

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Bakalářská práce

Ekonomické aspekty dopravních nehod

Milena Gregušová

© 2014 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra práva

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Gregušová Milena

Veřejná správa a regionální rozvoj - k.s. Litoměřice

Název práce

Ekonomické aspekty dopravních nehod

Anglický název

Economic aspects of road accidents

Cíle práce

Cílem práce bude zjistit vývoj, příčiny, okolnosti, které vývoj dopravních nehod ovlivňují, výši škod na zdraví a majetku osob za období minimálně pěti roků. Na základě výsledků zkoumání navrhnout opatření k jejich eliminaci.

Metodika

- soustředění právních předpisů a potřebné literatury
- konzultace s vedoucí bakalářské práce
- prostudování teoretické části práce a její zhodnocení
- získání a prostudování konkrétních materiálů získaných v rámci praxe
- statistické vyhodnocení získaných dat
- sumarizace výsledků zkoumání a jejich vyhodnocení

Harmonogram zpracování

1. Vyhotovení zadání práce do 30.06.2013
2. Vypracování teoretické části práce a sběr dat do 30.10.2013
3. Vypracování praktické části do 30.01.2014
4. Odevzdání práce do 31.3.2014

Rozsah textové části

30 - 40 stran

Klíčová slova

dopravní nehoda, škoda, ekonomika

Doporučené zdroje informací

Chmelík, J. a kol. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009

Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000

Kučerová, H. Dopravní přestupky v praxi. Praha: Linde, 2006

Kuchta, J., Válková, H. Základy kriminologie a trestní politiky. Praha: C. H. Beck, 2012

Musil, J. a kol. Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů. Praha: Ústav kriminalistiky právnické fakulty Univerzity Karlovy, 1992

Daňková, A. Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích. Brno: CDV, v.v.i., 2007

Fojtíková, L., Lebieczik, M. Společné politiky EU. Historie a současnost se zaměřením na Českou republiku. Praha: C. H. Beck, 2008

Česko. Ministerstvo dopravy. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020. Praha: Ministerstvo dopravy 2011

Česko. Zákon č. 209/1997 Sb., o poskytnutí peněžité pomoci obětem trestné činnosti

další literatura po dohodě s vedoucím bakalářské práce

Vedoucí práce

Uhlík Milan, JUDr., CSc.

Termín odevzdání

březen 2014


JUDr. Jana Borská

Vedoucí katedry




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

Děkan fakulty

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Ekonomické aspekty dopravních nehod" jsem vypracoval(a) samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor(ka) uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil(a) autorská práva třetích osob.

V Praze dne 28.11.2014



Poděkování

Rád(a) bych touto cestou poděkoval(a) vedoucímu bakalářské práce JUDr. Milanu Uhlíkovi, CSc., za ochotu a trpělivost a také za cenné rady při vedení během zpracovávání bakalářské práce. Také děkuji vedoucímu Dopravního inspektorátu Policie ČR, Územní odbor Litoměřice, za poskytnutí statistických přehledů. Děkuji i svému kolegovi JUDr. Josefu Zronkovi za pomoc při bakalářské praxi a bakalářské práci a své nadřízené Mgr. Kateřině Doušové za vstřícný přístup. Velké díky patří mé rodině – rodičům za finanční pomoc a manželovi a synovi za trpělivost a pochopení při mém studiu na České zemědělské univerzitě v Praze.

Ekonomické aspekty dopravních nehod

Economic aspects of road accidents

Souhrn

Bakalářská práce se zabývá právní úpravou v oblasti provozu na pozemních komunikacích a problematikou ekonomických aspektů dopravních nehod. Teoretická část je věnována právní úpravě provozu na pozemních komunikacích, páčání dopravních přestupků či trestných činů na úseku dopravy a pojištění, která mají souvislost s provozem na pozemních komunikacích. Praktická část je věnována analýze dopravní nehodovosti v letech 2009 – 2013 a hlavním příčinám dopravních nehod. Dále jsou zkoumány ekonomické následky dopravních nehod, tedy hlavně hmotné škody a škody na životě a zdraví. Závěr je věnován preventivním opatřením a návrhům řešení vedoucích k eliminaci nepříznivého stavu, tedy ke snížení nehodovosti.

Summary

This Bachelor thesis deals with the legislation in the field of road traffic issues and economic aspects of road accidents. The theoretical part is devoted to legislation of road traffic and deals also with issues of committing traffic offenses or offenses in the area of transport and insurance, which are related to road traffic. The practical part of this Bachelor thesis is devoted to the analysis of traffic accidents between years 2009 - 2013 and also deals with the main causes of traffic accidents. In this part of thesis are also explained the economic consequences of accidents, especially issues of damage to property and damage to health or life. The conclusion is devoted to preventive measures and proposals of solutions to eliminate the current unfavorable state and reduce number of accidents.

Klíčová slova: dopravní nehoda
škoda
ekonomika

Keywords: road traffic accident
damage
economic

Obsah

1	Úvod	9
2	Cíl práce a metodika	11
3	Přehled platné právní úpravy	13
3.1	Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)	13
3.1.1	Dopravní nehoda	14
3.1.2	Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem	15
3.1.3	Přestupky, jichž se lze dle tohoto zákona dopustit	16
3.1.4	Řidičské oprávnění	16
3.2	Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů	17
3.3	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. a ve znění dalších zákonů	17
3.3.1	Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění dalších vyhlášek	18
3.4	Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších předpisů	19
3.5	Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník ve znění pozdějších předpisů	19
3.6	Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky ve znění dalších zákonů	23
3.7	Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ze dne 3. února 2012	23
3.8	Zákon č. 168/1999, zákon o pojištění odpovědnosti způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)	25
3.8.1	Zelená karta	26
3.8.2	Hraniční pojištění	27
3.8.3	Garanční fond České kanceláře pojistitelů	27

3.8.4	Postižní právo České kanceláře pojistitelů	27
3.9	Havarijní pojištění.....	28
3.10	Zákon č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů ve znění dalších předpisů	29
4	Analýza zkoumané problematiky	29
4.1	Hlavní příčiny dopravních nehod.....	30
4.1.1	Nehody zaviněné řidiči motorových vozidel	31
4.1.2	Hlavní příčiny nehod zaviněných řidiči nemotorových vozidel	35
4.1.3	Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu.....	37
4.1.4	Nehody zaviněné chodci.....	37
4.2	Věkové kategorie.....	38
4.3	Účast osobních automobilů na nehodách podle roku výroby.....	39
4.4	Účastníci nehod	43
4.5	Ekonomické důsledky dopravních nehod.....	44
4.6	Prevence	54
5	Shrnutí výsledků zkoumání.....	56
6	Závěr	58
7	Seznam použitých zdrojů.....	60
8	Přílohy.....	65

1 Úvod

Pro mou bakalářskou práci jsem si vybrala téma s názvem „Ekonomické aspekty dopravních nehod“. K této problematice mě přivedlo mé dlouholeté působení na státním zastupitelství, kde jsem několik let pracovala na trestním úseku. V tuto dobu jsem se mimo jiné seznámila i s trestnými činy vzniklými při dopravních nehodách. Zejména se jednalo o ublížení na zdraví, obecná ohrožení či škody na majetku.

Téma dopravních nehod je velice široké. Dopravní nehody evidujeme v letecké, vodní či železniční dopravě, ale nejvíce se s nimi setkáváme při dopravě silniční. Mohou být způsobeny mnoha různými příčinami. Mezi ty například patří technický stav vozidel, psychický i fyzický stav samotných řidičů, stav komunikací. K nehodovému ději může dojít i po srážce se zvířem. Ale jako nejdůležitější příčina se jeví nesprávný způsob jízdy, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě nebo nesprávné předjíždění.

Žijeme a pracujeme v uspěchané době. Máme k dispozici řadu dopravních prostředků, z nichž nejvíce využíváme motorová vozidla. Protože neustále někam spěcháme, máme předpoklady k tomu, že budeme jezdit příliš rychle, že budeme nesprávně předjíždět, nebudeme řádně používat ukazatele směru, budeme ohrožovat cyklisty a chodce, zkrátka že budeme porušovat pravidla silničního provozu. Když zůstaneme u dopravy silniční, tak pravidla silničního provozu porušují nejen řidiči osobních motorových vozidel, ale i motocyklisté, řidiči prostředků hromadné dopravy a řidiči nákladních vozidel a kamionů. Musíme sem zařadit i nemotorové dopravní prostředky, např. jízdní kola, a chodce, protože i ti jsou součástí silničního provozu. I pro ně platí silniční pravidla jako pro řidiče motorových vozidel.

Dopravní prostředky si pořizujeme za velké finanční prostředky. I výbava vozidel není zrovna nejlevnější. Proto i škody, které na nich při kolizích vznikají, nejsou zanedbatelné.

Náhrady škod se odvíjí také od toho, zdali mají účastníci dopravních nehod potřebná pojištění. Zákonná pojištění jsou povinná pro všechny motoristy, přesněji řečeno pro všechny majitele silničního motorového dopravního prostředku. Nad rámec tohoto zákonného pojištění si motoristé mohou zřídit i havarijní pojištění.

Daleko horší jsou ale újmy způsobené na zdraví. Jsou to újmy na fyzickém zdraví, ale mohou to být i újmy na psychice člověka. Tyto léčebné výlohy jsou pak hrazeny ze zdravotního pojištění. Každý občan by měl být pojištěn u některé ze zdravotních pojišťoven. Pokud jde o zahraniční motoristy, tak ti by měli mít při cestách za hranice své rodné země založeno připojištění právě pro tyto účely. Vyhnou se tím nepříjemným důsledkům v momentě, kdy k dopravní nehodě skutečně dojde.

Má práce by měla být i jakýmsi varováním a měla by vést k zamyšlení nad tím, co všechno může mít dopravní nehoda za následek.

2 Cíl práce a metodika

Cílem bakalářské práce s názvem „Ekonomické aspekty dopravních nehod“ je provedení analýzy právní úpravy související s provozem na pozemních komunikacích. Dalším stanoveným cílem je rozbor, jakým směrem se ubírá vývoj dopravních nehod. Chtěla bych také zmapovat, jaké jsou hlavní příčiny dopravních nehod. V rámci dopravních nehod zjistit výši škod, které při nich vznikají. Zaměřit se především na výši škod na majetku a na zdraví a také ztráty na životech. V souvislosti s příčinami dopravních nehod navrhnout opatření, která by vedla ke snížení nehodovosti.

Svou prací bych chtěla zmapovat současnou platnou právní úpravu, která zajišťuje bezpečný a plynulý provoz na pozemních komunikacích. Chtěla bych provést rozbor zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (silniční zákon), jako nejdůležitějšího právního předpisu souvisejícího s daným tématem. V rámci tohoto zákona bych chtěla vysvětlit, co je to dopravní nehoda. Dále mám v úmyslu zabývat se přestupky podle silničního zákona a některými ustanoveními zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, přímo souvisejícími s dopravními nehodami. Mimo jiné bych také chtěla poukázat na důležitost zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla, a havarijního pojištění. Veškeré teoretické informace o právní úpravě budu čerpat přímo ze zákona, z legislativních předpisů, judikатурních rozhodnutí a z odborné literatury. K získávání poznatků a důležitých informací budou také využívány internetové zdroje, které o uvedené problematice pojednávají. Ke zmapování právní úpravy budou využity i služební systémy na mém pracovišti, a to aplikace ASPI a CODEXIS JUSTICE.

V praktické části bych chtěla na základě materiálů Policejního prezidia ČR, které pojednávají o dopravní nehodovosti v České republice, provést analýzu dopravních nehod, zjistit jejich hlavní příčiny a co vše se na dopravních nehodách může podílet. Zjištěné údaje statisticky vyhodnotím a komparativní metodou porovnam s údaji z posledních let. Při tom budu vycházet ze statistických přehledů o dopravní nehodovosti v České republice, které jsou každým rokem vydávány Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

V další části bych se chtěla věnovat škodám, které jsou dopravními nehodami způsobovány. Chtěla bych podat přehled a zanalyzovat škody vzniklé na majetku a také

škody na zdraví. Nedílnou součástí jsou i škody způsobené na životě. Pokusím se vysvětlit pojem jednotkové náklady a podat přehled o celkových ztrátách z dopravní nehodovosti.

Při zpracování mé bakalářské práce budu využívat metodiku spočívající ve shromažďování materiálů, tzn. právních předpisů, knižních publikací a odborných článků o dopravní nehodovosti. Vynaložím také úsilí na získání statistických přehledů o dopravní nehodovosti. Získané materiály prostuduji a vyhodnotím. Výsledky zaznamenám, porovnam a podám přehled o zjištěném stavu. Na základě zjištěných výsledků se pak pokusím navrhnout preventivní opatření či právní úpravy, které by vedly ke snížení dopravní nehodovosti.

3 Přehled platné právní úprava

Silniční dopravní nehoda je ve většině případů způsobena porušením pravidel silničního provozu. Statisticky bylo zjištěno, že v systému – člověk, dopravní prostředek a prostředí – dochází k nejčastějšímu selhání právě u lidského faktoru. Dlouhodobým sledováním bylo zjištěno, že více jak 90 % všech dopravních nehod je způsobeno selháním řidiče. Pouze na 1 % se podílí samotné motorové vozidlo a 0,5 % je způsobeno závadou na pozemní komunikaci. Řidič je tudíž nejvíce problémovým a nejčastěji selhávajícím prvkem celého systému.¹

Porušování pravidel silničního provozu se netýká pouze řidičů motorových vozidel. Motorovým vozidlem se v tomto případě rozumí vozidlo nekolejové poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus, což vyplývá z ustanovení § 2 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.² Stejně tak Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly v článku 2 z hlediska definice motorového vozidla stanoví dva rozhodné znaky, a to vlastní pohon vozidla a jízdu nikoliv na kolejnicích.³

Základním předpisem, který se zabývá provozem na komunikacích, a tedy i dopravními nehodami, je zákon o provozu na pozemních komunikacích a další vyhlášky, které silniční dopravu upravují.

3.1 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

Dne 14. září 2000 se Parlament České republiky usnesl na zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu). Od svého vzniku až do současné doby prošel uvedený zákon mnoha změnami. Poslední je ze dne 23. září 2014

¹ PORADA, Viktor. A KOL. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. ISBN 80-7201-212-6.

² Zákon č. 361/2000 Sb.: o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sb. Česko*, 2000.

³ Česko. Mezinárodní úmluva č. 9/1931 Sb.: o jízdě motorovými vozidly. In: *Sb.* 1931.

a byla zveřejněna v zákonu č. 230/2014 Sb. Účinnosti tato změna nabyla patnáctým dnem po jejím vyhlášení.

V novelizacích bylo především reagováno na vstup České republiky do Evropské unie v roce 2004, její začlenění do schengenského prostoru⁴ (podpis dohody v roce 2004, implementace v roce 2007), ale také na změny zákonů, které přímo souvisejí se silničním zákonem.

V silničním zákonu jsou upravena práva a povinnosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích a pravidla provozu. Jeho součástí je také úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích. Další část se týká řídičských oprávnění a řídičských průkazů a v neposlední řadě je zde upravena působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky.⁵

3.1.1 Dopravní nehoda

V § 47 odstavci 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích je přesně definováno, co se rozumí pojmem dopravní nehoda. Uvádí se zde, že jde o „*Událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“

K tomu, aby dopravní nehoda, mohla být řádně prošetřena, je nutno tuto policejnímu orgánu oznámit. Oznamovací povinnost upravuje § 47 odstavec 4 silničního zákona a tato platí pro následující případy: „*Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osob nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč.*“

Oznamovací povinnost platí i pro případy uvedené v § 47 odstavec 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích: „*Dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle, dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství*

⁴ EU. Schengenská smlouva. In: 1985.

⁵ Zákon č. 361/2000 Sb.: o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: Sb. Česko, 2000.

*pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích, nebo účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.*⁶

3.1.2 Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem

Vzhledem k tomu, že se stále zvyšoval počet přestupků, které byly páčány na úseku dopravy, byl od 1. července 2006 zaveden bodový systém hodnocení řidičů. Základem jeho zavedení bylo zajistit bezpečnost na pozemních komunikacích a vyloučit rizikové řidiče, kteří se recidivou v dopravních přestupcích dopouštějí. Bodové hodnocení je chápáno jako systém, který registruje jak řidiče opakovaně páchající trestné činy či přestupky v souvislosti s porušováním vybraných povinností dle zákona o provozu na pozemních komunikacích, tak i řidiče, kteří se žádných přestupků či trestných činů nedopouštějí. Přehled jednání vyplývajících z porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počty bodů za tato jednání, je pevně stanoven v příloze zákona o silničním provozu. Pro úplnost přikládám tento přehled v příloze bakalářské práce.⁷

Základní princip, podle kterého bodový systém funguje, spočívá v několika bodech. Především se tento vztahuje jen na řidiče motorových vozidel. Body se evidují do počtu 12 bodů. Podmínkou pro bodový záznam je pravomocný postih protiprávního jednání. Při spáchání více přestupků se zaznamenává pouze počet bodů za nejzávažnější z nich. Při dosažení maximálního počtu 12 bodů je řidič motorového vozidla vyzván k odevzdání řidičského oprávnění. O vrácení řidičského průkazu je řidič oprávněn žádat až po roce od jeho ztráty. Vrácení řidičského oprávnění je podmíněno absolvováním přezkoušení v autoškolě.⁸

⁶ Zákon č. 361/2000 Sb.: o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sb. Česko*, 2000.

⁷ Zákon č. 361/2000 Sb.: o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sb. Česko*, 2000.

⁸ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: Bodový systém, zadržování řidičských průkazů*. Praha: Linde, 2006. ISBN 80-7201-613-X.

3.1.3 Přestupky, jichž se lze dle tohoto zákona dopustit

V předchozí podkapitole byla podrobnější pozornost věnována bodovému systému uplatňovaného na řidiče, kteří porušují pravidla stanovená pro provoz na pozemních komunikacích. Další velmi důležitou částí silničního zákona je oblast zabývající se přestupky, kterých je možné se v provozu na pozemních komunikacích dopustit. Nutno upozornit na to, že přestupků se mohou dopustit pouze osoby fyzické. Osoby právnické či fyzicky podnikající osoby se dopouštějí správních deliktů.⁹

Správním deliktům jako celku je věnována část Správní delikty uvedeného zákona, tedy část od § 125c do § 125j silničního zákona.

Konkrétně v paragrafu 125c zákona o provozu na pozemních komunikacích je nabídnut přehled přestupků, jichž se může fyzická osoba, tedy účastník silničního provozu, dle silničního zákona v provozu na pozemních komunikacích dopustit. Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání je přílohou této bakalářské práce, uvedenou pod číslem 1.

Odstavce 4 až 8 tohoto paragrafu jsou naopak věnovány sankcím, které je možné za jednotlivé přestupky uložit.¹⁰ Tento přehled je také uveden v příloze, a to pod číslem 2.¹¹

3.1.4 Řidičské oprávnění

Důležitou částí silničního zákona je oblast zaměřená na řidičská oprávnění. Konkrétně se jedná o paragrafy 80 – 102 silničního zákona. V § 80 tohoto zákona se přímo uvádí: „*Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny vozidel, pro kterou mu bylo řidičské oprávnění uděleno.*“¹²

⁹ Zákon č. 361/2000 Sb.: o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sb. Česko*, 2000.

¹⁰ Zákon č. 361/2000 Sb.: o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sb. Česko*, 2000.

¹¹ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: Bodový systém, zadržování řidičských průkazů*. Praha: Linde, 2006. ISBN 80-7201-613-X.

¹² Zákon č. 361/2000 Sb.: o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sb. Česko*, 2000.

Paragraf 81 vymezuje skupiny vozidel, pro která jsou řidičská oprávnění vydávána a § 83 stanovuje podmínky pro vydávání a držení řidičských oprávnění. Ustanovení paragrafů 93 - 97 pojednává o podmínění a omezení řidičského oprávnění, odnětí a vzdání se řidičského oprávnění a pozbytí a pozastavení řidičského oprávnění. S tím souvisí přezkoumání zdravotní způsobilosti a přezkoušení z odborné způsobilosti.¹³

Paragrafy 98 – 102 pojednávají o zrušení podmínění nebo omezení řidičského oprávnění a o vrácení řidičského oprávnění.¹⁴

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

Tento zákon upravuje provozování autoškol v České republice, přijetí k výuce a k výcviku za účelem získání řidičského oprávnění, způsob výuky a výcviku a jejich ukončení. Upravuje také zkoušky odborné způsobilosti řidičů a zdokonalování odborné způsobilosti za účelem profesní zkoušky odborné způsobilosti.¹⁵

3.3 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. a ve znění dalších zákonů

O tomto zákonu se Parlament České republiky usnesl dne 10. ledna 2001.

¹³ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: Bodový systém, zadržování řidičských průkazů*. Praha: Linde, 2006. ISBN 80-7201-613-X.

¹⁴ Zákon č. 361/2000 Sb.: o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sb. Česko*, 2000.

¹⁵ Česko. Zákon č. 247/2000 Sb.: o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In: *Sb.* 2000.

Zákon upravuje níže uvedené podmínky pro provoz vozidel na pozemních komunikacích:

- a) *registraci vozidel a vyřazování vozidel z registru,*
- b) *technické požadavky na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích,*
- c) *práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí n trh vozidla a pohonné hmoty,*
- d) *práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel,*
- e) *práva a povinnosti stanice technické kontroly a stanice měření emisí,*
- f) *kontroly technického stavu vozidel v provozu.*¹⁶

Technické prohlídky silničních vozidel provádějí stanice technické kontroly. Tyto zjišťují, jestli technický stav, činnost ústrojí a částí vozidel mají závady porovnáním skutečného stavu vozidel s podmínkami stanovenými pro technický stav vozidla zákonem č. 56/2001 Sb. ve znění změn a doplňků s příslušným prováděcím právním předpisem či je shledán bez závad. Technické prohlídky se provádějí ve lhůtách, které jsou taktéž stanoveny předmětným zákonem.

Zákonem je také upraven výkon státní správy a státní dozor v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Pro úplnost nutno uvést, že tento zákon se nevztahuje na vojenská vozidla.¹⁷

3.3.1 Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění dalších vyhlášek

Dne 11. července 2002 byla Ministerstvem dopravy a spojů vydána Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu

¹⁶ Česko. 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. In: *Sb.* 2001.

¹⁷ Česko. 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. In: *Sb.* 2001.

vozidel na pozemních komunikacích. Poslední změna byla vyhlášena ve sbírce č. 302/2013 dne 17. září 2013, jejíž účinnost nastala dne 1. ledna 2013.

Na základě této vyhlášky je schvalována technická způsobilost typu vozidla, a to pouze v případech že vozidlo odpovídá technickým požadavkům případně podmínkám, které jsou stanoveny pro určité druhy přepravy zvláštním právním předpisem.¹⁸ Musí dojít k procesu tzv. homologace, tj. že musí dojít k ověření vlastností a jednotlivých částí vozidla z hlediska přípustnosti jeho použití a musí být vydán úřední doklad, že vozidlo je po technické stránce schopné provozu.

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

Na zákoně o přestupcích se Česká národní rada usnesla dne 17. května 1990. Přestupky jsou upraveny právním předpisem, kterým je zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen přestupkový zákon). Za přestupek je považováno zaviněné deliktní jednání menší závažnosti než trestný čin, jímž je porušován či ohrožován zájem společnosti, a v tomto či v jiném zákoně je výslovně označen jako přestupek. Postačuje i spáchání nedbalostního jednání, není-li zákonem přímo vyžadován úmysl. Netýká se to trestných činů nebo jiných správních deliktů, které jsou postižitelné podle zvláštních právních předpisů. Příkladem přestupku může být řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo řízení bez platného řidičského oprávnění.

Dopravy se týkají přestupky uvedené v § 23 zákona o přestupcích, kdy se jedná o ostatní přestupky na úseku dopravy a přestupky na úseku silničního hospodářství.¹⁹ Naší problematiky se také dotýkají přestupky posuzované podle § 30 tohoto zákona, § 49 a § 50 zákona o přestupcích, kdy se konkrétně jedná o přestupky na úseku ochrany před alkoholismem a jinými toxikomaniemi, přestupky proti občanskému soužití a přestupky proti majetku.

3.5 Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník ve znění pozdějších předpisů

¹⁸ Vyhláška č. 64/1987 Sb.: o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 159/1997 Sb. In: *Sb. Česko*, 1987.

¹⁹ Česko. Zákon č. 200/1990 Sb.: o přestupcích ve znění pozdějších zákonů. In: *Sb.* 1990.

Jedná se o platný zákoník trestního práva hmotného, který byl přijat Parlamentem České republiky a byl vyhlášený ve Sbírce zákonů dne 8. ledna 2009 pod č. 40/2009 Sb. Účinnosti nabyl dnem 1. ledna 2010. Nový trestní zákoník je postaven převážně na formálním pojetí. Naplnění všech znaků skutkové podstaty je plně dostačující pro trestnost činu, i když je dále požadováno i naplnění takové míry společenské škodlivosti, kdy už nelze uplatnit odpovědnost podle jiných právních předpisů (především zákona o přestupcích). Některé skutky byly bagatelizovány, jako například řízení vozidla bez řidičského oprávnění, a vypadly z trestního práva. V současné době jsou posuzovány jen jako přestupky. Není v něm obsažena žádná část, která by konkrétně upravovala trestné činy spáchané v dopravě.

Z hlediska zavinění, naplnění subjektivní stránky skutkové podstaty trestného činu, se jedná převážně o delikty nedbalostní. Nebyl zde shledán úmysl pachatele, viníka dopravní nehody, ohrozit či porušit chráněný zájem. Nebyla jím pouze dodržena stanovená, či alespoň očekávaná, míra opatrnosti. Do nedbalostních trestných činů, které jsou páchany na úseku silniční dopravy, patří především usmrcení z nedbalosti dle § 143 trestního zákoníku (především odstavec druhý uvedeného paragrafu).²⁰ Podle tohoto paragrafu bude potrestán pachatel, kterým byla porušena mj. důležitá povinnost uložená zákonem, v jejímž důsledku došlo k nedbalostnímu usmrcení jiného. Dopravy se ještě týká odstavec třetí, ve kterém je pojednáno o hrubém porušení zákonů o bezpečnosti dopravy.

Co je to pojem „důležitá povinnost“. Tento pojem není nikde přesně zákonem specifikovaný. Rozhodující úlohu zde hraje Nejvyšší soud ČR, který považuje za porušení důležité povinnosti takové situace, které mají za následek nebezpečí pro zdraví člověka nebo pro jeho život, nebo by k takovému následku mohlo lehce dojít. Další podmínkou je příčinná souvislost mezi následkem činu a porušením důležité povinnosti. Ve smyslu § 143 odst. 2²¹ by mělo být hovořeno o takovém porušení, které ve svém důsledku podstatně zvyšuje stupeň nebezpečnosti činu pro společnost.²²

²⁰ ŠÁMAL, Pavel. A KOL. *Trestní zákoník II: Komentář*. Praha: C.H.Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-178-9.

²¹ ŠÁMAL, Pavel. A KOL. *Trestní zákoník II: Komentář*. Praha: C.H.Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-178-9.

²² Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 31. března 2010, sp. zn. 6 Tdo 229/2010.

Nejvyšší soud v průběhu své rozhodovací praxe stanovil několik příkladů, kterými byla porušena důležitá povinnost. Jednalo se např. o nepřiměřenou rychlost²³, řízení dopravního prostředku pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky²⁴, nedání přednosti v jízdě²⁵, nedodržení směru a způsobu jízdy²⁶, nedodržení bezpečné vzdálenosti²⁷, porušení pravidel užívání dětské autosedačky²⁸, nesledování technického stavu vozidla²⁹, předání řízení vozidla osobě nezpůsobilé³⁰, ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci³¹ a další. Důležitým, již zmiňovaným pojmem, je „hrubé porušení zákonů“. Jde o podstatně důležitější porušení než je porušení důležité povinnosti. Jde o nedodržení právní normy. Charakteristickým příkladem je porušení více rozdílných právních norem, které upravují silniční dopravu (např. jízda řidiče v podnapilém stavu s nezpůsobilým vozidlem)³². Smrtelné nehody jsou v současné době evidovány velmi často, a proto není neobvyklé vznesení obvinění z trestného činu usmrcení z nedbalosti.

V případě, že dojde k porušení důležité povinnosti a k hrubému porušení zákonů o bezpečnosti dopravy, jehož následkem bude těžké ublížení na zdraví z nedbalosti nebo ublížení na zdraví z nedbalosti, bude toto porušení posuzováno buď podle § 147 trestního zákoníku, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, nebo o ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 148 trestního zákoníku. V těchto případech jsou pojmy „ublížení na zdraví“ a „těžká újma na zdraví“ definovány v trestním zákoníku, a to konkrétně v § 122.³³

²³ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 14. listopadu 2000, sp. zn. 7 Tz 247/2000 ; Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 13. února 2001, sp. zn. 4 Tz 17/2001.

²⁴ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24. března 2005, sp. zn. 8 Tdo 241/2005 ; Usnesení NS ČR ze dne 4. dubna 2007, sp.zn. 3 Tdo 328/2007.

²⁵ Usnesení nejvyššího soudu ze dne 9. září 2004, sp. zn. 3 Tdo 810/2004 ; Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. října 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004.

²⁶ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 4. února 2009, sp. zn. 7 Tdo 17/2009 ; Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. srpna 1998, sp. zn. 4 Tz 73/98.

²⁷ Usnesení Nejvyššího soudu ČSR ze dne 28. března 1988, sp. zn. 11 Tz 9/88.

²⁸ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. listopadu 2007, sp. zn. 8 Tdo 1334/2007.

²⁹ Usnesení Nejvyššího soudu SSR ze dne 11. července 1986, sp. zn. 8 Tz 45/86.

³⁰ Usnesení Nejvyššího soudu ČSR ze dne 19. dubna 1983, sp. zn. 11 Tz 11/83.

³¹ Usnesení Nejvyššího soudu SSR ze dne 10. prosince 1976, sp. zn. 6 Tz 61/76.

³² ŠÁMAL, Pavel. A KOL. *Trestní zákoník II: Komentář*. Praha: C.H.Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-178-9.

³³ ŠÁMAL, Pavel. A KOL. *Trestní zákoník I: Komentář*. Praha: C.H.Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-109-3.

Mezi nedbalostní činy na úseku dopravy můžeme zařadit i přečin obecné ohrožení z nedbalosti dle § 273 trestního zákoníku, poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti dle § 277 trestního zákoníku či poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti dle § 294 trestního zákoníku.³⁴

Úmyslné trestné činy jsou obecně nebezpečnější a závažnější. Mezi tyto patří velmi závažný trestný čin, který se v současné době vyskytuje čím dál tím častěji. Jedná se o přečin ohrožení pod vlivem návykové látky, které je upraveno v § 274 trestního zákoníku.³⁵ Pachatel se tohoto činu dopouští ve stavu vylučujícím způsobilost zaměstnání nebo jinou činnost. Tento stav si přivodil užitím návykové látky a v tomto stavu mohl ohrozit zdraví lidí či jejich životy nebo mohl způsobit značnou škodu na majetku. Tato škoda je v minimální částce 500 tisíc korun.

S dopravními nehodami souvisí i omisivní přečiny upravené v § 150 a v § 151 trestního zákoníku. Jde o přečin neposkytnutí pomoci a o přečin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku. Lze se jich dopustit jediné opomenutím. Pachatel není v těchto případech odpovědný za poruchu (smrt nebo újmu na zdraví) v důsledku neposkytnutí pomoci, ale vzhledem k tomu, že jde o obecnou povinnost konat, zodpovídá se pouze z neposkytnutí pomoci. Činu dle § 150 odstavce 1 trestního zákoníku se může dopustit prakticky kdokoliv (spolujezdec, kolemjdoucí atd.) a za čin dle § 150 odstavce 2 trestního zákoníku je odpovědná osoba, jejíž povinnost poskytnout pomoc vyplývá z povahy jejího zaměstnání, a tato osoba tak neučiní (např. zdravotník, policista, hasič, plavčík). Podobně jako u § 150 odstavce 2 trestního zákoníku je v § 151 trestního zákoníku nahlíženo na řidiče jakéhokoli dopravního prostředku (patří sem i kolo nebo povoz tažený koňmi)³⁶, který byl účastníkem dopravní nehody, a přesto potřebným pomoc neposkytl.³⁷

³⁴ ŠÁMAL, Pavel. A KOL. *Trestní zákoník II: Komentář*. Praha: C.H.Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-178-9.

³⁵ ŠÁMAL, Pavel. A KOL. *Trestní zákoník II: Komentář*. Praha: C.H.Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-178-9.

³⁶ JELÍNEK: *Trestní právo hmotné...*, s. 502.

³⁷ ŠÁMAL, Pavel. A KOL. *Trestní zákoník II: Komentář*. Praha: C.H.Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-178-9.

3.6 Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky ve znění dalších zákonů

Nad dodržování zákonnosti a také na dohled nad plynulým a bezpečným provozem na pozemních komunikacích dohlíží orgány Policie České republiky. Policie ČR pracuje na základě zákona č. 273/2008 Sb. ze dne 17. července 2008, který přijal Parlament České republiky a který nabyl účinnosti dne 1. ledna 2009.

Paragraf 2 tohoto zákona přímo uvádí: „*Policie slouží veřejnosti. Jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu*“.³⁸

3.7 Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ze dne 3. února 2012

Dne 1. ledna 2014 vstoupil v platnost nový občanský zákoník, který se ve vybraných paragrafech věnuje náhradám škod. Konkrétně se jedná o paragrafy 2894 až 2971 tohoto zákona. Nutno podotknout, že oproti předchozímu občanskému zákonu je oblast odpovědnosti za škodu výrazněji a důkladněji upravena. V oblasti náhrady škody v novém občanském zákoníku je mimo jiné posíleno právní postavení poškozeného, případy náhrad nemajetkové újmy jsou rozšířeny a jsou zde rozpracovány i neobvyklé případy vzniku škody. Paušální limity pro vypočtení náhrad za usmrcení či za ublížení na zdraví byly zrušeny.

Poškozený si nadále bude moci nárokovat škodu na věcech, kdy v novém občanském zákoníku jde o tzv. náhradu při poškození věci. Určení ceny bude vycházet z ceny obvyklé v době poškození a bude přihlíženo k hledisku, co muselo být poškozeným k nahrazení nebo k obnovení funkce věci vynaloženo.

V novém občanském zákoníku již není pracováno s pojmem škoda na zdraví. Je zaveden pojem nový, a to ublížení na zdraví. Poškozený si stále bude moci nárokovat tzv. bolestné a ztížení společenského uplatnění. V novém občanském zákoníku se hovoří o

³⁸ Česko. Zákon č. 273/2008 Sb.: o Policii České republiky ve znění pozdějších předpisů. In: *Sb.* 2008.

peněžité náhradě, jež bude zcela vyvažovat vytrpěné bolesti. Pokud ale vznikla újma na zdraví překážka lepší budoucnosti poškozeného, bude škůdcem nahrazeno i ztížení společenského uplatnění. Novinkou je, že nový občanský zákoník zrušil vyhlášku č. 440/2001 Sb., o odškodňování bolesti a ztížení společenského uplatnění, podle níž se ztížení uplatnění a bolest hodnotilo body. Za každý bod náleželo poškozenému 120 korun. V nové právní úpravě nejsou stanoveny žádné maximální limity. V případě výše odškodnění bude u každého poškozeného postupováno individuálně.

Nově se zde také upravuje i ochrana osobnosti, která se dříve uplatňovala mimo tuto oblast. Nový občanský zákoník používá výraz nemajetková újma.

Poškozený má také, v souvislosti s ublížením na zdraví, nárok na náhradu nákladů spojených s léčením, když náklady spojené s péčí o poškozeného, o jeho osobu a domácnost se hradí tomu, kým byly vynaloženy. Nově lze požádat o přiměřenou zálohu na výše uvedené náklady. Dále má poškozený nárok na náhradu za ztrátu na výdělku po dobu pracovní neschopnosti a také po jejím skončení a náhradu za ztrátu důchodu. Souhrnně jsou tyto nároky označovány jako peněžité dávky.

Novým pojmem zavedeným v občanském zákoníku je odbytné, které může být poškozenému přiznáno místo peněžitého důchodu. Přiznání odbytného je podmíněno žádostí poškozeného a musí pro to být vážný důvod. V podstatě se jedná o jakési jednorázové vyrovnání.

V případě usmrcení pak mají pozůstalí po zemřelé osobě nárok na peněžitou náhradu plně vyvažující jejich utrpení. Jde tedy také o obdobu tzv. jednorázového odškodnění. Peněžítá náhrada však již není vymezena pevnými částkami, ale u jednotlivých pozůstalých osob bude určována individuálně. V tomto případě je ještě nutno podotknout, že okruh osob pozůstalých je v novém občanském zákoníku rozšířen i na osoby „sešvagřené“ (viz § 22 zák. č. 89/2012 Sb.).

Náklady na pohřeb a na výživu pozůstalým pak zůstávají zachovány.

Nově je možno požadovat náhradu při poranění zvířete, protože to již není dle nového občanského zákoníku považováno za věc. V souvislosti s poraněním zvířete budou škůdcem hrazeny náklady účelně vynaložené na péči o zdraví zraněného zvířete. Tyto budou uhrazeny té osobě, kterou byly vynaloženy.

Lze tedy konstatovat, že se poškozeným naskýtají nové možnosti k uplatnění nároků a dochází tak k posílení právního postavení poškozeného. Není možné, stran

náhrady škody při ublížení na zdraví a při usmrcení, jedním sazebníkem vystihnout život každého z nás, neboť tento je velmi individuální a proměnlivý. Z toho důvodu je důležité, že došlo ke zrušení ustanovení, kterými byla upravována jednorázová odškodnění pozůstalých, a že také došlo ke zrušení vyhlášky o odškodňování bolesti a ztížení společenského uplatnění, tak jak bylo zmiňováno shora.³⁹

3.8 Zákon č. 168/1999, zákon o pojištění odpovědnosti způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)

Dne 13. července 1999 se Parlament České republiky usnesl na zákoně o pojištění odpovědnosti způsobené provozem vozidla. V zákoně jsou zapracovány příslušné předpisy Evropské unie a je zde také upraveno pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla. Tímto zákonem se také zřizuje Česká kancelář pojistitelů, její postavení, organizace a předmět činnosti. Naposledy byl tento zákon novelizován v roce 2009 zákonem č. 278/2009 Sb.

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (dále jen „povinné ručení“) je povinně smluvním pojištěním, které je každý majitel motorového vozidla povinen uzavřít, pokud chce toto vozidlo provozovat na veřejné komunikaci. Týká se to i vozidel, která jsou ponechána na pozemní komunikaci.⁴⁰ Pojistitel se zavazuje uhradit veškeré škody, které budou způsobeny třetím osobám. Pojištěný je chráněn proti možnému negativnímu dopadu nároků poškozeného v případě, že došlo ke škodě, která byla způsobena provozem vozidla. U velmi těžkých nehod mohou tyto škody dosahovat milionových částek. Povinné ručení lze uzavřít s různě nastavenými limity plnění. Minimální limit stanovený zákonem je 35 milionů Kč za škody na zdraví a 35 milionů Kč za škody způsobené na majetku. Maximální limity mohou dosahovat až 150 milionů Kč za škody způsobené na zdraví a 150 milionů Kč za škody vzniklé na majetku. Běžným standardem jsou limity v rozpětí od 35 do 85 milionů Kč.

³⁹ Česko. Zákon č. 89/2012 Sb.: občanský zákoník. In: *Sb.* 2012.

⁴⁰ Pojišťovnictví - úplné znění č. 889 podle stavu k 20.2.2012. Ostrava : Sagit, 2012. [Dále jen: Zákon č. 168/1999]. [Dostupné online. ISBN 978-80-7208-910-9](#). S. § 1 odst. 2.

V případě nedodržení této zákonné povinnosti je od 1. ledna 2009 oprávněna Česká kancelář pojistitelů vymáhat sankční poplatek za každý den bez platného pojištění. Současně může být vlastníku vozidla uložena pokuta ve správním řízení až do výše 40 000 Kč.

Povinné ručení zahrnuje škody způsobené na zdraví nebo usmrcením. V tomto případě se jedná o bolestné, ztížení společenského uplatnění, ušlý zisk během a po skončení pracovní neschopnosti, účelně vynaložené náklady na léčení, ztráta důchodu, případné náklady na pohřeb či náklady na výživu pozůstalých.

Dále jsou zde obsaženy věcné škody, kdy se jedná o škodu skutečnou, zahrnující náklady na její odstranění (například náhradní doprava z místa střetu do místa bydliště, odtah poškozeného vozidla, půjčovné apod.). Patří sem také škody vzniklé ušlým ziskem, náklady na právní zastoupení poškozeného při vymáhání jeho nároku na náhradu škody, náklady na léčení zraněného, které byly vynaloženy zdravotní pojišťovnou, a v neposlední řadě náklady právní ochrany pojištěného dle limitů stanovených pojistnou smlouvou.

Doplňkově lze k povinnému ručení pojistit zavazadla, čelní sklo, asistenční služby, právní ochranu či sjednat úrazové pojištění.⁴¹

3.8.1 Zelená karta

Dokladem o pojištění odpovědnosti způsobenou provozem vozidla je tzv. zelená karta. V Evropě se jedná o jediný mezinárodně uznávaný doklad o tomto pojištění. Zelená karta umožňuje řidiči se prokázat, že má v pořádku uzavřeno pojištění odpovědnosti způsobené provozem vozidla. Umožňuje mu také vstup a provoz na území cizího státu bez nutnosti uhradit místním orgánům příslušného státu poplatek za tzv. hraniční pojištění. Zelenou kartu musí mít každý řidič u sebe. V případě, že řidič nemůže na požádání policejního orgánu zelenou kartu předložit, může mu být na místě uložena bloková pokuta ve výši 1 500 Kč – 3 000 Kč.⁴² Řidiči, jejichž vozidla mají výjimku z pojištění odpovědnosti, a řidiči cizozemského státu, kteří mají pojištění odpovědnosti zaručeno

⁴¹ Česko. Zákon č. 168/1999 Sb.: o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. In: *Sb.* 1999.

⁴² Česko. Zákon č. 168/1999 Sb.: o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. In: *Sb.* 1999.

kanceláři pojistitelů cizího státu, tuto povinnost nemají. Zelené karty jsou akceptovány v členských státech Rady pojistitelů, se kterými má Česká kancelář pojistitelů uzavřenu dohodu o systému zelených karet.

3.8.2 Hraniční pojištění

V případě, že na území České republiky vstupuje řidič cizozemského vozidla, jehož domovský stát nemá s Českou kanceláří pojistitelů uzavřenu Dohodu o zelených kartách, musí si tento sjednat hraniční pojištění. Minimální doba pojištění je 15 dnů a sjednává se pro škodné události vzniklé na území našeho státu a na území jiného členského státu. Pokud není toto hraniční pojištění uzavřeno, nesmí Policie ČR umožnit takovému řidiči vstup do republiky. Jestliže dojde k odhalení porušení tohoto nařízení, je řidič povinen kanceláři pojistitelů uhradit pojistné odpovídající trojnásobku sazby pojistného, které mělo být správně zapláceno, nejméně však 10 000 Kč.⁴³

3.8.3 Garanční fond České kanceláře pojistitelů

Garanční fond je tvořen z příspěvků pojistitelů, z pojistného za hraniční pojištění, z přijatých náhrad a z přijatých příspěvků.

Plnění z garančního fondu je poškozenému poskytováno v případě, že mu byla způsobena újma nezjištěným vozidlem (§ 24 odstavec 2 písm. a) zákona) nebo osobou, která nemá uzavřeno pojištění odpovědnosti (§ 24 odstavec 2 písm. b) zákona), a dle zákona ho uzavřeno mít musí. Dále je plnění poskytováno poškozenému, kterému byla způsobena újma provozem tuzemského vozidla, které je pojištěno u pojistitele, jenž je v úpadku (§ 24 odstavec 2 písm. c) zákona), nebo v případě újmy způsobené cizozemským vozidlem (§ 24 odstavec 2 písm. d-e) zákona).⁴⁴

⁴³ Česko. Zákon č. 168/1999 Sb.: o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. In: *Sb.* 1999.

⁴⁴ Česko. Zákon č. 168/1999 Sb.: o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. In: *Sb.* 1999.

3.8.4 Postižní právo České kanceláře pojistitelů

Kanceláři vzniká nárok na náhradu toho, co bylo vyplaceno jako plnění z garančního fondu poškozenému podle § 24 odstavce 2 písm. a), b) a g). K tomu je nutno připočíst i náklady na jinou osobu, která je pověřena Kanceláří vyřízením případu. Solidárními dlužníky vůči pohledávce České kanceláře pojistitelů podle věty první jsou provozovatel a řidič vozidla, kterým byla způsobena újma. Pokud není zjištěn provozovatel vozidla, stává se dlužníkem vlastník vozidla. Povinností Kanceláře je požadovat na garančním fondu, případně na příslušné kanceláři pojistitelů, nahrazení toho, co plnila poškozenému podle § 24 odstavec 2 písm. e) nebo podle § 24a odstavec 1, písm. c) – náhradní plnění.⁴⁵

3.9 Havarijní pojištění

Havarijní pojištění je poskytováno pojišťovnami na základě Zákona č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví a o změně některých souvisejících zákonů, ze dne 21. prosince 1999.

Jedná se o smluvní pojištění, pojišťovnami často označované jako KASKO, které může být vlastníkem vozidla sjednáno nad rámec povinného ručení. Jde o dobrovolné smluvní pojištění, které chrání pojištěného před škodami vzniklými na pojištěném vozidle. Pojištění zahrnuje škody vzniklé v důsledku havárie, neoprávněným užitím vozidla, odcizením, vandalismem nebo působením přírodních živlů. V případě dopravní nehody je tímto pojištěním kryta škoda, která byla způsobena na vozidle viníka dopravní nehody.

Prakticky je možné pojistit čtyři rizika, a to krádež, zničení či poškození přírodním živlem, havárii a vandalismus, tedy zásah cizí osoby. Pojišťovny nabízejí komplexní pojištění, ale také různé kombinace pojištění těchto rizik, jako například odcizení + živlů a havárie + živlů.

Kromě těchto základních rizik existují i rizika vedlejší, které je možné havarijním pojištěním pokrýt. Vlastník vozidla si může nechat pojistit čelní sklo, úrazy přepravovaných osob, zavazadla, věci osobní potřeby, náklady za nájem náhradního vozidla či mimořádnou výbavu.

⁴⁵ Česko. Zákon č. 168/1999 Sb.: o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. In: *Sb.* 1999.

Většinou pojišťoven, kterými je poskytováno povinné ručení, je k tomuto současně nabízeno i pojištění havarijní jako doplňkové pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla.⁴⁶

3.10 Zákon č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů ve znění dalších předpisů

Parlament České republiky se dne 7. března 1997 usnesl na tomto zákoně. Zákon o veřejné zdravotním pošetění nabyl účinnosti dne 1. dubna 1997 a od svého vzniku prošel mnoha změnami; poslední změna zveřejněna ve Sbírce zákonů pod č. 109/2014, zákon, kterým se mění zákon č. 592/1992 Sb., o pojistném na veřejné zdravotní pojištění, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

Zdravotní pojištění je hrazeno všemi zaměstnanci nebo osobami samostatně výdělečně činnými. Tyto osoby musejí mít trvalý pobyt na území České republiky. Pojištění se vztahuje i na cizince, kteří mají trvalý pobyt v Česku nebo firma, v níž jsou zaměstnání, má sídlo na území naší republiky. Za nezaměstnané, důchodce, děti a studenty do 18 let platí zdravotní pojištění stát. V rámci soustavy veřejného zdravotního pojištění slouží zdravotní pojištění k úhradě základní zdravotní péče.

Pro účely tématu bakalářské práce je důležitý především § 55 zákona o veřejném zdravotním pojištění – *Náhrada nákladů na hrazené služby vynaložených v důsledku protiprávního jednání vůči pojištěnci tohoto zákona*. V případě, že dojde k poškození zdraví pojištěnce zdravotní pojišťovny třetí osobou, má tato právo na náhradu vynaložených nákladů na hrazené služby, které byly skutečně vydány v důsledku protiprávního jednání vůči pojištěnci, kterého se dopustila třetí osoba.⁴⁷

⁴⁶ Česko. Zákon č. 363/1999 Sb.: o pojišťovnictví a o změně některých souvisejících zákonů. In: *Sb.* 1999.

⁴⁷ Česko. Zákon č. 48/1997 Sb.: o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů. In: *Sb.* 1997.

4 Analýza zkoumané problematiky

K analýze dané problematiky bylo využito především policejních přehledů a statistik. Shromážděné materiály byly vyhodnoceny a byl vytvořen přehled o nehodovosti od roku 2009 do roku 2013. Rozbor byl zaměřen na hlavní příčiny dopravních nehod. Na viníky dopravních nehod, zda se jedná o řidiče motorových vozidel, řidiče nemotorových vozidel, chodce nebo o alkohol. Jaké věkové kategorie řidičů nejvíce způsobují dopravní nehody. Dopravní nehodu může také ovlivnit stáří vozidla. Je rozdíl, zdali se jedná o vozidlo starší výroby nebo o vozidlo, na kterém jsou použity nejnovější technologie. A pochopitelně jednou z příčin je požívání alkoholických či jiných omamných látek. Dále dopravní nehody mohou být způsobeny i střetem se zvěří či na ně může mít vliv stav pozemní komunikace (nerovnosti, výmoly, bláto apod.).

Z ekonomického hlediska byly vyhodnoceny a porovnány získané údaje o vzniklé hmotné škodě na majetku. Došlo také ke srovnání údajů z Centra dopravního výzkumu, v.v.i., ohledně výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích.

V roce 2009 bylo celkem Policií ČR vyšetřováno 74 815 nehod, při kterých došlo k 3 536 těžkým zraněním, 23 777 osob bylo zraněno lehce a 832 osob bylo usmrceno. V roce 2010 bylo evidováno 75 522 nehod, kdy celkem 753 osob bylo usmrceno, 2 823 osob bylo těžce a 21 610 osob lehce zraněno. V roce 2011 Policie ČR šetřila celkem 75 137 nehod, při nichž vzniklo 3 092 těžkých a 22 519 lehkých zranění. Usmrcených bylo 707. V letech 2012 a 2013 překročil počet dopravních nehod 80 tisíc. V roce 2012 jich bylo celkem 81 404 a v roce 2013 pak 84 398. Těžkých zranění bylo v roce 2012 evidováno 2 986 a lehkých 22 590. Počet usmrcených byl 681. V roce 2013 bylo 583 osob usmrceno, lehce zraněno bylo 22 577 osob a těžce 2 782 osob.⁴⁸

4.1 Hlavní příčiny dopravních nehod

Z dostupných policejních materiálů se zjišťuje, že nejvíce dopravních nehod je zaviněno řidiči motorových vozidel. Nejčastější příčinou je nesprávný způsob jízdy. Pod tímto pojmem je zahrnuto například nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem

⁴⁸ *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice.* Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

jedoucím před, neopatrné vjíždění na krajnici či jízda po nesprávné straně vozovky. Skutečně se ale v mnoha případech jedná o nepřiměřenou rychlost.

Kapitola o hlavních příčinách dopravních nehod se dělí do čtyř základních částí: nehody zaviněné řidičem motorového vozidla, nehody zaviněné řidiči nemotorového vozidla, pod vlivem alkoholu a nehody zaviněné chodci.

Obrázek č. 1: Dopravní nehoda



Zdroj: FOTO: Profimedia.cz

Nehody zaviněné řidiči motorových vozidel

Z policejních statistik se zjišťuje, že v roce 2009 došlo na pozemních komunikacích v České republice celkem k 67 222 nehodám způsobených řidiči motorových vozidel. Počet usmrcených osob v tomto roce byl 755. V roce 2010 to pak bylo 67 455 nehod a počet usmrcených 675. V roce 2011 klesl počet nehod na 66 089. V tomto roce klesl i počet usmrcených osob, a to na 652. V letech 2012 a 2013 byl zaznamenán zvýšený počet dopravních nehod, kterých bylo v roce 2012 způsobeno 70 441 a v posledně sledovaném období 72 383. Na druhou stranu v těchto letech došlo ke snížení počtu usmrcených osob, kdy v roce 2012 jich bylo 627 a v roce 2013 pak 528.⁴⁹

⁴⁹ *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice.* Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

Tabulka č. 1: Počty nehod způsobených řidiči motorových vozidel

Rok	Počet nehod	Počet usmrcených osob
r. 2009	67 222	755
r. 2010	67 455	675
r. 2011	66 089	652
r. 2012	70 441	627
r. 2013	72 383	652

Zdroj: Policejní prezidium ČR - vlastní zpracování

Z uvedené tabulky vyplývá, že nejméně dopravních nehod bylo evidováno v roce 2011 a nejvíce v roce 2013. Naopak nejmenší počet usmrcených osob byl v roce 2012 a nejvyšší v roce 2009.

Nejčastějšími příčinami dopravních nehod spáchaných řidiči motorových vozidel se jeví především nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě a nesprávný způsob jízdy.

Pro lepší přehlednost si můžeme údaje k nejčastějším příčinám dopravních nehod zobrazit a případně porovnat v následující tabulce.⁵⁰

⁵⁰ *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice.* Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

Tabulka č. 2: Hlavní příčiny dopravních nehod

Hlavní příčiny dopravních nehod	Počet nehod	Počet usmrcených
Nepřiměřená rychlost		
r. 2009	15 348	368
r. 2010	14 633	279
r. 2011	13 426	284
r. 2012	14 529	257
r. 2013	14 633	209
Nesprávné předjíždění		
r. 2009	1 654	31
r. 2010	1 543	37
r. 2011	1 458	29
r. 2012	1 418	38
r. 2013	1 383	23
Nedání přednosti v jízdě		
r. 2009	12 241	104
r. 2010	12 060	114
r. 2011	11 539	107
r. 2012	12 260	88
r. 2013	12 342	78
Nesprávný způsob jízdy		
r. 2009	37 977	252
r. 2010	39 219	245
r. 2011	39 666	232
r. 2012	42 234	244
r. 2013	44 022	218

Zdroj: Policejní prezidium ČR - vlastní zpracování

Z uvedených údajů zřetelně vyplývá, že nejvíce kolizí je způsobeno při nesprávném způsobu jízdy. Nejvíce usmrcených osob je pak evidováno při nepřiměřené rychlosti a nesprávném způsobu jízdy.

Dále se z dostupných policejních materiálů zjišťuje, že nejčtenější příčinou dopravních nehod, tedy že řidič se plně nevěnoval řízení motorového vozidla, bylo zaviněno nejvíce nehod. Z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel v r. 2009 tvoří tato příčina celkem 11 888 nehod, to je 17,7% z celkového počtu nehod způsobeného řidiči motorových vozidel. Jde téměř o jednu pětinu všech těchto evidovaných nehod. V roce 2010 to pak bylo 12 332 nehod, to je 18,3% z nehod řidičů. Opětovně lze konstatovat, že jde téměř o jednu pětinu nehod. Rok 2011 přinesl celkem 13 084 nehod. Znovu se jednalo téměř o 1/5 z počtu všech nehod způsobených řidiči. V roce 2012 to bylo celkem 13 517 nehod, tedy 19,2% z celkového počtu. Opakovaně se jedná o bezmála jednu pětinu nehod. V posledním sledovaném roce se z důvodu nejčtenější příčiny nehod řidičů stalo celkem 14 151 nehod. Znovu se jednalo o necelou jednu pětinu, tedy 19,6%.

Z uvedeného se zjišťuje, že nehody, které byly způsobené tím, že se řidič plně nevěnoval řízení motorového vozidla, mají od roku 2009 vzestupnou tendenci.

Dalšími nejčtenějšími příčinami dopravních nehod byly v roce 2009 zaznamenány nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (celkem 7 683 nehod, tj. 11,4%) a nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (6 198 nehod, tj. 9,2%). Tyto tři nejčtenější příčiny tvořily v roce 2009 bezmála 40 % celkového počtu nehod řidičů motorových vozidel.

V roce 2010 se jednalo o přibližně stejné počty jako v předchozím roce. U nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky šlo o 8 430 nehod, tj. 12,5%, a u nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem celkem o 6 078 nehod, tj. 9,0%. Opětovně se jednalo téměř o 40% z celkového počtu nehod.

Rok 2011 přinesl změnu v nejčtenějších příčinách nehod. Na druhém místě bylo opět zaznamenáno nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky s 6 211 nehodami, tj. 10%, ale na třetí místo se zařadilo nesprávné otáčení nebo couvání s 5 744 nehodami, tj. 9,0%. Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem bylo tentokrát evidováno až na místě čtvrtém s 5 719 nehodami. Z celkového počtu nehod způsobených řidiči to bylo přibližně 40%.

Rok 2012 se vrátil do původního scénáře, kdy nepřizpůsobením rychlosti stavu vozovky bylo způsobeno 7 407 nehod (10,5%) a nedodržením bezpečné vzdálenosti za vozidlem 6 306 nehod (9,0%). Celkem se jednalo o 38,7% nehod.

Rok 2013 opětovně přinesl změnu. Za nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, kterým bylo způsobeno 7 701 nehod, tj. 10,6%, se zařadil jiný druh nesprávného způsobu jízdy s 6 318 nehodami (8,7%). Nedodržení se znovu dostalo až za tyto nejčtenější příčiny s 6 253 nehodami. Tři nejčtenější příčiny tvořily 38,9% z celkového počtu nehod způsobeného řidiči motorových vozidel v tomto roce.

Mezi další nejčtenější příčiny těchto dopravních nehod se řadí nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, nezvládnutí řízení vozidla, nedání přednosti proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST, jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru, vyhýbání bez dostatečné boční vůle, nedání přednosti při odbočování vlevo, nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu, nedání přednosti proti příkazu dopravní značky STŮJ DEJ PŘEDNOST, nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu, nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu, vjetí na nezpevněnou krajnici, nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu, nedání přednosti při otáčení nebo couvání, nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava a samovolné rozjetí nezajištěného vozidla.⁵¹

4.1.2 Hlavní příčiny nehod zaviněných řidiči nemotorových vozidel

I řidiči nemotorových vozidel jsou viníky dopravních nehod. Ze statistik vyplývá, že v roce 2009 zapříčinili celkem 1 988 nehod. Na tento počet nehod bylo evidováno 39 usmrcených. V roce 2010 to bylo 1 851 nehod se 40 usmrcenými. Rok 2011 přinesl 2 363 nehod a 22 usmrcených osob. V roce 2012 to pak bylo 2 467 nehod a 32 usmrcených a za rok 2013 je evidováno 2 521 nehod s 27 usmrcenými.

Cyklisté zaujmají největší podíl na dopravních nehodách v této kategorii. V letech 2009 až 2013 se vždy jednalo o více jak 95% veškerých nehod zapříčiněných řidiči nemotorových vozidel. Z tohoto důvodu budou pro větší přehlednost tabulkově uvedeny statisticky zjištěné hlavní příčiny nehod, které byly způsobeny cyklisty.

⁵¹ *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice.* Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

Tabulka č. 3: Hlavní příčiny nehod cyklistů

Hlavní příčiny nehod	Počet nehod	Počet usmrcených
Nepřiměřená rychlost		
r. 2009	170	2
r. 2010	198	6
r. 2011	253	1
r. 2012	328	4
r. 2013	332	2
Nesprávné předjíždění		
r. 2009	13	0
r. 2010	11	0
r. 2011	32	0
r. 2012	15	0
r. 2013	21	0
Nedání přednosti		
r. 2009	448	9
r. 2010	396	13
r. 2011	471	9
r. 2012	444	4
r. 2013	438	12
Nesprávný způsob jízdy		
r. 2009	1 278	27
r. 2010	1 172	21
r. 2011	1 494	12
r. 2012	1 560	23
r. 2013	1 606	11
Technická závada		
r. 2010	13	0
r. 2011	6	0
r. 2012	16	0

Zdroj: Policejní prezidium ČR - vlastní zpracování

Jen pro úplnost je možno podat informaci o nejčtetnějších příčinách dopravních nehod, které byly způsobeny řidiči nemotorových vozidel, hlavně cyklisty. Jednalo se především o nezvládnutí řízení vozidla, řidič se plně nevěnoval řízení vozidla, nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, nedání přednosti při vjíždění na silnici, jiný druh nesprávného způsobu jízdy, jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru, nedání přednosti proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST, nepřizpůsobené rychlosti stavu vozovky, nedání přednosti vozidlu příjíždějícímu zprava, vyhýbání bez dostatečné boční vůle a nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem.

Z dostupných materiálů se zjišťuje, že narůstá počet nehod způsobených cyklisty pod vlivem alkoholu. V roce 2009 jich pod vlivem alkoholu bylo způsobeno celkem 522. V roce 2010 prochází evidencí 532 nehod pod vlivem alkoholu. Rok 2011 zaznamenal 639, rok 2012 také 639 a rok 2013 celkem 723 nehod cyklistů pod vlivem alkoholu.⁵²

4.1.3 Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu

V roce 2009 je Policií ČR registrováno celkem 5 725 nehod způsobených pod vlivem alkoholu. Při těchto nehodách bylo celkem 123 osob usmrceno. Rok 2010 eviduje 5 015 nehod a 102 usmrcených. V roce 2011 bylo 5 242 nehod s 89 usmrcenými, v r. 2012 pak 4 974 nehod a 45 usmrcených a v r. 2013 se eviduje 4 686 nehod a 52 usmrcených.

Nejvyšší počet nehod, které byly způsobeny pod vlivem alkoholu, je právě zaznamenán u cyklistů.

4.1.4 Nehody zaviněné chodci

Poslední částí kapitoly o hlavních příčinách dopravních nehod jsou nehody zaviněné chodci. Z policejních přehledů vyplývá, že v roce 2009 došlo na pozemních komunikacích celkem k 1 304 nehodám, které byly zaviněny chodci. Nejvíce nehod bylo způsobeno v intravilánu, a to 1 209 (tj. 92,7%). V extravilánu to pak bylo 95 nehod (tj. 7,3%).

⁵² *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice.* Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

Rok 2010 přinesl celkem 1 243 nehod zaviněných chodci. Z toho v obci k nim došlo v 1 144 případech (92,0%) a mimo obec v 99 případech (8,0%).

Nehody v celkovém počtu 1 197 jsou evidovány v roce 2011. V intravilánu jich bylo zaviněno 1 103 (tj. 92,1%) a v extravilánu 94 (tj. 7,9%).

Rok 2012 registruje 1 292 nehod. Z toho v intravilánu vzniklo celkem 1 200 nehod (92,8%) a v extravilánu 92 (tj. 7,2%).

V posledním sledovaném období došlo k 1 132 nehodám, kdy v obci bylo způsobeno celkem 1 042 nehod (92,1%) a mimo obec 90 nehod (tj. 7,9%).

Hlavní příčiny nehod zaviněných chodci se dle statistik dělí podle druhu zavinění na jiné zavinění, dále správné, přiměřené, následuje špatný odhad vzdálenosti a rychlost vozidla, náhlé vstoupení do vozovky z chodníku apod., náhlé vstoupení do vozovky z ostrůvku, zmatené, zbrklé, nerozhodné jednání, náhlá změna směru chůze, náraz do vozidla z boku a hra dětí na vozovce.

Z přehledu Policie ČR se dále zjišťuje, že nejvíce nehod mezi chodci bylo v letech 2009 až 2011 a v roce 2013 zaviněno muži, poté dětmi do 15 let a nakonec ženami. Jedině v roce 2012 bylo nejvíce nehod zaviněno dětmi do 15 let, pak muži a ženami.⁵³

4.2 Věkové kategorie

Z policejních přehledů dále vyplývá skutečnost, že počet dopravních nehod a jejich následků je závislý i na věku řidičů osobních automobilů. Jednotlivé roky si přiblížíme v následující tabulce, a to z hlediska počtu nejzávažnějšího následku, jakým je počet usmrcených osob v příslušných věkových kategoriích.

⁵³ *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.*

Tabulka č. 4 Věkové kategorie - rok 2009 až 2013

Věk řidiče	Usmrceno r. 2009	Usmrceno r. 2010	Usmrceno r. 2011	Usmrceno r. 2012	Usmrceno r. 2013
do 18 let	1	3	15	17	17
18 - 20	44	50	44	36	31
21 - 24	80	72	76	54	57
25 - 34	162	120	130	125	96
35 - 44	90	99	117	118	95
45 - 54	75	62	100	99	81
55 - 64	47	42	91	82	84
nad 64	54	45	116	134	118
nezjištěno	1	2	-	-	4

Zdroj: Policejní prezidium ČR - vlastní zpracování

Z uvedeného se zjišťuje, že nejvíce usmrcených osob je evidováno ve věkové kategorii 25 – 34 let. Od roku 2011 je také patrný velký nárůst smrtelných dopravních nehod v kategorii nad 64 let.

4.3 Účast osobních automobilů na nehodách podle roku výroby

Ze zjištěných údajů lze také usuzovat, jaký podíl mají řidiči osobních automobilů na počtu usmrcených osob ve vztahu k datu výroby motorového vozidla.

Jednotlivé roky budou podrobněji analyzovány v následujících tabulkách s tím, že budou uvedeny počty způsobených nehod a vzniklý nejzávažnější následek, tedy usmrcení.⁵⁴

⁵⁴ *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice.* Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

Tabulka č. 5: Počet dopravních nehod v roce 2009 ve vztahu k roku výroby osobního auta

Osobní automobily rok výroby	Počet nehod	Počet usmrcených
2005 - 2009	11 538	93
2000 - 2004	10 604	110
1995 - 1999	13 243	218
1990 - 1994	5 868	82
1985 - 1989	2 042	35
1980 - 1984	256	6
před r. 1980	222	7
nezjištěno	410	8

Zdroj: Policejní prezidium ČR - vlastní zpracování

Tabulka č. 6: Počet dopravních nehod v roce 2010 ve vztahu k roku výroby osobního auta

Osobní automobily rok výroby	Počet nehod	Počet usmrcených
2010	1 489	11
2005 - 2009	14 018	104
2000 - 2004	10 386	88
1995 - 1999	11 450	185
1990 - 1994	3 940	81
1985 - 1989	1 101	15
1980 - 1984	136	4
před r. 1980	110	0
nezjištěno	317	8

Zdroj: Policejní prezidium ČR - vlastní zpracování

Tabulka č. 7: Počet dopravních nehod v roce 2011 ve vztahu k roku výroby osobního auta

Osobní automobily rok výroby	Počet nehod	Počet usmrcených
2005 - 2011	16 790	146
2000 - 2004	10 226	113
1995 - 1999	11 167	158
1990 - 1994	3 053	47
1985 - 1989	762	22
1980 - 1984	85	0
před r. 1980	101	4
nezjištěno	10	3

Zdroj: Policejní prezidium ČR - vlastní zpracování

Tabulka č. 8: Počet dopravních nehod v roce 2012 ve vztahu k roku výroby osobního auta

Osobní automobily rok výroby	Počet nehod	Počet usmrcených
2011 - 2012	4 758	29
2005 - 2010	15 884	114
2000 - 2004	10 562	116
1995 - 1999	10 609	154
1990 - 1994	2 426	39
1985 - 1989	555	11
1980 - 1984	71	1
před r. 1980	78	1
nezjištěno	104	5

Zdroj: Policejní prezidium ČR - vlastní zpracování

Tabulka č. 9: Počet dopravních nehod v roce 2013 ve vztahu k roku výroby osobního auta

Osobní automobily rok výroby	Počet nehod	Počet usmrcených
2013	2 985	5
2011 - 2012	14 702	31
2005 - 2010	36 967	64
2000 - 2004	21 051	70
1995 - 1999	17 170	88
1990 - 1994	2 734	21
1985 - 1989	559	10
1980 - 1984	95	0
1970 - 1979	82	0

Zdroj: Policejní prezidium ČR - vlastní zpracování

Z výše uvedených tabulek, které vycházejí z přehledů o nehodovosti Policie ČR lze zjistit, že u vozů do roku výroby 1989 se eviduje nejnižší počet dopravních nehod. Naproti tomu u vozidel s datem výroby od roku 1995 dochází k nárůstu nehodovosti. Nejvyšší počet nehod je zaznamenán v letech 2010 až 2013, a to u vozidel vyrobených od roku 2005.

Závažnost nehod, tj. počet usmrcených, kteří připadají na 1 000 nehod, je vždy nejvyšší u vozidel staršího data výroby, ale ve skutečnosti je u těchto nehod evidován velmi nízký počet usmrcených. Lze konstatovat, že hodnota ukazatele pak směrem k vozidlům s „mladším datem výroby“ postupně klesá co do počtu usmrcených osob na jeden tisíc dopravních nehod. Jako příklad lze uvést porovnání dopravních nehod z roku 2013 s datem výroby 2013 a 1985 – 1989 v počtu usmrcených osob na 1 000 nehod. V roce 2013 to činilo 1,68 usmrcených u vozidel vyrobených v roce 2013 a 17,89 usmrcených u vozidel vyrobených v letech 1985 – 1989.⁵⁵

⁵⁵ *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice*. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

4.4 Účastníci nehod

Ve sledovaném období se poprvé ve statistice za rok 2013 objevil údaj o účastnících dopravních nehod. Tento údaj se mi jeví jako zajímavý, a proto bych Vás s ním chtěla seznámit.⁵⁶

Tabulka č. 10: Účastníci dopravních nehod

Účastníci nehod	Pohlaví	Počet	tj. %
řidič	muž	83 067	77,8
	žena	23 316	21,9
	chlapec do 15 let	250	0,2
	dívka do 15 let	74	0,1
spolujezdec	muž	11 853	40,8
	žena	12 453	42,9
	chlapec do 15 let	2 412	8,3
	dívka do 15 let	2 331	8,0
chodec	muž	1 511	40,0
	žena	1 478	39,1
	chlapec do 15 let	440	11,6
	dívka do 15 let	351	9,3

Zdroj: Policejní prezidium ČR - vlastní zpracování

Z uvedeného je patrné, že řidiči – muži jsou nejčastějšími účastníky dopravních nehod. Toto prvenství mají muži i jako chodci.⁵⁷

⁵⁶ *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2013.* Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

⁵⁷ *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice.* Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

4.5 Ekonomické důsledky dopravních nehod

V přehledech Policie ČR se evidují hmotné škody vzniklé při dopravních nehodách. Konkrétně jde o odhadnutou hmotnou škodu dopravní policií přímo na místě nehody. V letech 2009 – 2013 tvořila odhadnutá hmotná škoda částky, které jsou uvedené v následující tabulce.

Tabulka č. 11: Odhadnutá hmotná škoda dopravní policií na místě nehody

Rok	Odhad
2009	4 981,09 mil. Kč
2010	4 924,98 mil. Kč
2011	4 628,08 mil. Kč
2012	4 875,42 mil. Kč
2013	4 938,17 mil. Kč

Zdroj: Policejní prezidium ČR - vlastní zpracování

Je zřejmé, že v letech 2009, 2010 a 2013 škody překročily hodnotu 4 900 mil. Kč, pouze v roce 2012 byl odhad škody nižší než 4 900 mil. Kč. Nejnižší hodnota, a to 4 628,08 mil. Kč, byla zaznamenána v roce 2011. Naopak nejvyšší hodnota byla v roce 2009 a dosáhla téměř hodnoty 5 000 mil. Kč.⁵⁸

Dopravní nehoda s sebou vždy přináší nemilou zkušenost. Je spojena se škodami na zdraví a na majetku, v lepším případě jen s vyplněním formuláře pro pojišťovnu. Mnoho lidí však při nehodách zemře nebo utrpí jinou vážnou újmu. V České republice se finanční ztráty z dopravní nehodovosti pohybují kolem částky padesát miliard korun za rok. Několik posledních desetiletí se vlády ekonomicky vyspělých zemí snaží o odvrácení tohoto trendu a snaží se konat kroky, které povedou ke snížení následků dopravních nehod. Proto je nutné přesně definovat a vyčíslit škody, které mohou následkem dopravních nehod vzniknout. Vytvářejí se definice metod, které finančně vyčíslují negativní externalitu dopravních nehod.

⁵⁸ *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice.* Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

V této souvislosti se nabízí otázka, zda je vůbec možné lidský život ocenit. Na jedné straně se jeho hodnota nedá srovnat s jakoukoliv jinou hodnotou, na straně druhé jsou ale limity, jimiž jsou omezeny prostředky, které je třeba vynaložit na snížení rizika smrti. Hodnota lidského života je pak definována jako finanční částka, kterou je společnost ochotna vynaložit na jeho záchranu. K tomu je využíváno různých metod, jejichž seznam předkládá práce pod názvem „Cost-benefit analysis. Legal, economic and philosophical perspectives“.⁵⁹

Jde o následující metody, u kterých bude uvedeno, na jakém základu je ta která metoda postavena:

Metoda restitučních nákladů - základem je odhad finanční hodnoty restituce případné škodní události,

Metoda ocenění lidského kapitálu - základem je posouzení ekonomických následků dopravní nehody, hodnotí též subjektivní škody,

Metoda preventivních nákladů - používá se pro ocenění subjektivních ztrát z dopravní nehodovosti,

Poškození majetku - všechny materiální škody vzniklé v důsledku dopravní nehody,

Administrativní náklady - výdaje policejních složek, dopravních úřadů, soudů a pojišťoven,

Bolest, žal a utrpení - dlouho považovány za neměřitelné hodnoty, vyčíslení není vůbec jednoduché, hodně individuální,

Ztráta na produkci - předpokládaná ztráta budoucí hospodářské hodnoty příspěvku oběti dopravní nehody k rozmachu ekonomiky, tedy výše HDP (hrubý domácí produkt), který osoba v důsledku dopravní nehody není schopna vytvořit,

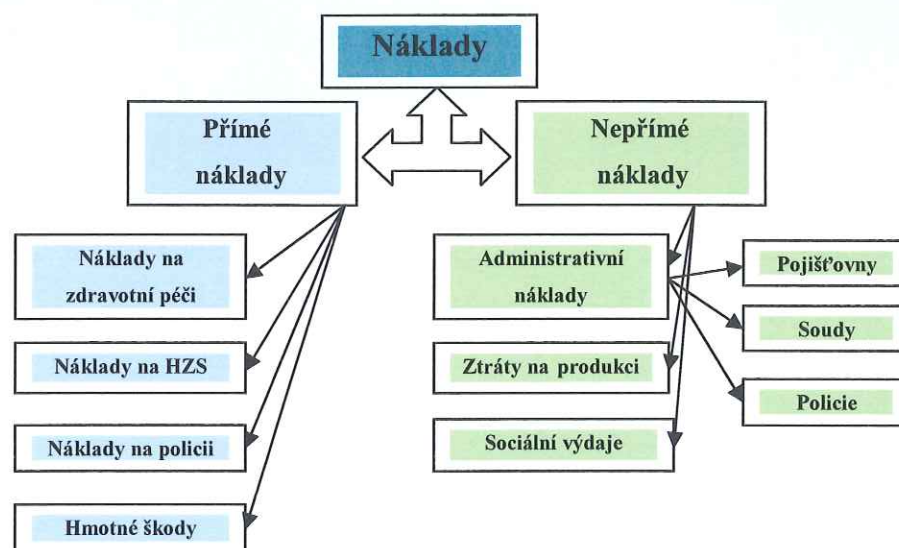
Léčebné náklady – výjezd zdravotníků, tedy výjezd vozidla záchranné služby, ambulantní a nemocniční léčení, ceny léků a ostatních služeb, např. rehabilitace.⁶⁰

⁵⁹ *CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU: Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2012 [cit. 2014-11-27]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/ztraty-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-za-rok-2010/>

⁶⁰ *CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU: Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2012 [cit. 2014-11-27]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/skody-pri-dopravnich-nehodach-na-silnicich-cr-dosahuji-1-5-hrubeho-domaciho-produktu/>

V České republice je pro výpočet ekonomických následků dopravních nehod využívána Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích, která je vypracována Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. Metodika vychází ze shora uvedené Metody ocenění lidského kapitálu s tím, že ve výpočtu nejsou zahrnuty subjektivní škody. Členění škod je patrné z následujícího obrázku.

Obrázek č. 2: Členění škody



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Brno - vlastní zpracování

Dle Centra dopravního výzkumu, v.v.i., Brno byla v roce 2010 celková škoda způsobená dopravními nehodami vyčíslena na částku vyšší jak 53 miliard korun. Zajímavé je vyčíslení jednotkových nákladů. Jsou to údaje pojící se k nákladům na jednu usmrčenou osobu, na jednu osobu s lehkým zraněním a jednu s těžkým zraněním a náklady na jednu nehodu jen s hmotnou škodou.⁶¹ Jednotlivé údaje budou opět uvedeny v přehledných tabulkách.

⁶¹ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU: *Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2012 [cit. 2014-11-27]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/skody-pri-dopravnich-nehodach-na-silnicich-cr-dosahuji-1-5-hrubeho-domaciho-produktu/>

Tabulka č. 12: Ztráta v důsledku usmrcení 1 osoby celkem - rok 2010

	Jednotkové náklady na nehodu s usmrcením člověka
Přímé náklady (Kč):	
náklady na zdrav. péči	182 686
hasiči	6 494
policie	4 615
hmotné škody	769 952
adm. náklady	
policie	40 715
soudy	9 420
pojišťovny	123 192
adm. náklady celkem	173 327
přímé náklady celkem	1 137 074
nepřímé náklady (Kč):	
Ztráta za produkci	15 192 914
Sociální výdaje	1 314 598
Nepřímé náklady celkem	16 507 512
Ztráta celkem	17 644 586

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Brno - vlastní zpracování

Tabulka č. 13: Ztráta v důsledku těžkého zranění 1 osoby – rok 2010

	Jednotkové náklady na nehodu s těžkým zraněním
Přímé náklady (Kč):	
náklady na zdrav. péči	1 346 038
hasiči	5 478
policie	3 555
hmotné škody	387 987
adm. náklady	
policie	7 640
soudy	9 420
pojišťovny	65 641
adm. náklady celkem	82 701
přímé náklady celkem	1 825 759
nepřímé náklady (Kč):	
Ztráta za produkci	1 508 720
Sociální výdaje	508 402
Nepřímé náklady celkem	2 017 122
Ztráta celkem	3 842 881

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Brno - vlastní zpracování

Tabulka č. 14: Ztráta v důsledku lehkého zranění 1 osoby – rok 2010

	Jednotkové náklady na nehodu s lehkým zraněním
Přímé náklady (Kč):	
náklady na zdrav. péči	130 674
hasiči	1 204
policie	2 495
hmotné škody	299 366
adm. náklady	
policie	4 740
soudy	-
pojišťovny	50 647
adm. náklady celkem	55 387
přímé náklady celkem	489 126
nepřímé náklady (Kč):	
Ztráta za produkci	131 373
Sociální výdaje	30 491
Nepřímé náklady celkem	161 864
Ztráta celkem	650 990

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Brno - vlastní zpracování

Tabulka č. 15: Celkové náklady spojené s jednou nehodou bez zranění - rok 2010

	Jednotkové náklady na nehodu jen s hmotnou škodou
Přímé náklady (Kč):	
náklady na zdrav. péči	-
hasiči	140
policie	2 495
hmotné škody	214 617
adm. náklady	
policie	4 740
soudy	-
pojišťovny	36 309
adm. náklady celkem	41 049
přímé náklady celkem	258 301
nepřímé náklady (Kč):	
Ztráta za produkci	-
Sociální výdaje	-
Nepřímé náklady celkem	-
Ztráta celkem	258 301

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i, Brno - vlastní zpracování

Ztráty v roce 2011 byly vypočítávány dle aktualizované Metodiky výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti, která byla opět vyhotovená CDV, v.v.i., Brno. Jednotkové náklady pro rok 2011 byly podle této metodiky následující:⁶²

- jedna usmrcená osoba 18 572 290,- Kč
- jedna těžce zraněná osoba 4 783 202,- Kč
- jedna lehce zraněná osoba 508 782,- Kč
- jedna nehoda jen s hmotnou škodou 226 676,- Kč.

⁶² CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU: *Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2013 [cit. 2014-11-27]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/dopravni-nehody-staly-ceskou-ekonomiku-52-7-mld-kc/>

Ze zdrojového materiálu vyplývá, že v roce 2011 došlo ke snížení v oblasti sociálních výdajů. To bylo dáno rozpočtovými opatřeními např. v oblasti nemocenského pojištění. Došlo také ke zpřísnění podmínek nároků na vyplácené pozůstalostní důchody. Byly sníženy i náklady na lehce zraněnou osobu, což bylo dáno zkrácením doby léčení.

Celkové ztráty za rok 2011 byly vyčísleny hodnotou 52 675 681 356,- Kč.⁶³

Tabulka č. 16: Celkové ekonomické ztráty za rok 2011

	Počet osob (nehod)	Ztráta Kč/osobu	Celkové ztráty
Výše ztrát na lidských životech (zemřelí do 30 dnů po DN)	773	18 572 290	14 356 380 170
Výše ztrát v důsledku těžkých zranění	3 026	4 783 202	14 473 969 252
Výše ztrát v důsledku lehkých zranění	22 519	508 782	11 457 261 858
Výše ztrát z nehod jen s hmotnou škodou	54 651	226 676	12 388 070 076
Celkové ztráty za rok 2011 v Kč			52 675 681 356

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Brno - vlastní zpracování

V roce 2011 došlo ke snížení v oblasti celkových nákladů připadajících na nehody jen s hmotnou škodou. Došlo totiž ke snížení počtu evidovaných nehod Policií ČR. Uvedené celkové náklady neobsahují náklady na nehody, které nebyly registrované, tedy ty, které nebyly hlášeny Policii ČR, ale přesto k nim došlo. Tato situace nastala již v roce 2010, protože v předchozím roce došlo ke zvýšení hranice ohlašovací povinnosti.

Rok 2012 přinesl celkové ztráty v důsledku dopravních nehod ve výši 52,65 mld. Kč. Došlo také ke zvýšení jednotkových nákladů na jednu usmrcenou osobu, a to na 19 022 000,- Kč.⁶⁴

⁶³ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU: *Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2013 [cit. 2014-11-27]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/dopravni-nehody-staly-ceskou-ekonomiku-52-7-mld-kc/>

⁶⁴ Observatoř bezpečnosti silničního provozu. *Centrum dopravního výzkumu* [online]. 2013 [cit. 2014-11-26]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/vyse-ztrat-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-za-rok-2012/>

Tabulka č. 17: Ztráta v důsledku usmrcení 1 osoby celkem - rok 2012

	Jednotkové náklady na nehodu s usmrcením člověka
Přímé náklady (Kč):	
náklady na zdrav. péči	188 000
hasiči	41 000
policie	48 000
hmotné škody, vč. nákladů pojišťoven	600 000
soudy a správní orgány	25 000
přímé náklady celkem	902 000
nepřímé náklady (Kč):	
ztráta za produkci	17 450 000
sociální výdaje	84 000
Náhrada škody stanovená soudy	586 000
Nepřímé náklady celkem	18 120 000
Ztráta celkem	19 022 000

Zdroj: Centrum dopravního vývoje, v.v.i., Brno - vlastní zpracování

Další jednotkové náklady byly CDV, v.v.i., stanoveny těmito částkami:

- jedna těžce zraněná osoba 5 001 000,- Kč
- jedna lehce zraněná osoba 433 000,- Kč
- jedna nehoda jen s hmotnou škodou 227 000,- Kč.

Násobkem jednotkových nákladů a počtem dopravních nehod dle závažnosti, pak byla spočítána celková ztráta za rok 2012.

Tabulka č. 18: Celková ztráta z dopravní nehodovosti za rok 2012 v Kč

	Počet osob (nehod)	Ztráta Kč/osobu	Celkové ztráty
Výše ztrát na lidských životech (zemřelí do 30 dnů po DN)	742	19 022 000	14 114 324 000
Výše ztrát v důsledku těžkých zranění	2 986	5 001 000	14 932 986 000
Výše ztrát v důsledku lehkých zranění	22 590	433 000	9 781 470 000
Výše ztrát z nehod jen s hmotnou škodou	60 901	227 000	13 824 527 000
Celkové ztráty za rok 2012 v Kč			52 653 307 000

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Brno - vlastní zpracování

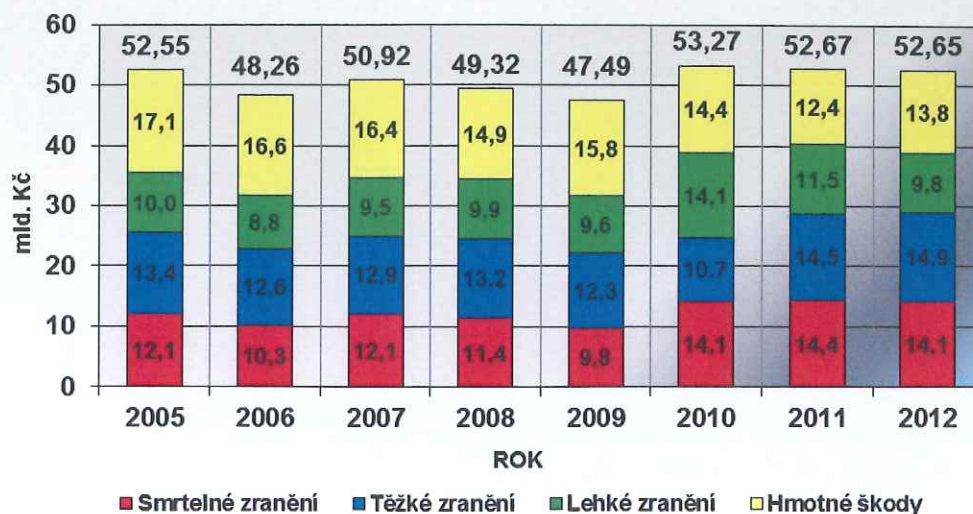
Ztráty z dopravních nehod nedopadají jen na samotné viníky a oběti dopravních nehod, ale také na stát a pojišťovny. Za rok 2012 měly ztráty dopad na státní rozpočet v celkové výši necelých 26 mld. Kč., tj. přibližně 49% celkových ztrát. Jedná se o částku, která činí více jak 25% schodků státního rozpočtu. Ztráty částečně hradí i některá ministerstva, jako např. Ministerstvo zdravotnictví, Ministerstvo vnitra, Ministerstvo spravedlnosti, Ministerstvo práce a sociálních věcí a Ministerstvo dopravy. Nejvyšší položka za ztráty na produkci má dopad na příjmovou stránku státního rozpočtu. Při vzniklých ztrátách na produkci se snižuje výše hrubého domácího produktu, snižuje se příjmová stránka státního rozpočtu. Tyto ztráty tvoří přibližně 42% celkových ztrát z dopravní nehodovosti.⁶⁵

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., uveřejnilo výši ztrát z dopravní nehodovosti od roku 2002 do roku 2012. Z uvedeného se zjišťuje, že od roku 2010 dochází z nárůstu celkové výše ztrát z dopravní nehodovosti. Je to způsobeno tím, jak již bylo shora uvedeno, že jednotkové náklady na jednu usmrcenou osobu se stále zvyšují.⁶⁶ Uvedený stav se zjišťuje z příloženého grafu.

⁶⁵ *CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU: Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2013 [cit. 2014-11-27]. Dostupné z: <http://www.czrsr.cz/clanky/vyse-ztrat-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-za-rok-2012/>

⁶⁶ *CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU: Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2013 [cit. 2014-11-27]. Dostupné z: <http://www.czrsr.cz/clanky/vyse-ztrat-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-za-rok-2012/>

Graf č. 1: Vývoj ztrát z dopravní nehodovosti



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

4.6 Prevence

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011 až 2020⁶⁷ si předsevzala snižování počtu usmrcených osob na úroveň evropského průměru a snižování počtu těžce zraněných, a to o 40 % v porovnání s rokem 2009.

Zásadní aktivitou na úseku bezpečnosti silničního provozu se jeví dopravní výchova. Na školách fungují od roku 2013 školní vzdělávací programy, a to na prvním i druhém stupni. Ochrana dětí je jednou z priorit Ministerstva dopravy ČR. Dopravní výchova by měla hrát důležitou roli v tvorbě hodnotového žebříčku dětí a mladých lidí. Měla by ovlivnit postoje budoucích účastníků silničního provozu.

Ministerstvo dopravy BESIP má v plánu zapojit co nejvíce 4. tříd základních škol do výuky na dopravních hřištích. Zde by žáci měli s lektorem absolvovat teoretické hodiny

⁶⁷ BESIP: Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. *BESIP* [online]. 2014 [cit. 2014-11-27]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

výuky a poté by měla následovat i praktická výuka. Po absolvování by měli žáci obdržet doklad „Průkaz cyklisty“.⁶⁸

Důležitá je také prevence na ochranu chodců. Zde by mělo docházet k novým instalacím či k vylepšování přechodů, chodníků nebo ke zdokonalování signalizace a značení na silnicích. Ulice by se měly zklidnit za pomoci retardérů apod. Mělo by dojít k odklonění vozidel z pěších zón. K dispozici jsou relativně jednoduchá opatření, která v případě včasného přijetí budou chránit životy chodců.

Mělo by být zvýšeno povědomí o již existujících právních normách v oblasti rychlosti jízdy, nepozornosti při řízení a chůzi, požívání alkoholu za volantem či práva přednosti chodců. Nutností je také zajištění lepší vymahatelnosti práva ve shora uvedených případech. Jako nutnost se jeví zdokonalení silniční infrastruktury. Tím je míněno vylepšení osvětlení okolo zařízení, která jsou používána chodci. Vytvořit dokonalé a bezpečné cesty do škol a ze škol, možností je i zavedení školních autobusů. Chodce naučit používat reflexní materiály. Do prevence se také řadí zlepšení systému péče o zranění. Jako velmi důležitá se jeví oblast poskytování odborné přípravy a vzdělávání pro všechny účastníky silničního provozu a také pro širokou veřejnost.⁶⁹

⁶⁸ BESIP: Dopravní výchova. *BESIP* [online]. 2014 [cit. 2014-11-27]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova> [.ibesip.cz/cz/ibesip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020](http://www.ibesip.cz/cz/ibesip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020)

⁶⁹ BESIP: Kampaně. *BESIP* [online]. 2014 [cit. 2014-11-27]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova> [.ibesip.cz/cz/ibesip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020](http://www.ibesip.cz/cz/ibesip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020)

5 Shrnutí výsledků zkoumání

Provedeným rozborem platné právní úpravy bylo zjištěno, že s houstnoucím provozem na pozemních komunikacích je nutné stále zdokonalovat a upravovat právní úpravu, tak aby byl zachován bezpečný a plynulý silniční provoz. Vzhledem k tomu, že řidiči využívají moderní dopravní prostředky nemalých hodnot, bylo nutné upravit i pojištění, která by ochraňovala hmotný majetek. Je třeba chránit i újmy vzniklé na životě a zdraví člověka.

Jako kladné hodnotím zavedení bodového systému, který je upraven zákonem č. 361/2000 Sb., a který umožňuje postihovat řidiče za závažná porušování pravidel silničního provozu. Na základě bodového systému dochází k evidenci řidičů, kteří protiprávně jednají, a za tato jednání jsou jim udělovány body. Při nasbírání plného počtu bodů může dojít k tzv. vybodování řidiče a ke ztrátě řidičského oprávnění. Smyslem bodového systému je řidiče ukáznit a donutit je pod hrozbou ztráty bodů, případně vybodování, k dodržování stanovených pravidel a k větší ukázněnosti a ohleduplnosti. V příloze mé bakalářské práce je uveden seznam protiprávních jednání, za které je možné řidiči udělit, resp. odebrat body. Ve výčtu těchto jednání postrádám například postih za nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem jedoucím vpředu. Toto je jedna z hlavních příčin dopravních nehod a přesto se o tomto jednání z evidenční karty řidiče nedozvíme, protože se většinou tato jednání řeší blokovou pokutou a za tato jednání nejsou udělovány body.

Pozitivní je také to, že přestupky v oblasti provozu na pozemních komunikacích byly vyjmuty z přestupkového zákona a staly se součástí zákona č. 361/2000 Sb., takže jeden zákon nyní obsahuje jak přestupky, tak i možné sankce, které lze za tyto přestupky uložit.

Z analýzy právní úpravy lze vyzdvihnout i další velmi důležitou oblast související s dopravními nehodami, a to pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, kterou upravuje zákon č. 168/1999 Sb. Je nutno dohlížet na to, aby si řidiči tuto svoji zákonnou povinnost plnili a v případě neplacení zákonného pojištění za to byli postihováni. Tím, že si řidiči zákonné pojištění platí, se vyhnou mnoha nepříjemnostem, které by mohly nastat v případě způsobení dopravní nehody.

Jako kladné se mi jeví i havarijní pojištění, které chrání samotného viníka dopravní nehody.

V oblasti technické způsobilosti dopravního prostředku k provozu na pozemních komunikacích je složité uhlídat stanice technických kontrol, aby tyto řádně a podle pravidel technické kontroly prováděly. Z vlastní zkušenosti je mi známo, že po silnicích jezdí dopravní prostředky, které by vůbec neměly mít technické oprávnění, ale přesto ho mají a po komunikacích se pohybují. Tím ohrožují ostatní účastníky silničního provozu. K těmto nedostatkům dochází vlivem selhání lidského faktoru. Proto bych v této souvislosti zavedla tzv. mobilní technické kontroly, které by právě odhalily tyto řidiče, kteří sice jezdí s platným technickým průkazem, ale vozidlo způsobilému technickému stavu vůbec neodpovídá.

K provádění mobilních technických kontrol, ale i dalších preventivně bezpečnostních akcí, by bylo potřeba navýšit množství dopravních policistů, kteří by měli dbát nad dodržováním bezpečnosti a plynulosti v silničním provozu.

Rozborem dopravní nehodovosti v České republice bylo zjištěno, že počet dopravních nehod sice neklesá, ale snižuje se počet osob, které byly při dopravní nehodě usmrceny. Přesto dochází k nárůstu škod způsobených usmrcením. Je to tím, že se zvyšují jednotkové náklady přepočtené na jednu osobu, což vyplývá z propočtů Centra dopravního výzkumu, v.v.i., v Brně, který tyto ztráty z dopravní nehodovosti zpracovává.

K příčinám dopravních nehod bylo zjištěno, že prvenství stále drží nesprávný způsob jízdy, za kterým pak následuje nepřiměřená rychlost a nedání přednosti v jízdě. Na posledním místě se pak nachází nesprávné předjíždění.

6 Závěr

Právní úprava související s provozem na pozemních komunikacích je v České republice velmi složitá. Je to velmi rozsáhlá oblast zahrnující kvantum předpisů, vyhlášek, mezinárodních smluv, zákonů, ale i různých směrnic a nařízení. Tato legislativa se v podstatě dotýká všech oblastí našeho bytí.

Provedenou analýzou bylo zjištěno, že za posledních pět let, tedy v období od roku 2009 do roku 2013, nedošlo ke snížení počtu dopravních nehod. V posledních dvou letech dokonce počet způsobených dopravních nehod za rok překročil hranici 80 000. Kladným zjištěním se ale jeví skutečnost, že dochází ke snižování počtu usmrcených osob a osob s lehkým a těžkým zraněním. Přesto se úmrtnost při dopravních nehodách jeví stále velmi vysoká.

Hlavní příčiny dopravních nehod jsou stále tytéž, tedy nesprávný způsob jízdy, nepřiměřená rychlost a nedání přednosti v jízdě. Bylo zjištěno, že nejvíce dopravních nehod je zaviněno řidiči motorových vozidel, kdy se počet těchto nehod zvyšuje. Naopak se snižuje počet usmrcených osob při těchto nehodách. Podobná situace je i u řidičů nemotorových vozidel, kdy byl nejčastější příčinou shledán nesprávný způsob jízdy, následován nedáním přednosti v jízdě a nepřiměřenou rychlostí.

Analýzou bylo také zjištěno, že roste počet nehod způsobených pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky. Roste také počet nehod cyklistů, kteří jsou pod vlivem alkoholu.

Na dopravních nehodách mají svůj podíl také chodci. Rozborem bylo zjištěno, že nejvíce nehod za účasti chodců je způsobeno v intravilánu a ve většině případů jsou to chodci – muži, kteří tyto nehody zaviní.

V souvislosti s dopravními nehodami a jejich hlavními příčinami bych si dovolila navrhnout opatření, které by vedlo k eliminaci následků dopravních nehod. Zavedla bych bodové ohodnocení i na případy, které dosud nejsou v přehledu jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání. Mám tím například na mysli již zmiňované nedodržování bezpečné vzdálenosti za vozidlem jedoucím vpředu. Bodově by mohli být postiženi i viníci dopravních nehod spolu s provedením zápisu do evidenční karty řidiče. Tímto způsobem by řidiči mohli být více nuceni či motivováni k dodržování pravidel

silničního provozu. Striktním dodržováním pravidel by pak mohlo dojít ke snížení nehodovosti. U řidičů, kteří pravidla nedodržují, by pak docházelo k vybodování a následně k odnětí řidičského oprávnění.

Velké množství tragických nehod je způsobeno pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek. V této souvislosti se nabízí řešení v podobě častějších silničních kontrol a citelnější postihů.

Důslednější kontroly by měly být namířeny i proti řidičům, kteří nedodržují předepsanou rychlost. I zde se nabízí častější kontroly nebo měření rychlosti za pomoci záznamových stacionárních měřicích zařízení. Policie ČR může za tímto účelem využívat i moderních vozidel a motocyklů.

Analyzovány byly dopravní nehody i v souvislosti se stářím vozidla. V této oblasti bych se více věnovala technickému stavu vozidel, konkrétně bych zavedla mobilní technické kontroly, které by při běžném provozu na pozemních komunikacích odhalily řidiče, kteří nemají vozidlo v pořádku po technické stránce. I tímto způsobem by mohlo dojít ke snížení nehodovosti.

Domnívám se, že zavedení některého ze shora uvedených opatření by mohlo vést ke snížení nehodovosti na silničních České republiky.

Dle mého názoru byl cíl mé práce s názvem „Ekonomické aspekty dopravních nehod“ splněn.

7 Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. ELIÁŠ, Prof. Dr. JUDr. Karel a Mgr. Marek SVATOŠ. *Úplné znění: Nový občanský zákoník 2014*. Ostrava-Hrabůvka: Sagit, 2012. ISBN 978-80-7208-920-8.
2. KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: Bodový systém, zadržování řidičských průkazů*. Praha: Linde, 2006. ISBN 80-7201-613-X.
3. PORADA, Viktor. A KOL. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. ISBN 80-7201-212-6.
4. ŠÁMAL, Pavel. A KOL. *Trestní zákoník I: Komentář*. Praha: C.H.Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-109-3.
5. ŠÁMAL, Pavel. A KOL. *Trestní zákoník II: Komentář*. Praha: C.H.Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-178-9.

Internetové zdroje

1. BESIP: Dopravní výchova. *BESIP* [online]. 2014 [cit. 2014-11-27]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>
[.ibesip.cz/cz/ibesip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020](http://www.ibesip.cz/cz/ibesip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020)
2. BESIP: Kampaně. *BESIP* [online]. 2014 [cit. 2014-11-27]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>
[.ibesip.cz/cz/ibesip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020](http://www.ibesip.cz/cz/ibesip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020)
3. BESIP: Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. *BESIP* [online]. [cit. 2014-11-27]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ibesip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>
4. *CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU: Observační bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2012 [cit. 2014-11-27]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/ztraty-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-za-rok-2010/>
5. *CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU: Observační bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2012 [cit. 2014-11-27]. Dostupné z:

<http://www.czrso.cz/clanky/skody-pri-dopravnich-nehodach-na-silnicich-cr-dosahuji-1-5-hrubeho-domaciho-produktu/>

6. *CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU: Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2013 [cit. 2014-11-27]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/vyse-ztrat-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-za-rok-2012/>
7. *CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU: Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2013 [cit. 2014-11-27]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/dopravni-nehody-staly-ceskou-ekonomiku-52-7-mld-kc/>
8. Pojišťovnictví - úplné znění č. 889 podle stavu k 20.2.2012. Ostrava : Sagit, 2012. [Dále jen: Zákon č. 168/1999]. *Dostupné online. ISBN 978-80-7208-910-9*. S. § 1 odst. 2.

Legislativní dokumenty

1. Česko. Mezinárodní úmluva č. 9/1931 Sb.: o jízdě motorovými vozidly. In: *Sb.* 1931.
2. Vyhláška č. 64/1987 Sb.: o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 159/1997 Sb. In: *Sb.* Česko, 1987.
3. Česko. Vyhláška č. 341/2002 Sb.: o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění dalších vyhlášek. In: *Sb.* 2002.
4. Česko. Zákon č. 40/2009 Sb.: trestní zákoník ve znění pozdějších zákonů. In: *Sb.* 2009.
5. Česko. Zákon č. 48/1997 Sb.: o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů. In: *Sb.* 1997.
6. Česko. 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. In: *Sb.* 2001.
7. Česko. Zákon č. 89/2012 Sb.: občanský zákoník. In: *Sb.* 2012.

8. Česko. Zákon č. 168/1999 Sb.: o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. In: *Sb.* 1999.
9. Česko. Zákon č. 200/1990 Sb.: o přestupcích ve znění pozdějších zákonů. In: *Sb.* 1990.
10. Česko. Zákon č. 247/2000 Sb.: o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In: *Sb.* 2000.
11. Česko. Zákon č. 273/2008 Sb.: o Policii České republiky ve znění pozdějších předpisů. In: *Sb.* 2008.
12. Česko. Zákon č. 361/2000 Sb.: o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sb.* Česko, 2000. Česko. Zákon č. 363/1999 Sb.: o pojišťovnictví a o změně některých souvisejících zákonů. In: *Sb.* 1999.
13. EU. Schengenská smlouva. In: 1985.

Jiné zdroje

1. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009.* Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2010.
2. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010.* Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2011.
3. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011.* Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2011.
4. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012.* Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2013.
5. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2013.* Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2014.
6. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24. března 2005, sp. zn. 8 Tdo 241/2005 ; Usnesení NS ČR ze dne 4. dubna 2007, sp.zn. 3 Tdo 328/2007.
7. Usnesení nejvyššího soudu ze dne 9. září 2004, sp. zn. 3 Tdo 810/2004 ; Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. října 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004.
8. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 4. února 2009, sp. zn. 7 Tdo 17/2009 ; Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. srpna 1998, sp. zn. 4 Tz 73/98.
9. Usnesení Nejvyššího soudu ČSR ze dne 28. března 1988, sp. zn. 11 Tz 9/88.
10. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. listopadu 2007, sp. zn. 8 Tdo 1334/2007.

11. Usnesení Nejvyššího soudu SSR ze dne 11. července 1986, sp. zn. 8 Tz 45/86.
12. Usnesení Nejvyššího soudu ČSR ze dne 19. dubna 1983, sp. zn. 11 Tz 11/83.
13. Usnesení Nejvyššího soudu SSR ze dne 10. prosince 1976, sp. zn. 6 Tz 61/76.

Obrázky

Obrázek č. 1: Dopravní nehoda

Obrázek č. 2: Členění škody

Tabulky

Tabulka č. 1: Počty nehod způsobených řidiči motorových vozidel

Tabulka č. 2: Hlavní příčiny dopravních nehod

Tabulka č. 3: Hlavní příčiny nehod cyklistů

Tabulka č. 4: Věkové kategorie - rok 2009 až 2013

Tabulka č. 5: Počet dopravních nehod v roce 2009 ve vztahu k roku výroby osobního auta

Tabulka č. 6: Počet dopravních nehod v roce 2010 ve vztahu k roku výroby osobního auta

Tabulka č. 7: Počet dopravních nehod v roce 2011 ve vztahu k roku výroby osobního auta

Tabulka č. 8: Počet dopravních nehod v roce 2012 ve vztahu k roku výroby osobního auta

Tabulka č. 9: Počet dopravních nehod v roce 2013 ve vztahu k roku výroby osobního auta

Tabulka č. 10: Účastníci dopravních nehod

Tabulka č. 11: Odhadnutá hmotná škoda dopravní policií na místě nehody

Tabulka č. 12: Ztráta v důsledku usmrcení 1 osoby celkem - rok 2010

Tabulka č. 13: Ztráta v důsledku těžkého zranění 1 osoby – rok 2010

Tabulka č. 14: Ztráta v důsledku lehkého zranění 1 osoby – rok 2010

Tabulka č. 15: Celkové náklady spojené s jednou nehodou bez zranění - rok 2010

Tabulka č. 16: Celkové ekonomické ztráty za rok 2011

Tabulka č. 17: Ztráta v důsledku usmrcení 1 osoby celkem - rok 2012

Tabulka č. 18: Celková ztráta z dopravní nehodovosti za rok 2012 v Kč

Grafy

Graf č. 1: Vývoj ztrát z dopravní nehodovosti

Seznam zkratek

CDV - Centrum dopravního výzkumu

ČR - Česká republika

DN - Dopravní nehoda

HDP - Hrubý domácí produkt

v.v.i. – veřejně výzkumná instituce

8 Přílohy

1. Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání
2. Sankce za přestupky dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů

Příloha č. 1

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

Porušení předpisů o provoz na pozemních komunikacích	Počet bodů
Řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po jeho požití, po kterou je řidič ještě pod vlivem alkoholu, je-li zjištěn obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	7
Odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou	7
Způsobení dopravní nehody porušením povinností řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	7
Neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	7
Při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovolena	7
Vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	7
Neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života	7
Předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	7

Řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	7
Řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovení zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h-1 a více v obci nebo o 50 km.h-1 a více mimo obec	5
Nezastavení vozidla na signál, který přikazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5
Ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do jiného	5
Ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	5
Při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejití vozovky	4
Nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
Překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů	4
Řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	4
Porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovení	3

zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h-1 a více v obci nebo o 30 km.h-1 a více mimo obec	
Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
Překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu	3
Řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	3
Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3
Neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovení zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h-1 a méně než 20 km.h-1 v obci nebo o více než 10 km.h-1 a méně než 30 km.h-1 mimo obec	2
Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	2

Zdroj: Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích – vlastní zpracování

Sankce za přestupky dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů

§ 125c silničního zákona:

Odstavec 4:

Za přestupek se uloží pokuta

- a) od 25 000 Kč do 50 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5, a písm. h),
- b) od 10 000 Kč do 20 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 3),
- c) od 2 500 Kč do 20 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b),
- d) od 5 000 Kč do 10 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a), e) bodů 2 až 4, písm. f) bodů 2, 7, 10 a 11, písm. j) a podle odstavce 2,
- e) od 2 500 Kč do 5 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8 a 9, písm. g) a i)
- f) od 1 500 Kč do 2 500 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4 a písm. k).

Odstavec 5:

Za přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5, a písm. h) se uloží zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let. Za přestupek podle odstavce 1 písm. a), písm. b), písm. e) bodů 2, 7 a 10 a podle odstavce 3 se uloží zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku. Tomu, kdo spáchal přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8 a 9, písm. g) a i) v období od dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát i vícekrát, se uloží zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců.

Odstavec 6:

V blokovém řízení se uloží pokuta do

- a) 2 000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. k),
- b) 1 000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4,

c) 2 500 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8 a 9 a písm. g).

Odstavec 7:

Přestupek, za který se podle tohoto zákona ukládá zákaz činnosti, nelze projednat v blokovém řízení.

Odstavec 8:

Od uložení sankce podle odstavců 4 až 7, s výjimkou odstavce 6 písm. a), nelze v rozhodnutí o přestupku upustit.⁷⁰

⁷⁰ Česko. Zákon č. 361/2000 Sb.: o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sb.* Česko, 2000. Česko. Zákon č. 363/1999 Sb.: o pojišťovnictví a o změně některých souvisejících zákonů. In: *Sb.* 1999.