nenadálé situace a zároveň tyto situace předvídat je pravděpodobnost, že se stanou účastníky dopravní nehody podstatně nižší. Tyto reakce a správný odhad situace lze získat pouze praxí v řízení, zkušenostmi a počty ujetých kilometrů.⁷⁹

Řidiči však musí brát v úvahu také vnější vlivy a okolnosti, které svou vůlí nemohou ovlivnit (např. náhlá změna bočního větru, přívalový déšť, neočekávaný prudký pohyb spolujezdce na motocyklu...).

Významnou roli má při nehodách reakční doba a brzdná dráha. Reakční doba je doba od rozpoznání nebezpečí do začátku reakce na toto nebezpečí⁸⁰ a u každého řidiče je jiná. Ovlivňuje ji spousta faktorů od únavy, stresu, nepozornosti až po konzumaci alkoholu či drog. Cíleným a pravidelným tréninkem lze reakční dobu (a tím i brzdou dráhu) zkrátit.⁸¹ FAUS jako mnohaletý učitel autoškoly a zkušební komisař konstatuje, že reakční doba průměrného řidiče je v rozmezí od 0,5 do 1,5 vteřiny. „*A právě my, lidé se značně zdegenerovanými smysly, jsme si díky výkonnému mozku vytvořili nové,*

⁷⁷ STRATEGIE BESIP 2021-2030. Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům. [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR. s. 14. [cit. 2022-12-29]. Dostupné z WWW: <https://www.czrso.cz/nsbsp/2021-Priloha-2-%20Analyticke-podklady-ke%20klicovym-ukazatelum.pdf>.

⁷⁸ *Dokonalá jízda na motocyklu*. 2. vydání. Překlad: Vokálek J. České Budějovice: KOPP, 2008. s 110. ISBN 978-80-7232-347-0.

⁷⁹ FAUS, P. *Motoškola: [od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy]*. Praha: Grada, 2011. s. 15. ISBN 978-80-247-7479-4.

⁸⁰ ŠUCHA, M. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. s 55. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-8728-2.

⁸¹ NEPOMUCK, B. L., JANNECK, U. *Technická rukověť motocyklisty. 5. vydání*. Překlad: Vokálek J., Kohout T. České Budějovice: KOPP, 2009. s 467. ISBN 978-80-7232-354-8.

umělé prostředí. Je to dopravní prostředí, které je rychlé a nebezpečné. Právě to byl ten velký skok, na který nemohla stihnout evoluce zareagovat.“⁸²

2.7.5 Zranění a druhy střetů motocyklistů při dopravních nehodách

Jistě nikoho nepřekvapí, že motocyklisté jsou spolu s cyklisty a chodci nejzranitelnějšími účastníky silničního provozu. Samotný průběh nehod motocyklistů může mít podle HIRTA tři fáze,⁸³ které mají vliv na charakter zranění motocyklistů.

V první fázi může dojít ke kontaktu jezdce s jeho motocyklem, nicméně tato zranění nejsou až tak častá a nebývají ani vážná. Jedná se především o poranění či zlomení končetin, ať už horních, nebo dolních. Zde je patrný rozdíl s řidiči osobních, ale i jiných vozidel, kteří se téměř vždy nejprve střetávají s interiérem vozidla. (Ojedinelé výjimky jsou situace, kdy při nárazu dojde k vymrštění osoby mimo kabinu vozidla.)

Nejvážnější a často smrtelná jsou zranění ve druhé fázi, kdy je tělo motocyklisty po nárazu z motocyklu vymrštěno a následně dopadá na vozovku, mimo ni anebo naráží do překážky, kterou může být prakticky cokoliv, co se nachází v okolí nehody (strom, sloup, svodidla, jiné vozidlo, budova atp.). Pádem a následném sunutím těla mohou v závislosti na předchozí rychlosti a oděvu motocyklisty vznikat nejrůznější zranění spočívající od oděrek a tržných ran až po rozsáhlé zhmožděny a fraktury kostí. Navíc tato zranění často bývají znečištěná v důsledku sunutí těla motocyklisty po různých površích.

Třetí fázi se rozumí přejetí motocyklisty jiným vozidlem poté, co již došlo k nehodě. Zranění mohou být opět různorodá, vliv bude mít rychlost vozidla, poloha těla vůči tomuto vozidlu, kvalita ochranného oblečení motocyklisty atd.

Rozlišuje se několik druhů střetů motocyklu s jiným vozidlem.⁸⁴ Každý z těchto střetů má svůj specifický průběh a předpoklad pro konkrétní zranění motocyklisty, nicméně vzhledem k tomu, že každá nehoda není zcela stejná a každý motocyklista

⁸² FAUS, P. *Motoškola: [od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy]*. Praha: Grada, 2011. s. 9. ISBN 978-80-247-7479-4.

⁸³ HIRT, M. a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada, 2012. s. 47. ISBN 978-80-247-8286-7.

⁸⁴ Tamtéž, s. 51-55.

má rozdílné predispozice ke vzniku zranění, jiný ochranný oděv, rozdílné reakční mechanismy během nehody atp., nebudou konkrétní zranění v práci popisována.

Druhy střetů jsou:

- **čelně-čelní** – střet přední části jiného vozidla a přední části motocyklu
- **čelně-boční** – střet přední části jiného vozidla a boku motocyklu (hlavní příčinou bývá nedání přednosti jinému vozidlu ze strany motocyklisty)
- **bočně-čelní** – střet boku jiného vozidla a přední části motocyklu (hlavní příčinou bývá nedání přednosti motocyklistovi ze strany jiného vozidla)
- **bočně-boční** – střet boku jiného vozidla a boku motocyklu
- **čelně-zadní** – střet přední části jiného vozidla a zadní části motocyklu
- **zadně-čelní** – střet přední části motocyklu a zadní části jiného vozidla

2.8 Motocykl a jeho charakteristika

Motocykl je jedním z druhů motorových silničních vozidel, jehož cílem je přeprava osob na pozemních komunikacích.⁸⁵ Jedná se o dopravní prostředek, který má méně než čtyři kola a je poháněn spalovacím zážehovým motorem s benzínovým palivem anebo motorem na elektrický pohon. V minulém století byly rozšířené zejména motory dvoudobé, tzv. dvoutakty, které mají na rozdíl od čtyřdobých vyšší spotřebu, vyžadují vyšší otáčky a dřívější řazení menších rychlostních stupňů. Dvoudobé motory se dnes prakticky používají pouze u sportovních či terénních motocyklů, kde se využije jejich rychlejší výkon. Využívají se rovněž u skútrů, mopedů a malých motocyklů, a to z důvodu jejich nízké hmotnosti a jednoduché konstrukci.⁸⁶ Tyto motory jsou stále častěji nahrazovány složitějšími čtyřdobými motory, které jsou oproti dvoudobým během jízdy „klidnější“ a šetrnější k životnímu prostředí, poněvadž společně s benzínem nespalují motorový olej (na rozdíl od dvoudobých) a tím vyhovují regulačním nařízením Evropské unie.⁸⁷

⁸⁵ ČESKO. Zákon č. 56/2001 Sb., § 2, 3, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2023-02-01]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/50994/1/2>. ISSN 2336-517X.

⁸⁶ NEPOMUCK, B. L., JANNECK, U. *Technická rukověť motocyklisty. 5 vydání.* Překlad: Vokálek J., Kohout T. České Budějovice: KOPP, 2009. s 16-19. ISBN 978-80-7232-354-8.

⁸⁷ FAUS, P. *Motoškola: [od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy].* Praha: Grada, 2011. s. 65., ISBN 978-80-247-7479-4.

Všechna vozidla jsou ze zákona rozdělena do skupin, přičemž motocykly se člení do skupin AM, A1, A2 a A.⁸⁸ Toto rozdělení vyjadřuje rozdíly ve výkonu, konstrukční rychlosti a technických parametrech a je v souladu s nařízením Evropské unie, která svým nařízením⁸⁹ motocykly dále rozčleňuje do dalších kategorií a podkategorií.

⁸⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., § 80a, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2023-02-03]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/49756/1/2>. ISSN 2336-517X.

⁸⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady Evropské unie č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly. [online] Brusel: EU, 2013. [cit. 2023-02-03]. Dostupné z WWW: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0168>.

3 Bezpečnost motocyklistů v silniční dopravě

3.1 Aktivní prvky bezpečnosti

Naprostá většina současných motocyklů disponuje mnoha bezpečnostními prvky, které mají za cíl napomáhat jezdcům při řízení motocyklu a minimalizovat tak riziko nehody na co nejnižší míru. Těchto prvků je celá řada. Tím základním a velmi účinným je **ABS** (protiblokovací systém brzd), který při brzdění motocyklu zabraňuje blokování jeho kol (nezávisle na vůli řidiče) a tím zabraňuje ke změně dráhy a následnému smyku. Aby systém fungoval správně, je zapotřebí brzdové páčky držet stále zmáčknuté.⁹⁰ ABS rozděluje brzdnou sílu mezi přední a zadní kolo a tím účinně zkracuje brzdovou dráhu na mokřem či jiném povrchu (na suchém a kvalitním povrchu naopak brzdovou dráhu prodlužuje⁹¹).

Určitou nástavbou na ABS je systém **ASR** (automatický protiprokluzový systém), který regulací elektronicky ovládané uzávěrky zamezuje prokluzu zadního (hnacího) kola při prudké akceleraci a tím snižuje riziko adheze tohoto kola.⁹²

Systém **ESP** je rozšířením obou zmíněných systémů, tyto podporuje a rozvíjí. Tento systém sleduje dynamiku a směr jízdy, přičemž je schopen v nebezpečí smyku nezávisle na vůli řidiče snížit rychlost samovolným zabrzděním brzd a snížením točivého momentu motoru a tím udržet jízdní stopu motocyklu.⁹³ Dalšími systémy jsou např. elektronické nastavení podvozku, kontrola zvedání kol, tempomat a další.

3.2 Pasivní prvky bezpečnosti

Na bezpečnost motocyklistů mají kromě uvedených bezpečnostních systémů vliv především sami motocyklisté, a to zejména způsobem své jízdy a investováním do vybavení. FAUS motocyklisty na základě jejich jízdního projevu a povahových vlastností rozděluje do několika skupin. „*Existuje také skupina sebevrahů. Jsou snadno k rozeznání. Z křižovatek odjíždí po zadním, před nimi dobrzdí po předním. většinou mají na tachometru tak o sto víc.... Nesprávné označení této skupiny jezdců*

⁹⁰ NEPOMUCK, B. L., JANNECK, U. *Technická rukověť motocyklisty*. 5. vydání. Překlad: Vokálek J., Kohout T. České Budějovice: KOPP, 2009. s. 470. ISBN 978-80-7232-354-8.

⁹¹ PODRUŠKA P., *Test ABS: padouch nebo hrdina?* [online]. Motorkáři.cz. 08.05.2013. [cit. 2023-03-02]. Dostupné z WWW: <https://www.motorkari.cz/clanky/clanky-reportaze/test-abs-padouch-nebohrdina-24942.html?kid=24628>

⁹² CHMELÍK, J., et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 190. ISBN 978-80-7380-211-0.

⁹³ Tamtéž.

je „dárce orgánů“.“⁹⁴ U takovýchto motocyklistů je pravděpodobnost, že se stanou účastníky (a pravděpodobně také viníky) dopravní nehody velmi vysoká.

Cílem pasivních prvků bezpečnosti je minimalizace následků nehody. „Aktivují“ se v momentě, kdy dochází k nehodě. Pasivními prvky používanými motocyklisty jsou:

Přilba – podle zákona o silničním provozu mají osoby během jízdy na motocyklu povinnost mít nasazenou ochrannou přilbu, řidič si navíc musí vhodným způsobem chránit zrak. Existuje mnoho druhů a typů přileb. Nejbezpečnějším typem je přilba integrální, avšak během vážné nehody může člověku při prudkém ohnutí hlavy vpřed zlomit hrudní kost, klíční kosti, horní žebra, a dokonce poranit i srdce.⁹⁵ Některým vážným zraněním by mohl předejít zcela nový typ přilby představený na trh italským výrobcem Airoh koncem roku 2022. Jedná se o přilbu s airbagem, který se aktivuje pomocí zabudovaných algoritmů a akcelerometru.⁹⁶

Obrázek č. 1 – První přilba na světě s integrovaným airbagem, výrobce Airoh.⁹⁷



⁹⁴ FAUS, P. *Motoškola: [od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy]*. Praha: Grada, 2011. s. 8., ISBN 978-80-247-7479-4.

⁹⁵ HIRT, M. a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada, 2012. s. 48. ISBN 978-80-247-8286-7.

⁹⁶ *Airheads: World's first integrated airbag helmet unveiled by Airoh*. [online]. Peterborough. Bauer Media Group, 2022, 02.12.2022. [cit. 2023-02-06]. Dostupné z WWW: <https://www.motorcyclenews.com/news/new-tech/airoh-helmet-airbag/>

⁹⁷ Zdroj: Tamtéž.

Oblečení – kvalitní motorkářské oblečení by mělo zakrývat celé tělo a disponovat integrovanými chrániči kloubů a páteře. Důvodem je, že při nehodě a následném pádu je tělo motocyklisty vytaveno mnoha překážkám v okolí a během pádu několikrát mění polohy a je potřeba ho co nejvíce chránit.

Boty – pevné, vysoké a odolné boty zajišťují snadné a bezpečné ovládání prvků motocyklu (řazení a brzdění) a rovněž částečnou ochranu před zraněním.

Do pasivních bezpečnostních prvků patří také **airbag**. Některé specializované firmy se zabývají výrobou airbagových vest a bund do nichž je airbag zabudovaný. V současné době existují dva typy těchto airbagů a to mechanický (aktivace probíhá pomocí lanka připojeného k motocyklu) a elektronicky řízený (aktivace na základě algoritmů z gyroskopů a akcelerometrů). V roce 2005 Honda, jako první výrobce na světě, vyrobila airbag pro sériově vyráběný motocykl.⁹⁸ Jednalo se o prémiový cestovní model Goldwing, který je vyráběn dodnes. Na obrázku níže lze spatřit, jak airbag v rychlosti 72 km/h zabraňuje střetu hlavy s vozidlem, který by vedl k fatálnímu zranění hlavy (krku).

Obrázek č. 2 – Ukázka crashtestu Hondy Goldwing z roku 2005 (vlevo motocykl bez airbagu, vpravo s airbagem).⁹⁹



Do pasivních prvků lze také zařadit kurzy bezpečné jízdy a různé semináře zdokonalující jízdní schopnosti motocyklistů nejen začátečníků. Existuje celá řada variant a možností výuky.

⁹⁸ Vývoj airbagových systémů pro jezdce na motocyklech. [online]. Bikers Crown. [cit. 2023-02-06]. Dostupné z WWW: <https://airbagnamoto.cz/index.php/vyvoj-airbagu-na-moto>

⁹⁹ Zdroj: Vlastní screenshot z videa na platformě YouTube. *Honda Goldwing, crash test ADAC. La prima moto con l'airbag [SUB ITA]*. [online]. YouTube. [cit. 2023-02-06]. Dostupné z WWW: <https://www.youtube.com/watch?v=NdEPp38xMGE>

4 Rozdíly mezi motocykly a osobními vozidly

Motocykl a osobní vozidlo (ale i další motorová vozidla se čtyřmi koly) jsou naprosto odlišné dopravní prostředky, na které ovšem ve stejné míře platí fyzikální zákony. Níže budou popsány z mého pohledu nejmarkantnější rozdíly mezi těmito druhy vozidel.

Bezpečnost je a vždy bude u motocyklů i přes veškerý technologický pokrok na horší úrovni než u osobních vozidel. Jezdce na motocyklu během nehody nechrání žádné deformační zóny v podobě karoserie ze železa a plechů, ale pouze jeho oblečení. Z tohoto důvodu byl vynalezen airbag do motorkářského oblečení či přímo do motocyklu, nicméně i přes tyto inovace nelze jezdce zcela ochránit a ten je tak odsouzen k pádu. U osobních vozidel je situace odlišná. Bezpečnostní pásy vozidla zadržují řidiče v sedadle (pás pohlcuje pohybovou energii řidiče, čímž zabraňuje pohybu jeho těla vpřed) a současně proti tomuto směru působí aktivovaný airbag.

Stabilita je pro jízdu na motocyklu klíčová. „*Motocykl jakožto jednostopé vozidlo je nestabilní a k tomu, aby se udržel v jízdě poloze, musí se pohybovat čili jet.*“¹⁰⁰ V momentě zastavení motocykl ztrácí stabilitu a spadne, pokud se nohou nedotkneme země, což může být pro menší či slabší jezdce na těžkém motocyklu problém.

Problémem motocyklistů také bývá **kývání během jízdy**. Při rychlejší jízdě (okolo 130 km/h, v závislosti na modelu motocyklu) se začíná projevovat kývání a může vést až ke ztrátě stability a následnému pádu. Kývání se může projevit také chvěním řídicích pák při rychlostech mezi 60–90 km/h v důsledku jejich slabého držení.¹⁰¹

Podstatným rozdílem mezi motocykly a osobními vozidly jsou **pneumatiky**. Osobní vozidla mají větší styčnou plochu pneumatik s vozovkou a tím i lepší trakci a obecně platí, že osobní vozidla mají za stejných podmínek kratší brzdovou dráhu než motocykly. Zadní pneumatika motocyklů bývá v porovnání s tou přední obvykle širší, silnější a se širšími drážkami kvůli přenosu hnací síly.

Rozdílný je také **způsob brzdění**. Zatímco na motocyklu musí jezdec používat pravou ruku a nohu s citem a v určité koordinaci, řidiči osobních vozidel nic takového řešit nemusí a pouze mačkají pravou nohou brzdový pedál a mají obě ruce volné.

¹⁰⁰ NEPOMUCK, B. L., JANNECK, U. *Technická rukověť motocyklisty. 5 vydání*. Překlad: Vokálek J., Kohout T. České Budějovice: KOPP, 2009. s 404. ISBN 978-80-7232-354-8.

¹⁰¹ *Dokonalá jízda na motocyklu. 2. vydání*. Překlad: Vokálek J. České Budějovice: KOPP, 2008. s 20-21. ISBN 978-80-7232-347-0.

Za doporučený způsob brzdění u motocyklů se udává použití obou brzd současně, a to v poměru 60 % přední a 40 % zadní brzda.¹⁰²

Na jízdní vlastnosti motocyklů má kromě pneumatik vliv také odpružení, rozvor kol, těžiště a celková **geometrie podvozku** spolu s úhlem sklonu přední vidlice. U jiných vozidel toto řidič nijak zvlášť neřeší. U motocyklů se jedná o zásadní prvek, který v podstatné míře ovlivňuje jeho ovladatelnost. (Např. chopper má menší úhel sklonu přední vidlice, a proto má horší ovladatelnost při menších rychlostech. Oproti tomu závodní endura mají sklon vidlice vyšší za účelem lepší ovladatelnosti v terénu.)¹⁰³

Mimo výše uvedených technických rozdílů jsou dalšími rozdíly např. **povinná výbava** (motocyklisté mají povinnost mít pouze motolékárničku¹⁰⁴) a **kontrola technického stavu každé 4 roky**. Na motocykly se na rozdíl od jiných motorových vozidel nevztahuje **poplatek za dálniční známku**. Poslední rozdíl, který bych zmínil jsou **kurzy bezpečných jízd** a jiné podobné programy, které někteří motocyklisté absolvují za účelem zdokonalení se v jízdních vlastnostech. Osobně nevím o žádném řidiči automobilu, který by se ve svém volném čase věnoval podobnému kurzu.

V Praze byl začátkem tohoto roku silničním správním úřadem schválen záměr, který upravuje jízdu v jízdních pruzích pro MHD. Reaguje tak na situace, kdy motocyklisté k předjíždění jiných vozidel mnohdy využívají právě jízdní pruhy pro MHD a následně se často riskantně řadí zpět do jízdních pruhů pro osobní vozidla a tím zvyšují riziko dopravní nehody. Představitelé města Prahy a silničního správního úřadu očekávají, že změna s sebou přinese zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.¹⁰⁵

¹⁰² NEPOMUCK, B. L., JANNECK, U. *Technická rukověť motocyklisty. 5 vydání*. Překlad: Vokálek J., Kohout T. České Budějovice: KOPP, 2009. s 466. ISBN 978-80-7232-354-8.

¹⁰³ Tamtéž, s. 405.

¹⁰⁴ ČESKO. *Vyhláška č. 341/2014 Sb., příloha 12, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích*. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2023-03-02]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/83221/1/2/vyhlaska-c-341-2014-sb-o-schvalovani-technicke-zpusobilosti-a-o-technicky-podminkach-provozu-vozidel-na-pozemnich-komunikacich>. ISSN 2336-517X.

¹⁰⁵ *Motocykly a skútry budou moci v Praze využívat pruhy pro autobusy MHD*. [online.] Vltava Labe Media a. s. 02. 01. 2023. [cit. 2023-03-02]. Dostupné z WWW: https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/praha-motocykly-skutry-budou-moci-vyuzivat-pruhy-pro-autobusy-mhd-20230102.html

5 Nejčastější přestupky motocyklistů v okrese Tábor v roce 2022

Samostatný statistický přehled jednotlivých přestupků motocyklistů (bez přítomnosti nehodového jednání) policie ani Ministerstvo dopravy neeviduje. Z tohoto důvodu jsem oslovil vedení dopravního inspektorátu územního odboru Tábor Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje a požádal o poskytnutí potřebných informací za účelem zpracování analýzy přestupků motocyklistů v okrese Tábor za rok 2022. Bylo zjištěno, že stejně jako v celostátních statistikách, tak ani v Táborském okrese tento ukazatel není nijak blíže sledován a analyzován. Proto byli osloveni policisté z dopravního inspektorátu, kteří vykonávají dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu v okrese Tábor. Po rozhovorech s policisty vyplynulo, že přestupků spáchaných motocyklisty evidují v řádech jednotek případů ročně. Těmi nejčastějšími jsou přestupky související s dopravními nehodami (viz kapitola 5. 4). Přestupky, které si policisté tzv. sami vyhledají bývají především překročení nejvyšší dovolené rychlosti, předjíždění v případech, kdy je to zakázáno a nedání přednosti v jízdě jiným vozidlům.

5.1 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti

S nedodržením nejvyšší dovolené rychlosti se dopravní policisté setkávají běžně. Jedná se o jeden z nejtypičtějších přestupků motocyklistů, ale také řidičů osobních vozidel. Rozlišují se tři skutkové podstaty tohoto přestupku v závislosti na tom, o kolik kilometrů za hodinu a v jakém místě (obec, mimo obec) řidič nejvyšší dovolenou rychlost překročil. Podle zákona o silničním provozu se jedná o tyto přestupky:

- překročení rychlosti v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více
- přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 – přičtení 5 bodů, pokuta ve správním řízení od 5 000 Kč do 10 000 Kč, příkaz na místě nelze, zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku.
- překročení rychlosti v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více
- přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 – přičtení 3 bodů, pokuta ve správním řízení od 2 500 Kč do 5 000 Kč, příkaz na místě do 2 500 Kč, zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců (pokud je přestupek spáchán v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát).

- překročení rychlosti v obci o méně než 20 km/h nebo mimo obec o méně než 30 km/h - přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 – přičtení 2 bodů, pokuta ve správním řízení od 1 500 Kč do 2 500 Kč, příkaz na místě do 1 000 Kč, zákaz činnosti nelze.

K dokumentaci těchto přestupků (ale i jiných) policie používá radary několika druhů a typů, např. RAMER 10, Micro Digi-Cam LTI, LaserCam 4 a další.¹⁰⁶ Motocyklisté dříve mívali oproti řidičům jiných motorových vozidel tu výhodu, že pokud nebyli bezprostředně po změření radarem policií zastaveni, byli za tento přestupek prakticky nepostihnutelní (absence přední registrační značky znemožňuje motocykl a jeho jezdce hodnověrně identifikovat). V současnosti však některé typy radarů disponují také zadní kamerou (např. RAMER 10¹⁰⁷). Dalším způsobem měření jsou tzv. měřené úseky, kdy na začátku a konci úseku jsou radary, které měří rychlost a čas, za který vozidlo úsek projelo.¹⁰⁸ Do roku 2008 si některé obce mohly najmout soukromé společnosti, které radary a měřící zařízení provozovaly. Jejich záznamy dokazující protiprávní jednání řidičů následně poskytovaly obcím, respektive správním orgánům za úplatu. Takové praktiky svým rozhodnutím zrušil Nejvyšší správní soud České republiky.¹⁰⁹ K měření rychlosti na pozemních komunikacích jsou oprávněni pouze policisté anebo strážníci obecní policie.¹¹⁰

V souvislosti s měřením rychlosti se objevují případy, kdy jsou ze strany řidičů použity tzv. antiradary. Ty se rozdělují na aktivní a pasivní. Aktivní radary svou funkcí narušují signál těch policejních a tím znemožňují a ovlivňují jejich měření. Z tohoto důvodu jsou zákonem zakázány a za jejich použití hrozí pokuta ve správním

¹⁰⁶ pplk. ŽÁRSKÁ, L., *Měřící technika*. [online]. Praha: Policie České republiky, 2021, 15.03.2021. [cit. 2023-02-13]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/merici-technika.aspx>.

¹⁰⁷ FIŠER, A. *Většina radarů je na motorkáře krátká. Některé nové typy zejména v okolí Brna ale fotí i zezadu*. [online]. Praha: FTV Prima, 15.08.2020. [cit. 2023-03-03]. Dostupné z WWW: <https://www.autosalon.tv/novinky/ridicuv-chleba/motorkari-vs-radary-uz-davno-neplati-ze-je-neumi-zmerit-a-vyfotit-jejich-registracni-znacku>

¹⁰⁸ HÁJEK, M. *Jak nepřijít o řidičský průkaz: 12 bodů hrozí každému: tajemství a záludnosti bodového systému – neplaťte zbytečně pokuty, když nemusíte – pasti na řidiče – práva a povinnosti řidičů – práva a povinnosti policistů – není nutné mít 12 bodů, abyste přišli o řidičský průkaz*. Praha: Grada, 2008. s. 48. ISBN 978-80-247-6002-5.

¹⁰⁹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu České republiky ze dne 2. dubna 2008, sp. zn. 1 As 12/2008. In [Beck-online]. C. H. Beck [cit. 2023-03-03]. Nejvyšší správní soud konstatoval, že „důkazní prostředky spočívající v měření rychlosti vozidel, musí být předmětem činnosti policie či obecní policie a tento zákonný postup nelze obcházet měřením, prováděným nepříslušnou, byť k obdobné činnosti autorizovanou, osobou“.

¹¹⁰ ČESKO. *Zákon č. 361/2000 Sb., § 79a, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2023-03-03]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/49756/1/2>. ISSN 2336-517X.

řízení do výše 10 000 Kč.¹¹¹ Oproti tomu pasivní radary zakázané nejsou, neboť na policejní radary pouze upozorňují na základě detekce vlnové frekvence¹¹² a řidiči tak mohou na jejich přítomnost včas zareagovat a snížit rychlost vozidla.

Obrázek č. 3 – Fotodokumentace přestupku překročení nejvyšší dovolené rychlosti motocyklisty radarovým zařízením RAMER 10.¹¹³



5.2 Předjíždění vozidla v zakázaných případech

Překročením dovolené rychlosti se motocyklisté mnohdy dopouštějí souběhu s dalším přestupkem, a to předjíždění vozidla v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno. Jedná se o přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu – přičtení 7 bodů, pokuta ve správním řízení od 5 000 Kč do 10 000 Kč, příkaz na místě nelze, zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku.

¹¹¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., § 3 a § 125c, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. [cit. 2023-03-03]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/49756/1/2>. ISSN 2336-517X.

¹¹² HÁJEK, M. *Jak nepřijít o řidičský průkaz: 12 bodů hrozí každému: tajemství a základnosti bodového systému - neplaťte zbytečně pokuty, když nemusíte - pasti na řidiče - práva a povinnosti řidičů - práva a povinnosti policistů - není nutné mít 12 bodů, abyste přišli o řidičský průkaz*. Praha: Grada, 2008. s. 46. ISBN 978-80-247-6002-5.

¹¹³ Zdroj: Dopravní inspektorát územního odboru Tábor, Policie České republiky.

Řidič nesmí předjíždět v případech uvedených v § 17 zákona o silničním provozu a dále v místech, kde je to zakázáno zákazovou značkou B21a (B22a pro nákladní vozidla).

5.3 Nedání přednosti v jízdě

Jedná se o přestupek, jehož dokazování bývá v praxi velmi problematické. Nedání přednosti v jízdě jinému vozidlu bývá častou příčinou vážných dopravních nehod, které mohou být v závislosti na způsobených následcích kvalifikovány jako trestný čin ublížení na zdraví. V následném trestním řízení se často provádí znalecké posudky za účelem zjištění, zda toto porušení zákona na nehodu mělo vliv, případně jaký.¹¹⁴

Přestupek nedání přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě je přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu – přičtení 4 bodů, pokuta ve správním řízení od 2 500 Kč do 5 000 Kč, příkaz na místě do 2 500 Kč, zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců (pokud je přestupek spáchán v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát). Obzvláště nebezpečné jsou nesprávně zvládnuté a vyhodnocené situace při odbočování vlevo.

Podle dotazovaných policistů je tento přestupek v souvislosti s motocyklisty častější spíše u ostatních účastníků, kteří často motocyklistům nedají přednost a tím vzniká mnoho dopravních nehod motocyklistů.

5.4 Způsobení dopravní nehody s ublížením na zdraví jiné osoby

Dopravní policisté při šetření nehod motocyklistů často evidují přestupky související s těmito nehodami. Tyto přestupky policisté nezjišťují z vlastní iniciativy, nýbrž vyplývají ze zaviněných (i spoluzaviněných) nehod motocyklistů. Jedná se buďto o porušení některé z povinností podle § 4 a § 5 zákona o silničním provozu (nejčastěji nevěnování se řízení a nepřizpůsobení rychlosti technickému stavu vozidla

¹¹⁴ Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 20. října 2004, sp. zn. 5 T do 1173/2004. In [Beck-online]. C. H. Beck [cit. 2023-03-06]. – Obviněný jakožto řidič motocyklu jel po hlavní komunikaci v obci rychlostí až 97 km/h, kdy při průjezdu křižovatkou mu do jeho trasy vjelo osobní vozidlo z vedlejší komunikace, přičemž došlo k dopravní nehodě, při které téhož dne v nemocnici na následky zranění zemřela spolujezdkyně motocyklisty. Obviněný namítal, že řidič osobního vozidla nese na nehodě spoluvinu tím, že mu nedal přednost. Nejvyšší soud konstatoval, že pokud by obviněný jel maximální dovolenou rychlostí 50 km/h, k nehodě by vůbec nedošlo a z tohoto důvodu nelze na řidiče osobního vozidla nahlížet jako na spoluviníka.

nebo dopravně technickému stavu pozemní komunikace), anebo způsobení dopravní nehody, při které bylo jinému ublíženo na zdraví.

Způsobení dopravní nehody, při které je jinému ublíženo na zdraví je přestupek podle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu – přičtení 7 bodů (pokud došlo k těžké újmě na zdraví), pokuta ve správním řízení od 25 000 Kč do 50 000 Kč, příkaz na místě nelze, zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let.

6 Dopravní nehody s účastí motocyklistů v okrese Tábor v roce 2022

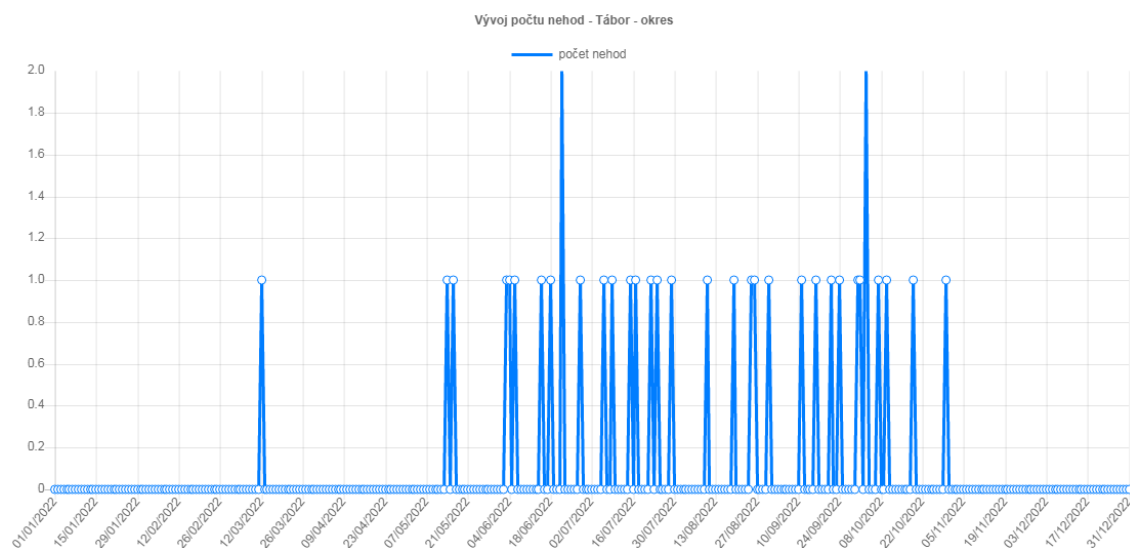
Dopravní nehody jsou na rozdíl od dopravních přestupků podstatně detailněji zkoumaným jevem. Z jejich statistických přehledů lze vypožorovat mnoho informací, např. zranění osob, druh zúčastněných vozidel, typ vozovky, účastníci nehody, příčiny nehody, a další. V dalších podkapitolách jsou analyzovány dopravní nehody s účastí motocyklistů na Táborsku za rok 2022. Výsledky analýzy jsou zapracovány do tabulek, krátce popsány a některé údaje jsou komparovány s celým Jihočeským krajem.

Zdrojem sběru níže prezentovaných dat byla aplikace Centra dopravního výzkumu v působnosti Ministerstva dopravy České republiky, která zpracovává statistická data dopravních nehod na území celé České republiky na základě podkladů od policie. Aplikace je volně dostupná na internetových stránkách.¹¹⁵

V okrese Tábor měli motocyklisté za minulý rok **účast na 35 dopravních nehodách** z celkových 813. Jedná se o podíl přes 4 % z celkového počtu evidovaných nehod. (V kraji došlo za stejné období k 227 nehodám motocyklistů z celkových 4 441, což je přes 5 %.)

Na grafu níže je patrné, že k nehodám motocyklistů docházelo především v letních měsících, tedy v hlavní motocyklistické sezóně, což není nijak neobvyklé.

Graf č. 1 – Vývoj počtu nehod motocyklistů v okrese Tábor v roce 2022.¹¹⁶



¹¹⁵ Dopravní nehody v ČR. [online]. Centrum dopravního výzkumu. Ministerstvo dopravy ČR. Dostupné z WWW: <https://nehody.cdv.cz/>.

¹¹⁶ Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, dostupné z WWW: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

6.1 Pohlaví a věk motocyklistů s účastí na dopravních nehodách

Ze způsobených 35 nehod se jejich účastníky stalo 38 osob jedoucích na motocyklu – z toho 34 mužů a 4 ženy. Tři z žen byly v momentě nehody spolujezdkyně a byly ve věku 43, 45 a 65 let. (Z důvodu přehlednosti údajů nejsou v tabulce č. 1 tyto spolujezdkyně uvedeny.) **Pouze v jediném případě nehody byla řidičkou žena,** což není nikterak překvapivé, neboť jejich počet je oproti mužům znatelně nižší.

Nejčastějšími účastníky nehod byli motocyklisté ve středním věku života, a to ve třetině případů. (V kraji byly výsledky obdobné – přes 40 % motocyklistů ve středním věku života.) Tato věková kategorie je podle statistik nejčastějšími účastníky nehod napříč celou Českou republikou,¹¹⁷ což mne osobně překvapilo a takovýto výsledek bych očekával spíše u mladší generace.

Tabulka č. 1 – Věk motocyklistů s účastí na dopravních nehodách.¹¹⁸

Věk motocyklistů	do 21 let	22–35 let	36–50 let	nad 50 let
Počet řidičů motocyklu (celkem 35)	7 (20 %)	8 (23 %)	12 (34 %)	8 (23 %)

6.2 Charakter dopravních nehod

Havárie motocyklistů se udály ve 21 případech (60 %). Zbylých 14 případů bylo evidováno jako srážky, z nichž 2 jako srážky s lesní zvěří. **Srážky motocyklistů s jinými účastníky silničního provozu se staly ve 12 případech.** (V kraji bylo evidováno 42 % havárií a 58 % srážek.)

Tabulka č. 2 – Charakter dopravních nehod motocyklistů.¹¹⁹

Charakter nehod	Havárie	Srážka
Počet nehod (celkem 35)	21 (60 %)	14 z toho 2 s lesní zvěří (40 %)

¹¹⁷ Mimo jiné viz *Česko je ve srovnání počtu usmrcených motorkářů mezi nejhoršími.* [online]. Motor-Max.cz. 02.03.2023. [cit. 2023-03-21]. Dostupné z WWW: <https://motor-max.cz/2023/03/02/cesko-je-ve-srovnani-poctu-usmrcenych-motorkaru-mezi-nejhorsimi/>

¹¹⁸ Zdroj: vlastní zpracování na základě sběru dat z portálu Centra dopravního výzkumu

¹¹⁹ Zdroj: vlastní zpracování na základě sběru dat z portálu Centra dopravního výzkumu

6.3 Zavinění dopravních nehod motocyklistů a jeho vliv na zranění

Na zavinění havárií mají vždy vinu řidiči havarovaného vozidla a tudíž všech 21 případů havárií se stalo vinou motocyklisty. Z celkových 14 srážek se 2 staly se zvířím během nichž došlo ke dvěma lehkým zraněním. Vzhledem k tomu, že srážky s lesní zvěří jsou obecně vyhodnocovány jako nezaviněné ze strany řidičů motorových vozidel, nejsou tyto dvě srážky v analýze zavinění zahrnuty, neboť by zkreslovaly výsledky této analýzy. V tabulce č. 3 je tedy vycházeno ze 12 srážek a rovněž v tabulce č. 5, kde jsou uvedena zranění ze srážek způsobených vinou motocyklistů nebo jiných účastníků. *(Výsledky zavinění nehod v kraji nebyly zjištěny z důvodu časové náročnosti na jejich zpracování.)*

Tabulka č. 3 – Zavinění srážek motocyklistů.¹²⁰

Zavinění srážek	Srážky zaviněné motocyklisty	Srážky zaviněné jinými účastníky
Počet srážek (celkem 12)	3 (25 %) (2 v obci; 1 mimo obec)	9 (75 %) (7 v obci; 2 mimo obec)

6.3.1 Srážky zaviněné motocyklisty

Ze 12 srážek motocyklistů byly **3 srážky způsobeny vinou motocyklistů (25 %)**. **Ve všech těchto 3 případech motocyklisté utrpěli lehká zranění** a žádné těžké zranění viz tabulka č. 5. Tyto výsledky mne překvapily, očekával jsem, že zavinění motocyklistů bude minimálně v polovině případů, ne-li více.

6.3.2 Srážky zaviněné jinými účastníky

Zbylých **9 srážek (tedy tři čtvrtiny) bylo zaviněno jinými účastníky**. Jednou se jednalo o chodce, ve zbylých případech o řidiče jiných motorových vozidel. **Při těchto srážkách došlo ke všem 5 těžkým zraněním** (4krát motocyklisté a 1krát chodec) a **7 lehkým zraněním motocyklistů**. Ve třech případech srážek zaviněných jinými účastníky byly jejich účastnicemi také spolujezdkyně motocyklistů, které utrpěly 2 lehká a 1 těžké zranění. **Lze shrnout, že 80 % všech způsobených zranění během srážek motocyklistů mají na svědomí jiní účastníci**. Blíže ke zraněním na následující straně.

¹²⁰ Zdroj: vlastní zpracování na základě sběru dat z portálu Centra dopravního výzkumu

6.4 Zranění způsobená při dopravních nehodách motocyklistů

Pozitivním zjištěním je, že **při žádné z dopravních nehod nedošlo k usmrcení osoby. Z celkových 35 nehod se jich obešlo bez zranění pouze 5 (14 %).** Vyjma jednoho případu těžkého zranění chodce, byla veškerá zranění způsobena motocyklistům a to 4 těžká zranění a 29 lehkých zranění. (V kraji bylo zraněno 157 motocyklistů lehce, 29 těžce a 6 usmrceno.

Tabulka č. 4 – Zranění způsobená při dopravních nehodách motocyklistů.¹²¹

Zranění	Havárie	Všechny srážky
Lehká zranění (celkem 29)	17 (59 %) (11 v obci; 6 mimo obec)	12 (z toho 2 s lesní zvěří) (41 %) z toho 2 spolujezdci (8 v obci; 4 mimo obec)
Těžká zranění (celkem 5)	0 (0 %)	5 (100 %) z toho 1 spolujezdec; 1 chodec (4 v obci; 1 mimo obec)

Tabulka č. 5 – Zranění způsobená při srážkách motocyklistů v závislosti na zavinění nehod.¹²²

Zranění motocyklistů během srážek	Srážky zaviněné motocyklisty	Srážky zaviněné jinými účastníky
Lehká zranění (celkem 10)	3 (30 %) (2 v obci; 1 mimo obec)	7 (70 %) z toho 2 spolujezdci (6 v obci; 1 mimo obec)
Těžká zranění (celkem 5)	0 (0 %)	5 (100 %) z toho 1 spolujezdec a 1 chodec (4 v obci; 1 mimo obec)

¹²¹ Zdroj: vlastní zpracování na základě sběru dat z portálu Centra dopravního výzkumu

¹²² Zdroj: vlastní zpracování na základě sběru dat z portálu Centra dopravního výzkumu

6.5 Místo dopravních nehod

Ze všech 35 nehod se jich 21 (60 %) stalo na území obce či města. (V kraji byly výsledky téměř totožné – v obci 58 % nehod). Četnost nehod v obci či mimo obec je uvedena v jednotlivých tabulkách. Zřejmě nejzajímavějším údajem je, že **více než tři čtvrtiny zaviněných jinými účastníky se stalo v obci**. Dotazoval jsem se policistů, z jakého důvodu tomu tak může být. Někteří si myslí, že ve městech se motocyklisté chtějí tzv. ukázat před ostatními a svou pozornost mnohem častěji upírají mimo řídítka motocyklu a tím se přestávají plně věnovat řízení.

Analýzou míst nehod, ani z rozhovorů s policisty nebylo zjištěno nijak zvlášť nebezpečné místo v Tábořském okrese, kde by si motocyklisté měli dávat pozor ve větší míře. Přesto bych v této souvislosti zmínil nechvalně známý nově postavený obchvat města Chýnov nedaleko Tábora, kde naštěstí k nehodě motocyklisty dosud nedošlo. Obchvat byl otevřen v říjnu roku 2022 a od té doby zde došlo k více než patnácti nehodám, jejichž hlavní příčinou bylo nedání přednosti v jízdě. (Obchvat kříží bývalou hlavní pozemní komunikaci, která je nyní vedlejší, což evidentně spouští řidičům dělá problémy a svou nepozorností přehlíží dopravní značení.)

Tabulka č. 6 – Místo dopravních nehod motocyklistů.¹²³

Místo nehod	Havárie	Srážky zaviněné motocyklisty	Srážky zaviněné jinými účastníky	Srážky s lesní zvěří
V obci (celkem 21)	12 (57 %)	2 (10 %)	7 (33 %)	0 (0 %)
Mimo obec (celkem 14)	9 (64 %)	1 (7 %)	2 (14 %)	2 (14 %)

¹²³ Zdroj: vlastní zpracování na základě sběru dat z portálu Centra dopravního výzkumu

6.6 Škoda způsobená dopravními nehodami motocyklistů

Škoda způsobená nehodami s účastí motocyklistů byla vyčíslena na více než 1 a půl milionu Kč. Do této škody je zahrnuta škoda nejen na zúčastněných vozidlech, ale také na pevných zařízeních. *(V kraji byla způsobená škoda odhadnuta přes 1 a čtvrt miliardy Kč.)*

6.7 Příčiny dopravních nehod motocyklistů a jejich vliv na zranění

6.7.1 Příčiny havárií motocyklistů

Nejčastější příčinou havárií motocyklistů bylo nezvládnutí řízení motocyklu. Stalo se tak ve 14 případech z celkových 21 a bylo evidováno 11 lehkých zranění motocyklistů. Tato příčina měla největší podíl na zranění motocyklistů. Výraz „nezvládnutí řízení“ je však široký pojem a nelze jej přesně definovat konkrétní skutkovou podstatou přestupku. Jedná se přesně o ta jednání, která jsou důsledkem celé řady příčin nehod. Zde bych odkázal na první a druhý odstavce [podkapitoly 2. 7. 4](#), kde je uvedeno, že příčinou dopravních nehod je každý jev, který je původcem následku dopravní nehody a těchto jevů může být hned několik. Takovéto jednání bývá policisty zpravidla kvalifikováno jako porušení některé z povinností § 4 zákona o silničním provozu. Jedná se o přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu – bez bodů, pokuta ve správním řízení od 1 500 Kč do 2 500 Kč, příkaz na místě do 2 000 Kč, zákaz činnosti nelze.

6.7.2 Příčiny srážek zaviněných motocyklisty

Porušení zákona o silničním provozu § 19 **nedodržení dostatečně bezpečné vzdálenosti mezi jedoucími vozidly bylo porušeno ve všech 3 případech srážek zaviněných motocyklisty**. Z logiky věci vyplývá, že ve všech třech případech došlo k zadně-čelnímu střetu. Tento přestupek sice bývá častou příčinou nehod, nicméně neočekával bych, že se stane ve všech případech srážek zaviněných motocyklisty. Jedná se o přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu – bez bodů, pokuta ve správním řízení od 1 500 Kč do 2 500 Kč, příkaz na místě do 2 000 Kč, zákaz činnosti nelze.

6.7.3 Příčiny srážek zaviněných jinými účastníky silničního provozu

Z celkových 9 případů srážek zaviněných jinými účastníky bylo až na zmiňovanou srážku s chodcem (kterou chodec zapříčinil svou neopatrností) a ohrožení předjížděného vozidla 7 případů způsobeno nedáním přednosti v jízdě motocyklistovi. Jednalo se převážně o bočně-čelní střety, jejichž příčinami byla nesprávná jízda křižovatkou, kterou upravuje § 22 zákona o silničním provozu. Ve třech případech řidiči jiných vozidel porušili § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu tím, že nerespektovali dopravní značení P4 „Dej přednost v jízdě!“. Ve dvou případech nebyla motocyklistům ze strany jiných řidičů dána přednost v jízdě jakožto vozidlu přijíždějícímu zprava, což ukládá § 22 odst. 2 téhož zákona. Poslední dva případy nesprávné jízdy řidičů jiných vozidel byly kvalifikovány jako nesprávné odbočování vlevo při jízdě křižovatkou, čímž nerespektovali § 21 odst. 5 jmenovaného zákona. Všechny tato porušení naplňují skutkovou podstatu přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu viz kapitola 6. 3.

(V tabulce č. 7 na následující straně nejsou opět uvedeny dvě srážky s lesní zvěří, a to z důvodu, že příčiny stejně jako zavinění se u tohoto druhu srážek neevidují.)

Tabulka č. 7 - Příčiny dopravních nehod motocyklistů a jejich vliv na zranění.¹²⁴

Hlavní příčina nehody	Havárie (celkem 21)	Srážky zaviněné motocyklisty (celkem 3)	Srážky zaviněné jinými účastníky (celkem 9)	Lehká zranění (celkem 27)	Těžká zranění (celkem 5)
Nezvládnutí řízení	14			11	
Nedání přednosti v jízdě			7	6	4
Nepřizpůsobení rychlosti	4			4	
Nedodržení bezpečné vzdálenosti		3		3	
Nevěnování se řízení vozidla	1				
Ohrožení předjíždějícího vozidla			1	2	
Bezohledná, agresivní a neohleduplná jízda	2			1	
Přecházení mimo přechod, neopatrnost chodce			1		1

¹²⁴ Zdroj: vlastní zpracování na základě sběru dat z portálu Centra dopravního výzkumu

7 Empirická část – kvantitativní výzkum

7.1 Cíl kvantitativního výzkumu

Empirická část bakalářské práce – kvantitativní výzkum, je zpracována formou dotazníkového šetření, jehož cílem je jednak zjistit četnost přestupkového a nehodového jednání dotazovaných respondentů a jednak charakterizovat příčinné souvislosti mezi jednotlivými ukazateli této problematiky. Ambicí autora je zjistit, zda a v jaké míře mohly mít tyto souvislosti vliv na přestupkové a nehodové jednání respondentů. Autor si stanovil 4 hypotézy, které jsou vyhodnocením dotazníkového šetření potvrzeny, či vyvráceny.

7.2 Metody získání dat

Aby autor získal potřebné údaje a dosáhl stanovených cílů, zvolil metodu kvantitativního dotazníkového šetření. Dotazník je zcela anonymní a slouží pouze pro účely této bakalářské práce. Následné vyhodnocení dotazníku probíhalo metodou sběru statistických dat, která jsou zanesena do tabulek vytvořených autorem. Takto získané údaje jsou analyzovány jednotlivě a následně jsou zkoumány ve vzájemných souvislostech za pomoci kontingenčních tabulek.

7.3 Vytyčení hypotéz

Autor si před vyhodnocením dotazníku stanovil následující hypotézy:

Hypotéza č. 1 – *Nejčastější příčinou dopravních nehod motocyklistů je nepřiměřená rychlost.*

Hypotéza č. 2 – *Více než polovina dopravních nehod zaviněných motocyklisty se stala v místě, které motocyklisté neznali a jeli tudy poprvé.*

Hypotéza č. 3 – *Překročení nejvyšší dovolené rychlosti motocyklisté porušují ve více než 75 % případů přestupků.*

Hypotéza č. 4 – *Více než 90 % spáchaných přestupků motocyklistů je vyřešeno uložením příkazu na místě či domluvou.*

7.4 Vzorek respondentů a jeho charakteristika

Autor, v úmyslu získat co nejvyšší počet výzkumného vzorku respondentů, oslovil komunitu motocyklistů prostřednictvím sociální sítě Facebook. Konkrétně se jednalo o skupinu *Motorkáři České Budějovice a okolí*.¹²⁵ Do této skupiny autor vložil dotazník v elektronické podobě s žádostí o jeho vyplnění. Dotazník byl vytvořen prostřednictvím internetových stránek www.surveio.com/cs/ a na těchto stránkách byl k dispozici pro vyplnění v období od 27. 11. 2022 do 1. 3. 2023. Dotazník vyplnilo celkem 188 respondentů – řidičů motocyklu.

7.5 Otázky v dotazníkovém šetření

Dotazník obsahuje celkem 16 otázek. Otázky č. 8 a č. 14 jsou otevřené a respondenti měli možnost na ně odpovědět vlastními slovy. Zbylé otázky jsou uzavřené. Sedm otázek je nepovinných a jejich cílem je zaznamenat odpovědi pouze těch respondentů, kteří buďto byli účastníky dopravní nehody, nebo byli projednávání pro porušení dopravních předpisů.

Otázky č. 1–4 jsou zaměřeny na pohlaví, věk, počet ujetých kilometrů za sezónu a způsob jízdy respondentů – zda na motocyklu jezdí sami anebo upřednostňují jízdu ve skupině s jinými motocyklisty.

Otázky č. 5–10 se týkají těch respondentů, kteří se v minulosti stali účastníky dopravních nehod.

Otázky č. 11 a 12 se zabývají bezpečností motocyklistů, respektive kolik Kč investovali do ochranného oblečení a zda absolvovali některý zdokonalovací kurz.

Otázky č. 13–15 mají za cíl zjistit, kolik respondentů porušilo dopravní předpisy, případně které a jaký trest jim byl za toto porušení uložen.

Dotazník uzavírá otázka č. 16, pomocí které chce autor zjistit pohled respondentů na současný stav správních trestů v České republice, zda je stav dostatečný či nikoliv.

Odpovědi na otázky jsou zpracovány do přehledných tabulek. Ke každé tabulce je vypracováno stručné zhodnocení zjištěných výsledků, které jsou interpretovány pomocí relativní četnosti pro snadnější a přehlednější orientaci čtenářů.

¹²⁵ Dostupné z WWW: <https://www.facebook.com/groups/282542345089138>

7.6 Výsledky dotazníkového šetření

Během vyhodnocování dotazníku bylo u 6 respondentů zjištěno, že v otázce č. 5 uvedli, že se nestali účastníky dopravní nehody, a tudíž nesplňovali podmínku pro vyplnění navazujících otázek č. 6-10. Z tohoto důvodu byli tito účastníci z dotazníkového šetření vyloučeni a celkový počet respondentů se tak snížil ze 188 na 182. Příčinný vztah mezi těmito ukazateli jsou rozpracovány v následující kapitole.

OTÁZKA č. 1: Jaké je Vaše pohlaví?

Z celkových 182 respondentů bylo 151 mužů (83 %) a 31 žen (17 %). Tento výsledek není nikterak překvapující, neboť je obecně známo, že muži jezdí na motocyklech (ale i v jiných vozidlech) častěji než ženy.

Tabulka č. 8 – Pohlaví respondentů.¹²⁶

Pohlaví respondentů	Muž	Žena
Počet (celkem 182)	151 (83 %)	31 (17 %)

OTÁZKA č. 2: Kolik je Vám let?

Téměř polovina (47 %) všech dotazovaných je ve věku 36–50 let, tedy středního věku. Následují věkové kategorie nad 50 let (29 %), 22–35 let (19 %) a nejnižší zastoupení respondentů měla kategorie do 21 let (5 %).

Tabulka č. 9 – Věk respondentů.¹²⁷

Věk respondentů	do 21 let	22–35 let	36–50 let	nad 50 let
Počet (celkem 182)	9 (5 %)	35 (19 %)	86 (47 %)	52 (29 %)

¹²⁶ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

¹²⁷ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

OTÁZKA č. 3: Kolik kilometrů přibližně na motocyklu najedíte za sezónu?

Nejnižší nájezd za sezónu, tedy méně než 500 kilometrů, uvedlo 2 % dotázaných. Od 500 do 2 000 kilometrů s motocyklem najezdí 12 % respondentů. Třetina motocyklistů uvedla, že za sezónu přibližně ujede od 2 000 do 5 000 kilometrů. **Nadpoloviční většina dotázaných motocyklistů (53 %) zvládá za sezónu najezdit přes 5 tisíc kilometrů.**

Tabulka č. 10 – Počet ujetých kilometrů za sezónu.¹²⁸

Ujeté km za sezónu	do 500	od 500 do 2 tis.	od 2 tis. do 5 tis.	nad 5 tis.
Počet (celkem 182)	4 (2 %)	21 (12 %)	60 (33 %)	97 (53 %)

OTÁZKA č. 4: Jezdíte na motocyklu převážně sám/sama, nebo ve skupině osob?

Samostatnou jízdu bez přítomnosti dalších motocyklistů preferuje 78 % motocyklistů, tedy více než tři čtvrtiny. Zbýlých 22 % upřednostňuje vyjížďky ve skupině.

Tabulka č. 11 – Jízda na motocyklu.¹²⁹

Jízda na motocyklu	Sám	Ve skupině
Počet (celkem 182)	142 (78 %)	40 (22 %)

¹²⁸ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

¹²⁹ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

OTÁZKA č. 5: Byl(a) jste někdy jakožto motocyklista účastníkem dopravní nehody?

Účastníky nehod se stalo 65 % respondentů, z nichž třetina uvedla, že se nejedná o jejich první nehodu. Zbýlých 35 % motocyklistů se dosud účastníky nehody nestalo, a tak v následujících otázkách č. 6-10 tito motocyklisté na otázky neodpovídali.

Míra nehodovosti respondentů je poměrně vysoká. Očekával jsem, že účastníky dopravních nehod bude nanejvýše polovina dotazovaných.

Tabulka č. 12 – Účast na dopravní nehodě.¹³⁰

Účast na dopravní nehodě	Ano	Ne
Počet (celkem 182)	118 (65 %) (z toho 39 vícekrát než jednou)	64 (35 %)

OTÁZKA č. 6: Pokud jste byl(a) účastníkem dopravní nehody, kde k nehodě došlo?

Více než tři čtvrtiny (76 %) nehod se stalo v místech, které motocyklisté znají. Pouze 24 % tvoří místa, kterými motocyklisté v momentě nehody projížděli poprvé. Tento výsledek mne překvapil, předpokládal jsem, že se většina nehod stala tam, kde to motocyklisté neznají. Více k tomuto ukazateli ([podkapitola 7. 7. 7, strana 67](#)).

Tabulka č. 13 – Znalost místa dopravní nehody.¹³¹

Znalost místa dopravní nehody	Znamé místo	Neznámé místo
Počet (celkem 118)	90 (76 %)	28 (24 %)

¹³⁰ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

¹³¹ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

OTÁZKA č. 7: Pokud jste byl(a) účastníkem dopravní nehody, kdo byl viníkem?

(Poznámka autora: Vzhledem k tomu, že někteří respondenti mohli být účastníky více nehod, během kterých mohli být jak viníkem, tak poškozeným, byli instruováni tak, aby uvedli takové postavení, ve kterém byli častěji. Pokud byli někteří účastníci viníkem i poškozeným stejněkrát, byli instruováni tak, aby označili to postavení, při kterém došlo k závažnějším následkům.)

Více než polovina (56 %) všech nehod, kterých byli respondenti účastníky se stala jejich vinou. Zbýlých 44 % nehod zavinili jiní účastníci. Tyto výsledky jsou zcela odlišné s výsledky z předchozí analýzy, kde motocyklisté zavinili pouze čtvrtinu nehod. Viz [podkapitola 6. 3, tabulka č. 3, strana 44](#).

Tabulka č. 14 – Zavinění dopravní nehody.¹³²

Zavinění nehody	Byl jsem viník	Byl jsem poškozený
Počet (celkem 118)	66 (56 %)	52 (44 %)

¹³² Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

OTÁZKA č. 8: Pokud jste byl(a) účastníkem dopravní nehody, jaká byla příčina?

Nejčastější příčinou dopravních nehod, kterých se respondenti účastnili bylo **nepřizpůsobení rychlosti**. Stalo se tak ve více než třetině všech případů (35 %). Druhou nejčastější příčinou (28 %) bylo jakékoliv nedání přednosti v jízdě. Následují příčiny nezvládnutí řízení vozidla (19 %), nedodržení bezpečné vzdálenosti (9 %), jakýkoliv nesprávný způsob jízdy (6 %) a srážky s lesní zvěří (3 %). Tato otázka souvisí s hypotézou č. 1 ([podkapitola 7. 8. 1, strana 69](#)).

Tabulka č. 15 – Příčina dopravní nehody.¹³³

Příčina dopravní nehody	Počet (celkem 118)
Nepřizpůsobení rychlosti	41 (35 %)
Nedání přednosti v jízdě	33 (28 %)
Nezvládnutí řízení vozidla	22 (19 %)
Nedodržení bezpečné vzdálenosti	11 (9 %)
Nesprávná jízda (jízda v protisměru atp.)	7 (6 %)
Srážka s lesní zvěří	4 (3 %)

OTÁZKA č. 9: Pokud jste byl(a) účastníkem dopravní nehody, jaké Vám vzniklo zranění?

Necelá polovina (46 %) nehod respondentů se obešla bez jakýchkoliv zranění. **Převažovala lehká zranění, která se stala v 39 % případech nehod.** Ve zbylých 15 % nehod došlo k těžkým zraněním. V předchozí analýze ([podkapitola 6. 4, tabulka č. 4, strana 45](#)) došlo k nehodám bez zranění pouze ve 14 % případů.

Tabulka č. 16 – Zranění během dopravní nehody.¹³⁴

Zranění	Bez zranění	Lehké zranění	Těžké zranění
Počet (celkem 118)	54 (46 %)	46 (39 %)	18 (15 %)

¹³³ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

¹³⁴ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

OTÁZKA č. 10: Pokud jste byl(a) účastníkem dopravní nehody, ovlivnila Vás tato situace ve smyslu pořízení bezpečnějšího oblečení?

Respondenti byli dotazováni, zda nehodové jednání mělo přímý vliv na pořízení bezpečnějšího oblečení. Třetina respondentů uvedla, že účast na dopravní nehodě je ovlivnila natolik, že si pořídili bezpečnější oblečení. Zbylé **dvě třetiny respondentů účast na nehodě nepřiměla k pořízení bezpečnějšího oblečení.**

Tabulka č. 17 – Pořízení bezpečnějšího vybavení po nehodě.¹³⁵

Pořízení bezpečnějšího vybavení po nehodě	Ano	Ne
Počet (celkem 118)	40 (34 %)	78 (66 %)

OTÁZKA č. 11: Kolik Kč jste investoval(a) do motocyklového ochranného oblečení?

Dotazovaní měli odpovědět, kolik Kč investovali do motocyklového ochranného oblečení. **Více než polovina (55 %) respondentů uvedla, že do ochranného oblečení investovali více než 15 000 Kč.** 18 % motocyklistů za toto oblečení utratilo od 10 000 Kč do 15 000 Kč. Necelá čtvrtina (23 %) uvedla, že za ochranný oděv zaplatili od 5 000 Kč do 10 000 Kč. Pouze 4 % respondentů bylo ochotno investovat do ochranného oblečení maximálně 5 000 Kč.

Tabulka č. 18 – Výše investice do motocyklového ochranného oblečení.¹³⁶

Investice do ochranného oblečení	do 5 000 Kč	od 5 000 Kč do 10 000 Kč	od 10 000 Kč do 15 000 Kč	nad 15 000 Kč
Počet (celkem 182)	7 (4 %)	41 (23 %)	33 (18 %)	101 (55 %)

¹³⁵ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

¹³⁶ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

OTÁZKA č. 12: Absolvoval(a) jste někdy zdokonalovací kurz (kurz bezpečné jízdy, školu smyku atp.)?

Kurzu bezpečné jízdy, školy smyku a jiných podobných programů se účastnilo 37 % dotazovaných respondentů. 63 % respondentů žádný výukový program za účelem zefektivnění svých jízdnicích dovedností neabsolvovalo.

Tabulka č. 19 – Absolvoování výukového programu.¹³⁷

Absolvoování výukového programu	Ano	Ne
Počet (celkem 182)	67 (37 %)	115 (63 %)

OTÁZKA č. 13: Byl(a) jste v minulosti projednáván(a) pro porušení dopravních předpisů – přestupků v souvislosti s jízdou na motocyklu?

Při porušování dopravních předpisů během jízdy na motocyklu bylo přistiženo celkem 36 % respondentů, z toho převážná většina uvedla, že přestupek byl projednán přímo na místě. Tato otázka souvisí s hypotézou č. 4 ([podkapitola 7. 8. 4, strana 70](#)).

Tabulka č. 20 – Porušení dopravních předpisů.¹³⁸

Porušení dopravních předpisů	Ne	Ano, věc byla vyřízena přímo na místě (domluva, pokuta)	Ano, věc byla oznámena správnímu orgánu
Počet (celkem 182)	116 (64 %)	57 (31 %)	9 (5 %)

Výpočet hypotézy č. 4: $57+9 = 66 \rightarrow 57:66 = 86 \%$.

¹³⁷ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

¹³⁸ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

OTÁZKA č. 14: Pokud jste byl(a) projednáván(a) pro porušení dopravních předpisů, o který přestupek se jednalo?

Naprostá většina přestupků respondentů souvisela s překročením nejvyšší dovolené rychlosti. Stalo se tak v 68 % případů z celkových 66 přestupků. Následují přestupky zákaz předjíždění a nerespektování dopravního značení – oba tyto přestupky byly porušeny v 9 % případů. Dalšími přestupky byly jízda s propadlou technickou prohlídkou a nesprávný způsob jízdy – oba tyto přestupky byly porušeny ve 4 % případů. Poslední trojice přestupků byla porušena pokaždé v jednom případě – způsobení dopravní nehody s ublížením na zdraví, jízda pod vlivem alkoholu a jízda bez dokladů. Tyto tři přestupky představují 2 % z celkového počtu přestupků. Otázka souvisí s hypotézou č. 3 ([podkapitola 7. 8. 3, strana 69](#)).

Tabulka č. 21 – Přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu¹³⁹

Přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu	Počet (celkem 66)
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti	45 (68 %)
Zákaz předjíždění	6 (9 %)
Nerespektování dopravního značení	6 (9 %)
Jízda s propadlou technickou prohlídkou	3 (4 %)
Nesprávný způsob jízdy (jízda v protisměru atp.)	3 (4 %)
Způsobení dopravní nehody s ublížením na zdraví	1 (2 %)
Jízda pod vlivem alkoholu	1 (2 %)
Jízda bez dokladů	1 (2 %)

¹³⁹ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

OTÁZKA č. 15: Pokud jste byl(a) projednáván(a) pro porušení dopravních předpisů ve správním řízení, jaký správní trest Vám byl uložen?

Ve správním řízení bylo projednáváno celkem 9 přestupků respondentů. V 8 případech (89 %) byla za přestupek uložena pokuta a **pouze v 1 případě byl respondent potrestán zákazem činnosti**, což činí 11% podíl na celkových trestech.

Tabulka č. 22 – Správní trest uložený při porušení dopravních předpisů.¹⁴⁰

Uložený trest	Pokuta	Zákaz činnosti	Propadnutí věci
Počet (celkem 9)	8 (89 %)	1 (11 %)	0 (0 %)

OTÁZKA č. 16: Je podle Vás současný stav správních trestů, zejména jejich výše dostačující?

Poslední otázka má za cíl zjistit pohled respondentů na současný stav správních trestů, zejména zda výše správních trestů je dostačující. **Nadpoloviční většina (58 %) dotázaných považuje současný stav správních trestů za dostačující**, třetina respondentů si však myslí, že sankce jsou mírné. Pro 9 % respondentů jsou sankce naopak přísné.

Tabulka č. 23 – Současný stav správních trestů v ČR.¹⁴¹

Současný stav správních trestů v ČR	Ano, stav je dostačující	Ne, sankce jsou mírné	Ne, sankce jsou přísné
Počet (celkem 182)	106 (58 %)	60 (33 %)	16 (9 %)

¹⁴⁰ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

¹⁴¹ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

7.7 Příčinné vztahy mezi některými ukazateli

Empirická část práce si kromě jiného klade za cíl nastínit problematiku přestupků a nehod také z jiného hlediska, než které lze získat z běžných statistických dat. Autor se vedle základních zaměřil na ty ukazatele, které činí náhled na problematiku z jeho pohledu zajímavějším a komplexnějším. V neposlední řadě je snahou autora přesvědčit čtenáře k zamyšlení se nad jednotlivými ukazateli a přimět je k úvahám o dalších případných souvislostech, které by mohly mít na přestupkové či nehodové jednání vliv.

Za účelem porovnání těchto ukazatelů byly autorem vytvořeny kontingenční tabulky, ve kterých jsou zaneseny údaje, které lze mezi sebou libovolně porovnávat pomocí jednoduchých výpočtů.

7.7.1 Vztah mezi věkem motocyklistů a porušením dopravních předpisů

Zajímalo mne, která z věkových kategorií má nejpočetnější procentuální zastoupení na přestupkovém jednání. S ohledem na podíl jednotlivých věkových kategorií respondentů byli **nejčastějšími pachateli přestupků respondenti ve věku nad 50 let**. Tuto věkovou kategorii tvořilo 52 respondentů z nichž se 27 dopustilo přestupkového jednání, což činí 52% podíl.

Kontingenční tabulka č. 1¹⁴²

1. OTÁZKA: Otázka č. 2 – Kolik je Vám let?

2. OTÁZKA: Otázka č. 13 – Byl(a) jste v minulosti projednáván(a) pro porušení dopravních předpisů – přestupků v souvislosti s jízdou na motocyklu?

	Ne	Přestupek projednán na místě	Přestupek oznámen správnímu orgánu	Celkem
do 21 let	8	1	0	9
22-35 let	25	7	3	35
36-50 let	58	25	3	86
nad 50 let	25	24	3	52
Celkem	116	57	9	182

Výpočet: $24 + 3 = 27 \rightarrow 27:52 = 52\%$.

¹⁴² Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

7.7.2 Vztah mezi věkem motocyklistů a účastí na dopravních nehodách

S věkem motocyklistů jsem chtěl dále porovnat jejich účast na dopravních nehodách, neboť zažitým názorem často bývá, že „mladí motorkáři jezdí jako blázni, a proto bourají častěji“. Tomuto tvrzení však odporují nejnovější statistiky nehodovosti motocyklistů, které na první místo v posledních letech řadí motocyklisty ve středním věku.¹⁴³ Je to pravděpodobně způsobeno tím, že tato věková kategorie motocyklistů je vůbec tou nejrozšířenější, což ostatně tento výzkum potvrdil ([podkapitola 7. 6, tabulka č. 9, strana 52](#)).

Porovnáním dotazníkových otázek č. 2 a č. 5 bylo zjištěno, že **všechny věkové kategorie mají velmi podobný procentuální podíl, co se týká účasti na nehodách** a žádná z kategorií nijak nad ostatními nevyčívá.

Nejvyšší podíl, 67 %, mají dvě věkové kategorie – motocyklisté nad 50 let věku (viz výpočet č. 1) a motocyklisté do 21 let věku (viz výpočet č. 2). Zbylé dvě kategorie měly podíl na nehodách následující – motocyklisté ve věku od 22 do 35 let 63 % (viz výpočet č. 3) a motocyklisté ve věku od 36 do 50 let 64 % (viz výpočet č. 4).

Kontingenční tabulka č. 2¹⁴⁴

1. OTÁZKA: Otázka č. 2 – Kolik je Vám let?

2. OTÁZKA: Otázka č. 5 – Byl(a) jste někdy jakožto motocyklista účastníkem dopravní nehody?

	Ano, byl účastníkem nehody	Ne, nebyl účastníkem nehody	Celkem
do 21 let	6	3	9
22-35 let	22	13	35
36-50 let	55	31	86
nad 50 let	35	17	52
Celkem	118	64	182

Výpočet č. 1: $35:52 = 67\%$.

Výpočet č. 2: $6:9 = 67\%$.

Výpočet č. 3: $22:35 = 63\%$.

Výpočet č. 4: $55:86 = 64\%$.

¹⁴³ Mimo jiné viz *Motocyklisté vyššího věku se stávají rizikovými jezdci. Často mívají silnější stroje.* [online]. ICING s. r. o. 23.5.2023. [cit. 2023-03-22]. Dotupné z WWW: <https://www.dopravadnes.cz/clanek/motocykliste-vyssiho-veku-se-stavaji-rizikovymi-jezdci-casto-mivaji-silnejsi-stroje>

¹⁴⁴ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

7.7.3 Vztah mezi počtem ujetých kilometrů a účastí na dopravních nehodách

Dále jsem chtěl zjistit, zda může mít počet naježděných kilometrů nějaký podstatný vliv na účast dopravních nehod motocyklistů. Někdo může říci, že motocyklisté, kteří mají malý nájezd kilometrů bývají účastníky nehod častěji, lze však oponovat tím, že čím více se jezdí, tím je pravděpodobnost nehody vyšší.

U respondentů se potvrdilo druhé tvrzení, poněvadž **72 % motocyklistů s nájezdem za sezónu nad 5 tisíc kilometrů bylo účastníky nehody, což je výrazně více než u ostatních kategorií nájezdu kilometrů.**

Kontingenční tabulka č. 3¹⁴⁵

1. OTÁZKA: Otázka č. 3 – Kolik km přibližně naježdíte za sezónu?

2. OTÁZKA: Otázka č. 5 – Byl(a) jste někdy jakožto motocyklista účastníkem dopravní nehody?

	Ano, byl účastníkem nehody	Ne, nebyl účastníkem nehody	Celkem
do 500 km	1	3	4
od 500 km do 2 tis. km	12	9	21
od 2 tis. km do 5 tis. km	35	25	60
nad 5 tis. km	70	27	97
Celkem	118	64	182

Výpočet: $70:97 = 72 \%$.

¹⁴⁵ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

7.7.4 Vztah mezi počtem ujetých kilometrů a absolvováním zdokonalovacího kurzu

Chtěl jsem zjistit příčinný vztah mezi výukovými programy (škola smyku, kurzy bezpečné jízdy apod.) a počtem naježděných kilometrů. Očekával jsem, že čím je nájezd kilometrů vyšší, tím bude vyšší účast motocyklistů na těchto kurzech, neboť neustále zdokonalování jízdních vlastností je bezesporu cílem všech aktivních motocyklistů. Tento můj předpoklad se potvrdil – **největší podíl na absolvování kurzů měli z 63 % jezdci, kteří mají nájezd vyšší než 5 tisíc kilometrů za sezónu** (viz výpočet č. 1). Dále lze vyzorovat, že motocyklisté s tímto nájezdem mají rovněž nejvyšší procentuální účast v těchto kurzech, a to 43 % (viz výpočet č. 2).

Kontingenční tabulka č. 4¹⁴⁶

1. OTÁZKA: Otázka č. 3 – Kolik km přibližně naježdíte za sezónu?

2. OTÁZKA: Otázka č. 12 – Absolvoval(a) jste někdy kurz bezpečné jízdy, školu smyku atp.?

	Absolvoval kurz	Neabsolvoval kurz	Celkem
do 500 km	1	3	4
od 500 km do 2 tis. km	5	16	21
od 2 tis. km do 5 tis. km	19	41	60
nad 5 tis. km	42	55	97
Celkem	67	115	182

Výpočet č. 1: $42:67 = 63 \%$.

Výpočet č. 2: $42:97 = 43 \%$.

¹⁴⁶ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

7.7.5 Vztah mezi účastí na dopravních nehodách a absolvováním zdokonalovacího kurzu

Dalšími zajímavými ukazateli jsou účast na dopravních nehodách a absolvování některého ze zdokonalovacích kurzů. Smyslem většiny těchto kurzů je především předcházet dopravním nehodám, a proto mne zajímalo, kolik procent účastníků dopravních nehod se kurzů nezúčastnilo. Bylo zjištěno, že **61 % účastníků nehod žádným zdokonalovacím kurzem neprošlo.**

Kontingenční tabulka č. 6¹⁴⁷

- 1. OTÁZKA: Otázka č. 5 – Byl(a) jste někdy jakožto motocyklista účastníkem dopravní nehody?**
- 2. OTÁZKA: Otázka č. 12 – Absolvoval(a) jste někdy kurz bezpečné jízdy, školu smyku atp.?**

	Ano, byl účastníkem nehody	Ne, nebyl účastníkem nehody	Celkem
Absolvoval kurz	46	21	67
Neabsolvoval kurz	72	43	115
Celkem	118	64	182

Výpočet: $72:118 = 61 \%$.

¹⁴⁷ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

7.7.6 Vztah mezi jízdou ve skupině a účastí na dopravních nehodách

Dalším ukazatelem, který jsem měl v úmyslu porovnat s dopravními nehodami byl způsob jízdy motocyklistů, respektive jízda ve skupině. Podle mého názoru může skupinová jízda motocyklistů enormně zvyšovat riziko jejich nehody. Vede mě k tomu několik domněnek (kterých může být samozřejmě mnohem více) – každý motocyklista vnímá jízdu na motocyklu subjektivně jinak a při těsné jízdě za sebou (mnohdy i vedle sebe) mohou o sebe zavadit; povětšinou má každý motocyklista jiný druh motocyklu, který má své specifické vlastnosti a požadavky na styl jízdy; někteří motocyklisté mohou mít ve skupině tendence k přeceňování svých schopností a dovedností; stanovená trasa nemusí všem motocyklistům ve skupině zcela vyhovovat; stejně tak stanovená rychlost nemusí vyhovovat každému ze skupiny atd.

Z kontingenční tabulky níže je patrné, že **73 % respondentů upřednostňující skupinovou jízdu se stalo účastníky dopravní nehody** (což je o 10 % více oproti motocyklistům preferujících samostatnou jízdu).

Kontingenční tabulka č. 5¹⁴⁸

1. OTÁZKA: Otázka č. 4 – Jezdíte na motocyklu převážně sám/sama, nebo ve skupině osob?

2. OTÁZKA: Otázka č. 5 – Byl(a) jste někdy jakožto motocyklista účastníkem dopravní nehody?

	Ano, byl účastníkem nehody	Ne, nebyl účastníkem nehody	Celkem
Sám	89	53	142
Ve skupině	29	11	40
Celkem	118	64	182

Výpočet: $29:40 = 73\%$.

¹⁴⁸ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

7.7.7 Vztah mezi místem dopravní nehody a zaviněním dopravní nehody

Jeden z nejzajímavějších příčinných vztahů se týká ukazatelů místa dopravní nehody a formy zavinění dopravních nehod. Bylo zjištěno, že **více než tři čtvrtiny (77 %) nehod zaviněných motocyklisty se stalo v místě, kde to motocyklisté znají.** Těžko soudit, proč tomu tak bylo, osobně si myslím, že zde hrála podstatnou roli nižší míra nepozornosti ve spojení s vysokou rychlostí (znalost místa může některé motocyklisty odvádět od pozornosti nebo svádět k posouvání svých jízdních limitů a tím zvyšovat pravděpodobnost vzniku dopravní nehody). Tato kontingenční tabulka souvisí s hypotézou č. 2. ([podkapitola 7. 8. 2, strana 69](#)).

Kontingenční tabulka č. 7¹⁴⁹

- 1. OTÁZKA: Otázka č. 6 – Pokud jste byl(a) účastníkem dopravní nehody, kde k nehodě došlo?**
- 2. OTÁZKA: Otázka č. 7 – Pokud jste byl(a) účastníkem dopravní nehody, kdo byl viníkem?**

	Viník	Poškozený	Celkem
Znamé místo nehody	51	39	90
Neznamé místo nehody	15	13	28
Celkem	66	52	118

Výpočet č. 1: $51:66 = 77 \%$.

Výpočet č. 2 (k hypotéze č. 2): $15:66 = 23 \%$.

¹⁴⁹ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

7.7.8 Vztah mezi zraněním při dopravní nehodě a pořízením bezpečnějšího oblečení po účasti na dopravní nehodě

Od účastníků dopravních nehod jsem chtěl dále zjistit, zda a v jaké míře mělo jejich zranění při dopravní nehodě vliv na následné pořízení bezpečnějšího ochranného oblečení. **Nejvíce ze všech účastníků nehod investovali do kvalitnějšího oblečení ti motocyklisté, kteří utrpěli lehké zranění. Jednalo se o polovinu z nich** (viz výpočet č. 1). 44 % těžce zraněných motocyklistů se rozhodlo po nehodě pořídit bezpečnější oblečení (viz výpočet 2). Pouze 17 % účastníků, kteří nebyli během nehody zraněni, se rozhodlo svou bezpečnost ještě více zvýšit koupí odolnějšího oblečení (viz výpočet č. 3).

Kontingenční tabulka č. 8¹⁵⁰

1. OTÁZKA: Otázka č. 9 – Pokud jste byl(a) účastníkem dopravní nehody, jaké Vám vzniklo zranění?

2. OTÁZKA: Otázka č. 10 – Pokud jste byl(a) účastníkem dopravní nehody, ovlivnila Vás tato situace ve smyslu pořízení bezpečnějšího oblečení?

	Pořízení bezpečnějšího oblečení po nehodě	Nepořízení bezpečnějšího oblečení po nehodě	Celkem
Bez zranění	9	45	54
Lehké zranění	23	23	46
Těžké zranění	8	10	18
Celkem	40	78	118

Výpočet č. 1: $23:46 = 50 \%$.

Výpočet č. 2: $8:18 = 44 \%$.

Výpočet č. 3: $9:54 = 17 \%$.

¹⁵⁰ Zdroj: vlastní zpracování na základě vyhodnocení dotazníkového šetření

7.8 Vyhodnocení stanovených hypotéz

7.8.1 Vyhodnocení hypotézy č. 1

Hypotéza č. 1 – *Nejčastější příčinou dopravních nehod motocyklistů je nepřiměřená rychlost.*

K této hypotéze se váže otázka č. 8 (*Pokud jste byl(a) účastníkem dopravní nehody, jaká byla příčina?*). Respondenti na tuto otázku odpověděli jako příčinu nehod nepřiměřenou rychlost ve 41 ze 118 odpovědí, což byl nejvyšší počet zaznamenaných odpovědí s procentuální úspěšností 35 %. **Tato hypotéza byla výzkumem potvrzena.**

7.8.2 Vyhodnocení hypotézy č. 2

Hypotéza č. 2 – *Více než polovina dopravních nehod zaviněných motocyklisty se stala v místě, které motocyklisté neznali a jeli tudy poprvé.*

Abychom mohli potvrdit či vyvrátit tuto hypotézu, je potřeba mezi sebou porovnat otázku č. 6 (*Pokud jste byl(a) účastníkem dopravní nehody, kde k nehodě došlo?*) a otázku č. 7 (*Pokud jste byl(a) účastníkem dopravní nehody, kdo byl viníkem?*). Pomocí kontingenční tabulky č. 7 ([podkapitola 7. 7. 7, strana 67](#)). zjistíme, že motocyklisté v místě, které předtím neznali a jeli tudy poprvé zavinili necelou čtvrtinu (23 %) nehod. **Tato hypotéza byla výzkumem vyvrácena.**

7.8.3 Vyhodnocení hypotézy č. 3

Hypotéza č. 3 – *Překročení nejvyšší dovolené rychlosti motocyklisté porušují ve více než 75 % případů přestupků.*

S touto hypotézou souvisí otázka č. 14 (*Pokud jste byl(a) projednáván(a) pro porušení dopravních předpisů, o který přestupek se jednalo?*). Vyhodnocením otázky bylo zjištěno, že překročení nejvyšší dovolené rychlosti bylo nejčastějším přestupkem respondentů, jak autor předpokládal. Odpovědělo tak 45 z 66 respondentů, kteří byli pro dopravní přestupek projednávání, což činí 68 % podíl z celkového počtu přestupků, což neodpovídá domněnce autora, který předpokládal podíl alespoň 75 %. **Tato hypotéza byla výzkumem vyvrácena.**

7.8.4 Vyhodnocení hypotézy č. 4

Hypotéza č. 4 – *Více než 90 % spáchaných přestupků motocyklistů je vyřešeno uložením příkazu na místě či domluvou.*

Tuto hypotézu zodpovíme pomocí otázky č. 13 (*Byl(a) jste v minulosti projednáván(a) pro porušení dopravních předpisů – přestupků v souvislosti s jízdou na motocyklu?*). Bylo zjištěno, že při porušení dopravních předpisů v dopravě bylo přistihnuto 66 respondentů, z nichž 57 uvedlo, že věc byla vyřízena přímo na místě formou pokuty anebo domluvy. Pokud tento údaj vyjádříme v procentech, jedná se o 86 %. **Tato hypotéza byla výzkumem vyvrácena**, nicméně výsledné číslo úspěšnosti je odhadu autora velmi blízko.

Závěr

V bakalářské práci jsem se zaměřil na problematiku přestupků a dopravních nehod motocyklistů v silniční dopravě. V teoretické části jsem nejprve charakterizoval základní pojmy této problematiky, kde jsem se mimo jiné zaměřil také na bezpečnostní prvky motocyklistů. Následně proběhla analýza nejčastějších přestupků a nehod motocyklistů v okrese Tábor za období roku 2022 jakožto jeden z hlavních cílů práce. Touto analýzou jsem zjistil, že přestupky motocyklistů nejčastěji souvisí s překročením nejvyšší dovolené rychlosti a nedáním přednosti v jízdě. Co se týká nehod, převážně se jednalo o havárie motocyklistů. U srážek nesli vinu motocyklisté pouze ve čtvrtině případů a jejich příčinou bylo nedodržení bezpečné vzdálenosti. Srážky zapříčiněné jinými účastníky byly téměř vždy způsobeny nedáním přednosti v jízdě motocyklistům. Zranění v souvislosti s nehodami utrpěli vyjma jednoho chodce pouze motocyklisté a v naprosté většině se jednalo o lehká zranění. K usmrcení nedošlo, což lze považovat za pozitivní zjištění.

Praktickou část práce tvoří druhý hlavní cíl práce, kterým je dotazníkové šetření. Z analýzy dotazníku vyplynulo, že vůbec nejčastějším porušením dopravních předpisů bývá u motocyklistů překročení nejvyšší dovolené rychlosti, které je současně také nejčastější příčinou nehod motocyklistů. Po analyzování jednotlivých otázek bylo následně vytvořeno několik dvojic dotazníkových otázek, které byly mezi sebou komparovány ve vzájemných souvislostech s cílem zjistit míru jejich vzájemného vlivu. Tento vliv je vyjádřen pomocí procentuálního zastoupení daných ukazatelů.

Vyhodnocením souvislostí mezi otázkami bylo zjištěno, že nejvíce se přestupků dopouštějí motocyklisté ve věku nad 50 let. Co se týká účasti na nehodách, tak žádná z věkových kategorií na nich neměla výrazně vyšší účast, a proto nelze paušálně označit některou ze kategorií za nejrizikovější. Motocyklisté, kteří mají nejvyšší nájezd kilometrů jsou zároveň nejčastějšími účastníky nehod, a to i přesto, že navštěvují zdokonalovací kurzy jízdy nejvíce. Zkoumáním souvislosti mezi těmito kurzy a nehodami motocyklistů bylo zjištěno, že více než na polovině nehod měli účast motocyklisté, kteří žádný zdokonalující kurz neabsolvovali. Dále jsem zjistil, že jízda ve skupině může mít podstatný vliv na nehodovost motocyklistů, neboť skoro tři čtvrtiny motocyklistů jezdících převážně ve skupině se stalo účastníky nehod. Pozornost jsem věnoval také místu nehody, kdy jsem zjistil, že více než tři čtvrtiny nehod zaviněných motocyklisty se staly v místě, které motocyklisté znají a již tudy v minulosti projížděli. Třetina účastníků nehod byla po této zkušenosti ochotna pořídit si kvalitnější ochranné oblečení.

Součástí analýzy dotazníku bylo také potvrzení či vyvrácení 4 hypotéz. Potvrdit se podařilo pouze jednu hypotézu, zbylé byly výzkumem vyvráceny.

Studiem literatury a zejména právních předpisů během zpracovávání bakalářské práce jsem nenabyl dojmu, že by bylo nutné nějak výrazně měnit stav současné legislativy ve smyslu úpravy skutkových podstat přestupků. Znovu však podotýkám, že z důvodu praktičnosti by bylo vhodné všechny skutkové podstaty přestupků zakomponovat do jedné společné právní normy. Alespoň takto to vnímám z pohledu praxe. K jedné skutkové podstatě (nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“) jsem se již vyjadřoval v jedné z prvních kapitol této práce a podle mého názoru je její současné znění v aktuálně platném právním předpisu již zcela pochopitelné a riziko napadnutelnosti vydaných rozhodnutí v této souvislosti je sníženo na minimum. Skeptický jsem k některým správním trestům, respektive k okolnostem jejich ukládání konkrétním pachatelům. Myslím si, že běžnou praxí opakovaně ukládaný trest zákaz řízení motorových vozidel u některých pachatelů zcela pozbývá účel trestání a mohlo by být správními orgány využíváno jiných alternativ, např. propadnutí věci.

Závěrem bych dodal, že tato bakalářská práce má za cíl čtenářům kromě jiného nastínit přestupky a nehody motocyklistů z několika úhlů pohledů a poukázat na všechny možné okolnosti, které by s nimi mohly být spjaty. Problematika (zejména nehodovosti) je mnohem komplexnější, než se může zdát a je potřeba ji vnímat v co největším možném rozsahu. Schopnost vnímat věci ve vzájemných souvislostech a vzájemně je mezi sebou porovnávat je ostatně jeden z předpokladů úspěšného vyšetřovatele nejen dopravních nehod.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BUŠTA, P. a KNĚŽÍNEK, J. *Zákon o silničním provozu: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer. ASPI_ID KO361_2000CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X. 978-80-906024-1-0
2. ČERNÍN, K., ČERNÍNOVÁ, M. a TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář. 1. vydání*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 528 s. ISBN-978-80-7478-652-5.
3. *Dokonalá jízda na motocyklu*. 2. vydání. Překlad: Vokálek J. České Budějovice: KOPP, 2008. 212 s. ISBN 978-80-7232-347-0.
4. FAUS, P. *Motoškola: [od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy]*. Praha: Grada, 2011. 88 s. ISBN 978-80-247-7479-4.
5. HÁJEK, M. *Jak nepřijít o řidičský průkaz: 12 bodů hrozí každému: tajemství a zásludnosti bodového systému – neplaťte zbytečně pokuty, když nemusíte – pasti na řidiče – práva a povinnosti řidičů – práva a povinnosti policistů – není nutné mít 12 bodů, abyste přišli o řidičský průkaz*. Praha: Grada, 2008. 112 s. ISBN 978-80-247-6002-5.
6. HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část. 9. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2016, 599 s. ISBN 978-80-7400-624-1.
7. HIRT, M. a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada, 2012. 160 s. ISBN 978-80-247-8286-7.
8. CHMELÍK, J., et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
9. JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. 2. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2020, 1050 s. ISBN 978-80-7400-772-9.
10. KOPECKÝ, M. *Správní právo. Obecná část. 1. vydání*. Praha: C.H.Beck, 2019. 568 s. ISBN 978-80-7400-727-9.
11. MATES, P., et al. *Základy správního práva trestního*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. 226 s. ISBN 978-80-7400-357-8.
12. NEPOMUCK, B. L., JANNECK, U. *Technická rukověť motocyklisty*. 5. vydání. Překlad: VOKÁLEK J., KOHOUT T. České Budějovice: KOPP, 2009. 514 s. ISBN 978-80-7232-354-8.
13. PRÁŠKOVÁ, H. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. 448 s. ISBN 978-80-7502-221-9.

14. PRÁŠKOVÁ, H. *Základy odpovědnosti za správní delikty, 1. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2013. 448 s. ISBN 978-80-7400-456-8
15. ŠUCHA, M. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů.* Praha: Grada, 2013. 216 s. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-8728-2.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. *Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.* In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. ISSN 2336-517X. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/41984/1/2>.
2. ČESKO. *Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.* In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/44836/1/2/zakon-c-13-1997-sb-o-pozemnich-komunikacich?rem=13/%201997>. ISSN 2336-517X.
3. ČESKO. *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).* In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/49756/1/2>. ISSN 2336-517X.
4. ČESKO. *Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.* In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/50994/1/2>. ISSN 2336-517X.
5. ČESKO. *Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.* In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/58370/1/2/zakon-c-500-2004-sb-spravni-rad>. ISSN 2336-517X.
6. ČESKO. *Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.* In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/68040/1/2/zakon-c-40-2009-sb-trestni-zakonik>. ISSN 2336-517X.
7. ČESKO. *Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.* In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/86860/1/2/zakon-c-250-2016-sb-o-odpovednosti-za-prestupky-a-rizeni-o-nich>. ISSN 2336-517X.

8. ČESKO. Vyhláška č. 32/2001 Sb., *o evidenci dopravních nehod*. In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [online]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/50765/1/2/vyhlaska-c-32-2001-sb-o-evidenci-dopravnich-nehod>. ISSN 2336-517X.
9. ČESKO. Vyhláška č. 341/2014 Sb., *příloha 12, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích*. In [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. [online]. Dostupné z WWW: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/83221/1/2/vyhlaska-c-341-2014-sb-o-schvalovani-technicke-zpusobilosti-a-o-technickych-podminkach-provozu-vozidel-na-pozemnich-komunikacich>. ISSN 2336-517X.
10. Nařízení Evropského parlamentu a Rady Evropské unie č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 *o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly*. [online]. Dostupné z WWW: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0168>.
11. Rozhodnutí Nejvyššího soudu České republiky ze dne 21.10.2020, *k trestní odpovědnosti řidiče motorového vozidla ovlivněného jinou návykovou látkou než alkoholem za přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku*. sp. zn. Tpjn 300/2020. [online]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/nscr/tpjn-300-2020>.
12. Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 20. října 2004, sp. zn. 5 T do 1173/2004. In [Beck-online]. C. H. Beck [cit. 2022-12-08].
13. Rozsudek Nejvyššího správního soudu České republiky ze dne 2. dubna 2008, sp. zn. 1 As 12/2008. In [Beck-online]. C. H. Beck.
14. Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 21. srpna 2008, sp. zn. 21 Cdo 3797/2007. In [Beck-online]. C. H. Beck.
15. Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 24. října 2012, sp. zn. 8 Tdo 1183/2012. In [Beck-online]. C. H. Beck.
16. Rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 26.02.2021, sp. zn. 44 A 54/2019-50. In [Beck-online]. C. H. Beck

Elektronické zdroje

1. *Airheads: World's first integrated airbag helmet unveiled by Airoh.* [online]. Peterborough. Bauer Media Group, 2022, 02.12.2022. [cit. 2023-02-06]. Dostupné z WWW: <https://www.motorcyclenews.com/news/new-tech/airoh-helmet-airbag/>.
2. *Česko je ve srovnání počtu usmrčených motorkářů mezi nejhoršími.* [online]. Motor-Max.cz. 02.03.2023. [cit. 2023-03-21]. Dostupné z WWW: <https://motor-max.cz/2023/03/02/cesko-je-ve-srovnani-poctu-usmrčených-motorkaru-mezí-nejhoršími/>.
3. FIŠER, A. *Většina radarů je na motorkáře krátká. Některé nové typy zejména v okolí Brna ale fotí i zezadu.* [online]. Praha: FTV Prima, 15.08.2020. [cit. 2023-00-03]. Dostupné z WWW: <https://www.autosalon.tv/novinky/ridicuv-chleba/motorkari-vs-radary-uz-davno-neplati-ze-je-neumi-zmerit-a-vyfotit-jejich-registracni-znacku>.
4. JEMELKA, L. *Princip subsidiarity správního řádu.* Praha, 2012. Disertační práce. Právnická fakulta Univerzity Karlovy v Praze. Školitel práce: doc. JUDr. Vladimír Mikule. [online]. [cit. 2022-12-09]. Dostupné z WWW: <https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/44209/140013611.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
5. KARTUSOVÁ, A. *Domluva je zpět!* [online]. Praha: MYLAW, 2019, 21.02.2019. [cit. 2022-12-21]. Dostupné z WWW: <https://mylaw.cz/clanek/domluva-je-zpet-645>.
6. MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Průvodce zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (3. doplněná verze, aktualizovaná ke dni 1.2.2022)* [online]. Praha. Dostupné z WWW: <https://www.mvcr.cz/soubor/pruvodce-novou-upravou-prestupkoveho-prava.aspx>.
7. *Motocyklisté vyššího věku se stávají rizikovými jezdci. Často mívají silnější stroje.* [online]. ICING s. r. o. 23.5.2023. [cit. 2023-03-22]. Dostupné z WWW: <https://www.dopravadnes.cz/clanek/motocykliste-vyssiho-veku-se-stavaji-rizikovymi-jezdci-casto-mivaji-silnejsi-stroje>
8. *Motocykly a skútry budou moci v Praze využívat pruhy pro autobusy MHD.* [online.] Vltava Labe Media a. s. 02. 01. 2023. [cit. 2023-03-02]. Dostupné z WWW: https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/praha-motocykly-skutry-budou-moci-vyuzivat-pruhy-pro-autobusy-mhd-20230102.html
9. PODRUŠKA P., *Test ABS: padouch nebo hrdina?* [online]. Motorkáři.cz. 08.05.2013. [cit. 2023-03-02]. Dostupné z WWW: <https://www.motorkari.cz/clanky/clanky-reportaze/test-abs-padouch-nebohrdina-24942.html?kid=24628>.
10. pplk. ŽÁRSKÁ, L., *Měřící technika.* [online]. Praha: Policie České republiky, 2021, 15.03.2021. [cit. 2023-02-13]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/merici-technika.aspx>.

11. *Přehled stavu vozového parku v České republice za rok 2022*. Svaz Dvozců Automobilů. [online]. [cit. 2023-01-23]. Dostupné z WWW: <https://portal.sda-cia.cz/stat.php?p#rok=2022&mesic=12&kat=stav&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp>.
12. STRATEGIE BESIP 2021-2030. *Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům*. [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR. s. 14. [cit. 2022-12-29]. Dostupné z WWW: <https://www.czrso.cz/nsbsp/2021-Priloha-2-%20Analyticke-podklady-ke%20klicovym-ukazatelum.pdf>.
13. *Vývoj airbagových systémů pro jezdce na motocyklech*. [online]. Bikers Crown. [cit. 2023-02-06]. Dostupné z WWW: <https://airbagnamoto.cz/index.php/vyvoj-airbagu-na-moto>.

Odborný Časopis

1. MATES, P., ŠEMÍK, K. *Společenská škodlivost*. Právní rozhledy, 2021, č. 7, s. 255-257

Ostatní zdroje

CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998. 88 s. metodická pomůcka. ISBN neuvedeno.

Seznam obrázků, grafů a tabulek

- Obr. č.1: První přilba na světě s integrovaným airbagem, výrobce Airoh
- Obr. č. 2: Ukázka crashtestu Hondy Goldwing z roku 2005 (vlevo bez airbagu, vpravo s airbagem)
- Obr. č. 3: Fotodokumentace přestupku překročení nejvyšší dovolené rychlosti motocyklisty radarovým zařízením RAMER 10

Graf č. 1: Vývoj počtu nehod motocyklistů v okrese Tábor v roce 2022

Tabulka č. 1 – Věk motocyklistů s účastí na dopravních nehodách.

Tabulka č. 2 – Charakter dopravních nehod motocyklistů.

Tabulka č. 3 – Zavinění srážek motocyklistů.

Tabulka č. 4 – Zranění způsobená při dopravních nehodách motocyklistů.

Tabulka č. 5 – Zranění způsobená při srážkách motocyklistů v závislosti na zavinění nehod.

Tabulka č. 6 – Místo dopravních nehod motocyklistů.

Tabulka č. 7 – Příčiny dopravních nehod motocyklistů a jejich vliv na zranění.

- Tabulka č. 8 – Pohlaví respondentů.
- Tabulka č. 9 – Věk respondentů.
- Tabulka č. 10 – Počet ujetých kilometrů za sezónu.
- Tabulka č. 11 – Jízda na motocyklu.
- Tabulka č. 12 – Účast na dopravní nehodě.
- Tabulka č. 13 – Znalost místa dopravní nehody.
- Tabulka č. 14 – Zavinění dopravní nehody.
- Tabulka č. 15 – Příčina dopravní nehody.
- Tabulka č. 16 – Zranění během dopravní nehody.
- Tabulka č. 17 – Pořízení bezpečnějšího vybavení po nehodě.
- Tabulka č. 18 – Výše investice do motocyklového ochranného oblečení.
- Tabulka č. 19 – Absolvování výukového programu.
- Tabulka č. 20 – Porušení dopravních předpisů.
- Tabulka č. 21 – Přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu
- Tabulka č. 22 – Správní trest uložený při porušení dopravních předpisů.
- Tabulka č. 23 – Současný stav správních trestů v ČR.

- Kontingenční tabulka č. 1 – Vztah mezi věkem motocyklistů a porušením dopravních předpisů.
- Kontingenční tabulka č. 2 – Vztah mezi věkem motocyklistů a účastí na dopravních nehodách.
- Kontingenční tabulka č. 3 – Vztah mezi počtem ujetých kilometrů a účastí na dopravních nehodách.
- Kontingenční tabulka č. 4 – Vztah mezi počtem ujetých kilometrů a absolvováním zdokonalovacího kurzu.
- Kontingenční tabulka č. 5 – Vztah mezi jízdou ve skupině a účastí na dopravních nehodách.
- Kontingenční tabulka č. 6 – Vztah mezi účastí na dopravních nehodách a absolvováním zdokonalovacího kurzu.
- Kontingenční tabulka č. 7 – Vztah mezi místem dopravní nehody a zaviněním dopravní nehody.
- Kontingenční tabulka č. 8 – Vztah mezi zraněním při dopravní nehodě a pořízením bezpečnějšího oblečení po účasti na dopravní nehodě.

Přílohy

Dotazník pro motocyklisty týkající se přestupků a nehod motocyklistů

Zdravím Vás motorkáři,

Jmenuji se David Capouch, studuji na vysoké škole v Příbrami a zpracovávám bakalářskou práci na téma Přestupky a dopravní nehody motocyklistů. Věnujte prosím několik minut k vyplnění následujícího anonymního dotazníku. Děkuji za Váš čas.

1 Jaké je Vaše pohlaví?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Muž Žena

2 Kolik je Vám let?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- do 21 let 22 - 35 let 36 - 50 let nad 50 let

3 Kolik kilometrů přibližně na motocyklu naježdíte za sezónu?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- do 500 km od 500 km do 2000 km od 2000 km do 5000 km nad 5000 km

4 Jezdíte na motocyklu převážně sám/sama, nebo ve skupině osob?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Jezdím převážně sám(sama). Jezdím převážně ve skupině.

5 Byl(a) jste někdy jakožto motocyklista účastníkem dopravní nehody?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- ANO jednou ANO vícekrát NE

6 Pokud jste byl(a) účastníkem dopravní nehody, kde k nehodě došlo?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- v místě, kde to znám v místě, kde to neznám, jel(a) jsem tudy poprvé

7 Pokud jste byl(a) účastníkem dopravní nehody, kdo byl viníkem?

Nápověda k otázce: Pokud jste se stal(a) účastníkem více nehod a pokudli jste byl(a) v jiném postavení, uveďte takové postavení, ve kterém jste byli častěji. Pokud jste se stal(a) viníkem i poškozeným stejněkrát, označte takové postavení, ve kterém došlo k závažnějším následkům.

- zaviněná, byl(a) jsem viník nehody nezaviněná, byl(a) jsem poškozený(á)

8 Pokud jste byl(a) účastníkem dopravní nehody, jaká byla příčina?

Nápověda k otázce: vysoká rychlost, nedání přednosti v jízdě, nezvládnutí řízení, nedodržení vzdálenosti, apod.

9 Pokud jste byl(a) účastníkem dopravní nehody, jaké Vám vzniklo zranění?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- Těžké zranění Lehké zranění Bez zranění

10 Pokud jste byl(a) účastníkem dopravní nehody, ovlivnila Vás tato situace ve smyslu pořízení bezpečnějšího vybavení?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ANO NE

11 Kolik Kč jste investoval(a) do motocyklového ochranného oblečení?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- do 5000 Kč od 5000 Kč do 10000 Kč od 10000 Kč do 15000 Kč nad 15000 Kč

12 Absolvoval(a) jste někdy zdokonalovací kurz (kurz bezpečné jízdy, školu smyku atp.)?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- ANO NE

13 Byl(a) jste v minulosti projednáván(a) pro porušení dopravních předpisů - přestupků v souvislosti s jízdou na motocyklu?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- ANO, věc byla vyřízena přímo na místě (domluva, pokuta) ANO, věc byla projednána ve správním řízení NE

14 Pokud jste byl(a) projednáván(a) pro porušení dopravních předpisů, o který přestupek se jednalo?

Nápověda k otázce: *vyšší rychlost, nerespektování dopravního značení, propadlá technická prohlídka, jízda bez RZ, jízda bez řidičského oprávnění, jízda pod vlivem alkoholu/DPL, ...*

15 Pokud jste byl(a) projednáván(a) pro porušení dopravních předpisů ve správním řízení, jaký správní trest Vám byl uložen?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu nebo více odpovědí*

- Pokuta Zákaz činnosti Propadnutí věci

16 Je podle Vás současný stav správních trestů, zejména jejich výše dostačující?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- ANO jsou dostačující NE, jsou mírné, je potřeba tresty zvýšit. Ne, jsou přísné, je potřeba tresty snížit.