

Sociálně právní aspekty povolání profesionálního řidiče

Bc. Radim Urbánek

Diplomová práce
2014



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta humanitních studií


INSTITUT
MEZIOBOROVÝCH STUDIÍ BRNO

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Institut mezioborových studií Brno
akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Radim URBÁNEK**
Osobní číslo: **H128251**
Studijní program: **N7507 Specializace v pedagogice**
Studijní obor: **Sociální pedagogika**

Téma práce: **Sociálně právní aspekty povolání profesionálního řidiče**

Zásady pro vypracování:

Zadané a zvolené téma bude zpracováno podle pokynů obsažených v materiálu IMS "Metodika psaní odborného textu a výzkum v sociálních vědách" (IMS2009). Případně podle dalších materiálů, z nichž některé jsou obsaženy v literatuře připojené k tomuto studijnímu textu. Zejména bude dbáno na dodržování zásad publikační etiky a pravidel společenskovedního výzkumu. Průběžné výsledky práce budou pravidelně konzultovány s vedoucím diplomové práce.

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

- na obecné pojetí profese řidiče z povolání v rámci ČR a EU,
- na důvody porušování mezinárodních norem a norem ČR,
- vlivu porušování těchto norem na BESIP,
- na důvody porušování mezinár.norem v souvislosti s tech. stavem vozidel.

Součástí práce bude realizovaný kvantitativní výzkum (dotazníkové šetření), zaměřený zejména na to, jak jsou profesionální řidiči obeznámeni s předpisy, jejich dodržováním, možným porušováním a důvody porušování těchto národních a mezinárodních norem. Analýzou bude zhodnoceno, jaký význam mohou mít výsledky tohoto výzkumu pro zlepšení situace bezpečnosti silničního provozu u této skupiny řidičů.

Rozsah diplomové práce:

Rozsah příloh:

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

Seznam odborné literatury:

BUĎA, Jan. Bezpečnost práce v silniční dopravě: Bezpečnostní rizika spojená s řízením motorového vozidla a s přepravou nákladů. 1. vyd. Business Media CZ, spol. s r.o., 2003. 87 s. ISBN 80-86411-42-7.

Další odborná literatura bude upřesňována v průběhu vypracovávání diplomové práce-Nařízení rady (EHS)č.3821/85, o záznamovém zařízení v silniční dopravě.

Havlík, K. (2005). Psychologie pro řidiče. Zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál.

Nařízení EP a Rady č.561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro roky 2013-2020

Národní politika bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Směrnice EP a Rady č.2000/30/ES, o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství.

Statistické ročenky PP PČR

Zákon č.262/2006Sb.-Zákoník práce

Zákon č.111/1994Sb.

Vedoucí diplomové práce:

PhDr. Mgr. Zdeňka Vaňková

Katedra práva a právní vědy

Datum zadání diplomové práce:

30. listopadu 2012

Termín odevzdání diplomové práce:

31. března 2014

V Brně dne 30. listopadu 2012


prof. PhDr. Pavel Mühlpachr, Ph.D.
vedoucí ústavu




prof. JUDr. Dalibor Jílek, CSc.
vedoucí katedry

PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

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

RADIM URBÁNEK

Jméno, příjmení studenta

V Brně ... 20.5.2014

Podpis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ABSTRAKT

Diplomová práce se zabývá problematikou sociálně právních aspektů povolání profesionálního řidiče. Obeznamuje se současnou právní úpravou a sociální oblastí spojenou s tímto odvětvím lidské činnosti.

Empirická část diplomové práce je zaměřena na danou cílovou skupinu s cílem zjistit, jak je tato legislativa v oblasti dopravy přijímána a dodržována touto skupinou zaměstnanců. Dále se mohli v rámci kvantitativního výzkumu vyjádřit se svými názory, ze kterých by bylo možno vycházet při tvorbě nových předpisů v oblasti sociální legislativy s dopravou spojenými obecně (zákony, nařízení, vyhlášky). Získaná data jsou uvedena formou tabulek a grafů s komentářem.

Klíčová slova:

profesionální řidič, nákladní vozidlo, autobus, doba řízení, odpočinek, bodový systém, dopravní nehoda, profesní školení, doprava, nebezpečná látka, předpisy v sociální oblasti, legislativa.

ABSTRACT

This diploma thesis deals with the issue of social and legal aspects of the driver's profession. It informs about the actual legislation and social area associated with this sector of human activity.

The empirical part of the thesis is focussed on the target group with the aim to determine how the traffic area legislation is accepted and abided by this group of employees.

As part of the quantitative research, professional drivers got the opportunity to express their opinions which could be used when preparing new regulations in the social sphere associated with the traffic in general (laws, acts, regulations, notices).

The obtained data is shown in the tables and charts with comments.

Keywords:

professional driver, truck/lorry, bus, driving time/period, break/rest, point system, traffic accident, professional training for, traffic, hazardous substance, regulations in the social area/sphere, legislation

Poděkování:

Děkuji vedoucí mé diplomové práce paní PhDr. Mgr. Zdeňce Vaňkové, za cenné rady, trpělivost a podněty, které mi poskytla při zpracovávání této Diplomové práce. Poděkování patří dále panu Ing. Novotnému za rady a pomoc v oblasti výzkumné části. A na konec mojí manželce Michaeli za obrovskou trpělivost a podporu při zpracovávání této práce

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

OBSAH

ÚVOD	8
I TEORETICKÁ ČÁST	10
1 PŘEDPISY PRO PRÁCI OSÁDEK: DOHODA AETR, NAŘÍZENÍ (ES) 561/2006 A NAŘÍZENÍ (EHS) 3821/85	11
1.1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	11
1.2 PŘEDPISY EVROPSKÉHO SPOLEČENSTVÍ (ES) PRO PRÁCI OSÁDEK.....	13
1.3 PRACOVNÍ REŽIM OSTATNÍCH ŘIDIČŮ	14
1.4 ZAJIŠTĚNÍ DODRŽENÍ STANOVENÝCH DOB ŘÍZENÍ, BEZPEČNOSTNÍCH PŘESTÁVEK A DOB ODPOČINKU.....	16
1.5 PORUŠENÍ DOHODY ADR	18
1.6 KAUCE	20
1.7 TRESTÁNÍ ŘIDIČŮ	21
1.8 VEDENÍ ZÁZNAMŮ O DOBĚ ŘÍZENÍ, BEZPEČNOSTNÍCH PŘESTÁVKÁCH A DOBĚ ODPOČINKU	21
1.9 ZAJIŠTĚNÍ ŠKOLENÍ A LÉKAŘSKÝCH PROHLÍDEK.....	24
2 STÁTNÍ ODBORNÝ DOZOR	26
2.1 SANKCE ULOŽENÉ DOPRAVCI A ŘIDIČI.....	29
3 ÚVOD DO PROBLEMATIKY SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD	31
3.1 PRÁVNÍ KVALIFIKACE.....	32
3.2 STRUKTURA OSOBNOSTI ŘIDIČE.....	38
3.3 ÚNAVA JAKO JEDNA Z NEJČASTĚJŠÍCH PŘÍČIN DOPRAVNÍCH NEHOD	39
4 VIKTIMOLOGICKÉ HLEDISKO DOPRAVNÍCH NEHOD	41
4.1 ORGANIZACE POSKYTUJÍCÍ PODPORU A PORADENSTVÍ ÚČASTNÍKŮM DOPRAVNÍCH NEHOD A POZŮSTALÝM V ČR.....	42
II PRAKTICKÁ ČÁST	49
5 VLASTNÍ VÝZKUM	50
5.1 HYPOTÉZY, POPIS, METODY, PRŮBĚH A VÝBĚR RESPONDENTŮ	50
5.2 ODPOVĚDI NA OTÁZKY Z DOTAZNÍKŮ.....	56
ZÁVĚR	77
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	79
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	83
SEZNAM PŘÍLOH	84

ÚVOD

Současná postmoderní společnost a konzumní způsob života nás každodenně nutí spěchat a užívat silniční dopravy. Tento trend se jistým způsobem projevuje také v profesionální silniční dopravě či přepravě a to jak zboží, tak, bohužel i lidí, pasažérů. V posledních letech je proto zvýšená pozornost věnována bezpečnosti silničního provozu. V tomto ohledu přijala také zásadní legislativní opatření i evropská komise.

Zvyšování bezpečnosti silniční dopravy vede k potřebě, přijímání sociální legislativy, která reguluje dobu řízení vozidla a odpočinek řidičů. Kromě Nařízení Evropské unie existují i další předpisy, které upravují režim práce řidičů v silniční dopravě. Znat reálný termín dodání zboží představuje podstatnou skutečnost, která nemůže být opomenuta při uzavírání přepravní smlouvy.

Režim práce řidičů v silniční dopravě upravuje řada právních předpisů, jejichž dané podmínky musí být ze strany řidičů dodržovány. Důležité je vědět, kdy se na práci řidiče vztahuje konkrétní předpis, jelikož kromě Nařízení EU, režim práce upravuje i Dohoda AETR a taktéž vnitrostátní předpisy.

Základním cílem mé diplomové práce je analyzovat a vyhodnotit stav důležitých právních předpisů zvyšujících bezpečnost práce profesionálních řidičů v rámci Evropské unie a hledat také mimo jiné příčiny nehodovosti a možnosti prevence, a to při uplatňování Dohody AETR.

Diplomová práce hledá odpověď na otázky, které souvisí jednak s nehodovostí, s překročením pracovních povinností a dále pak bezpečnosti práce.

Práce je věnována příčinám dopravních nehod profesionálních řidičů, dále pak možnostem jejich prevence a to i z pohledu studovaného oboru sociální pedagogiky. Práce je věnována příčinám dopravních nehod profesionálních šoférů, požadavkům na jejich profesi, možnostem vzdělávání, přezkušování a dodržování pracovně - právních předpisů v profesionální silniční dopravě. Současně jsou hledány možnosti hledající prevenci a také eliminaci porušování mezinárodních právních předpisů. Práce je zároveň zamýšlením nad možnostmi, které nabízí studovaný obor, zejména pak při prevenci dopravních nehod profesionálních řidičů, ale i při hledání možností prevence porušování bezpečnostních pracovních předpisů.

Diplomová práce je rozdělena na dvě základní koncepční části teoretickou a praktickou. Cílem teoretické části je vymezit základní pojmy a terminologii vztahující se ke sledované problematice. Teoretická část vychází zejména z právních předpisů Evropské unie a dalších mezinárodně právních předpisů. Zvýšená pozornost je v práci věnována také psychologické typologii profesionálního řidiče. Zajímavé jsou také informace o obsahu a požadavcích na pracovně - právní předpisy České republiky a Evropské unie.

Cílem praktické části diplomové práce je prozkoumat na nahodilém vzorku profesionálních řidičů, jak jsou příslušné právní předpisy naplňovány v praxi. Zajímavé jsou pak vlastní postřehy profesionálních řidičů a jejich názory na příslušné sankce v případě jejich porušení.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 PŘEDPISY PRO PRÁCI OSÁDEK: DOHODA AETR, NAŘÍZENÍ (ES) 561/2006 A NAŘÍZENÍ (EHS) 3821/85

Dohoda AETR (Evropská dohoda o silniční dopravě) vznikla v roce 1970 s cílem zajistit bezpečnost při silniční přepravě nákladů a osob. Dohoda se vztahuje na mezinárodní dopravu. Při svém vzniku AETR stanovila základní pravidla organizace činností řidičů a určila normy pro doby řízení a požadavky na přestávky a doby odpočinku řidičů, které s malými změnami platí v podstatě dodnes. Dohoda AETR rovněž zavedla záznamové zařízení (analogový tachograf) a stanovila jeho technické podmínky a způsoby používání.

Smluvními státy dohody AETR jsou v roce 2014 všechny státy Evropy a dále Kazachstán, Turecko, Turkmenistán a Uzbekistán.

1.1 Vymezení základních pojmů

Silniční doprava je doprava prováděná po veřejných pozemních komunikacích prázdnými nebo loženými silničními vozidly používanými pro přepravu cestujících nebo zboží.

Řidič je osoba, která řídí vozidlo, třeba jen krátkou dobu, nebo je přítomna ve vozidle, aby je popřípadě v rámci svých povinností mohla řídit.

Dopravce je fyzická nebo právnická osoba zabývající se silniční dopravou, ať už na cizí účet a za úplatu, nebo na vlastní účet.

Pracovní doba zahrnuje “doby řízení“, “jiné práce“ a “přestávky v řízení“ (bezpečnostní přestávky). Do pracovní doby se nepočítají “přestávky na jídlo a oddech“, “doby odpočinku“ a “doby pohotovosti“.

Pracovní dobou je rovněž doba, kdy je člen osádky nákladního automobilu nebo autobusu připraven na pracovišti k výkonu práce podle pokynů zaměstnavatele, zejména čekání na nakládku a vykládku, jejíž doba není předem známa. Pracovní dobou nejsou doby čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci linky časově a místně určené jízdním řádem.

Noční doba je doba od 22.00 do 6.00 hodin¹. Za zaměstnance pracujícího v noční době se považuje pracovník, který odpracuje v noční době nejméně 3 hodiny. Délka směny zaměstnance pracujícího v noční době může činit nejvýše 10 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích.

Práce přesčas je nařízená práce přes čas, která může činit nejvýše 8 hodin týdně a 150 hodin v kalendářním roce. Nad tento rozsah může zaměstnavatel požadovat práci přesčas pouze na základě dohody se zaměstnancem.

Přestávka v řízení (tzv. bezpečnostní přestávka – “**přestávka**“) je doba, během níž nesmí řidič řídit ani vykonávat žádnou jinou práci než která je určena výhradně k jeho zotavení. Přestávka v řízení je součástí pracovní doby.

Jiné práce jsou aktivní činnosti v pracovní době vyjma “řízení“. Mezi jiné práce především patří: nakládka, vykládka, pomoc cestujícím při nastupování a při vystupování z vozidla, čištění a technická údržba vozidla, doby čekání na nakládku a vykládku, když není předem známa doba trvání těchto prací (např. před odjezdem) apod.

Do “jiné práce“ se nepočítají přestávky v řízení, doby odpočinku ani doby pohotovosti.

Doba pohotovosti

Směrnice 2002/15/ES: během doby pohotovosti není jízdní osádka povinna zůstat na svém pracovišti, avšak musí být připravena na základě pokynu zahájit jízdní činnosti nebo pokračovat v ní, nebo provádět jinou práci. Tyto doby pohotovosti a jejich předpokládané trvání musí být jízdní osádce známy předem.

Nařízení 589/2006: za dobu pohotovosti se považují rovněž doby, během nichž jízdní osádka doprovází vozidlo během přepravy na trajektu nebo ve vlaku, doby čekání na hranicích a doby čekání z důvodu zákazu jízdy. Pro jízdní osádky je pohotovostní také doba, kterou tráví druhý řidič při jízdě v kabině na sedadle vedle řidiče nebo na lehátku.

Doba pohotovosti není považována za dobu denního nebo týdenního odpočinku a není součástí pracovní doby.

¹ Např. v Německé spolkové republice je noční doba stanovena od 23,00 do 06,00 hod.

Týden je období mezi 00.00 hodin v pondělí a 24.00 hodin v neděli (jde tedy o “kalendářní týden“). Pojmy: “týdenní doba řízení“, a “týdenní pracovní doba“ se vztahují ke kalendářnímu týdnu. Při výpočtu průměrné týdenní pracovní doby se používají kalendářní týdny. Takto je definován týden nařízením 561/2006/ES.

Časový úsek 24 hodin (plovoucí den) představuje časový úsek:

- od skončení jedné denní doby odpočinku do skončení následující denní doby odpočinku, nebo
- od skončení týdenní doby odpočinku do skončení první následující denní doby odpočinku, nebo
- od skončení denní doby odpočinku do proběhnutí prvních 11 (příp. 9) hodin z následujícího týdenního odpočinku (těchto 11, příp. 9 hodin odpovídá příslušnému dennímu odpočinku).

Provoz s více řidiči je stav, kdy jsou mezi dvěma po sobě následujícími denními dobami odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, aby je řídili. Během první hodiny provozu s více řidiči není přítomnost dalšího řidiče nebo řidičů povinná, ve zbývajících dobách však povinná je.

1.2 Předpisy Evropského společenství (ES) pro práci osádek

Na dohodu AETR navázaly předpisy Evropského společenství: nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EHS) č. 3821/85, kterými se řídí silniční doprava uvnitř Evropského společenství. Cílem je zlepšení pracovních podmínek řidičů, zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, umožnění rovných podmínek pro všechny silniční dopravce, a rovněž snadnější provádění kontrol dodržování těchto pravidel.

Nařízení (ES) 561/2006 stanovuje pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a přepravu cestujících.

Nařízení (EHS) 3821/85 definuje technické podmínky analogového (kotoučového) a digitálního tachografu.

Nařízení pro práci osádek 561 a 3821 a rovněž dohoda AETR se vztahují na dopravce, řidiče v zaměstnaneckém poměru, řidiče-doprovodce (osoby samostatně výdělečně činné – OSVČ) i na řidiče – soukromé osoby, a rovněž na kontrolní orgány a servisní dílny.

Úplné texty nařízení (ES) 561 a nařízení (EHS) 3821 a rovněž hlavní část nařízení 2135/1998 (které se týká výměny digitálních tachografů) a dohody AETR, jsou dostupné na stránkách Systemconsultu: <http://www.systemconsult.cz> text

1.3 Pracovní režim ostatních řidičů

Režim řidičů, na které se vztahují výjimky uvedené v článku 13 odstavec (1) nařízení (ES) č. 561/2006 stanoví vyhláška č. 478/2000 Sb.

V §3 odstavec (3) je stanoven požadavek na dopravce, aby zajistil, že doba řízení musí být nejdéle po uplynutí 4,5 hodin přerušena bezpečnostní přestávkou v trvání nejméně 45 minut, nenásleduje-li nepřetržitý denní nebo týdenní odpočinek.

Bezpečnostní přestávka může být rozdělena do několika přestávek v trvání nejméně 15 minut. V této bezpečnostní přestávce nesmí řidič vykonávat žádnou činnost vyplývající z jeho pracovních povinností, kromě dozoru nad vozidlem a jeho nákladem.

Požadavky na odpočinek stanoví zákoník práce č.262/2006 Sb. následovně: Denní odpočinek musí činit minimálně 12 hodin během 24 hodin. Může být zkrácen až na 8 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích, ale musí být dodržena podmínka prodloužení následujícího odpočinku o dobu zkrácení. Možnost zkrácení se týká zaměstnanců starších 18 let, kteří mají v pracovní smlouvě dohodnutou nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobu, nebo práci v nepřetržitém provozu a práci přesčas.

Týdenní odpočinek (během každého období 7 po sobě jdoucích kalendářních dnů) musí činit minimálně 35 hodin a je možné ho zkrátit na 24 hodin s tím, že za období dvou týdnů musí odpočinek činit minimálně 70 hodin.

Režim řidičů vozidel určených pro přepravu nákladu, které nepřekročí celkovou hmotnost, včetně přípojného vozidla nad 3,5 tuny a vozidel určených pro přepravu osob o celkové obsaditelnosti do 9 osob (včetně) řidiče stanoví nařízení vlády č. 168/2002 Sb.² Zaměstnavatel je povinen u této kategorie řidičů zajistit, aby nepřekročili maximální dobu

² kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky.

řízení 4,5 hodiny, přičemž se za dobu řízení považuje i přerušení řízení na dobu kratší než 15 minut. Nejpozději po uplynutí této maximální doby řízení, musí být řízení přerušeno bezpečnostní přestávkou v trvání nejméně 30 minut. Tato přestávka může být rozdělena do dvou částí v trvání nejméně 15 minut. Přestávka se neposkytuje na konci směny. Denní evidence je vedena v listinné formě nebo technickým zařízením o době řízení a o čerpání bezpečnostních přestávek (nemusí splňovat přílohu I ani IB nařízení (EHS) 3821/85).

Kontrola dodržování sociálních předpisů na pozemních komunikacích v ČR.

Kontrola dodržování ustanovení příslušné legislativy v ČR (nařízení (ES) č. 561/2006, nařízení (EHS) č. 3821/85, zákona č. 111/1994 Sb. a vyhlášky č. 478/2000 Sb.) provádí podle zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě státní odborný dozor, Policie ČR, Celní úřady a inspekce práce.

Práce řidičů ve zkratce

Stručný přehled požadavků Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a Dohody AETR

Režim práce	Nařízení (ES) č. 561/2006
Maximální doba řízení vozidla: <ul style="list-style-type: none"> Denní Týdenní Čtrnáctidenní 	<ul style="list-style-type: none"> 9 hodin dvakrát týdně 10 h (max. 6 dní v týdnu) 56 hodin 90 hodin
Maximální nepřerušená doba řízení vozidla.	4,5 hodiny
Minimální doba přerušení řízení vozidla.	45 minut nebo dvě přestávky, první minimálně 15 minut a druhá minimálně 30 minut v rámci 4,5 hod řízení vozidla.
Minimální denní doba odpočinku (rozumí se v každém časovém úseku 24 hodin) – 1 řidič.	<ul style="list-style-type: none"> 11 hodin, možnost zkrácení třikrát týdně na minimálně 9 hodin, Odpočinek se může rozdělit na dvě části během 24 hodin s tím, že první část trvá nejméně 3 nepřetržité hodiny a druhá část nejméně 9 nepřetržitých hodin; odpočinek se prodlužuje na 12 hodin.
Minimální denní doba odpočinku (2 řidiči a více).	9 hodin v průběhu 30 - ti hodin přepravní doby (řidič musí mít k dispozici lůžko nebo lehátko, pokud staví denní odpočinek ve vozidle).
Týdenní doba odpočinku včetně denního odpočinku (v časovém úseku od pondělí 00:00 hod do neděle 24:00 hod.	45 hodin s možností zkrácení jednou za dva týdny minimálně na 24 hodin. Zkrácení se musí vyrovnat před koncem 3. týdne.

Prostředky kontroly.	<ul style="list-style-type: none"> • Kontrolní přístroj (tachograf). • Záznamové listy (tachografové kotouče). • U digitálního tachografu, tachografové karty.
Řidič musí mít s sebou.	<ul style="list-style-type: none"> • záznamové listy z běžného dne a listy použité řidičem v předcházejících 28 dnech. • Potvrzení o dnech, kdy neřídil vozidlo v běžném dni a v předešlých 28 dnech (Potvrzení činnosti podle Nařízení (ES) č. 561/2006 nebo AETR).

1.4 Zajištění dodržení stanovených dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku

Zákon o silniční dopravě stanoví dopravci povinnost zajistit, aby řidiči (rozumí se řidiči, kterými disponuje) dodržovali stanovené doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku tak, jak stanoví předpisy Evropské unie (před novelou zákona o silniční dopravě se užívalo termínu „Evropské společenství“ – nově používaný termín nepřináší věcnou změnu, neboť jde jen o změnu termínu), pokud mezinárodní dohoda nebo prováděcí předpis nestanoví pro určité kategorie vozidel doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku jinak. Takto uvedenou mezinárodní smlouvou je Evropská dohoda o práci osádek v mezinárodní silniční dopravě (dále jen „AETR“) prováděcím předpisem pak je vyhláška č. 478/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška č. 478/2000 Sb.), jelikož je této problematice věnována zvláštní kapitola, připomínám pouze zjednodušeně, že předpisem Evropské unie je nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. 3. 2006 (dále jen „nařízení č. 561/2006/ES“), které se využívá pro jízdy uvnitř Společenství mezi Společenstvím a Švýcarskem, Norskem, Islandem a Lichtenštejnskem³. Mimo tato území se využívá dohoda AETR. V případě přeprav stanovených v č. 13 nařízení č. 561/2006/ES, tj. tzv. „výjimečných přeprav“, se pak využívá vyhláška č. 478/2000 Sb.

Na tomto místě je nutné připomenout, že zajištění dodržení stanovených dob řízení nabylo nového významu po 4. 12. 2011, kdy vešlo v účinnost nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. 10. 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající

³ Země EHP – Evropský hospodářský prostor.

se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (dále jen „nařízení č. 1071/2009/ES) neboť toto nařízení v čl. 6 odst. 2 uvádí, že byla-li odpovědnému zástupci nebo dopravci uložena sankce za porušení pravidel Společenství uvedených v příloze IV tohoto nařízení, bude po nabytí právní moci rozhodnutí následovat kontrola v podniku dopravce a správní orgán povede (pro nás) nový druh správního řízení, ve kterém bude určovat, zda dopravce v důsledku takového porušení předpisů ztrácí dobrou pověst či zda by ztráta dobré pověsti byla nepřiměřeným následkem. Přitom v příloze IV tohoto nařízení č. 1071/2009/Es je pak, mezi jinými skutky uvedeno i překročení šestidenního nebo dvoutýdenního omezení maximální doby řízení o 25% nebo více a též překročení maximální denní doby řízení během denní pracovní doby o 50% nebo více, aniž by byly čerpány bezpečnostní přestávky nebo nepřerušovaný odpočinek v délce alespoň 4,5 hodiny.

Překročení týdenního omezení maximální doby řízení o 25% pak při maximálně 56 hodinách povolené doby řízení činí 70 hodin a více. Překročením dvoutýdenního omezení maximální doby řízení o 25% nebo více je při maximálně 90 povolených hodinách doba 112,5 hodiny a více. Překročení maximální denní doby řízení během denní pracovní doby o 50% a více při maximální povolené denní době řízení 9 hodin činí 13,5 hodiny a více, v případě dvakrát za týden prodloužené denní doby řízení na 10 hodin půjde o 15 hodin a více.

Nově proto při porušení povinnosti v oblasti dob řízení hrozí dopravci nejen pokuta (a to až do výše 500 000 Kč), ale v některých (závažnějších) případech i ztráta dobré pověsti⁴ jako základního předpokladu pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě (viz. podnikání v silniční dopravě).

Doby řízení a sankce za jejich porušení

Nejčastějším důvodem vedení správního řízení se zahraničními dopravci je, že dopravce nezajistil, aby jeho řidiči dodrželi doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku.

⁴ Dobrou pověst má osoba, která je bezúhonná podle živnostenského zákona, pokud dobrou pověst neztratila rozhodnutím podle § 35a zákona. č. 111/1994 Sb.

Tato porušení přepisu se sankcionují podle zákona o silniční dopravě § 35 odst. 2 písm. b), za porušení § 27 v návaznosti na konkrétní ustanovení nařízení č. 561/2006/ES (u dopravců a přeprav, na něž se vztahuje toto nařízení – resp. zjednodušeněji na unijní zahraniční dopravce) nebo v návaznosti na konkrétní ustanovení Dohody AETR (u neunijních dopravců).

Způsob vedení záznamů

Druhým nejčastějším důvodem vedení správního řízení se zahraničními dopravci je, že dopravce nezajistil, aby jeho řidiči řádně zaznamenávali doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku. Tato porušení předpisu se sankcionují podle zákona o silniční dopravě § 35 odst. 2 písm. b), za porušení § 27 v návaznosti na konkrétní ustanovení nařízení č. 3821/85/EHS (u dopravců a přeprav, na které se vztahuje toto nařízení – resp. zjednodušeněji na unijní zahraniční dopravce) nebo v návaznosti na konkrétní ustanovení Dohody AETR (u neunijních dopravců).

1.5 Porušení dohody ADR

Porušování dohody ADR⁵ zahraničními dopravci je zjišťováno poměrně řídko, ať již proto, že zahraniční dopravci ustanovení o přepravě nebezpečných věcí dodržují, či proto, že je tato oblast poměrně řídkěji kontrolována než režim práce řidičů. Pokutu pak dopravní úřad ukládá podle zákona o silniční dopravě § 35 odst. 4 za porušení § 22 odst. 2, nebo některého z ustanovení § 23 téhož zákona, vždy však musí být navázána na souvislost s konkrétním ustanovením Dohody ADR.

Dohodu ADR tvoří Přílohy A a B, které se skládají z 9 částí, kde jsou stanoveny podmínky pro přepravu nebezpečných věcí, zejména:

⁵ „European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road“ odtud všeobecně používaná zkratka ADR neboli Dohoda ADR.

- Povinnosti účastníků přepravy (odesílatel, dopravce, příjemce).
- Způsob přepravy.
- Klasifikace nebezpečných věcí, která vyjadřuje jejich vlastnosti, zejména nebezpečné.
- Vynětí z platnosti (kdy přeprava nepodléhá ADR).
- Používání stanovených obalů a cisteren.
- Označování obalů a vozidel.
- Průvodní doklady.
- Vozidla a jejich vybavení.
- Školení řidičů a ostatních osob.
- Podmínky pro nákladku a vykládku.
- Předpisy pro přepravu.

Kde platí ADR:

Ve smluvních státech dohody: Albánie, Andorra, Rakousko, Ázerbájdžán, Bělorusko, Belgie, Bosna a Hercegovina, Chorvatsko, Kypr, Česká Republika, Černá Hora, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Německo, Řecko, Maďarsko, Irsko, Itálie, Kazachstán, Litva, Lichtenštejnsko, Lotyšsko, Lucembursko, Malta, Moldávie, Maroko, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, Rusko, Srbsko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Makedonie, Tunisko, Turecko, Ukrajina, Spojené království Velké Británie a Severního Irska.

Mezinárodní přeprava: ADR.

Vnitrostátní přeprava po území ČR: platí také dohoda ADR⁶.

⁶ Zákon o silniční dopravě č. 111/1994 Sb. ve znění změn a doplnění § 22; 23; 34; 35; 35a; 35b; 36; 37; 38).

1.6 Kauce

Právní institut kauce není totožný s pokutou, přesto je namístě se o něm zmínit právě v souvislosti se sankcionováním zahraničních dopravců. Kauci může vybrat pouze orgán Policie České republiky nebo celní úřad a slouží jako záruka pro zaplacení pokuty v případě podezření z porušení zákona o silniční dopravě, mezinárodních dohod a přímo použitelných předpisů ES, na které zákon o silniční dopravě odkazuje, a to od dopravce, jenž je podezřelý ze spáchání správního deliktu podle zákona o silniční dopravě a u nějž je důvodné podezření, že se bude vyhýbat řízení o správním deliktu nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo možné vůbec. Tyto podmínky (resp. vždy tu, že by vymáhání uložené pokuty nebylo možné vůbec) splňují vždy zahraniční dopravci. Nelze ale vyloučit, že by je mohli splnit i tuzemští dopravci. Orgány, které kauce vybírají, ale musejí velmi zvažovat, zda by tuzemský dopravce skutečně stanovené podmínky pro vybrání kauce splnil, neboť ze své činnosti nemají dostatek informací o tom, od kterých dopravců nebude možné kauci vybrat nebo jenom s obtížemi či že se bude tuzemský dopravce vyhýbat řízení o správním deliktu.

Je-li splnění podmínek pro vybrání kauce dáno, pak při silniční kontrole při podezření z porušení předpisu příslušný orgán vybere kauce ve výši 5000 – 100 000 korun (pozor, zde se částka výrazně zvýšila z původních 10 000 – 50 000 Kč). Po vybrání kauce následuje správní řízení o pokutě, ve kterém bude muset správní orgán vždy rozhodnout, co s vybranou kaucí, tj. zda se vrátí (např. při zastavení správního řízení), nebo se započte za uloženou pokutu a náklady správního řízení (pokud by ale uložená pokuta a náklady správního řízení byly vyšší než vybraná kauce, část kauce se dopravce vrátí). Nově zákon o silniční dopravě počítá také s tím, že dopravce, od něhož správní orgán kauci vybral, musí poskytnout součinnost tím, že sdělí číslo účtu, na který požaduje kauci vrátit.

Kromě klasického správního řízení o pokutě zákon o silniční dopravě výslovně upravil možnost vést řízení formou příkazu o uložení pokuty podle § 150 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Ustanovení zákona o silniční dopravě je speciálním ustanovením ke správnímu řádu v § 150, které tak umožňuje vydat příkaz i za situace, kdy kontrolní orgán není totožný s orgánem místně a věcně příslušným k vedení správního řízení a vydání příkazu (kontrolu tak smí provádět orgán Policie ČR a celní úřady, příkaz může vydat dopravní úřad). Při vydání příkazu ale musí mít dopravní úřad vždy na paměti, že se musí jednat o případy,

kdy se bude skutkové zjištění považovat za dostatečné (nebude proto moci nikdy uložit sankci za víc skutků, než bylo dostatečně a úplně zajištěno při kontrole).

Zákon o silniční dopravě stanoví pro kontrolní orgány i postup pro případ, že dopravce kauci nesloží.

V oblasti kaucí vznikla dopravnímu úřadu nová povinnost, a to neshledá-li důvody pro zahájení správního řízení, uvědomí o tom bez zbytečného odkladu dopravce a vyzve jej ke sdělení čísla účtu, kam lze kauci vrátit.

1.7 Trestání řidičů

Zákon o silniční dopravě v § 34 odst. 4 a § 37 odst. 1 stanoví řidičům povinnost předložit kontrolním orgánům doklady předepsané zákonem o silniční dopravě a umožnit jim přístup k záznamovému zařízení⁷. Pokud řidič tuto svou povinnost nesplní, nelze jej trestat podle zákona o silniční dopravě § 35, neboť toto ustanovení neumožňuje ukládat pokuty řidičům (ale v nákladní dopravě jen dopravcům, odesílatelům, příjemcům). Řidič ale může být potrestán v přestupkovém řízení⁸.

1.8 Vedení záznamů o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku

Kromě povinnosti zajistit dodržení stanovených dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku je tuzemský dopravce v nákladní dopravě, který provozuje silniční dopravu vozidlem nebo jízdní soupravou o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny určenými k přepravě zvířat nebo věcí, povinen zajistit, aby řidič řádně vedl záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, a to podle zákona o silniční dopravě, přímo použitelného předpisu Evropské unie⁹, nebo mezinárodní smlouvy (tj. dohody

⁷ Analogový nebo digitální tachograf

⁸ § 23/1f Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích

⁹ Nařízení č.561/2006/ES

AETR), a tento záznam uchovával po dobu 1 roku od ukončení přepravy. Stejně tak je povinen uchovávat doklad o nákladu, tj. po dobu 1 roku od ukončení přepravy.

Způsob, jak požadovaný záznam vést, je pro přepravy, na které se vztahuje nařízení č. 561/2006/ES, dán nařízením č. 3821/85/EHS. Pro přepravy prováděné podle dohody AETR je způsob vedení těchto záznamů stanoven v této dohodě. Podrobnosti pro všechny tři způsoby vedení záznamů o dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku (tj. podle nařízení č. 561/2006/ES, dohody AETR nebo vyhlášky č. 478/2000 Sb.) jsou stanoveny ve vyhlášce č. 478/2000 Sb.

Z důvodu různých možností dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku (ve státech EU, ve státech dohody AETR nebo v případě výjimek z těchto předpisů) vyhláška č. 478/2000 Sb. rozčleňuje způsob vedení záznamů o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku na tři ustanovení následujícím způsobem:

- A) § 1 upravující způsob vedení záznamu o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, u přeprav, na něž se vztahuje dohoda AETR,
- B) § 1a upravující způsob vedení záznamu o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku u vozidel, na něž se nevztahuje nařízení č. 561 ani dohoda AETR,
- C) § 1b upravující způsob vedení záznamu o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku pro všechny druhy přeprav a vozidel (tj. jak podle nařízení č. 561/2006/ES, tak podle dohody AETR, tak přepravy spadající do výjimek podle čl. 13 nařízení č. 561/2006/ES.

Ad A)

U přeprav, které se podřazují pod dohodu AETR, dopravce zajistí, aby byl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku pořízen u vozidel vybavených záznamovým zařízením podle nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 jako výstup z tohoto zařízení. Řidič vozidla s sebou musí mít ve vozidle záznamové listy z období stanoveného v dohodě AETR (ta to stanoví shodně jako nařízení č. 561/2006/ES) a paměťovou kartu řidiče, pokud mu byla vydána. Dopravce zajistí, aby řidič jím provozovaného vozidla v záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku uváděl konkrétně stanovené údaje, které se částečně liší podle toho, zda jde o analogový či

digitální tachograf¹⁰, přičemž zároveň stanoví, které z požadovaných údajů musí být vyplněny před zahájením jízdy a které neodkladně po ukončení jízdy.

Ad B)

U přeprav, na které se nevztahuje nařízení č. 561/2006/ES ani dohoda AETR, dopravce zajistí, aby byl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku pořízen jako výstup z analogového nebo digitálního tachografu, nebo zajistí, aby jej řidič vedl ručně nebo formou výstupu ze záznamového zařízení (samozřejmě jiného, než jsou digitální či analogový tachograf – půjde o různé elektronické knihy jízd, které umožní vést potřebné údaje). Řidič vozidla s sebou musí mít ve vozidle záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku z právě probíhajícího a z předchozího dne, pokud řídil a paměťovou kartu řidiče, pokud mu byla vydána. Dopravce zajistí, aby řidič jím provozovaného vozidla v záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku uváděl konkrétně stanovené údaje (ty se liší pro případy analogového digitálního tachografu, nebo ručně či jiným záznamovým zařízením vedeného záznamu). U těchto přeprav je zřejmý úmysl výrazně zjednodušit způsob vedení, což je vyjádřeno možností vést záznam i ručně a tím, že se uchovává toliko záznam aktuální a z jediného předchozího dne, kdy řidič řídil.

Ad C)

Pro přepravy prováděné podle nařízení č. 561/2006/ES a podle dohody AETR je pak nutné, aby dopravce zajistil, aby s sebou měl řidič kromě záznamů o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a paměťové karty řidiče¹¹, pokud mu byla vydána, též potvrzení o tom, že neřídil, včetně uvedení důvodu, proč řidič neřídil vozidlo.

¹⁰ Digitální tachograf je kontrolní zařízení, kterým se nahrazují dosud používané analogové tachografy ve všech nově registrovaných vozidlech kategorie N1 (jen s přívěsným vozíkem, pokud celková hmotnost je vyšší jako 3,5 tuny), N2, N3 a kategorie M2 a M3. Digitální tachograf má tvar a rozměry autorádia.

¹¹ Karta slouží k ukládání dat o režimu práce a odpočinku řidiče z jakéhokoliv vozidla s digitálním tachografem. Jednoznačně identifikuje osobu řidiče jeho fotografií, adresou bydliště a podpisem.

Nejvhodnější forma tohoto potvrzení je uvedena v rozhodnutí Komise č. 2009/959/ES, kterým se mění rozhodnutí Komise č. 2007/230/ES, o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě. Potvrzení je řidiči vystaveno dopravcem není však jedinou možností, jak prokázat, že řidič vozidlo neřídil, kontrolní orgány by měli uznávat i jiné doklady prokazující, že vozidlo řidič v určitém období neřídil. Pokud však řidič užije předmětný formulář, měl by být podle rozhodnutí č. 2009/959/ES uznáván všemi tuzemskými i zahraničními kontrolními orgány. Důvodem, proč vůbec mají řidiči prokazovat, že v určitém období neřídili, je skutečnost, že pokud by řidič takový doklad neměl, nebylo by možné u řidiče v průběhu jízdy, při silniční kontrole, doby režimu práce řádně spočítat a zkontrolovat. K zjednodušení prokazování, že řidič neřídil, stanovila Komise (ES) jednotný vzor formuláře, který lze nalézt na internetových stránkách ministerstva dopravy (www.mdcz.cz) pod heslem silniční doprava, SOD – státní odborný dozor, potvrzení pro řidiče.

Doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku

Porušení povinnosti tuzemského dopravce¹² zajistit v souladu s předpisem EU, aby řidiči dodržovali doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, je nejčastějším důvodem kontroly a ukládání pokut. Tuto oblast lze kontrolovat při silniční kontrole, ale i v provozovně dopravce. Pro účely správního řízení se pak rozlišuje, zda konkrétní přepravy byly prováděny v režimu EU (podle nařízení č. 561/2006/ES), podle dohody AETR (podle sdělení č. 62/2010 Sb. m. s., dále jen „AETR“) nebo se jednalo o výjimku z obou předpisů (i pro tyto případy jsou stanovena pravidla – i když mírnější).

1.9 Zajištění školení a lékařských prohlídek

Novelou provedenou zákonem č. 102/2013¹³ Sb. byla vypuštěna povinnost dopravců zajistit, aby práce řidiče vykonávala osoba, která se zúčastnila školení řidičů a úspěšně

¹² § 2 odst. 4 Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě.

¹³ Zákon č. 102/2013 Sb. nahradil Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a další související zákony.

absolvovala přezkoušení z pravidel silničního provozu a také povinnost zajistit lékařské prohlídky řidičů. Obě tyto povinnosti jsou totiž dostatečně upraveny jinými předpisy a do 1. 5. 2013 byly upraveny v zákoně o silniční dopravě duplicitně. Povinnost tedy pro dopravce nezanikla (zůstala stanovena v zákonech č. 247/2000 Sb. a č. 361/2000 Sb.), ale není již předepsána zákonem o silniční dopravě a její dodržování proto již nadále nemohou kontrolovat krajské úřady v rámci kontrol dodržování zákona č. 111/1994/ Sb.

2 STÁTNÍ ODBORNÝ DOZOR

Zákon o silniční dopravě č. 111/1994 Sb. v §34 odst. (1) stanoví, že státní odborný dozor v silniční dopravě vykonávají dopravní úřady, celní úřady a Ministerstvo dopravy. Dopravní úřady a celní úřady vykonávají ve svém správním obvodu státní odborný dozor ve všech věcech, které nenáleží Ministerstvu dopravy. Ministerstvo dopravy vykonává státní odborný dozor v mezinárodní autobusové linkové silniční dopravě osob.

Státní odborný dozor¹⁴ dozírá, zda dopravci, odesilatelé nebo řidiči dodržují podmínky a plní povinnosti stanovené zákonem o silniční dopravě a zda provozují dopravu podle uděleného povolení.

Osoba pověřená výkonem státního odborného dozoru je oprávněná v souvislosti s výkonem dozoru, vstupovat do provozoven a všech prostor souvisejících s vykonávanou činností, nahlížet do dokladů a evidencí týkající se provozování silniční dopravy. Dopravce je povinen osobě pověřené výkonem státního odborného dozoru umožnit výkon uvedeného oprávnění. Řidič vozidla je povinen předložit těmto osobám doklady, které musí výt ve vozidle při jeho provozu podle zákona o silniční dopravě a umožnit jim přístup k záznamovému zařízení. Při výkonu státního odborného dozoru je osoba pověřená výkonem státního odborného dozoru povinna prokázat se dokladem o pověření. Doklad o pověření musí obsahovat jméno pověřené osoby, rozsah jejího oprávnění a musí být potvrzen orgánem, který jej vydal.

Dopravní úřady podle zákona o silniční dopravě jsou krajské úřady. Pro městskou autobusovou dopravu je dopravním úřadem Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Pro taxislužbu je dopravním úřadem v hlavním městě Prahy Magistrát hlavního města Prahy, ve statutárních městech magistráty těchto měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností.

¹⁴ Nejčastěji pracovníci Krajských úřadů, odborů dopravy.

Policie České republiky a celní úřady

Policie České republiky v rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu nebo celní úřady kontrolují, zda je vozidlo v provozu vybaveno doklady předepsanými zákonem a silniční dopravě, označeno stanoveným způsobem nebo jinak vybaveno a zda jsou dodržovány doby řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku řidičů. Řidiči vozidla je povinen předložit doklady předepsané zákonem o silniční dopravě a umožnit jim přístup k záznamovému zařízení.

Inspekce práce

Orgány inspekce práce kontrolují splnění podmínek stanovených zákonem o silniční dopravě, pokud souvisejí s bezpečností práce. Tzn., že mohou kontrolovat také dodržování doby řízení, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku.

Zjištěná porušení povinností je orgán inspekce povinen oznámit příslušnému dopravnímu úřadu, v jehož obvodu bylo porušení zjištěno. Průkaz inspektora je dokladem o pověření k výkonu kontrolní činnosti.

Předmět kontroly

Jednotné postupy, systém a předmět kontroly a státního odborného dozoru upravuje vyhláška č. 522/2006 Sb. o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě ve znění vyhlášky č.39/2010 Sb. Vyhláška zpracovává příslušné předpisy Evropského společenství, upravuje jednotné postupy, systém a předmět kontroly a státního odborného dozoru v silniční dopravě.

Orgán provádějící kontrolu ji může provádět:

- Na pozemních komunikacích i ve vozidlech používaných k provozování silniční dopravy,
- V provozovnách dopravců a všech prostorách souvisejících s vykonávanou činností dopravce.

Silniční kontrola je zaměřena, na:

- Dodržování denní a týdenní doby řízení, bezpečnostní přestávky a denní a týdenní doby odpočinku,
- Záznamové listy z předchozích dnů a období, v němž řidič řídil, anebo na potvrzení vystavené dopravcem podle Rozhodnutí Komise (ES) č. 2009/959/EU nebo jiný doklad prokazující, že vozidlo v tomto období neřídil, nebo na údaje uložené na kartě řidičů nebo v paměti záznamového zařízení nebo na údaje na výtiscích,
- Označením vozidla (jen tuzemského dopravce) a jeho vybavení doklady a povoleními pro danou přepravu,
- Vybavení vozidla pro přepravu podle zákona,
- Dodržování podmínek pro přepravu nebezpečných věcí,
- Řádné fungování záznamového zařízení, zejména na zjištění, zda nedochází ke zneužití záznamového zařízení, karty řidiče nebo záznamových listů,
- Odhalení instalace přístroje nebo používání takového přístroje, který by mohl zničit, odstranit nebo pozměnit údaje nebo rychlost jejich přenosu, nebo přístroje které mají zasahovat do elektronického přenosu dat.

V provozovně je kontrola zaměřena obdobně jako na silnici a dále na:

- Dodržování čtrnáctidenních dob řízení,
- Záznamové listy údaje z přístroje vozidla a jejich výtisky a karty řidiče,
- Zjištění, zda dopravce je držitelem potřebných dokladů.

Vyhláška č. 522/2006 Sb. v souladu se směrnicí č. 2006/22/ES o minimálních podmínkách pro provedení nařízení (EHS) č. 3820/85 a nařízení (EHS) č. 3821/85 požaduje, aby od 1. 1. 2010 bylo zkontrolováno nejméně 3% pracovních dnů řidičů vozidel, na něž se vztahují přímo použitelné předpisy Evropských společností. Z tohoto počtu musí být nejméně 30% zkontrolováno při silničních kontrolách a nejméně 50% kontrolou v provozovnách.

Vyhláška č. 39/2010 Sb. která měnila vyhlášku č. 522/2006 Sb. rozdělila porušení nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EHS) č.3821/85 do tří skupin podle míry závažnosti.

Jedná se o velmi závažná porušení, závažná porušení a menší porušení. Toto členění je provedeno v souladu se směrnicí č. 2009/5/ES, kterou byla změněna příloha III směrnice č. 2006/22/ES. Z toho plyne, že v ČR kontrolní pracovníci hodnotí nedodržení stanovených limitů pro dobu řízení, bezpečnostní přestávku a odpočinek a porušení povinností při ovládní záznamového zařízení stejně, jako kterékoliv jiné členské zemi EU.

2.1 Sankce uložené dopravci a řidiči

Sankce za porušení povinností uložených dopravci citovanými nařízeními, stanoví zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě. Sankce za porušení povinností ze strany řidičů jsou pak stanoveny v zákoně č.200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Porušení povinností ze strany dopravců jsou projednávány ve správním řízení na krajských úřadech, podle místa, kde k přestupku došlo. Zákon o silniční dopravě v § 35 umožňuje, aby krajský úřad, který je podle zákona dopravním úřadem uložil dopravci pokutu až do výše:

- 100 tisíc Kč pokud nezajistí, aby v každém vozidle byl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo nezajistí jeho řádné vedení,
- 500 tisíc Kč pokud nezajistí dodržování stanovené doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku při práci řidičů,
- 750 tisíc Kč pokud neumožní výkon státního odborného dozoru.

Řidiči vozidla, který:

- Nevede stanoveným způsobem záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo,
- Nedodržuje stanovené doby řízení, bezpečnostních přestávek a odpočinku,
- Nepředložil záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku.

může být uložena pokuta do 10 000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku.

Vzhledem k tomu, že za tyto přestupy lze uložit zákaz činnosti, nelze je projednat v blokovém řízení.

Současný systém bodového hodnocení byl v ČR zaveden 1. července 2006, zákonem č. 411/2005 Sb., který novelizoval zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

Za překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů mohou být přiděleny řidiči 4 body.

Body jsou zaznamenávány v registru řidičů obecním úřadem obce s rozšířenou působností do 5 pracovních dnů ode dne, kdy je mu doručeno pravomocné rozdupnutí nebo oznámení o pravomocně uložené sankci.

Body se zaznamenávají jen do celkového počtu dvanácti, po dosažení tohoto počtu úřad neprodleně vyzve řidiče k odevzdání řidičského průkazu do 5 dnů po doručení výzvy.

Uplynutím této lhůty dochází k pozbytí řidičského oprávnění i v případě, že řidičský průkaz není odevzdán. Řidičský průkaz vydaný cizím státem nebo řidičský průkaz Evropských společenství se neodevzdává, ale jeho držitel po dosažení 12 bodů pozbývá na dobu jednoho roku oprávnění řídit motorové vozidlo na území České republiky. Tato skutečnost je sdělena jak řidiči, tak i orgánu státu, který řidičský průkaz vydal.

Pokud řidiči 12 kalendářních měsíců od naposledy zaznamenaných bodů, není uložena další pravomocná sankce, kvůli níž jsou zaznamenány doby, odečtou se 4 body z celkového počtu dosažených bodů.

Obecními úřady obcí s rozšířenou působností bylo k 31. 10. 2010 v centrálním registru řidičů evidováno 666 163 tisíc řidičů, kteří se dopustili přestupku (trestného činu) započítávaného do bodového hodnocení řidiče, tzv. že má na svém kontě „nějaký bod“. To odpovídá 10,11% z registrovaných řidičů, tzn. cca každý 10. řidič.

V současné době evidováno 71 771 cizích státních příslušníků, kteří se dopustili přestupku (trestného činu) započítávaného do bodového hodnocení řidiče. Tento údaj vypovídá o tom, že se cizí státní příslušníci podílí na celkovém počtu bodovaných řidičů 10,81%.

3 ÚVOD DO PROBLEMATIKY SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD

Největším problémem současnosti je nedostatečné prosazování práva proti nekázní, nedbalosti, agresivitě a bezohlednosti mnohých řidičů, kterým chybí pocit zodpovědnosti za zdraví a život vlastní i ostatních účastníků silničního provozu jakož i respekt k platným zákonům v oblasti silničního provozu. Tato situace se výrazně liší například v zemích západní Evropy, kde jsou řidiči vyspělejší ve svém chování – ohleduplnější vůči sobě navzájem i ostatním účastníkům silničního provozu.

V souvislosti s dopravními nehodami považují za důležité zmínit jistý ambiciózní cíl, který si v roce 2001 stanovila Evropská komise. Uvedený cíl spočíval ve snížení počtu dopravních nehod a jejich následků do konce roku 2010 o 50 procent, přičemž komise při stanovování tohoto cíle vycházela ze statistiky dopravních nehod za rok 2000. K plánovanému snížení počtu dopravních nehod skutečně došlo, ale z hlediska způsobených následků však stanoveného cíle dosaženo nebylo. Přesto lze učinit závěr, že počet dopravních nehod s vážnými následky na životě a zdraví má klesající tendenci. Pro názornou představu lze pokles počtu dopravních nehod a jejich následků vyjádřit procentuálně. V roce 2010 došlo v porovnání s rokem 2000 (kdy došlo celkem ke 211516 dopravním nehodám) k výraznému snížení počtu dopravních nehod, o 135994, tzn. k poklesu o 64,29%. Rovněž zajímavý byl pokles u následků dopravních nehod, kdy v porovnání s rokem 2000 došlo v roce 2010 ke snížení počtu usmrcených osob o 583, tzn. k poklesu o 43,64 %, u těžce zraněných osob došlo k poklesu o 48,9% a u lehce zraněných osob k poklesu o 20,14%. S ohledem na vývoj dopravní nehodovosti a jejich následků za posledních 10 let lze při pokračujícím příznivém snižování dopravní nehodovosti očekávat, že výše uvedeného cíle může být v případě nejvážnějších následků dopravních nehod, tj. v případě usmrcení osob nebo v případě těžkého zranění osob, dosaženo již během následujících dvou až tří let.

Kromě všech negativních stránek, které ohrožují člověka nepřímo, přináší s sebou doprava i moment přímého poškozování hmotných statků a stále častěji ohrožuje zdraví nebo život člověka. K uvedeným škodám dochází i v případě vzniku dopravních nehod. Vzhledem k tomu, že převážná většina těchto dopravních nehod byla způsobena neukázněným chováním a nezodpovědným postojem účastníků silničního provozu, byla společnost v zájmu ochrany celé společnosti přinucena k přijetí přísnějších právních předpisů.

Nejvýznamnější změnou posledních let v oblasti bezpečnosti silničního provozu bylo přijetí novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v podobě zákona č. 411/2005 Sb. z „Přehledu o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice“, který každoročně vydává Ředitelství dopravní policie Policejního prezidia České republiky vyplývá, že uvedená novela silničního zákona (účinná od 1. července 2006) měla pozitivní vliv na častější respektování pravidel silničního provozu řidiči a zklidnění provozu na pozemních komunikacích. Za velmi příznivý trend můžeme jednoznačně označit i postupné snížení dopravní nehodovosti, počtu usmrcených osob, počtu těžce zraněných i počtu lehce zraněných osob při dopravních nehodách.

3.1 Právní kvalifikace

Právní kvalifikace skutku (dopravní nehody) je nedílnou součástí každého protokolu o nehodě v silničním provozu, protokolu o nehodě v silničním provozu s projednáním, ale i kterékoli oznámení přestupku či odevzdání věci, které se využívá v případě dopravních nehod, které ze zákona nepodléhají oznamovací povinnosti, kdy je však policie na místě dopravní nehody a jejich účastníci se nemohou vzájemně domluvit na zavinění dopravní nehody nebo se účastník, který dopravní nehodu zavinil, dopustil opakovaně jednání, které nelze vyřešit na místě v blokovém řízení, musí policejní orgán konat z úřední povinnosti a věc oznámit. Přitom musí policejní orgán každé protiprávní jednání přesně právně kvalifikovat. V rámci právního posouzení skutku musíme u dopravních nehod vždy posoudit, zda jde ze strany řidiče o zaviněné jednání, které je přestupkem nebo trestným činem.

Důležitá povinnost u dopravních nehod

Důležitá povinnost není zákonem nijak definována a při samotném posuzování jednotlivých případů potenciálního porušení důležité povinnosti je nutné vycházet ze soudní praxe, která za porušení důležité povinnosti považuje především porušení takové povinnosti, která za dané situace zpravidla podstatně zvyšuje nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, ale i nebezpečí způsobení větší škody na majetku. Mezi uvedeným porušením důležité povinnosti a způsobeným následkem musí být vždy příčinná souvislost.

Vyjmenovat všechny případy porušení důležité povinnosti účastníkem silničního provozu není zejména u řidičů dopravních prostředků možné, neboť vždy bude záležet na konkrétních okolnostech, za kterých k dopravní nehodě došlo.

Soudní praxe za porušení důležité povinnosti považuje především toto jednání:

- Řízení vozidla bez řidičského oprávnění po vydání zákazu řízení nebo po odnětí řidičského oprávnění
- Předání řízení vozidla osobě nezpůsobilé¹⁵
- Řízení dopravního prostředku při snížené schopnosti v důsledku zdravotního stavu řidiče
- Jízda vozidlem se silně znečištěným nebo poškozeným čelním sklem a se silně znečištěnými světlomety
- Řízení dopravního prostředku pod vlivem požitého alkoholického nápoje
- Řízení dopravního prostředku pod vlivem jiné návykové látky
- Nesledování technického stavu vozidla, zejména účinnosti brzd, o nichž řidič ví, že řádně nefungují
- Nevěnování se plně řízení dopravního prostředku
- Neumožnění chodci bezpečné přejítí vozovky na přechodu pro chodce, ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci
- Držení v ruce nebo jiným způsobem telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení
- Nedodržení směru a způsobu jízdy (vjetí do protisměru)
- Předjíždění v místech, kde je to zakázáno
- Nepřiměřená rychlost, zvláště v zatáčce

¹⁵ § 5 odst. 2, písmena d, zák. č. 361/2000 Sb.

- Nedávání přednosti v jízdě
- Couvání bez dostatečného přehledu a bez zajištění náležitě poučenou osobou
- Nezajištění bezpečné přepravy nákladu nebo přepravovaného řidiče
- Porušení pravidel užívání dětské autosedačky apod.¹⁶

Ublížení na zdraví

Ublížením na zdraví se 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 (§ 122 odst. 1 TrZ¹⁷).

Soudní praxe:

Trestní zákoník užívá pro vyjádření újmy na zdraví právní pojem „ublížení na zdraví“. Zákon ve shodě s naukou s praxí pojem vymezuje jako způsobení takové poruchy normálních tělesných nebo duševních funkcí, která znesnadňuje poškozenému výkon obvyklé činnosti, resp. má vliv na způsob jeho života, není zcela přechodného rázu – činí podle praxe nejméně 7 dnů, a které vyžaduje lékařské ošetření. Pojem „ublížení na zdraví“ je podrobně vymezen v judikatuře.

Judikatura:

II/65: Ne každá porucha zdraví je ublížením na zdraví ve smyslu trestního zákona¹⁸. Zde nestačí např. přechodné bolesti nebo nevolnost, oděrky, nepatrné ranky, hučení v uších apod. Za ublížení na zdraví můžeme pokládat takový stav (onemocnění, poranění), který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje výkon obvyklé činnosti nebo má jiný vliv na obvyklý způsob života poškozeného a který zpravidla nevyžaduje lékařské ošetření, i když nezanechává trvalé následky. „Ublížením na zdraví“ bude tedy

¹⁶ Chmelík, J.a kol. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 30-76.

¹⁷ Zákon č. 141/1961 Sb. Trestní řád § 122

¹⁸ Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník.

změněný stav, který nastal např. déletrvajících bolestí, horečkami, nespavostí, nechutí k jídlu, déletrvajícím zvracením, nebožností pohybu, upoutáním na lůžko apod. Patří sem také případy, kdy nemoc, kterou již poškozený měl, se zhoršila nejenom nárůstem, ale i množstvím, nebo změnou příznaků.

„Ublížení na zdraví“ bude zpravidla ovlivňovat nepříznivě pracovní schopnost v tom smyslu, že vyřadí postiženého dočasně z pracovního procesu. Pracovní neschopnost sama o sobě nemusí však vždy správně odrážet povahu, intenzitu a závažnost způsobené poruchy zdraví.

Pracovní neschopnost je tedy důležitým kritériem při posuzování pojmu „ublížení na zdraví“, není však kritériem jediným ani rozhodujícím. Při posuzování uvedeného pojmu „ublížení na zdraví“, mají význam zejména takové skutečnosti, jako je povaha poruchy zdraví, jak byla způsobena, jakými příznaky se projevuje, který orgán a která funkce byla narušena, bolestivost poranění a její intenzita, zda a jaké lékařské ošetření vyžaduje a zda a do jaké míry porucha zdraví narušila obvyklý způsob života postiženého, počínaje v to i vyřazení z pracovního procesu. Je třeba zdůraznit, že posuzování každého případu musí být komplexní a přísně individuální.

Těžká újma na zdraví

Těžkou újmou na zdraví se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. (§ 122 odst. 2 TrZ). Za těchto podmínek je těžkou újmou na zdraví:

- a) zmrzačení,
- b) ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,
- c) ochromení údu,
- d) ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,
- e) poškození důležitého orgánu,
- f) zohyždění,
- g) vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,
- h) mučivé útrapy
- i) delší dobu trvající porucha zdraví (6 týdnů omezení)

Judikatura:

13/66: rozdíl mezi ublížením na zdraví a těžkou újmou na zdraví záleží na tom, že při těžké újmě na zdraví musí jít o vážnou poruchu zdraví nebo vážné onemocnění, které postižený pocítuje jako citelnou újmu v obvyklém způsobu života, což vyplývá i ze srovnání s dalšími druhy těžké újmy na zdraví uvedenými v § 122 odst. 2 písm. a) až písm. i) a dále v tom, že porucha zdraví musí mít delší trvání, což zákon v § 122 odst. 2 písm. i) vyjadřuje slovy „delší dobu trvající porucha zdraví“. V soudní praxi vžitou hranici asi šest týdnů lze považovat za hranici mezi těžkou újmou na zdraví ve smyslu § 122 odst. 2 písm. i) trestního zákona a ublížení na zdraví ve smyslu § 122 odst. 1 trestního zákona za předpokladu, že přibližně po tuto dobu trvá vážná porucha zdraví. Trvání poruchy zdraví při těžké újmě na zdraví podle citovaného ustanovení může být delší nebo kratší než šest týdnů, a to podle povahy poruchy zdraví a příznaků, které ji doprovázejí. Shodně II/65.

16/88: za těžkou újmou na zdraví ve smyslu § 122 odst. 2 písm. i) trestního zákona soudy považují vážnou poruchu zdraví nebo vážné onemocnění, které omezovaly způsob života poškozeného nejméně po dobu šesti týdnů. Vážná porucha zdraví nebo vážné onemocnění především znamená (na rozdíl od „ublížení na zdraví“) velmi citelnou újmu v obvyklém způsobu života poškozeného. Doba, po kterou trval tento vážný stav, byla obvykle podstatně kratší, než trvalo celkové léčení a pracovní neschopnost poškozeného, a část i kratší než šest týdnů. V naposledy uvedených případech byl závěr, že šlo o těžkou újmu na zdraví, odůvodněn závažnější povahou poruchy zdraví a příznaků, které ji doprovázely, nebo také značnou délkou léčení a pracovní neschopnosti výrazně přesahující šest týdnů.

Stav vylučující způsobilost

Pro stav vylučující způsobilost neexistuje žádná konkrétní definice, neboť různé návykové látky působí na člověka odlišně a rozdílné ho ovlivňují se zřetelem k provozované činnosti, a proto je nutné v každém jednotlivém případě zkoumat, jakou měrou byla použitou návykovou látkou ovlivněna schopnost vykonávat pachatelem provozovanou činnost.

K naplnění znaků tohoto trestného činu se nevyžaduje takový stav, kdy pachatel upadá do bezvědomí nebo není schopen komunikace, ale postačí takové ovlivnění fyzických a psychických schopností návykovou látkou, které vylučuje způsobilost vykonávat zaměst-

nání nebo jinou činností, při které by mohl být ohrožen život nebo zdraví lidí nebo způsobena značná škoda na majetku.

Stav vylučující způsobilost je třeba v každém konkrétním případě zjišťovat a dokazovat (srov. k tomu R 54/1968 a R 23/2011). Při posuzování této otázky je nutno přihlížet zejména k tomu, jaké zaměstnání nebo činnost pachatel pod vlivem návykové látky vykonával.

Podle poznatků lékařské vědy není žádný, tedy ani nadprůměrně disponovaný řidič motorového vozidla, schopen bezpečně řídit motorové vozidlo, dosáhne-li hladina alkoholu v jeho krvi nejméně 1,00 g/kg (1 promile). Ve věcech, kde bylo u řidiče zjištěno, že měl v době řízení menší množství alkoholu v krvi než 1 promile, je vždy nutno prokázat, že jeho schopnost řídit motorové vozidlo byla skutečně snížena v rozsahu, jaký předpokládá § 274. Tento závěr nelze odvodit jen ze samotné skutečnosti, že jízda byla vykonána za zvýšených nároků na schopnosti řidiče. Důkazem o míře ovlivnění obviněného alkoholem a snížení jeho řídičských schopností mohou být např. svědecké výpovědi spolujezdců, policistů a lékařů, kteří prováděli klinické vyšetření, jakož i svědecké výpovědi o chování obviněného, eventuelně i o způsobu jeho jízdy apod.

U jiných návykových látek než alkoholu je třeba zjišťovat konkrétní stav ovlivnění takovou látkou a porovnat ho s ustáleným posuzováním stavu vylučujícím způsobilost, který byl přivozen alkoholem, zpravidla za pomoci znalce.¹⁹

Vedle svědeckých výpovědí, lékařských zpráv či znaleckého posudku může být jedním ze souhrnu důkazů (byť nikoli jediným), jimiž lze prokázat stav vylučující způsobilost pachatele k výkonu činnosti podle § 274 TrZ, též výsledek dechové zkoušky, zejména pokud byla tato zkouška provedena přístrojem, který umožňuje kvantifikovat množství požitého alkoholu. Výsledek dechové zkoušky není možné bez dalšího odmítnout jen z důvodu, že přístroj, na kterém byla zkouška provedena, je zatížen určitou nepřesností, pokud výsledek odpovídá ostatním důkazům.

¹⁹ Šámal, P. a kol. Trestní zákoník II Zvláštní část. 2 vyd. Praha: Nakladatelství C.H.Beck, 2010, s. 2790-2791. ISBN 978-80-7400-428-5.

Dopravně-psychologické vyšetření řidičů

REPADO – rehabilitační program pro řidiče

Cílem rehabilitačního programu řidičů je změnit postoj k bezpečnosti a vlastní zodpovědnosti při řízení vozidel u těch řidičů, kteří již dopravní předpisy porušili. Cílem rehabilitačních kurzů je také zvýšit povědomí řidičů o dané tematice a zlepšit jejich schopnost sebereflexe.²⁰

Tato psychologická péče je poskytována Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. v Brně. Je to jediná dopravní vědeckovýzkumná organizace tohoto typu, která je financována Ministerstvem dopravy ČR.

3.2 Struktura osobnosti řidiče

Osobnost řidiče představuje aktivní produkt sociálního prostředí, základních a nevyhnutelných odborných vědomostí a psychických schopností vykonávat náročnou činnost spojenou s řízením dopravního prostředku na pozemních komunikacích.

Při řízení dopravních prostředků je významným faktorem z psychologického hlediska temperament řidiče. Lze jej charakterizovat jako komplex psychických vlastností a rozdělit je do několika základních typologií osobností:

- **Sangvinik** – projevuje se mnohotvárností, prudkostí, různorodými zájmy, pružným myšlením. Je optimistický, veselý, snášenlivý, společenský, nemá rád jednotvárnost. Řidič tohoto typu mívá značné sklony k aktivitě, iniciativě, sebeovládání, bývá disciplinovaný, lehko přenáší pozornost, rychle si osvojuje zvyky a návyky. Dá se dobře vychovávat, ale je potřebná jeho kontrola.
- **Flegmatik** – klidný, vyrovnaný, produktivní, disciplinovaný. Dobře se umí ovládat. V nových situacích mívá částečné těžkosti. Je důsledný, trpělivý, umí si rozložit síly. Řidič tohoto typu bývá zpravidla klidný, na vnější podněty reaguje volně a přesně. Je stálý, umí se soustředit a ovládat, nemívá těžkosti s disciplínou. Problémy

²⁰ <http://repado.cz/>

však vznikají s jeho pomalostí a s překonáváním starých návyků, při nedostatečné kontrole se může dostat lehce do role pohodlného lenocha, nevšimavého a lhostejného ke svému okolí.

- **Cholerik** – výbušný, rychle a silně vzrušivý typ. Typickým projevem je velká životnost až nezkrotnost, veselý, zábavný. Střídá období horlivosti s ochablostí. Bývá impulzivní, málo disciplinovaný, těžko se přizpůsobuje platným normám a pravidlům. Řidiči tohoto typu jsou nápadní svou výbušností, netrpělivostí a nižší disciplínou. Mají však výhodu, že mohou vykonávat nejen namáhavou a monotónní, ale i zodpovědnou práci za předpokladu, že budou vedení spíše přesvědčováním než příkazy. Je třeba k nim přistupovat s taktem a zvykat je k sebeovládání, kterým mohou potlačit mnoho negativního ze svého temperamentu.
- **Melancholik** – člověk s úzkými zájmy, pasivní, málo přizpůsobivý. Ve většině událostí vidí nebezpečí, silné vlivy utlumují činnost, jeví se jako nedostatečně koncentrovaný. Silně prožívá svoje dojmy, bývá ustrašený, v konfliktních situacích je pasivní, lehko se dá ovlivnit citovými stavy. Řidiči tohoto typu se velmi problémově vyrovnávají s novostí a s náročnými požadavky silniční dopravy. Projevuje se u nich nerozhodnost, nedostatek aktivity, v přiměřených podmínkách pracují velmi spolehlivě a přesně, disciplinovaně, s vypěstovaným smyslem pro diferenciaci.

3.3 Únava jako jedna z nejčastějších příčin dopravních nehod

Únava úzce souvisí s úrovní řidičovy pozornosti. Její pokles je zpravidla důsledkem nástupu únavy. Únava je přirozeným důsledkem fyzické, psychické a emocionální zátěže řidičova organismu, navozená dlouhodobým prováděním určité činnosti. Únava se projevuje postupným ubýváním výkonnosti a přibýváním chyb ve výkonu. Únavě podléhá každý řidič. Nevyhne se jí začáteční ani tzv. „sváteční jezdec“ ani řidič z povolání²¹. Doba, kdy se únava dostaví, je u každého řidiče jiná. Řízení vozidla je někdy namáhavé, i když obvykle nevyžaduje nadměrné síly svalů. Zkušený řidič může v klidu řešit složité dopravní situace a obtíže vyplývající z náročného provozu bez velké psychické a fyzické zátěže.

²¹ Chmelík, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 162.

Únava se projevuje postupným ubýváním výkonnosti. Vzniká zejména nepřetržitým opakováním určité činnosti. U řidičů se při únavě objevují pocity bolesti v zádech, ospalosti, nudy, ztuhlosti těla, bolesti nohou, pálení nebo zavírání očí, bolest hlavy a pocity podrážděnosti.

Z hlediska řízení dopravního prostředku lze únavu rozdělit na:

- Fyzickou únavu, která je dána již samotným sezením v dopravním prostředku, která zatěžuje nejvíce svaly držící hlavu a trup ve vzpřímené poloze. Převažující námaha vede ke zhoršení řidičských schopností v řízení dopravního prostředku.
- Duševní únava, která je únavou v oblasti duševních funkcí, vede k přecitlivělému jednání, mnohdy k přehnaným reakcím na slabé podněty, k obtížné koncentraci řidiče na více dějů probíhajících v dopravní situaci současně. Také snížená schopnost předvídání situace může být způsobena často tímto druhem únavy.
- Únava smyslových orgánů, jež postihuje především zrakové ústrojí, které je namáháno nejvíce a které také reaguje nejcitlivěji. Vyvolává výpadky zorného pole, snižuje zrakovou ostrost, způsobuje poruchy hloubkového vidění a rozlišovací zrakovou schopnost při jízdě za šera (Purkyňův fenomén).

Projevy únavy řidič na sobě vždy subjektivně pocítí. Má možnost se jim včas bránit, pokud si je vědom jejich nebezpečí a pokud se jim bránit chce. Protože únava oslabuje úměrně se svou hloubkou i vůli, měl by každý řidič již při pocitu prvních příznaků únavy přizpůsobit tomuto stavu rychlost a způsob jízdy a při nejbližší příležitosti zastavit vozidlo a jízdu na potřebnou dobu odpočinku přerušit. Vzhledem k uvedeným okolnostem je nutno dělat včas přestávky v jízdě. Doporučuje se též osvěžení cvičením. Přitom je vhodné využít přestávky k důkladnému vyvětrání vozidla. Doporučuje se občerstvení lehkým jídlem a nealkoholickým nápojem.

4 VIKTIMOLOGICKÉ HLEDISKO DOPRAVNÍCH NEHOD

Každá dopravní nehoda má dopad na její účastníky nejenom z pohledu trestněprávního, ale v případě zranění nebo usmrcení i pohledu zdravotnického, přináší i nezanedbatelné celospolečenské škody a projevuje se ve svých důsledcích i na snížení kvality života postižených a jejich příbuzných. Vyčíslit ve finančním vyjádření hmotné ztráty v souvislosti s dopravní nehodou jak na vozidle, tak na dopravních zařízeních lze relativně snadno; vyčíslení ztrát vyplývající ze ztráty kvality života je již o mnoho složitější. V roce 1995 zpracovala na základě požadavku Evropské komise Evropské unie mezinárodní organizace Evropská federace obětí nehod v silničním provozu (FEVR) celoevropský výzkum, který monitoruje dopad usmrcení nebo zranění při dopravní nehodě na snížení kvality života a životní úroveň rodin obětí a zraněných osob samotných²².

Výše uvedený výzkum tehdy prokázal, že osoby zraněné při dopravní nehodě nebo jejich příbuzní trpí po dopravní nehodě zdravotními nebo psychickými problémy, které do značné míry ovlivňují jejich další život. Jejich další zapojení do aktivního života ve společnosti je ve většině případů těžko realizovatelné či v některých případech vůbec nemožné. Pokud překonají zdravotní problémy, které vznikly v souvislosti s dopravní nehodou, ve většině případů jsou další překážkou aktivního života právě jejich psychické problémy, s nimiž se většina z nich nikdy nevyrovná. Účastníci jsou kromě těchto problémů vystaveni zcela novým situacím v podobě řešení různých praktických záležitostí, se kterými se v minulosti třeba vůbec nesetkali. Především se jedná o styky s různými úřady, soudy, policií a v případě usmrcení osoby může jít o styky s pohřební službou apod. Právě v období po dopravní nehodě poškozený většinou potřebuje vyhledat odbornou pomoc, např. pomoc psychologa, psychiatra nebo právníka.

Poradenství účastníkům dopravních nehod nabývá stále větší důležitosti vzhledem k narůstající četnosti nehod. Dopravní nehody se týkají všech rozvinutých i rozvojových států světa, prostupují široce společností a to v různé míře závažnosti ať už je řeč o dopravních nehodách se škodou na majetku, s následky na zdraví (těžkými, lehkými), v nejhorším případě s následkem smrti. Nejvíce vnímanou kategorií dopravních nehod jsou

²² Kučerová, Helena. DOPRAVNÍ PŘESTUPKY V PRAXI aneb Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení. 1 vyd. Praha: Linde, 2002. s. 40 – 41. ISBN 80-7201-321-1.

silniční dopravní nehody. Na českých silnicích umíralo ještě v nedávné době průměrně kolem 1300 lidí ročně, přičemž na každého usmrčeného člověka připadá průměrně 10 pozůstalých osob. Odhaduje se tak, že smrtelné dopravní nehody zasahují v české republice přes 100 tisíc lidí ročně. V celosvětovém měřítku umírá na silnicích podle informací Světové zdravotnické organizace 1 – 2 miliony lidí ročně a více než 50 milionů lidí je při dopravních nehodách zraněno. Dopravní nehody jsou druhým nejčastějším důvodem úmrtí u lidí ve věkové kategorii 5 – 29 let, nemluvě o výši hmotných škod. Jen v ČR dochází průměrně ke ztrátám 50 miliard korun ročně.²³

Za účelem pomoci účastníkům dopravních nehod nebo jejich pozůstalým působí v České republice od roku 2004 České sdružení obětí dopravních nehod (ČSODN), které pomáhá lidem, kteří v důsledku dopravní nehody přišli o blízkou osobu nebo se sami stali obětí kvůli následkům dopravní nehody zasažení smutkem ze ztráty blízké osoby a musí činit příslušné kroky na úřadech (např. na policii, u notáře, u soudu apod.). Pro případy složitých jednání má sdružení k dispozici právníky. Jednou z hlavních činností sdružení je komplexní pomoc obětem dopravních nehod a jejich rodinným příslušníkům včetně snahy vytvářet podmínky pro zlepšování jejich postavení ve společnosti.

Rovněž policie by měla účastníkům dopravních nehod nebo jejich pozůstalým pomoci tím, že při šetření dopravních nehod bude vždy postupovat objektivně, nestranně a bude prosazovat zákonnost, aby nesprávným postupem při šetření dopravních nehod nedošlo k újmě na právech jiného účastníka dopravní nehody, který dopravní nehodu ve skutečnosti nezavinil.

4.1 Organizace poskytující podporu a poradenství účastníkům dopravních nehod a pozůstalým v ČR

Vybrány jsou nestátní neziskové subjekty, které své služby pro veřejnost poskytují zdarma. Vybrané organizace se zaměřují z velké míry na právní problematiku. Z praxe se totiž ukazuje, že pro účastníky dopravní nehody je hned po zdravotní pomoci potřebná a užitečná pomoc zkušených právníků specializujících se na právní oblast, která se týká kon-

²³ Chmelík, J. a kol. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 168. ISBN 978-80-7380-211-0.

krétní situace účastníka dopravní nehody, případně i jiných osob (např. pozůstalých). Právní pomoc tak patří mezi základní formy následné podpory pro účastníky dopravních nehod. V případě dopravní nehody dochází často k občanskému (případně adheznímu) a trestnímu řízení, při kterém se mj. projednávají okolnosti nehody a zjišťují se příčiny i účast poškozených i obviněných na nehodovém ději, jakož i otázka náhrady škody. Problematika je zpravidla pro běžného občana složitá a špatně se v ní orientuje, právní zastoupení advokátem je tedy v těchto případech na místě.

V druhém sledu se objevuje jako potřebná podpora sociální (potupná např. u sociálního odboru příslušného úřadu obce s rozšířenou působností, správy sociálního zabezpečení apod.), podpora při jednání s pojišťovnami, případně s Českou kanceláří pojistitelů (kde též může významně pomoci právník-advokát specializující se na danou oblast) atd. Neméně důležitá je psychická a morální podpora účastníků dopravních nehod a pozůstalých, která bývá stěžejní také pro vyrovnání se s nastalou událostí.

Jako pomoc pro účastníky dopravních nehod a pozůstalé, ale i pro ostatní občany, kteří se dostaly do svízelné životní situace ve světě, i u nás, zřídili a zřizují nejrůznější informační centra, které zprostředkovávají informace a přímou či nepřímou pomoc pro občany v obtížné situaci. Informují občany o právních prepisech z nejrůznějších oblastí – např. z hlediska sociální problematiky, pracovních- právních vztahů, bydlení, lidských práv apod., kteří si nejsou schopni z nejrůznějších důvodů informace sami obstarat nebo kteří se dostávají na okraj společenského dění díky krizové životní situaci, kterou prožívají. Občanské poradny jsou zřizovány nejčastěji při nestátních neziskových organizacích (dále jen NNO) a jejich posláním je asistovat všem klientům při řešení jejich krizových situací, přičemž platí zásady bezplatnosti, nezávislosti, důvěrnosti a nestrannosti, a to ze strany profesionálních pracovníků, kteří poradnu organizují a metodicky vedou i ze strany vycvičených dobrovolníků z řad široké veřejnosti, kteří se aktivně v poradnách podílejí na práci s klienty.

Informace o občanských poradnách připravuje ICN – Informační centrum nadací a jiných neziskových organizací. Počet a aktualizovaný seznam jednotlivých poraden najdeme např. na webových stránkách Asociace občanských poraden, která v současnosti registruje celkem 39 poraden, působících v 56 městech ve všech krajích ČR. Existují však ještě neregistrované občanské poradny (z nichž se na vstup do Asociace teprve připravují – tzv. kandidátské poradny).

Liga lidských práv a Public Interest Lawyers Association

Liga lidských práv je nestátní neziskovou organizací, která usiluje od svého vzniku o ochranu lidských práv a v rozsahu, ve kterém tato práva garantuje listina základních práv a svobod a závazné mezinárodní smlouvy. Liga prosazuje lidská práva, aby zvýšila kvalitu a důstojnost života českých občanů, prostřednictvím výzkumu, vzdělávání, vedení strategických právních případů a předkládání argumentů a řešení. Konkrétní projekt Ligy lidských práv realizovaný v roce 2007-2008 nesl název *Posílení ochrany lidských práv obětí trestných činů* a byl podporován grantem z Islandu, Lichtenštejnska a Norska v rámci Norského finančního mechanismu, prostřednictvím Nadace rozvoje občanské společnosti, jakož i dalšími zdroji. V poslední době se Liga lidských práv zaměřuje především na práva pacientů, vydává různé osvětové materiály, příručky a brožury, které mohou být užitečné pro občany, ale i pro profesionály. V souvislosti je třeba zmínit také občanské sdružení Public Interest Lawyers Association (PILA).

Projekt Pro bono centrum realizuje jako jeden ze svých programů Public Interest Lawyers Association (PILA). Cílem je propagovat koncept pro bono mezi českou odbornou i laickou veřejností a praktickými aktivitami usnadnit advokátům v ČR zapojení do pro bono aktivit. Věříme, že tak přispějeme k tomu, aby se čeští advokáti do pro bono zapojovali více než doposud. Pro bono centrum usiluje o propojení nabídky právních služeb od advokátů ochotných pracovat pro bono a znalostí témat a potřeb potenciálních klientů, kterou disponují nestátní neziskové organizace (NNO). Zapojení NNO do projektu je současně garancí, že advokátním kancelářím budou nabízeny jen případy, u nichž je poskytnutí bezplatné služby odůvodněné a kde je pomoc právníka účelná. Pro bono centrum neposkytuje služby v oblasti obchodního a trestního práva (s výjimkou zastupování poškozených).²⁴

Veřejný ochránce práv

Veřejný ochránce práv (ombudsman) je v ČR z historického hlediska poměrně nový institut. Ombudsman je vnější, bezplatný, nezávislý institut, jehož hlavní funkcí je zajištění ochrany práv a zájmů v oblastech, kde se občan či jiný subjekt střetává s úřady státní sprá-

²⁴ <http://www.probonocentrum.cz/co-je-pro-bono/zakladni-informace-o-tematu>

vy (uvedenými v zákoně č. 349/1999 Sb., o veřejném ochránci práv), pokud je takové jednání v rozporu s právem, neodpovídá principům demokratického právního státu a dobré správy. Institut ombudsmana chrání před nečinností úřadů a institucí, čímž přispívá k ochraně základních práv a svobod. Na ombudsmana nebo *Kancelář veřejného ochránce práv* se může obrátit i fyzická osoba, což je pro účastníky nehod důležité (zpravidla v podobě písemného podnětu). Veřejný ochránce práv nemá k dispozici v podstatě žádné přímé donucovací prostředky. Nápravu požaduje po státním orgánu, který se dopustil pochybení, neučiní-li tak, po orgánu nadřízeném, příp. věc předloží vládě. Jeho úkolem je požadovat, aby k nápravě byly využity vlastní kontrolní, nápravné a sankční zákonné pravomoci daného orgánu. Účinným sankčním oprávněním veřejného ochránce práv je však sankce v podobě informování veřejnosti o pochybení konkrétního úřadu.²⁵

Probační a mediační služba ČR

Probační a mediační služba ČR je zřízena zákonem č. 257/2000Sb., o Probační a mediační službě, ve znění pozdějších zákonů a svou působností spadá pod Ministerstvo spravedlnosti. Probační a mediační služba ČR nabízí a zprostředkovává řešení konfliktů mezi poškozeným a obviněným. Mediační jednání má podobu setkání obviněného a poškozeného za účasti mediátora, který má plnit roli nestranného prostředníka. Společnému jednání obvykle předcházejí individuální rozhovory s poškozeným a obviněným. Cílem mediačního jednání je přispět ke zmírnění následků trestného činu pro poškozeného a motivovat obviněného k převzetí odpovědnosti za škody, které svým jednáním způsobil. Poskytuje oběma stranám možnost vyjádřit své pocity, očekávání a potřeby, které vznikly v souvislosti s trestnou činností. Současně umožňuje domluvit se na rychlém a přijatelném způsobu náhrady škody. Účast na mediaci je pro obě strany dobrovolná.

Co může přinést mediace poškozenému/oběti?

Poškozený/oběť má příležitost vyjádřit a pojmenovat své potřeby a zájmy v souvislosti se zmírněním následků způsobených trestnou činností. Může získat důležité informace vztahující se k trestnímu řízení a především k náhradě škody. Poškozenému/oběti mediace

²⁵ <http://www.ochrance.cz/ombudsman/obedbe.php> [cit.10.6.2009]

nabízí příležitost „seznámit“ pachatele s dopady jeho jednání a domoci se tak nejen materiálního, ale i mezilidského narovnání své újmy.

Co může přinést mediace obviněnému?

Obviněný má příležitost vyjádřit své potřeby, zájmy, ale také pojmenovat své povinnosti a přijmout odpovědnost v souvislosti s náhradou jím způsobených škod. V osobním jednání s poškozeným/obětí má obviněný „příležitost“ dozvědět se, co vše svým jednáním způsobil. Může vysvětlit okolnosti svého jednání, omluvit se poškozenému a nabídnout přiměřenou náhradu škody. Výsledky mediačního jednání může státní zástupce (soudce) zohlednit ve svém rozhodnutí. Může například zastavit trestní stíhání nebo navrhnout či schválit další alternativní opatření či sankci. V případě rozhodnutí o zastavení trestního stíhání není následkem evidence věci v rejstříku trestů obviněného.²⁶

Služby Probační a mediační služby ČR jsou poskytované bezplatně.

Bílý kruh bezpečí

Jedná se o nepolitické humanitární sdružení zaměřené na pomoc obětem trestné činnosti a prevenci kriminality, přičemž k cílové skupině patří též svědci trestné činnosti. V souvislosti s dopravní nehodou tak Bílý kruh bezpečí nabízí svou pomoc obětem dopravních nehod a pozůstalým po obětech dopravních nehod zaviněných řidičem pod vlivem alkoholu či jiných omamných látek (případně řidičem, kterým z místa nehody ujel apod.).

Toto sdružení funguje od roku 1991 a působí celorepublikově (v současné době má šest poboček v ČR a to v Praze, Plzni, Pardubicích, Olomouci, Ostravě a v Brně). Bílý kruh bezpečí nabízí bezplatnou diskrétní pomoc formou: morální, psychologickou i právní. V Bílém kruhu bezpečí působí a poskytuje služby celá řada odborníků, zvláště pak právníků, psychologů, sociálních pracovníků a lékařů. Kromě pomoci jako takové Bílý kruh bezpečí usiluje o zlepšení právního postavení poškozených v trestním řízení a ve společnosti, zvyšování občanské, veřejné informovanosti a o problémech obětí trestné činnosti apod.

²⁶ http://is.muni.cz/th/77121/pravf_d/Priloha_I.pdf

České sdružení obětí dopravních nehod (dříve jen ČSODN)

České sdružení obětí dopravních nehod (ČSODN) je občanské sdružení, které bylo založeno v roce 2004 převážně pozůstalými, kteří tragicky přišli o své blízké při silničních dopravních nehodách.

Účelem tohoto sdružení je především poskytování morální podpory a podpory zájmů a práv poškozených lidí při dopravních nehodách a pozůstalých. Zároveň je jeho cílem také snižovat počet mrtvých a těžce zraněných na českých silnicích a posilovat bezpečnost silničního provozu. ČSODN proto spolupracuje s řadou organizací na státní, neziskové i firemní úrovni včetně médií, což umožňuje nejen vzájemnou informovanost mezi jednotlivými organizacemi a veřejností, ale také propojenost souvisejících a navazujících odborných i občanských služeb.²⁷

Sdružení má celorepublikovou působnost, i když nemá dílčí krajské pobočky a sídlí v Praze. ČSODN organizuje schůzky občanů zasažených dopravní nehodou, která mají zájem o vzájemnou výměnu informací a zkušeností (jde v podstatě o svépomocnou skupinu, kterou vede odborný garant na psychologickou oblast).

Členové ČSODN zprostředkovávají kontakty na své odborné guaranty z právní oblasti, advokáty specializující se na náhradu škody a trestně-právní problematiku nebo z oblasti sociálního zabezpečení. Psychosociální i právní poradenství je poskytováno bezplatně. Organizace se též snaží přispívat ke změnám právních opatření vedoucích ke zlepšení postavení obětí po dopravní nehodě s přihlédnutím k řešení inspirovaných postupy běžnými v EU a ve vyspělých státech světa. ČSODN v současnosti spolupracuje s řadou organizací na státní neziskové úrovni (např. Psychosociálním intervenčním týmem, Dětskou dopravní nadací a občanskými poradnami a krizovými centry, Probační a mediační službou ČR, Ligou lidských práv a dalšími), interimní spolupráce též probíhá s firemními subjekty na osvětové a preventivní činnosti.

Právní poradenství po dopravní nehodě nabízejí samozřejmě ještě další organizace. Lze mezi ně zařadit i některé autokluby, autoškoly a samozřejmě řadu advokátních kanceláří, jejichž služby jsou však hrazené. Praktickou podporu nabízejí zdarma některé soukromé

²⁷ <http://www.csodn.cz/ověřeno> 28.22014

společnosti či nově vznikající nadace (například odtahovou, asistenční službu, vyprošťování, případně i poradenství zejména pro poškozené – mezi tyto společnosti lze zařadit Asociaci poškozených nově vznikla Nadace Ferrari Owner's club ČR, která plánuje materiálně i finančně podporovat sirotky po zemřelých obětech dopravní nehody podobně jako Dětská dopravní nadace a jmenovat by bylo možné i další subjekty).

Další organizace poskytující služby sociální prevence

V souvislosti s podporou účastníků dopravních nehod je třeba zmínit také další organizace, které poskytují služby sociální prevence a intervence, které jsou psychosociálně zaměřené. Sociální prevence (příp. intervence) je chápána jako předcházení sociálně patologickým jevům metodami sociální práce nebo se jedná o jejich zmírňování. Snahou sociální prevence a intervence je tyto jevy dostat pod kontrolu, regulovat je, pokusit se zamezit jejich vzniku nebo rozšíření do dalších vrstev společnosti. Mezi činnosti preventivního charakteru patří služby sociální intervence, které se významnou měrou podílejí na zamezování šíření negativních jevů (v tomto případě nejrůznějšího spektra důsledků dopravních nehod včetně rizika sociální exkluze, tj. vyloučení, přímých účastníků dopravní nehody nebo pozůstalých).

Mezi služby sociální prevence se řadí – základní sociální poradenství, odborné poradenství, terénní sociální práce, socioterapie, krizová pomoc, zabezpečení podmínek na přežití²⁸ a jiné organizace.

Služby sociální intervence poskytuje obecní úřad, obce s rozšířenou působností, a to buď sám ve svých zařízeních, nebo zajistí jejich provozování skrze obce či nestátní subjekty a garantuje je stát, který je povinen minimální rozsah těchto služeb financovat (tamtéž, viz výše). Níže uvedené organizace více či méně tuto náplň svou činností splňují, některé přímo (tedy i formálně), jiné nepřímo (pouze svou náplní práce, nikoli finančně, protože nejsou státem financovány). Jsou jimi například krizová centra zaměřená na poskytování psychosociální pomoci lidem (dospělým, mládeži i dětem), kteří se ocitli v tíživé životní situaci.

²⁸ Arnoldová, A. Vybrané kapitoly ze sociálního zabezpečení. II část Praha: Karolinum, 2004, s. 166.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 VLASTNÍ VÝZKUM

Cílem výzkumu bylo zjistit jak profil profesionálního řidiče, tzn. Člověka, který řídí vozidlo kategorie N1, N2, N3 a kategorie M2 a M3, tak i jejich názor na dodržování předpisů v tzv. sociální oblasti (bezpečnost práce, bezpečnost silničního provozu apod.) a zdali tyto předpisy dodržují.

5.1 Hypotézy, popis, metody, průběh a výběr respondentů

Hypotézy:

H1: Řidiči autobusů považují svoji práci za nebezpečnější než řidiči nákladních automobilů.

H2: Řidiči autobusů mají častěji sjednáno úrazové pojištění než řidiči nákladních automobilů.

H3: Řidiči autobusů zvládají základy první pomoci lépe než řidiči nákladních automobilů.

H4: Řidiči autobusů schvalují častěji bodový systém než řidiči nákladních automobilů.

H5: Řidičům autobusů vyhovuje lépe pracovní doba než řidičům nákladních automobilů.

H6: Řidiči nákladních automobilů utrpěli častěji pracovní úraz než řidiči autobusů.

H7: Řidiči nákladních automobilů se setkali s agresivním řidičem častěji než řidiči autobusů.

Průběh výzkumu a výběr respondentů

Práce je zaměřena na sociálně-právní aspekty profesionálního řidiče – tím se myslí všichni řidiči vozidel nad 3,5 tuny a autobusů. Zajistit reprezentativní vzorek z cílové kategorie řidičů není s ohledem na časové kapacitní možnosti reálné.

Dotazníky byly předkládány řidičům při silničních kontrolách prováděnými Policií ČR a MEJ²⁹ na území Jihomoravského kraje. Jednalo se o zcela náhodný výběr kontrolovaných řidičů.

Celkem bylo rozdáno profesionálním řidičům 60 dotazníků. Z tohoto bylo rozdáno 44 řidičům nákladních vozidel a 16 řidičům autobusů. Jeden dotazník nebyl navrácen, a to od řidiče nákladního vozidla.

Ze zbylého souboru 59 dotazníků byla vyhodnocena data k výzkumu. Tato byla spočítána a následně vyhodnocena, jak bylo uvedeno výše. Vzhledem k nemožnosti získat konkrétní počet osob v tomto povolání a ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu Brno, jako jedinou výzkumnou organizací v této problematice v ČR, nebyl takovýto výzkum v ČR proveden, je vyloučeno, že daná zjištění mohou být nerelevantní.

Popis výzkumného souboru

Výzkumné šetření probíhalo na území České republiky, v Jihomoravském kraji. Jelikož jsem příslušník Policie ČR, zařazený u dopravní služby, byl jsem v přímém dohledu nad činností této skupiny dotazovaných řidičů³⁰, které jsem během silničních kontrol dotazoval za pomoci dotazníku. Vzhledem k tomu, že dotazník byl anonymní, byla zkoumanému vzorku ještě vysvětlena problematika výzkumu, domnívám se tedy, že výsledky šetření mají dostatečně vypovídající hodnotu. Záměrně byli dotazováni pouze řidiči z České republiky. Pro určení velikosti zájmové skupiny jsem nevycházel z žádných dat, jelikož se nedají relevantně určit.

²⁹ MEJ – Mobilní expertní jednotky MD ČR

³⁰ Zákon č. 273/2008 Sb. zákon o Policii České republiky

Použité metody výzkumu

Za metodu výzkumu byla zvolena kvantitativní forma výzkumu formou dotazníku. Tato forma výzkumu je velmi rozšířená v humanitních vědách (pedagogika, sociologie). Je to systém předem připravených a systematicky uspořádaných otázek. Pro vyhodnocení dotazníku byl použit pro výpočet procent koeficient.

Rozpis hypotéz

H1: Řidiči autobusů považují svoji práci za nebezpečnější než řidiči nákladních automobilů.

Při vyhodnocení této hypotézy bylo vycházeno z rozboru odpovědí v dotazníku na druhé straně. Tato otázka byla uzavřená a odpovědi na ni byla varianta ANO nebo NE. Otázka zněla: **Považujete svoji profesi za nebezpečnou?**

V této otázce odpovědělo z celkového počtu respondentů všech 59 dotazovaných. 12 řidičů autobusů odpovědělo ANO a 33 řidičů nákladních vozidel odpovědělo ANO

<i>TYP VOZIDLA</i>	<i>ODPOVĚĎ ANO</i>	<i>VYPOČET KOEFICIENTEM</i>	<i>PROCENTUÁLNÍ ODPOVĚĎ ANO ZE 100 % (zaokrouhleno)</i>
AUTOBUS	12 z 16	12 x 6,25%	75%
NÁKLADNÍ VOZIDLO	33 ze 43	33 x 2,33%	77%

Tato hypotéza není verifikována.

H2: Řidiči autobusů mají častěji sjednáno úrazové pojištění než řidiči nákladních automobilů.

Při vyhodnocení této hypotézy bylo vycházeno z odpovědi na otázku: **Máte úrazové pojištění?**

V této otázce odpovědělo celkem 56 řidičů. 13 řidičů autobusů odpovědělo ANO a 32 řidičů nákladních vozidel odpovědělo ANO, 3 řidiči celkově neodpověděli.

<i>TYP VOZIDLA</i>	<i>ODPOVĚĎ ANO</i>	<i>VYPOČET KOEFICIENTEM</i>	<i>PROCENTUÁLNÍ ODPOVĚĎ ANO ZE 100% (zaokrouhleno)</i>
AUTOBUS	13 z 16	13 x 6,25%	81%
NÁKLADNÍ VOZIDLO	32 ze 43	32 x 2,33%	75%

Tato hypotéza je verifikována.

H3: Řidiči autobusů zvládají základy první pomoci lépe než řidiči nákladních automobilů.

U tvorby této hypotézy jsem vycházel z logického předpokladu. Předpokládal jsem, že řidič autobusu bude zvládat první pomoc lépe než řidič nákladního vozidla z důvodu, že přepravuje „živé bytosti“. V případě nehody, dopravní havárie je zde předpoklad, že dojde k četnějším zraněním pasažérů než je tomu u nákladních vozidel. Autobus převáží až 60 osob, nákladní vozidlo nejčastěji 2 osoby. Obě skupiny řidičů mají každý rok povinné školení řidičů, kde je první pomoci věnovaná výuka cca 2 hodiny. Vzhledem k výše uvedenému je předpoklad, že řidiči autobusů, budou svými zaměstnavateli interně proškoleni navíc. Bohužel tomu tak není. V dotazníku zněla otázka takto: **Zvládáte základy první pomoci?**

Odpovědělo všech 59 dotazovaných řidičů. 10 řidičů autobusů odpovědělo ANO a 39 řidičů nákladních vozidel odpovědělo ANO.

<i>TYP VOZIDLA</i>	<i>ODPOVĚĎ ANO</i>	<i>VYPOČET KOEFICIENTEM</i>	<i>PROCENTUÁLNÍ ODPOVĚĎ ANO ZE 100% (zaokrouhleno)</i>
AUTOBUS	10 z 16	10 x 6,25%	63%
NÁKLADNÍ VOZIDLO	39 ze 43	39 x 2,33%	91%

Tato hypotéza není verifikována.

H4: Řidiči autobusů schvalují častěji bodový systém než řidiči nákladních automobilů.

Taktéž při tvorbě této hypotézy jsem vycházel z předpokladu, že řidiči autobusů vzhledem k jejich řidičské a morální odpovědnosti budou k této právní úpravě nakloněni více než řidiči nákladních vozidel. Rovněž tato otázka byla v dotazníku a zněla takto: **Schvalujete bodový systém za dopravní přestupky?**

Na tuto otázku v dotazníku odpovědělo, pouze 49 řidičů z celkového počtu 59. 7 řidičů autobusu odpovědělo ANO a 19 řidičů nákladních vozidel odpovědělo ANO. Toto mě velice překvapilo.

<i>TYP VOZIDLA</i>	<i>ODPOVĚĎ ANO</i>	<i>VYPOČET KOEFICIENTEM</i>	<i>PROCENTUÁLNÍ ODPOVĚĎ ANO ZE 100% (zaokrouhleno)</i>
AUTOBUS	7 z 11	7 x 6,25%	44%
NÁKLADNÍ VOZIDLO	19 z 38	19 x 2,33%	44%

Tato hypotéza není verifikována.

H5: Řidičům autobusů vyhovuje lépe pracovní doba než řidičům nákladních automobilů.

Tato hypotéza vycházela z názoru, že řidiči autobusů jezdí většinou na linkových spojích do 50 Km a víceméně v pravidelných intervalech. Řidiči nákladních vozidel jezdí nepravidelně, častěji do zahraničí. Zákonná úprava je rozdílná. Řidiči autobusů na linkových spojích do 50 Km mají rozdílné délky výkonu a odpočinku. V dotazníku otázka zněla takto: **Vyhovuje Vám Vaše pracovní doba řidiče?**

Na otázku odpovědělo všech 59 řidičů. 9 řidičů autobusů odpovědělo ANO a 25 řidičů nákladních vozidel odpovědělo ANO.

<i>TYP VOZIDLA</i>	<i>ODPOVĚĎ ANO</i>	<i>VYPOČET KOEFICIENTEM</i>	<i>PROCENTUÁLNÍ ODPOVĚĎ ANO ZE 100% (zaokrouhleno)</i>
AUTOBUS	9 z 16	9 x 6,25%	56%
NÁKLADNÍ VOZIDLO	25 ze 43	25 x 2,33%	58%

Tato hypotéza není verifikována.

H6: Řidiči nákladních automobilů utrpěli častěji pracovní úraz než řidiči autobusů.

Tato hypotéza byla stanovena na předpokladu, že řidiči nákladních vozidel utrpí během své profese více pracovních úrazů než řidiči autobusů. Předpokladem je, že řidiči nákladních vozidel manipulují s nákladem, který přepravují, ať již v pevném, sypkém, tekutém stavu či nebezpečnými látkami (ADR) a při této manipulaci se vystavují v určitých případech velmi vysokému riziku vzniku úrazu. Řidič autobusu manipuluje pouze s osobami a zavazadly pasažérů. Dále se počítá u obou skupin s možností úrazu při dopravních nehodách. V dotazníku otázka zněla takto: **Utrpěl jste v souvislosti s řízením vozidla úraz?**

Na otázku odpovědělo všech 59 dotazovaných. 1 řidič autobusu odpověděl ANO a 4 řidiči nákladních vozidel odpovědělo ANO.

<i>TYP VOZIDLA</i>	<i>ODPOVĚĎ ANO</i>	<i>VYPOČET KOEFICIENTEM</i>	<i>PROCENTUÁLNÍ ODPOVĚĎ ANO ZE 100% (zaokrouhleno)</i>
AUTOBUS	1 z 16	1 x 6,25%	6%
NÁKLADNÍ VOZIDLO	4 ze 43	4 x 2,33%	9%

Tato hypotéza je verifikována

H7: Řidiči nákladních automobilů se setkali s agresivním řidičem častěji než řidiči autobusů.

Tato hypotéza vychází z domněnky, že řidiči nákladních vozidel najezdí více kilometrů než řidiči autobusů a tím pádem se častěji setkají s agresivními řidiči. Podmínka najetí většího počtu kilometrů u této skupiny řidičů samozřejmě nehraje největší roli. Počet vozidel

nad 3,5 tuny převyšuje na našich silnicích, dálnicích počet autobusů. Mezi autobusy řadíme linkovou dopravu a příležitostnou přepravu osob.

Většina řidičů „amatérů“ se určitě setkala na pozemní komunikaci s nákladním vozidlem, které jede způsobem, který nemusí vyhovovat řidičům druhých vozidel. Jistě se také setkali s kamiónem na dálnici, který předjíždí druhý kamion neúměrně dlouho a blokuje vozidla jedoucí v rychlém pruhu, nebo jede „příliš“ pomalu. Tento způsob jízdy může, a vyvolává u některých nevyrovnaných jedinců vztek, který si pak vybíjejí v takzvaném vyškolování řidičů těchto vozidel. Např. v tak poslední době moderním „vybrzdňováním“, nebo předjížděním zprava apod.

V dotazníku otázka zněla takto: **Setkali jste se ve své profesi s agresivním řidičem?**

Na tuto otázku odpovědělo všech 59 řidičů, 13 řidičů autobusu odpovědělo ANO a 40 řidičů nákladních vozidel odpovědělo ANO.

<i>TYP VOZIDLA</i>	<i>ODPOVĚĎ ANO</i>	<i>VYPOČET KOEFICIENTEM</i>	<i>PROCENTUÁLNÍ ODPOVĚĎ ANO ZE 100% (zaokrouhleno)</i>
AUTOBUS	13 z 16	13 x 6,25%	81%
NÁKLADNÍ VOZIDLO	40 ze 43	40 x 2,33%	93%

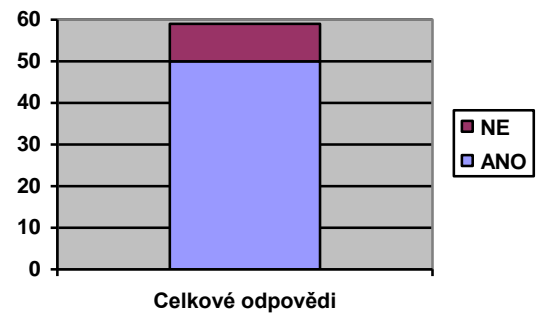
Tato hypotéza je verifikována

5.2 Odpovědi na otázky z dotazníků

Otázka č. 1 - Baví Vás Vaše práce?

Otázka měla za úkol zjistit, zda respondenty jejich práce tzv. „baví“. Většina respondentů byla se svojí prací spokojena. Z výsledku je možno vyvodit, že naprostá většina řidičů z povolání má ráda svoji práci. U nespokojených respondentů se jedná o nespokojenost s nízkým platem, časově náročnou prací nebo s tím že momentálně nemají možnost najít si (z jejich pohledu) lepší práci a až jsou nespokojeni tak stále ještě nejsou nespokojeni tak aby svou pozici změnili. 85% řidičů je se svojí prací spokojeno, 15% dotázaných řidičů, uvedlo, že je práce „nebaví“ (nejsou spokojeni).

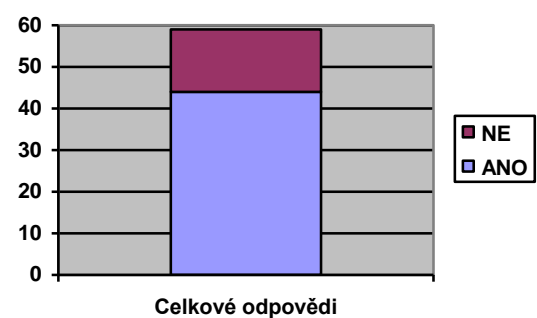
Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	50
NE	9
CELKEM	59



Otázka č. 2 – Považujete svoji profesi za nebezpečnou?

Otázka měla zjistit míru nebezpečnosti pocíťovanou samotnými řidiči. Respondenti svoji profesi ze $\frac{3}{4}$ považují za nebezpečnou. U řidičů nákladních vozidel tato teze převažuje a lze mít pro toto několik důvodů. Jezdí delší trasy, u kterých hrozí větší riziko nehod ať už z důvodu únavy, zaviněných mikrospánkem, tak větším rizikem spojeným s ujetou vzdáleností. Čím větší najetá vzdálenost v kilometrech, tím větší možnost nehody. Dále přepravují různé druhy zboží, které může svým obsahem nebezpečnost profese znásobovat. Např. přeprava nebezpečných věcí dle dohody ADR. S tímto zbožím také manipulují, jelikož řidič neodpovídá jen za jízdu s vozidlem, ale také za správné a bezpečné naložení a upevnění nákladu. Toto má také velký vliv na nehodovost či bezpečnost provozu. 75% procent respondent odpovědělo kladně. 25% procent dotazovaných svoji práci za nebezpečnou, nepovažuje.

Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	44
NE	15
CELKEM	59

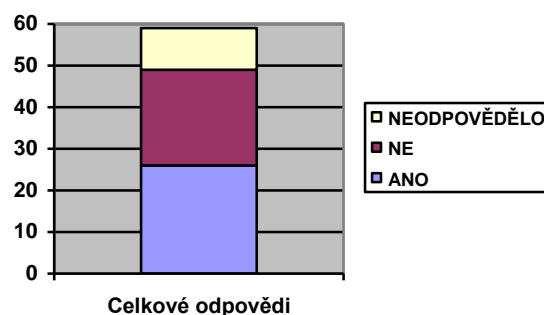


Otázka č. 3 – Schvalujete bodový systém za dopravní přestupky?

Otázka z dotazníku zjišťovala, zda jsou řidiči vzhledem k jejich profesní a morální odpovědnosti k této právní úpravě nakloněni více než řidiči soukromých vozidel. Vzhledem k tomu, že řidiči z povolání se řízením vozidel živí a měli by pravidla ovládat více než řidiči soukromých vozidel, očekával jsem, že názor řidičů profesionálů bude ve většině kladný. Zvláště pak u řidičů autobusů, kteří i když jezdí podle jízdního řádu, přece jen vedou živé osoby, a tedy jejich prioritou by měla být dojezd na místo bezpečně nežli v čas. U řidičů nákladní dopravy by to samozřejmě mělo být také tak ale z provozu na pozemních komunikacích vím, že řidiči kamionů se často předjíždí, a protože jezdí sami tak jejich řízení je chvílemi ovlivněno jejich subjektivním názorem, že když budou někde dřív tak např. mohou mít delší přestávku apod.

Na tuto otázku v dotazníku odpovědělo, pouze 49 řidičů z celkového počtu 59 dotazovaných. 26% respondentů odpovědělo, kladně a 23% respondentů odpovědělo záporně. Toto mě velice překvapilo.

Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	26
NE	23
NEODPOVĚDĚLO	10
CELKEM	59

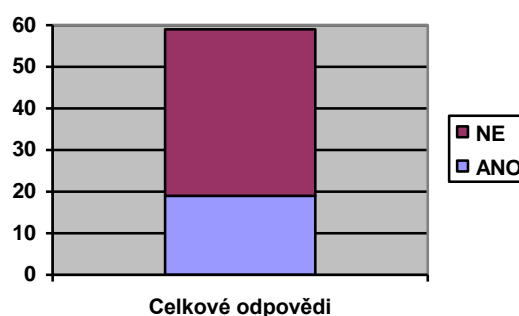
**Otázka č. 4 – Považujete současnou výši udělovaných pokut za nízkou?**

Otázka z dotazníku zjišťovala, zda řidiči z povolání považují současnou výši pokut za nízkou. Pokutami byly myšleny pokuty za spáchané dopravní přestupky všeobecně. Tyto sankce jsou uvedeny jak v obecném zákoně o silničním provozu³¹, tak v zákoně o přestup-

³¹ Zákon č. 361/2000 Sb.

cích³² a dalších speciálních normách. 68% dotazovaných nepovažuje možnou výši pokut za nízkou. 32% respondentů se domnívá, že jsou nízké. Tato zjištění je zajímavé v tom, že řidiči jezdí i do zahraničí – států EU i mimo ně a zde jsou pokuty za dopravní přestupky v minimálně stejné výši, mnohdy i několikanásobně vyšší. V některých státech dokonce i některé dopravní přestupky trestným činem, kdy u nás jsou pouze sankcionovány pokutou. U řidičů autobusů převládá spíše názor, že sankce jsou nízké.

Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	19
NE	40
CELKEM	59

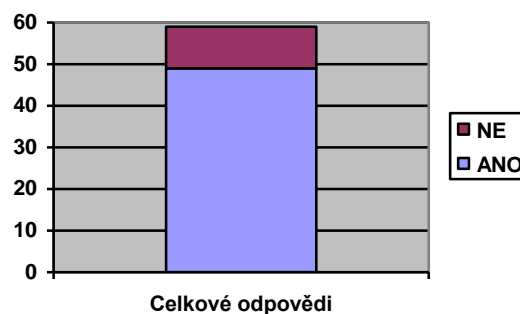


Otázka č. 5 - Zvládáte základy první pomoci?

Otázka zjišťovala počet respondentů, zda ovládají základy první pomoci. První pomoc byla myšlena jako znalosti poskytnutí základní první pomoci, které jsou třeba k poskytnutí neodkladné předlékařské pomoci. Např. masáž srdce, umělé dýchání, zastavení tepenného a žilního krvácení, zafixování zlomených končetin. Vzhledem k výsledku se lze domnívat, že tyto základy respondenti umí, jelikož toto se učilo během vojenské základní služby, kterou většina řidičů absolvovala, dále na základní škole, a je povinná formou školení každý rok, v rámci Profesního školení řidiče. Z celkového počtu odpovědí 83% respondentů odpovědělo, ANO. 17% dotazovaných odpovědělo, NE.

³² Zákon č. 200/1990 Sb.

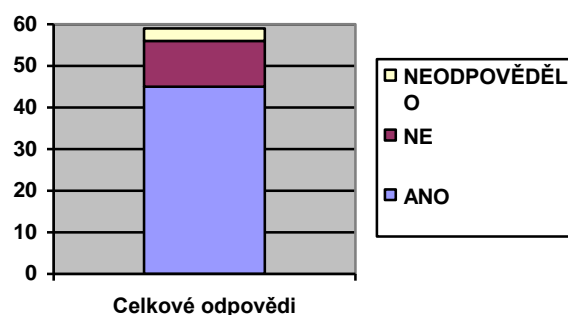
Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	49
NE	10
CELKEM	59



Otázka č. 6 – Máte úrazové pojištění ?

Otázka z dotazníku zjišťovala, zda řidiči využívají tento produkt pojišťovnictví. Zda jsou připojištěni pro případ úrazu spojeného s výkonem svého povolání. Z výsledku lze říci, že respondenti vnímají riziko možnosti úrazu jako velké a také proto se pro tento případ zajišťují. Může jít o obavu např. ze ztráty zaměstnání a nemožnosti po úrazu nadále pracovat, nebo z malého plnění v době léčení ze strany veřejného sociálního pojištění. V dnešní době je toto pojištění spojeno i s velkým mediálním zájmem o agresivitu na silnicích, která je vzhledem k profesionální práci řidičů neopomenutelná. Větší pravděpodobnost úrazu je spíše než s počasím nebo srážkou se zvěří přikládána dopravní nehodě s cizím vozidlem. 76% respondentů odpovědělo, že má sjednáno úrazové pojištění. 19% respondentů nemá sjednáno pojištění proti úrazu a 5% respondentů na tuto otázku neodpovědělo.

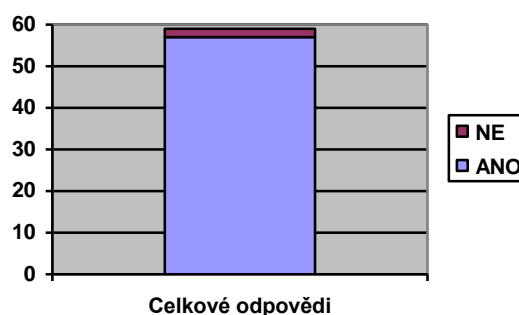
Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	45
NE	11
NEODPOVĚDĚLO	3
CELKEM	59



Otázka č. 7 Máte pojištění odpovědnosti za vzniklé škody?

Touto otázkou bylo myšleno, zda řidiči mají sjednáno tzv. Pojištění odpovědnosti způsobené provozem vozidla. Lidově nazývané „Povinné ručení“. Toto vyplývá ze zákona č.168/1999 Sb. Většinou se jedná o řidiče v zaměstnaneckém poměru. Vzhledem ke skutečnosti, že toto pojištění stanoví zákon a je povinné pro všechny motorová a přípojná vozidla opatřená registrační značkou, lze mít za to, že uvedená 4% řidičů buď otázce nerozuměla, nebo skutečně vozidla pojištěna nemají. Zda jsou vozidla pojištěna, kontroluje ze zákona Policie ČR při silničních kontrolách a Kancelář pojistitelů ČR. 96% dotazovaných odpovědělo kladně, 4% dotázaných odpovědělo záporně.

Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	57
NE	2
CELKEM	59

**Otázka č. 8 – Vyhovuje Vám Vaše pracovní doba řidiče?**

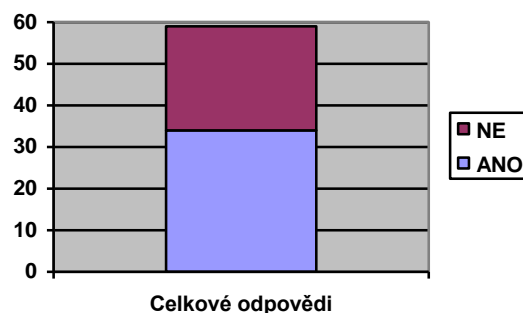
Otázka byla zaměřena na zjištění spokojenosti s dobou řízení konkrétního řidiče. Nebyla myšlena na stanovené doby řízení nařízením Rady (ES) č.561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. Tato právní norma Evropských společností je závazná při provádění přepravy jen a pouze na území EU, Švýcarska a na území států tzv. EHP³³. Vzhledem k tomu, že i ČR je členem EU, musí být tato nařízení u nás aplikována a dodržována.

U této otázky dále hraje roli subjektivní posouzení pracovní doby. Jako každé povolání má své klady i zápory, tak i tato profese vyžaduje určitou časovou flexibilitu. Nespokojenost vyvěrá z faktu, že většina řidičů je ve stavu manželském, mají rodinu (manželku, děti), kterým se chtějí logicky věnovat, ale bohužel nemohou tak, jak by chtěli. Např. řidiči

³³ EHP – Evropský hospodářský prostor

nákladních vozidel jak bylo v této práci již několikrát zmiňováno, jezdí na delší vzdálenosti než řidiči autobusů. Také jezdí častěji do zahraničí a tím pádem na delší časový úsek (řádově dní). Řidiči autobusů, kteří byli dotazováni, jezdí nejčastěji na linkových spojích co 50 Km a tím pádem jezdí kratší časové úseky. Otázka tedy nesměřovala přímo na spokojenost s tímto nařízením, ale na objektivní názor řidiče s jeho pracovní dobou. 58% respondentů bylo spokojeno a 42% respondentů nebylo spokojeno se svou pracovní dobou.

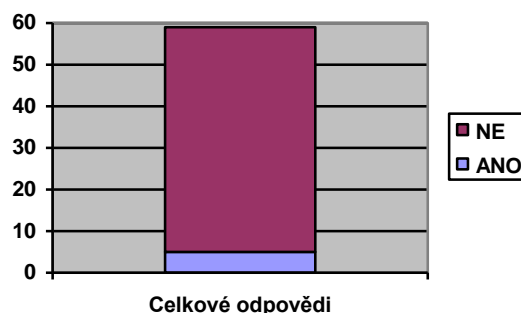
Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	34
NE	25
CELKEM	59



Otázka č. 9 -Utrpěl jste v souvislosti s řízením vozidla úraz?

Otázka byla postavena na celkovém počtu úrazů v souvislosti s řízením vozidel. Do počtu úrazu se započítávaly i úrazy spojené s řízením soukromého vozidla. Respondenti byli tedy dotázáni na úrazy spojené s celkovým řízením jakýchkoli vozidel, ne jen na úrazy v souvislosti s výkonem svého povolání. Je velmi pozitivní, že pouze 9% respondentů má zkušenosti s dopravní nehodou. Vzhledem k tomu že se jedná o profesionální řidiče, očekával jsem toto procento výrazněji vyšší, přece jen profesionální řidiči jak autobusů, tak nákladních vozidel tráví na silnicích v podstatě cca 90% svého pracovního času, dalo by se tedy předpokládat, že jejich zkušenosti s dopravními nehodami budou vyšší. 9% respondentů odpovědělo, kladně tj. že mají zkušenosti s dopravní nehodou v souvislosti s řízením vozidla a 91% respondentů odpovědělo záporně.

Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	5
NE	54
CELKEM	59



Otázka č. 10 – Chodíte pravidelně na školení profesionálních řidičů?

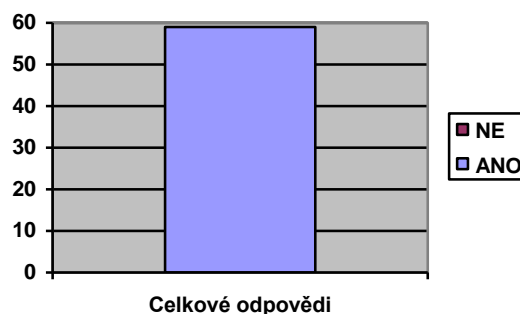
Respondenti byli dotazováni na problematiku pravidelného školení řidičů. Toto školení je povinné pro držitele skupiny řidičských oprávnění C, C+E, C1+E, D, D+E, D1+E. Školení musí absolvovat každý držitel těchto oprávnění a vykonávající činnost řidiče, kterou má uvedenou v pracovní smlouvě.

Vzhledem k tomu, že toto školení je povinné každý rok formou výuky a slouží k prohloubení znalostí získaných při vstupním školení a je jednodenní v délce 7 hodin, dal se výsledek v počtu 100% kladných odpovědí všech respondentů předpokládat. Otázkou je, co se na těchto školeních řidiči naučí a zda opravdu na tyto školení poctivě chodí.

Z praxe jsou zjištěny případy, že řidiči na žádném školení nebyli, jen ho zaplatili a dostali potvrzení o absolvování. Při kontrolách na silnicích se také stává, že řidič nezná své základní povinnosti, nemá kolikrát ani poněti, co po něm kontrolní orgán požaduje. Přesto je držitelem platného profesního osvědčení.

Jelikož se dotazovaného šetření zúčastnilo 16 řidičů autobusů, kterým byl dotazník předložen přímo na takovémto školení, můžeme u této konkrétní otázky s jistotou říci, že 100% z celkového počtu 16 - ti řidičů autobusů odpovědělo nejen kladně ale i pravdivě.

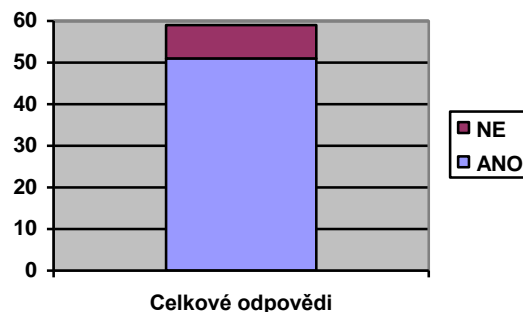
Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	59
NE	0
CELKEM	59

**Otázka č. 11 – Baví Vás Vaše práce profesionálního řidiče?**

Otázka zjišťovala u respondentů, zda je toto povolání naplňuje. Otázka je velmi podobná s úvodní otázkou č. 1. i když tato otázka je lehce odlišná. Otázka č. 1 byla myšlena na celkový pohled svého zaměstnání se všemi klady i zápory, která tato práce nabízí. Otázka č. 11 je ale již velmi specifikována, takže co se týká podstaty otázky tak se jedná čistě o dotaz na práci, v otázce nebylo zamýšleno, aby se respondenti pozastavovali nebo dlouze

přemýšleli nad výší platu nebo časovou náročností. Otázka kladla důraz na přímou činnost řízení vozidla. V otázce č. 1 odpovědělo 50 řidičů ANO a 9 řidičů NE. Ale u otázky č. 11, odpovědělo kladně 51 respondentů a záporně 8 respondentů. Tj. 86% odpovědělo Ano a 14% odpovědělo NE. Rozdíl je jen 1 %, ale to je přesně ten typ člověka, který má svoji práci rád a jeho nespokojenost pramení z neuspokojení potřeb (málo času nebo peněz).

Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	51
NE	8
CELKEM	59

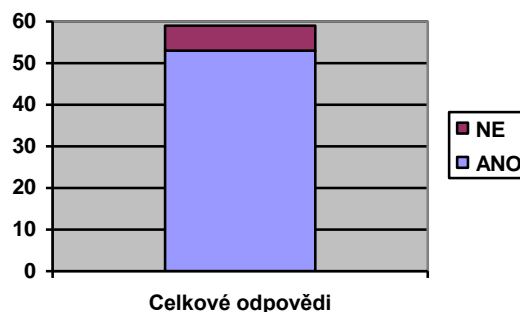


Otázka č. 12 – Setkal jste se ve své profesi s agresivním řidičem?

Tato otázka byla zaměřena na fakt, že profesionální řidiči z povolání najezdí po silnicích několik stovek kilometrů denně. Vzhledem k tomu, že profesionální řidiči nákladních vozidel a autobusů jsou nad 3,5 tuny a jejich rychlost je částečně omezena jak jejich vahou, velikostí tak i druhem nákladu, od rychlosti soukromých vozidel, tráví na silnici mnohem více času než řidiči menších vozidel. Většina řidičů se jistě setkala na pozemní komunikaci s vozidlem, které jede způsobem, který nemusí vyhovovat řidičům druhých vozidel. Samozřejmě je také možné, že jízda nákladních vozidel může přímo či nepřímo vyvolat agresivitu souběžně jedoucího vozidla. Řidič jedoucí v rychlém pruhu, který spěchá a je povahově bezohledný, pro toto předjíždějící se kamiony mohou být opravdu důvodem k vyprovokování agrese. Řekněme, že troubení a gestikulace na kamiony, které se po předjetí zařadí do pruhu, je stále ještě relativně bezpečná. Ovšem velmi nebezpečná je situace když tento vyprovokovaný řidič má tendenci na kamiony najíždět nebo je tzv. vybrzďovat v domnění, že je vytrestá, ovšem zapomíná, že nákladní vozidlo má určitou rychlost a zastavení či přibrzdění není tak rychlé jako u menšího auta takže kolize těchto dvou aut může mít potom tragické následky nejen pro účastníky tohoto duelu, ale i pro ostatní kolem. 90% respondentů odpovědělo kladně a pouze 10% odpovědělo záporně, bohužel v dnešní husto-

tě a rychlosti provozu na pozemních komunikacích je to jen otázka času kdy se toto číslo bude blížit 100%.

Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	53
NE	6
CELKEM	59



Otázka č. 13 – Chodíte na pravidelné zdravotní prohlídky?

Otázka zjišťovala, jak respondenti dodržují zákonné nařízení týkajících se pravidelných lékařských prohlídek nejenom v souvislosti s výkonem povolání ale i soukromě. Zdali mají o své zdraví starost. Pravidelné lékařské prohlídky jsou stanoveny zákonem č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích v § 87.

Pravidelné lékařské prohlídky § 87

(1) Pravidelným lékařským prohlídkám je povinen se podrobovat

- a) řidič vozidla, který při plnění úkolu souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré barvy³⁴, případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení,
- b) řidič, který řídí motorové vozidlo v pracovněprávním vztahu a u něhož je řízení motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě,

³⁴ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 100/2003 Sb.

- c) řidič, u kterého je řízení motorového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti prováděné podle zvláštního právního předpisu,³⁵
- d) držitel řidičského oprávnění pro skupinu C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E, pokud řídí motorové vozidlo zařazené do některé z těchto skupin vozidel,
- e) držitel osvědčení pro učitele řidičů pro výcvik v řízení motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu³⁶.

(2) Vstupní lékařské prohlídce je osoba uvedená v odstavci 1 povinna se podrobit před zahájením výkonu činnosti uvedené v odstavci 1, dalším pravidelným lékařským prohlídkám pak do dovršení 50 let věku každé dva roky a po dovršení 50 let věku každoročně.

(3) Držitel řidičského oprávnění, který není osobou uvedenou v odstavci 1, je povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku pak každé dva roky.

(4) Posuzující lékař může na základě výsledku pravidelné lékařské prohlídky v odůvodněných případech, zejména s přihlédnutím k aktuálnímu zdravotnímu stavu určit osobě uvedené v odstavci 1 nebo 3 (dále jen „povinná osoba“) termín další pravidelné lékařské prohlídky kratší, než jsou lhůty uvedené v odstavci 2 nebo 3.

Vzhledem k výše uvedenému, všech 59 dotazovaných respondentů odpovědělo kladně. Tzn. 100%. Zde se můžeme pozastavit nad 100% pravdivostí kladných odpovědí. V případě, že respondenti odpověděli opravdu pravdivě, můžeme mít za to, že všichni dotázaní dodržují zákon tak, jak jim to nařizuje. Dále respondenti mohli odpovědět nepravdivě, jelikož se jedná o zákonné nařízení a tím pádem jeho porušení má za následek sankci. I když byl dotazník prováděn anonymní formou, mohli odpovídat nepravdivě z obavy možného postihu.

Zákon sice nařizuje tyto pravidelné prohlídky, ale řidič toto potvrzení o tom, že jeho zdravotní stav neohrozí BESIP,³⁷ nemusí kontrolnímu orgánu při kontrole předložit. Předložit

³⁵ Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších

³⁶ Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

ke kontrole, zda je zdravotně způsobilý, je povinen až v případě, kdy je to potřeba, např. při vyšetřování dopravní nehody s jeho účastí. Bohužel jsou zaznamenány případy, kdy je řidič zdravotně nezpůsobilý, ale je přesto držitelem potvrzení o zdravotní způsobilosti.

Další případy, které byly zaznamenány, vypovídají o potvrzeních, která byla vystavena zpětně (antidatování potvrzení ve prospěch řidiče), až ve chvíli, kdy je požadoval kontrolní orgán. Bohužel při tvorbě legislativy na toto zákonodárce nepamatoval.

Kdy je opodstatněné nepoužití bezpečnostních pásů ze Zákona č. 361/2000 Sb. § 6.

(2) Ustanovení odstavce 1 písm. a) neplatí pro

b) řidiče, který nemůže užít bezpečnostní pás ze zdravotních důvodů,

(3) Ustanovení odstavce 1 písm. c), e) a f) neplatí

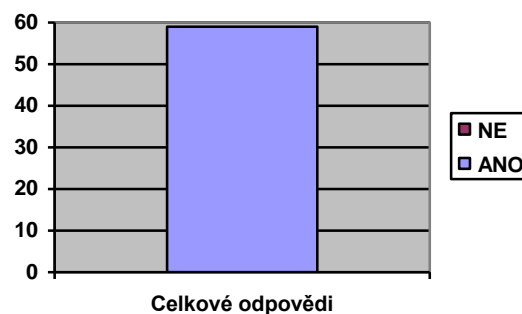
a) pro řidiče, který přepravuje osobu, jejíž zdravotní stav neumožňuje použití zádržného bezpečnostního systému,

(6) Zdravotní důvody musejí být doloženy lékařským potvrzením, kromě případů, kdy aktuální zdravotní stav zřejmě vypovídá o nenadálých zdravotních potížích projevujících se v naplnění zdravotních důvodů podle odstavce 2 písm. b) a odstavce 3 písm. a). Toto potvrzení musí mít řidič nebo přepravované dítě nebo osoba doprovázející přepravované dítě za jízdy u sebe a na požádání policisty nebo strážníka obecní policie je musí předložit ke kontrole; v případech, kdy se nejedná o trvalý stav, musí být platnost lékařského potvrzení časově omezena nejdéle na dobu 1 roku. Prováděcí právní předpis stanoví náležitosti a vzor lékařského potvrzení.

Toto ustanovení platí pro všechny řidiče bez výjimky.

³⁷ BESIP – zkratka pro Bezpečnost silničního provozu.

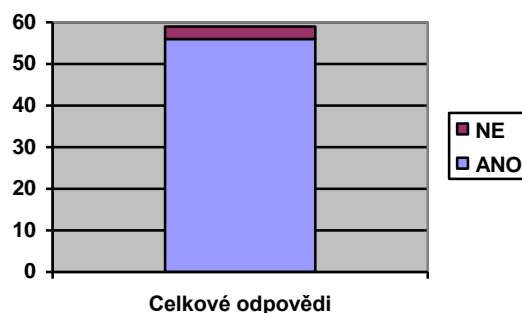
Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	59
NE	0
CELKEM	59



Otázka č. 14 – Používáte ochranné pomůcky?

Otázka zjišťovala, zda respondenti používají v zaměstnání ochranné pomůcky. Možná si řeknete, že řidič víceméně žádné ochranné pomůcky nepotřebuje, ale opak je pravdou. Málo koho by napadlo, že do ochranných pomůcek můžeme zařadit např. sluneční brýle nebo tak základní věc jako je obuv. Obuv ale nemůže být ledasjaká. Předpisy ohledně bezpečnosti práce nařizují, že tato obuv musí být pevná s uzavřenou patou. Nemá to být typ tzv. nazouváky, bez pevné paty. V létě mohou být tzv. sandály, ale tyto musí mít opět pevnou patu. Při kontrolách se často stává, že řidič používá nevhodnou či zakázanou obuv. Nemálo řidičů nákladních vozidel řídí naboso. Dále v případě přepravy nebezpečných látek spadajících pod dohodu ADR musí být boty homologovány pro styk s nebezpečnými látkami. Když už jsme tedy u dohody ADR, zde jsou předepsány další ochranné pomůcky, které řidič při přepravě má mít u sebe a při manipulaci s nimi používat. Do této skupiny patří ochranné plynové masky, ochranné brýle, přilby, ochranné oděvy, rukavice, roztok na výplach očí. I řidiči autobusů mají ochranné pomůcky. I taková věc jako je oblečení – např. stejnokroj u řidičů MHD nebo IDS apod. Tyto stejnokroje jsou považovány, za ochrannou pomůcku. 95% respondentů odpovědělo, že tyto ochranné pomůcky používají a 5% respondentů odpovědělo, že ochranné pomůcky nepoužívají.

Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	56
NE	3
CELKEM	59



Otázka č. 15 – Používáte bezpečnostní pásy?

Tímto prostředkem pasovní bezpečnosti jsou dnes vybavena všechna vozidla. Předepsané podmínky pro bezpečnostní pásy a kotevní úchyty ze zákona č.361/2000 Sb.

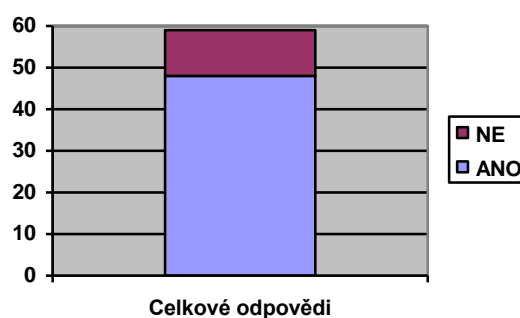
Předepsané podmínky: Vyhláška č. 341/2002 Sb., (Předpis EHK č. 14 a 16, Směrnice 76/115/EHS a směrnice 96/96/ES).

- Vozidla kategorií N2 a N3 a kategorie N1 v případě, že vozidlo není odvozeno od kategorie M1, prvně evidovaná od 1. 7. 1995, musí mít sedadlo řidiče a první řadu sedadel v kabině vozidla vybavenou tříbodovými bezpečnostními pásy se samonabíjecím zařízením, kromě sedadla středního a sedadla nouzového, která mohou být vybavena bezpečnostními pásy s dvoubodovým uchycením.
- Autobusy: v dálkových autobusech třídy III musí být od 1. 1. 1985 vybavena bezpečnostními pásy přední řada sedadel pro cestující a sedala vyhrazená pro osoby tělesně postižené.
- Vozidla kategorií M2, M3 třídy III prvně evidovaná po 1. 7. 1995, musí mít vybavené sedadlo řidiče, průvodce (spolujezdce řidiče) a první řadu sedadel pro cestující tříbodovými bezpečnostními pásy, přičemž alespoň sedadlo řidiče musí být vybaveno pásem se samonabíjecím zařízením.
- Vozidla kategorií M2, M3 třídy B a III prvně registrovaná od 1. 4. 2003, musí mít všechna sedadla pro cestující vybavena dvoubodovými bezpečnostními pásy se samonabíjecím zařízením, přičemž sedadla, před kterými není další řada sedadel a sedadlo řidiče musí být vybaveno tříbodovými bezpečnostními pásy se samonabíjecím zařízením.

- Bezpečnostní pásy a jejich kotevní úchyty musí splňovat podmínky stanovené Předpisem EHK č. 16 a14 a musí být podle něj homologovány.
- K upevnění bezpečnostních pásů v kotevních úchytech musí být použity jen předepsané šrouby a skladby podložek musí odpovídat homologovanému provedení.

Konkrétně u řidičů autobusů byla odpověď 50% ANO vs. 50% NE. Částečně na to má vliv i to, že některé autobusy na krátkou vzdálenost po ČR jsou ještě vyrobeny v době, kdy sedadlo řidiče nemuselo mít pás. Další část řidičů hřeší na skutečnost, že jsou ze strany Policie ČR minimálně kontrolováni a jako jeden z nejhlavnějších argumentů, řidiči odůvodňují, že jim pásy brání v pohybu při obsluhování pasažérů v zastávkách, při manipulaci s jízdenkami a penězi. 81% respondentů odpovědělo kladně a 19% respondentů odpovědělo záporně.

Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	48
NE	11
CELKEM	59



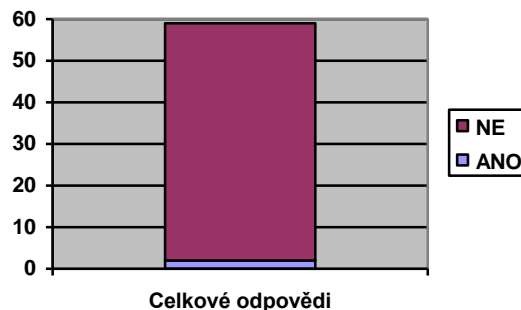
Otázka č. 16 – Trpíte nějakým chronickým onemocněním?

Otázka zjišťovala vcelku nemocnost této skupiny pracujících. Zda trpí jakýmkoli dlouhotrvajícím onemocněním. Problematice zdravotnických prohlídek byla věnována otázka č. 13. tato měla za úkol zjistit, jestli řidiči nějakým (ne konkrétním) chronickým onemocněním trpí a zda jsou ochotni toto samozřejmě anonymně v dotazníku sdělit.

Jelikož se jedná o otázku z oblasti zdravotního stavu, jsou tyto dotazy všeobecně vnímány negativně. Vzhledem ke skutečnosti, že práce řidiče z povolání je spojena s vysokou mírou psychické, částečně i fyzické zátěže je zde velký předpoklad, že tato skupina bude náchylnější k různým chronickým onemocněním než jiná pracující skupina. Z tohoto důvodu považují výsledek za diskutabilní. Je také ovšem možné, že nemoci, kterými trpí nebo k nim mají sklon, nepovažují za chronické. 97 % respondentů odpovědělo, že netrpí

žádným chronickým onemocněním a 3% respondentů odpovědělo, že nějakým chronickým onemocněním trpí.

Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	2
NE	57
CELKEM	59



Otázka č. 17 – Jste kuřák / kuřačka?

Tato otázka zkoumala počet respondentů, kteří kouří. Kouřením bylo myšleno kouření cigaret, dýmek (tabáku) ale i užívání tzv. elektronických cigaret.

U této otázky překvapil počet respondentů z řad nekuřáků. Předpoklad při výzkumu byl, že budou převládat řidiči kuřáci.

Například na problematiku kouření a ochranu společnosti před následky kouření pamatuje i zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. V § 7 odst. 2 a 3 se uvádí: (2) Řidič vozidla hromadné dopravy osob nesmí ve vozidle kouřit a za jízdy jíst a pít, bavit se s přepravovanými osobami a vpouštět je do prostoru vyhrazeného pro řidiče, rozjíždět se před uzavřením dveří a otevírat dveře před zastavením.

(3) Řidič vozidla taxislužby a příležitostné osobní silniční dopravy³⁸ nesmí při přepravě osob ve vozidle kouřit.³⁹

Z mých zkušeností vyplývá, že řidiči kuřáci kouřili již před tím, než začali vykonávat řidičské povolání. Tento návyk pak argumentovali tím, že na dlouhých trasách, v noci, kdy je již přepadala únava, tuto únavu právě překonávali kouřením. Toto jim umožňovalo udr-

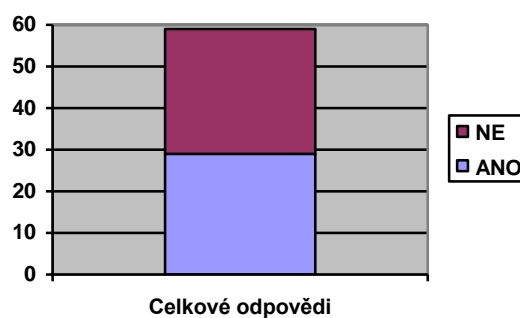
³⁸ § 2 odst. 10 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění zákona č. 150/2000 Sb.

³⁹ § 7 odst. 2 a 3 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích

žovat pozornost, jelikož stereotypní jízda se stávala nudnou a nezábavnou. Tento návyk se dá nazvat dopingem při řízení.

I když zákon zakazuje kouření během jízdy řidičům hromadné přepravy osob, osobně jsem zažil řidiče nejmenované dopravní firmy na lince Brno – Praha, který zákonné nařízení porušoval. Z mého osobního pohledu, jako kuřáka, tato osoba je silně závislá na nikotinu nebo nezvládá stres a tímto způsobem si ulevuje. Osobně 2,5 hodiny jízdy bez potřeby zapálení cigarety vydržím. 49% respondentů jsou kuřáci a 51% respondentů jsou nekuřáci.

Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	29
NE	30
CELKEM	59

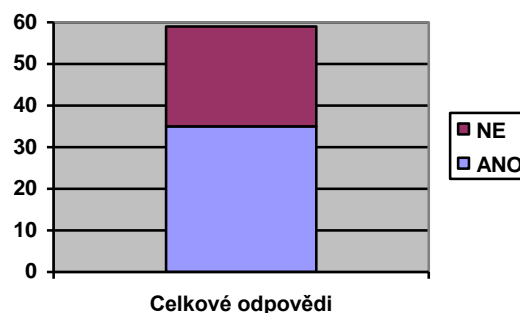


Otázka č. 18 – Jezdíte profesionálně i do zahraničí?

Respondenti byli dotázáni, zda i profesně jezdí i do zahraničí. Zahraničím je myšleno jak země Evropské unie, tak i tzv. „třetí“ země. Tímto nejsou myšleny země tzv. třetího světa, ale státy mimo Evropskou unii. Výsledek je vzhledem ke skutečnosti, že většina respondentů jezdí s nákladními vozidly a v dnešní době je ČR členem EU, očekávatelný. Dotazovaní řidiči autobusů jezdí většinou na linkách v ČR. Občasně vyjedou do zahraničí víceméně formou přivýdělku.

Určitá skupina řidičů do zahraničí jezdit nechce. Většinou se jedná o řidiče, kteří to odmítají převážně z rodinných důvodů, menší podíl je jazyková bariéra. Tato bariéra se týká převážně řidičů nákladních vozidel, protože například řidiči dálkových autobusů by měli alespoň jeden světový jazyk ovládat, je to u nich předpoklad i klad při výběru zaměstnavatelem. 59% respondentů odpovědělo kladně a 41% respondentů odpověděla záporně.

Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	35
NE	24
CELKEM	59



Otázka č. 19 – Dodržujete týdenní počet pracovních hodin?

Otázka byla směřující k respondentům s cílem zjistit, jak dodržují předpisy v sociální oblasti. Stanovené denní, týdenní doby řízení jsou dané předpisy Evropské unie⁴⁰. Tyto předpisy jsou právně provázány a navzájem se doplňují. Nařízení platí pro silniční dopravu uvnitř Společenství a ve Švýcarsku, Norsku, Lichtenštejnsku a Islandu. V ČR platí i pro vnitrostátní přepravu osob⁴¹.

Z výsledku vyplynulo, že stanovenou dobu (maximální počet hodin řízení) v týdnu, převážně nedodržují řidiči autobusů. U řidičů nákladních vozidel je tomu naopak. Z celkového počtu řidičů autobusů odpovědělo, kladně 10 respondentů z 16 u řidičů nákladních vozidel bylo kladných odpovědí 41 z celkového počtu 43 respondentů.

Zde připadají v úvahu 2 důvody proč a z jakého důvodu řidiči autobusů nedodržují týdenní limit počtu hodin při řízení vozidla.

Důvod č. 1. Řidiči jsou v důsledku všeobecného šetření s pracovními místy nuceni pracovat tzv. přesčas zaměstnavatelem, který tímto vědomě porušuje zákonné normy.⁴²

⁴⁰ Nařízení č. 561/2006/ES a 3821/85/EHS. Zákon stanovuje pravidla o dobách jízdy, přestávkách a dobách odpočinku řidičů působících v silniční nákladní i osobní dopravě, stanovuje požadavky na konstrukci, instalaci, použití a testování záznamového zařízení používaného na sledování pracovního režimu řidičů.

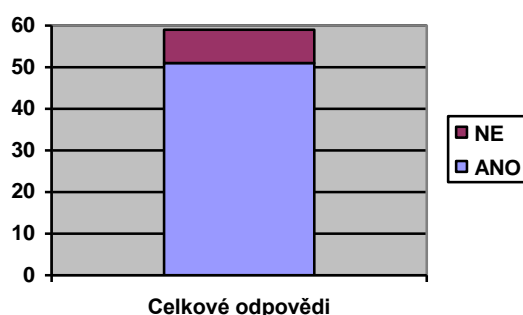
⁴¹ S výjimkou příměstské autobusové dopravy do 50 km délky linky a městské autobusové dopravy, při nichž režim práce řidičů v ČR upravuje zákon č. 589/2002 Sb. a Vyhláška č. 478/2000 Sb.

⁴² Zákon č. 262/2006 Sb. Zákoník práce.

Důvod č. 2. Řidiči vědomě porušují zákon dobrovolně s vědomím zaměstnavatele a tím si přivydělávají navíc k oficiální výplatě tzv. bokem. Zaměstnavatel jim toto vyplácí mimo oficiální plat tzv. na ruku. Oba důvody protiprávního jednání mohou spočívat ve skutečnosti, že tyto firmy a řidiči na silnici, jsou ze strany kontrolních orgánů méně častěji kontrolováni, než řidiči nákladních nebo osobních vozidel.

86% respondentů s celkového počtu uvedlo, že týdenní počet hodin stanovený předpisy dodržují a 14% řidičů z celkového počtu uvedlo, že nařízení nedodržují.

Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	51
NE	8
CELKEM	59

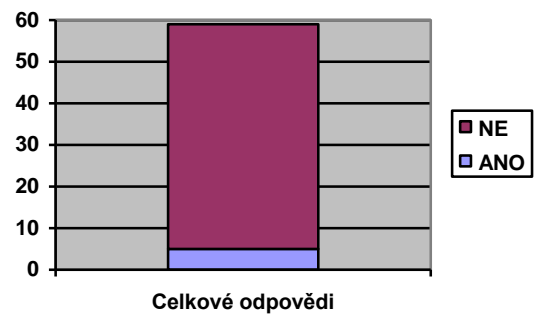


Otázka č. 20 – Léčíte se na nějaké chronické onemocnění.

Podobně jako otázka č. 16 se dotazovala respondentů, zda se léčí na nějaké chronické onemocnění. Jak bylo již řečeno, otázky na zdravotní stav jsou vnímány respondenty dost choulostivě. Proto z těchto výsledků nemůžeme dosti relevantně vycházet. Když porovnáme výsledky z otázky č. 16 a z otázky č. 20 můžeme usuzovat na 2 varianty odpovědí. Jedním z aspektů může být nepochopení otázky, neboť chronickým onemocněním může být i jakýkoli druh atopického exému, který se třeba u pacienta objevuje pouze v létě, nebo v zimě, další může být i jen lehká forma astmatu, nebo alergie např. na pyl stromů, který kvete jednou ročně na jaře. Tyto onemocnění jsou řazeny mezi chronické onemocnění, ale v pracovním zařazení jako je řízení auta tyto onemocnění nejsou překážkou.

Druhým aspektem může být nerelevantnost odpovědí z obavy, že by se prozradil jejich zdravotní stav. Tento předpoklad je možný odvodit třeba jen s fyzického vzhledu řidiče. Řidič, který má, při své výšce očividnou nadváhu, má velmi vysokou míru pravděpodobnosti, že bude mít minimálně vysoký krevní tlak a zvýšenou hladinu cholesterolu v krvi. Na otázku odpovědělo, sice všech 59 respondentů jen 9% z nich uvedlo, že se léčí na nějaké chronické onemocnění a 91% uvedlo, že se neléčí s žádným chronickým onemocněním.

Odpovědi respondentů	Počet odpovědí z celkového počtu 59 dotazovaných
ANO	5
NE	54
CELKEM	59



V dotazníku dále byly 2 otevřené otázky. V těchto otázkách se mohli respondenti volně vyjádřit. Byly sestaveny jako zpětná vazba k předcházejícím otázkám.

První volná otázka zněla: Co byste doporučil nastávajícím profesionálním řidičům:

- 34 respondentů se nevyjádřilo.
- 13 respondentů doporučilo nastávajícím řidičům ohleduplnost a slušnost.
- 4 respondenti uvedli doslova „Aby jezdili slušně.“
- 3 respondenti uvedli doslova „Aby to nedělali.“ (míněno toto zaměstnání)
- 5 respondentů doporučilo, citují doslova „Ať do toho nejdou“. Tato odpověď je dle mého názoru stručná, ale dosti výstižná.

Druhá volná otázka zněla: Co byste změnil v současné dopravní legislativě?

Dopravní legislativou byly myšleny veškeré zákonné a podzákonné normy s dopravou a silničním provozem spojené. Zde se respondenti mohli vyjádřit k věcem, které se jim nelíbí eventuelně navrhnout změny.

K této otázce se většina respondentů nevyjádřila s ohledem na to, že v danou dobu je nic konkrétního, co by chtěli změnit, nenapadlo.

- 52 respondentů se nevyjádřilo
- 2 respondenti odpověděli „nic“. To znamená, že by v současné legislativě nic neměnili a vyhovuje jim v takové formě jaké momentálně je.
- 1 respondent odpověděl „kontroly“. Pravděpodobně není spokojen s počtem silničních kontrol. Domnívám se, že v negativním smyslu slova.

- 1 respondent odpověděl „téměř vše“. Domnívám se, že se současným stavem legislativy v oboru je více nespokojen nežli spokojen.
- 1 respondent odpověděl „méně zbytečných školení. Tento respondent se zřejmě domnívá, že povinné školení řidičů je zbytečné. Další možností je, že je zaměstnavatel vysílá na více školení ohledně jeho povolání (BOZP, upevnění nákladu, ovládnání tachografu atd.)⁴³ a toto považuje za zbytečné. Pravděpodobně je to dáno tím, že většina těchto školení probíhá ve dnech tzv. pracovního volna (sobota) a tudíž jsou neoblíbená.
- 1 respondent odpověděl „agresivním řidičům zakázat doživotně řízení“. Domnívám se, že se jedná o respondenta, který odpověděl kladně na otázku č. 12.
- 1 respondent odpověděl „aby se budoucím řidičům v autoškolách ukazovaly fotografie z vážných a tragických dopravních nehod povinně“. Tento názor se již víceméně prakticky využívá při preventivních akcích policie ve školních zařízeních. Samozřejmě se zde vzhledem k věku školáků neukazují fotografie z vážných a smrtelných dopravních nehod.

⁴³ Zákon č. 309/2006 Sb. Zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti ochrany zdraví při práci.

ZÁVĚR

Obecně můžeme dopravu charakterizovat jako proces přemísťování věcí, tedy pracovních předmětů, výrobních prostředků a hotových výrobků na straně jedné a osob, tedy pracovních sil na straně druhé, který se uskutečňuje dopravními prostředky po dopravní cestě mezi vzájemně prostorově vzdálenými místy. Existuje řada druhů dopravy. A i když je klasifikace dopravy velmi složitá, nejobvyklejší je využití, jehož podstatu obvykle tvoří prostředí, ve kterém se doprava uskutečňuje a rovněž způsob jejího uskutečňování v daném prostředí.

Vedle velkého významu dopravy pro fungování a rozvoj společnosti, o němž nelze pochybovat, má doprava i určité negativní (vedlejší) vlivy na život člověka a celé společnosti. Ty lze rozdělit na vlivy nepřímo ohrožující člověka, k nimž patří hlučnost, znečišťování ovzduší, znečišťování vod apod., a vlivy ohrožující člověka přímo, kdy dochází k poškozování zdraví člověka, popřípadě i jeho smrti a k poškozování a ničení hodnot, které člověk vytvořil. Příčinou těchto vlivů přímo ohrožujících člověka jsou dopravní nehody, ke kterým dochází ve všech oblastech dopravy.

Při dálkové dopravě se projevuje zátěž z odloučení od domova. Ačkoli na začátku profesionální kariéry berou výkonní pracovníci nutnost často pobývat mimo domov jako samozřejmou součást zaměstnání, brzy se jejich subjektivní postoje začínají diferencovat. Každý jedinec si postupně vytvoří jakousi individuální normu délky pobytu mimo domov, kterou je ochoten akceptovat. Jestliže se tato délka, většinou pod různými tlaky, prodlužuje, začne pobyt hodnotit jako nepříjemný a obtěžující. Přitom nezáleží, jak daleko od domova dočasně pobývá. I ti, kdo si v celku neztěžují a samozřejmě všichni, jimž pobyt mimo domov vadí, jsou sice v novém místě, na rozdíl od domácího prostředí, schopni odpočívat ale ne plnohodnotně se uvolnit, relaxovat. Působí i omezené možnosti v danou chvíli dělat to, co by podle subjektivního úsudku nemělo být odkládáno a zejména vytrhávání z chodu domácího života.

Potřebujeme stále více dopravních prostředků a více dopravních cest abychom rychleji a efektivněji přepravili osoby i zboží.

Co s dopravními nehodami? Umírají tisíce lidí, zranění a pozůstali se s následky často a složitě vyrovnávají celý život a hmotné škody jen rostou. Fatální důsledky závažných dopravních nehod nás nutí ke stále silnějšímu tlaku na prevenci. Ta nemůže spočívat jen v zákazech a represích. V České Republice vývoj počtu dopravních prostředků a frekvence

jejich užití významně předstihuje potřebu nových a bezpečnějších dopravních cest a to, obávám se, platí nejen v silniční dopravě. Připouštíme provoz technicky nesrovnatelných vozidel (průměrné stáří vozového parku je alarmující) a zanedbáváme výchovu účastníků provozu.

Z pohledu mé odborné praxe, kdy se denně setkávám s porušování dopravních předpisů, nehodami a v souvislosti s tímto i s pácháním trestné činnosti měla tato práce nastínit a částečně osvětlit problematiku sociálně – právních aspektů problematiky profesionálních řidičů. Proto byli, v mé diplomové práci stanoveny zajímavé hypotézy a v kvantitativním výzkumu zpracovány otázky přímo se dotýkající vlivu na bezpečnost silničního provozu ze strany řidičů z povolání.

Správné posouzení a vyhodnocení získaných dat přispěje k posílení sociálních jistot účastníků silničního provozu a přispěje ke korektnosti mezi řidiči všeobecně.

Práce je komplexní a umožňuje laické i odborné veřejnosti získat konkrétní znalosti a informace o sociálně – právních aspektech povolání profesionálního řidiče.

Věřím, že tuto práci odborná veřejnost ocení.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- ❖ Arnoldová, A. *Vybrané kapitoly ze sociálního zabezpečení. II část* Praha: Karolinum, 2004, s. 166.
- ❖ Gerstner Z., Lison V. a kol., *Řidičova knihovna*. Vydalo Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, 3. upravené vydání v říjnu 2011, str. 1. ISBN: 978-80-87304-23-5.
- ❖ Heinrich, J., *Výzkum spolehlivosti a bezpečnosti silniční dopravy včetně jejího vlivu na životní prostředí ve vztahu k trvale udržitelné mobilitě*. Brno, CDV, závěrečná zpráva, 2004.
- ❖ Hendl, J., *Přehled statistických metod zpracování dat. Analýza a metaanalýza dat*. Praha Portál, 2004, str. 491-528.
- ❖ Hladký, A., *Hodnocení lidských chyb v dynamicky se měnících systémech. Psychologie v ekonomické praxi*, 2005,40, 3-4.
- ❖ Hořín, J., *Prevence nehod v silničním provozu: Nová definice, Veřejná správa*. Praha, ministerstvo vnitra, 2001, 30.
- ❖ Hoskovec, J., Pour, J., Štikar, J., *Výcvik řidičů a psychologie*. Praha, NADAS, 1972.
- ❖ Hoskovec, J., Štikar, J., *Starší řidič za volantem*, Praha, BESIP, 1972.
- ❖ Chmelík, J., *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: MV ČR, 1998.
- ❖ Chmelík, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. str. 168. a str. 162 ISBN 978-80-7380-211-0.
- ❖ Koníček, T., Křeček, St., Kocábek, P., *Městské kamerové dohlížecí systémy*. Praha, Odbor prevence kriminality ministerstva vnitra ČR, 2002.
- ❖ Kováč, D., *Osobnosť. Od formovania k sebauváraníu*. Bratislava, Ústav experimentálnej psychologie SAV, 2002.
- ❖ Kožený, J., *Teorie, data a validita měření konstruktů. Československá psychologie*, 1998, 42, 481-502.

- ❖ Kučerová, Helena. *DOPRAVNÍ PŘESTUPKY V PRAXI aneb Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. 1 vyd. Praha: Linde, 2002. s. 40 – 41. ISBN 80-7201-321-1.
- ❖ Kudrjašov, A. F. (Ed.), *Luščije psihologičeskije testy dlja profotbora i proforientacii*. Petrozavodsk, Petrokom, 1992.
- ❖ Lassarre, S., *Analysis of progress in road safety in ten European countries. Accident Analysis and Prevention*, 2001, 33, 6, 743-751.
- ❖ Machačka Filip, Machačka Ivo, *Narižení 561,3821, AETR a české předpisy do kabiny*. 6 rozšířené vydání, str. 6-11 ISBN 978-80-85629-30-9.
- ❖ Mühlpachr, P., a kol. *Sociální pedagogika II*. Brno: IMS, 2011., str. 251.
- ❖ Mühlpachr, P., Vaňurová, H., *Kvalita života. Teoretická a metodologická východiska*. 1. vydání Brno: Masarykova univerzita, 2005, str. 144. ISBN 80-210-3754-7.
- ❖ Němec, L., Miletín, J., a kol. *Autodoprava v praxi*, Verlag Dashofer, s.r.o., Praha 2014, ISBN 80-86897-10-9.
- ❖ Poliak M., Gnap J., Novotný J., *Práce řidičů nákladních automobilů a autobusů a používání tachografů*. 1. vydání Žilinská univerzita v Žilině/ EDIS – vydavatelstvo ŽU, 2011, str. 39 ISBN 978-80-554-0337-3
- ❖ Radvan, E., Vavřík, M., *Metodika psaní odborného textu a výzkum v sociálních vědách*. Brno: IMS, 2009.
- ❖ Reichel, J. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. 1 vydání Praha: Grada Publishing, 2009, str. 192. ISBN 978-80247-3006-6.
- ❖ Řehoř, A., *Metodické pokyny pro vypracování bakalářské a diplomové práce*. Brno: IMS, 2009, str. 44.
- ❖ Skalková, J. a kol., *Úvod do metodologie a metod pedagogického výzkumu*. Praha: SPN, 1983, str. 208.
- ❖ Šámal, P. a kol. *Trestní zákoník II Zvláštní část*. 2 vyd. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2010, s. 2790-2791. ISBN 978-80-7400-428-5.
- ❖ Štika, J.; Voskovec, J.; Šmolíková, J. *Psychologická prvence nehod*. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.

- ❖ Vágnerová, M., *Základy psychologie*. 1 vydání Praha: Karolinum, 2005, str. 356. ISBN 80-246-0/841-3.

Tištěné zákony

- Zákon č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky.
- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších zákonů.
- Zákon 200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších zákonů.
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, § 2 odst. 10, ve znění zákona č. 150/2000 Sb.
- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, § 7 odst. 2 a 3, ve znění pozdějších zákonů.
- Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 100/2003 Sb.
- Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších.
- Zákon č. 309/2006 Sb. Zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších zákonů.
- Nařízení č. 561/2006/ES a 3821/85/EHS.
- Zákon č. 262/2006 Sb. Zákoník Práce.

- Zákon č. 141/1961 Sb. Trestní řád § 122.
- Vyhláška č. 341/2002 Sb., (Předpis EHK č. 14 a 16, Směrnice 76/115/EHS a směrnice 96/96/ES).
- Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník.

Internetové zdroje

- <http://www.ridicovaknihovna.cz/files/nahled2.pdf> (ověřeno 1.3.2014)
- Statistické ročenky Policejního prezidia ČR
- http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/2-2010/defenzivni_jizda_-_truck_bussines_09.htm (ověřeno 7. 3. 2014) - článek Defenzivní a kooperativní způsob jízdy výrazně zvyšuje bezpečnost silniční dopravy. Doc. PhDr. Kamil Pavlíček, CSc.
- <http://repado.cz/> (ověřeno 7. 3. 2014)
- <http://www.probonocentrum.cz/co-je-pro-bono/zakladni-informace-o-tematu> (ověřeno 28. 2. 2014)
- http://is.muni.cz/th/77121/pravf_d/Priloha_I..pdf (ověřeno 20. 2. 2014)
- <http://www.csodn.cz/> (ověřeno 28. 2. 2014)

Časopisy

Truck & business 3/2007, Čtvrtletník pro strategii podnikání v silniční autodopravě. Club s.r.o. str. 22. ISSN 1801-9048.

DEKRA Fachbuch, Sozialvorschriften im Strassenverkehr, Nakladatelství Verlag Günter Hendrich GmbH & Co. KG, 2005, str. 11.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

AETR Evropská dohoda o práci osádek v nákladní přepravě

ADR Evropská dohoda o přepravě nebezpečných látek

BESIP Bezpečnost silničního provozu

BOZP Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

EHP Evropský hospodářský prostor

EU Evropská unie

NNO Nestátní nezisková organizace

SOD Státní odborný dozor

TrZ Trestní zákoník

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Dotazník

PŘÍLOHA: DOTAZNÍK

Vážená paní, vážený pane,
obracíme se na Vás se žádostí o vyplnění následující anonymní ankety, která se věnuje otázkám a problematice profesionálního řidiče. Za vyplnění předem děkuje realizační tým výzkumu. Přejeme hodně kilometrů bez nehod.

Pohlaví

- A) žena
- B) muž

Věk:

- A) 18 – 30 roků
- B) 31 – 45 roků
- C) 46 – 60 roků
- D) 61 a více roků

Nejvyšší dosažené vzdělání:

- A) základní
- B) vyučen
- C) s maturitou
- D) vysokoškolské

Jaký je Váš rodinný stav:

- A) svobodný/á
- B) ženatý/ vdaná
- C) vdovec/vdova
- D) s přítelkyní/ s přítelem

Kolik roků pracujete jako profesionální řidič:

- A) do 3 roků
- B) 3 až 5 let
- C) 6 až 10 roků
- D) 11 až 20 roků
- E) nad 20 roků

V jakém typu firmy pracujete jako řidič:

- A) ve státním podniku
- B) v soukromém podniku
- C) jsem sám jako soukromník

Jako profesionální řidič jste se svojí profesí:

- A) velmi spokojen
- B) spíše spokojen
- C) spíše nespokojen
- D) velmi nespokojen

Kolik dopravních nehod celkem (malé i větší) jste měl v průběhu dosavadního života:

- A) žádnou
- B) jedna až dvě
- C) tři až pět
- D) šest a více nehod

V následující tabulce prosím označte křížkem odpověď, která je Vám nejbližší:

TEXT OTÁZKY	ANO	NE
Baví Vás Vaše práce?		
Považujete svoji profesi za nebezpečnou?		
Schvalujete bodový systém za dopravní přestupky?		
Považujete současnou výši udělovaných pokut za nízkou?		
Zvládáte základy první pomoci?		
Máte úrazové pojištění?		
Máte pojištění odpovědnosti za vzniklé škody?		
Vyhovuje Vám Vaše pracovní doba řidiče?		
Utrpěl jste v souvislosti s řízením vozidla úraz?		
Chodíte pravidelně na školení profesionálních řidičů?		
Baví Vás Vaše práce profesionálního řidiče?		
Setkal jste se ve své profesi s agresivním řidičem?		
Chodíte na pravidelné zdravotní prohlídky?		
Používáte ochranné pomůcky?		
Používáte bezpečnostní pásy?		
Trpíte nějakým chronickým onemocněním?		
Jste kuřák/kuřačka?		
Jezdíte profesionálně i do zahraničí?		
Dodržujete týdenní počet pracovních hodin?		
Léčíte se na nějaké chronické onemocnění?		

Co byste doporučil nastávajícím profesionálním řidičům:

.....

Co byste změnil v současné dopravní legislativě?

.....