

**ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE**

**PROVOZNĚ EKONOMICKÁ FAKULTA**

**KATEDRA PRÁVA**



**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

**Škody na zdraví a majetku způsobené porušováním  
pravidel silničního provozu**

**Pavel Bořek**

© 2014 ČZU v Praze

**ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE**

Katedra práva

Provozně ekonomická fakulta

# **ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**

Bořek Pavel

Veřejná správa a regionální rozvoj nav.- Hradec

Název práce

**Škody na zdraví a majetku způsobené porušováním pravidel silničního provozu**

Anglický název

**Personal injury and property damage caused by violation of traffic laws**

---

## **Cíle práce**

Cílem práce je zjistit vývoj a příčiny dopravních nehod v ČR za období minimálně posledních pěti roků, formy zavinění, rozsah škod na zdraví, majetku, další dopady. Na základě výsledků zkoumání navrhnout opatření k eliminaci dopravních nehod

## **Metodika**

- soustředění právních předpisů, potřebné literatury a statistických dat dopravních nehod a jejich následků, konzultace s vedoucím diplomové práce
- prostudování teoretické části práce a její zhodnocení
- získání a prostudování konkrétních materiálů získaných v rámci praxe
- statistické vyhodnocení získaných dat
- sumarizace výsledků a jejich zhodnocení

## **Harmonogram zpracování**

1. Vyhotovení zadání práce do 30.06.2013
2. Vypracování teoretické části a sběr dat do 30.10.2013
3. Vypracování praktické části do 30.1.2014
4. Odevzdání práce do 31.3.2014

**Rozsah textové části**

60 - 80 stran

**Klíčová slova**

doprava, silniční provoz, zákon, újma na zdraví, škoda na majetku, přečin, přešupek

**Doporučené zdroje informací**

- CHMELÍK, Jan. a kol. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o. 2009;
  - MUSIL, J. a kol. Kriminalistika. Praha: Naše vojsko, 1994;
  - PORADA, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde Praha 2000;
  - DAŇKOVÁ, Alena: Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích, CDV, 2007;
  - dále budou použity platné právní předpisy a internetové zdroje
- Další literatura po dohodě s vedoucím 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

V Praze dne 8.11.2013

### **ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ:**

Prohlašuji, že svou diplomovou práci „**Škody na zdraví a majetku způsobené porušováním pravidel silničního provozu**“ jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové 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 uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze 25.11.2014

Bc. Pavel Bořek

## **PODĚKOVÁNÍ**

Tímto bych rád poděkoval svému vedoucímu práce JUDr. Milanu Uhlíkovi, CSc., za odborné vedení a cenné rady při zpracování mé diplomové práce, také děkuji pracovníkům Ministerstva dopravy ČR a Ing. Aleně Vyskočilové z Centra dopravního výzkumu v Brně za vstřícný přístup a poskytnuté materiály. V neposlední řadě bych rád poděkoval své rodině za trpělivost a podporu při studiu.

# Škody na zdraví a majetku způsobené porušováním pravidel silničního provozu

---

## Personal injury and property damage caused by violation of traffic laws

### **Souhrn:**

*Diplomová práce „Škody na zdraví a majetku způsobené porušováním pravidel silničního provozu“ se zabývá příčinami dopravních nehod a kategorizací jejich následků. V teoretické části práce je vysvětlen pojem dopravy, nastíněn vývoj právních předpisů upravujících silniční dopravu a předestřena platná právní úprava na evropské i národní úrovni. Tato část se také zabývá právní úpravou protiprávních jednání vykazujících znaky přestupku a trestného činu, respektive přečinu, v návaznosti na porušení pravidel silničního provozu s následky spočívajícími v újmě na zdraví, usmrcení a hmotné škodě na majetku. V praktické části jsem provedl rozbor a analýzu nehodovosti se zaměřením na vývoj této externality dopravy, forem zavinění a viníky tohoto protiprávního jednání. Samozřejmě nebylo opomenuto hledisko ekonomických i sociálních dopadů na účastníky nehod a společnost. Závěrem práce jsou hodnoceny výsledky zkoumání, komplexnost právní úpravy a navrhuji opatření, která by měla směřovat k eliminaci nejzávažnějších následků dopravních nehod.*

### **Summary:**

*The present thesis „Problems of personal injury and property damage caused by violation of road traffic regulations“ deals with reasons of traffic accidents and with its consequences categorization. The theoretical part explains the concept of traffic, presents its categorization, outlines the development of legal regulations applying to road traffic, and describes the effective legal provisions both on European and national level. This part analyses the legal provisions affecting lawless behavior characterized by offence and criminal offence, or more precisely misdemeanour in consequence of road traffic regulations violation leading to injury, killing and property damage. In the second (practical) part, I give an analysis of accident frequency focused on the development of this externality of traffic, forms of fault, and parties at fault in this illegal behavior. Of course, the thesis has not omitted the economic and social impacts on the participants in accident and on the society. In its conclusion the thesis evaluates the results of investigation, complexness of legal provisions, and I suggest measures aimed at elimination of damages.*

**Klíčová slova:** doprava, silniční provoz, zákon, újma na zdraví, škoda na majetku, přečin, přestupek

**Key words:** transportation, road traffic, law, damage on health, property damage, offence, misdemeanour

## OBSAH

<b>1. ÚVOD .....</b>	<b>10</b>
<b>2. CÍL A METODIKA PRÁCE.....</b>	<b>12</b>
<b>3. PŘEHLED PLATNÉ PRÁVNÍ ÚPRAVY .....</b>	<b>14</b>
3.1. Vymezení pojmu dopravy a její základní rozdělení .....	14
3.2. Historický vývoj pravidel silničního provozu .....	15
3.3. Platná mezinárodní a unijní právní úprava silniční dopravy .....	17
3.4. Platná národní právní úprava silniční dopravy .....	19
3.4.1. Zákon o silničním provozu a jeho významné změny .....	20
3.5. Právní úprava porušení pravidel silničního provozu při usmrcení, újmě na zdraví a vzniku hmotné škody.....	22
3.5.1. Přestupky v dopravě .....	30
3.5.2. Trestné činy v dopravě .....	32
<b>4. ANALÝZA ZKOUMANÉ PROBLEMATIKY .....</b>	<b>37</b>
4.1. Silniční dopravní nehoda .....	37
4.2. Vývoj nehodovosti v ČR .....	39
4.3. Příčiny silničních dopravních nehod .....	48
4.3.1. Viníci dopravních nehod .....	50
4.3.2. Hlavní a nejčastější příčiny dopravních nehod.....	53
4.4. Dopravní nehody s osobními následky a hmotnou škodou .....	55
4.5. Ekonomické aspekty dopravních nehod .....	64
4.5.1. Oceňování ztrát z dopravních nehod .....	64
4.5.2. Náhrady z dopravních nehod z pohledu poškozených .....	75
<b>5. SHRUTÍ VÝSLEDKŮ ZKOUMÁNÍ.....</b>	<b>77</b>
5.1. Opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu .....	80
<b>6. ZÁVĚR .....</b>	<b>82</b>
<b>7. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....</b>	<b>87</b>
<b>8. PŘÍLOHY .....</b>	<b>89</b>
8.1. Platný přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání .....	89
8.2. Přestupky v silniční dopravě .....	91
8.3. Trestné činy v dopravě – paragrafové znění.....	94
8.4. Formulář evidence nehod v silničním provozu .....	98
8.5. Počty registrovaných jednotlivých vozidel v ČR za období 1988-2014 .....	102

## SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Základní rozdělení objasněných tr.činů za rok 2013 .....	36
Graf 2: Podíl objasněných nedbalostních tr.činů v dopravě za rok 2013 z celkového objemu obecné kriminality .....	36
Graf 3: Vývoj nehodovosti v ČR od roku 1980 do 2013.....	41
Graf 4: Vývoj počtu všech registrovaných vozidel za období 1950 až 2014 v ČR.....	44
Graf 5: Vývoj evidovaných dopravních nehod, registrovaných motorových vozidel a obyvatel starších 15 let v ČR za období 1980 až 2013 .....	48
Graf 6: Zavinění dopravních nehod v roce 2013 podle věku řidičů motorových vozidel.....	52
Graf 7: Zavinění dopravních nehod v roce 2013 podle délky řidičské praxe.....	52
Graf 8: Procentuelní podíl účastníků na zavinění dopravních nehod s usmrcením v roce 2013 .....	58
Graf 9: Procentuelní podíl účastníků na zavinění dopravních nehod s těžkým zraněním v roce 2013 .....	58
Graf 10: Procentuelní podíl účastníků na zavinění dopravních nehod s lehkým zraněním v roce 2013 .....	59
Graf 11: Počet usmrcených osob v zemích EU na 1 mil. obyvatel v letech 2001 a 2011 .....	62
Graf 12: Počet usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokilometrů ve vybraných státech EU	62
Graf 13: Vývoj usmrcených osob v zemích EU při dopravních nehodách za období 2010 - 2013 .....	63
Graf 14: Vývoj celkového počtu usmrcených osob při dopravních nehodách v EU za období 2001 do 2013 s vyznačeným strategie ke snížení úmrtí do roku 2020.....	63
Graf 15: Vývoj celkových ekonomických ztrát nehodovosti v ČR.....	75

## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Vývoj počtu obyvatel v ČR od roku 1980 do současnosti .....	42
Tabulka 2: Vývoj vydaných ŘP za období 1980 do současnosti .....	43
Tabulka 3: Délka silniční sítě v ČR k 01.01.2005 s kategorizací komunikací.....	45
Tabulka 4: Délka silniční sítě v ČR k 01.01.2013 s kategorizací komunikací.....	46
Tabulka 5: Vývoj osobní dopravy v ČR zaměřený na přepravní výkon za období 2000 až 2012 .....	47
Tabulka 6: Vývoj nákladní dopravy v ČR zaměřený na přepravní výkon za období 2000 až 2012 .....	47
Tabulka 7: Evidované dopravní nehody v ČR za období 2011 až 2013 .....	50
Tabulka 8: Účastníci silničních dopravních nehod v roce 2013 podle postavení v provozu na pozemních komunikacích.....	51
Tabulka 9: Hlavní příčiny zavinění dopravních nehod podle řidičské praxe za rok 2013 .....	53
Tabulka 10: Hlavní příčiny dopravních nehod řidičů motorových vozidel.....	54
Tabulka 11: Nejčtenější příčiny dopravních nehod řidičů motorových vozidel v roce 2013...54	
Tabulka 12: Vývoj dopravních nehod s osobními následky v ČR od roku 1990 do 2013 .....	56
Tabulka 13: Následky dopravních nehod za rok 2013 podle zavinění a podle postavení viníka v provozu na pozemních komunikacích .....	57
Tabulka 14: Kategorizace usmrcených účastníků dopravních nehod v roce 2013.....	59
Tabulka 16: Přehled dopravních nehod v roce 2013 podle hlavní příčiny a následku .....	60
Tabulka 15: Rozdělení následků podle věku usmrcených a zraněných v roce 2013 .....	60
Tabulka 17: Doby zpracování DN policistou podle závažnosti .....	68
Tabulka 18: Strukturalizace výše ztráty za 1 usmrcenou osobu v Kč za rok 2012 .....	73
Tabulka 19: Celkové ekonomické ztráty z dopravních nehod v ČR za rok 2012 .....	74



## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Členění nákladů při výpočtu ztrát z nehodovosti v roce 2012 v ČR ..... 65

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
BESIP	Oddělení BESIP, součást Ministerstva dopravy ČR, zabývající se bezpečností silniční dopravy, také zkratka bezpečnost silničního provozu
CDV	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
ČNR	Česká národní rada
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
FMV	Federální ministerstvo vnitra
MD ČR	Ministerstvo dopravy ČR
PP ČR	Policejní prezidium ČR
Rada EU	Rada Evropské unie
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
ŘSDP	Ředitelství služby dopravní policie ČR
SAP	Sdružení automobilového průmyslu
Sb.	Sbírka zákonů
tr.čin	trestný čin
TrŘ	zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů
TrZ	zákon č.40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů
WHO	Světová zdravotnická organizace
ZPPK	zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
ZP	zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

## 1. ÚVOD

Od počátku dějin lidské rasy byl člověk obdařen rozumem, a to jak již z pohledu antropologického vývoje a evoluce, tak z pohledu náboženství. Jedná se o neoddiskutovatelnou přednost, neboť svou fyzickou konstrukcí je člověk zranitelnější a pomalejší než ostatní oběti predátorů. Rozum a jeho používání nás odlišuje od ostatních živočichů a společně s přirozenou leností a snahou vyniknout, objevit něco nového, jsou základním motorem vývoje člověka. Vývoj člověka byl provázen nutností pohybu a nápady, jak si tuto činnost ulehčit až do fáze vývoje parního stroje, spalovacího motoru a dalších převratných objevů mechaniky, které začaly nahrazovat po tisíciletí v dopravě používané živé tvory. Každý vývoj přináší mimo pozitiv i negativa, tak je tomu i u moderní silniční dopravy, ale je jen na lidstvu, jaká bude hranice externalit, která nás přinutí se jimi zabývat v dostatečné míře a systematicky je odstraňovat, neboť v současné moderní společnosti, která podléhá trendu globalizace, je možnost vlastnit a řídit dopravní prostředek, potažmo motorové vozidlo, a účastnit se tak provozu na pozemních komunikacích téměř samozřejmostí. Motorové vozidlo se stalo pro člověka této doby neoddělitelnou součástí dnešního života, je bráno jako prostředek dopravy do zaměstnání, pracovní nástroj, ale i forma zábavy a společenské prestiže.

Mezi negativní jevy, které dopravu provází, řadíme hlučnost, znečišťování vod i ovzduší a nehodovost, u které jsou zejména alarmující následky na životech a zdraví účastníků provozu na pozemních komunikacích, neboť každý den zemře na světových silnicích téměř 3400 osob a desítky miliónů jsou každoročně zraněny či trvale postiženy. [22]

Přírodu lze ochránit využitím obnovitelných zdrojů v konstrukci pohonů vozidel (vodíkové články, elektromotory apod.), následky na životech, zdraví a majetku účastníků je nutné ochraňovat zejména regulací chování účastníků silničního provozu, a to kvalitními právními normami a vynucením jejich dodržování. Právě na dodržování těchto norem je vázáno snížení nehodovosti v silniční dopravě, neboť statistická zjištění dlouhodobě vykazují, že hlavním faktorem vzniku dopravní nehody je nesprávné chování člověka, jedná se o 94 % z celkového počtu dopravních nehod, další tři příčiny ve formě technických závad dopravních prostředků, závad komunikací a jiných příčin oproti tomuto tvoří zanedbatelné číslo. Důležitost regulace tohoto chování přerostla již dávno národní úroveň, je prováděna komplexněji a na mezinárodní úrovni, což pocítujeme jako členové Evropské unie, kdy snaha orgánů Evropské unie zasáhnout do této oblasti byla nejprve vedena za účelem čistě

ekonomickým, ale s nárůstem dopravy a jejích negativ, byly tyto orgány nuceny vytvářet opatření směřující ke snížení nehodovosti a tím zmírnění jejich nepříznivých následků. Bylo by hloupé domnívat se, že i nejkvalitnější právní norma může vyloučit selhání lidského faktoru, a proto je důležité zabývat se také technickým vybavením vozidel majícím za následek zlepšení aktivní i pasivní bezpečnosti posádky vozidla a ostatních účastníků dopravy nebo také stavebně dopravními opatřeními, které by vyčlenily nemotorizované účastníky, kteří jsou v provozu nejzranitelnější, mimo vozovky.

Je nutné konstatovat, že základním předpokladem úspěšného boje proti dopravním nehodám je odborné vyšetřování těchto událostí, které umožní zjistit pravé příčiny selhání lidského faktoru a v návaznosti na tato zjištění umožnit účinnou prevenci a přiměřenou represii v oboru dopravní bezpečnosti. „Poznat příčiny a najít cesty k jejich odstranění je jediný možný způsob, jak dopravním nehodám čelit.“ *[[2], s. 17]*, což je důvodem, že tato diplomová práce navazuje či spíše částečně vychází z mé již vypracované bakalářské práce, zabývající se otázkami dokazování dopravních nehod v rámci trestního řízení.

## 2. CÍL A METODIKA PRÁCE

Cílem diplomové práce je zjistit vývoj a příčiny dopravních nehod v ČR za období posledních pěti roků, formy zavinění, rozsah škod na zdraví, majetku, další dopady. Na základě výsledků zkoumání navrhnout opatření k eliminaci dopravních nehod.

S ohledem na cíl diplomové práce budou nejprve soustředěny vybrané právní předpisy z oblasti dopravy, provedena kategorizace škod na zdraví a majetku způsobených porušováním pravidel silničního provozu, když takovéto škody vznikají jako následek nahodilých událostí v dopravě, tedy při dopravních nehodách. Bude provedena analýza vývoje nehodovosti na území naší republiky a jeho porovnání v rámci evropského měřítka, stanovení ekonomických ztrát při dopravních nehodách, jejich výpočet a také nástin dopadu následků na účastníky silničního provozu a jejich blízké okolí. Za důležitý aspekt své práce pak považuji vymezení problémových oblastí dopravy s ohledem na její externalitu, nehodovost, a předestření její regulace v návaznosti na legislativní a technická opatření.

V teoretické části práce bude vymezen pojem dopravy a tato oblast našeho života bude členěna podle jednotlivých hledisek. Pozornost bude věnována pozemní dopravě, resp. silniční pozemní dopravě, na kterou bude pohlíženo podle skladby jejich markantů. V této části práce soustředím právní předpisy týkající se zkoumané problematiky, tedy silniční dopravy. Budu se zevrubně zabývat historií a vývojem právních norem upravujících silniční dopravu, podrobněji pak platné právní úpravě na evropské úrovni a na národní úrovni. Stěžejní předpisy řešící porušování pravidel silničního provozu s následky na životě, zdraví či hmotné škodě, zákon č.40/2009 Sb., trestní zákoník a zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, resp. jejich části kvalifikující tato protiprávní jednání s uvedením postihů, budou blíže vysvětlovány, zejména pro stanovení hranice mezi přestupkem v dopravě a trestným činem. V trestně právní rovině bude na porušování pravidel silničního provozu nahlíženo pouze z pohledu účinného právního předpisu. Takovéto nastínění problematiky bude základem pro pochopení analytické části. Podklady pro teoretickou část práce budou získány studiem dokumentů, legislativních předpisů (zákonů, nařízení vlády) a zejména odborné literatury.

V analytické části práce vysvětlím pojem dopravní nehody, provedu rozbor této události v provozu na pozemních komunikacích. V rámci získávání statisticky významných dat se zaměřím na vývoj nehodovosti v České republice za období od roku 1980 do současnosti, zmapuji faktory, které měly vliv na vývoj nehodovosti, a porovnáám trend vývoje těchto

faktorů s vývojem nehodovosti. Nehodovost v České republice období podrobím porovnání s nehodovostí s vývojem nehodovosti v dalších členských zemích Evropské unie. Nedílnou částí analytické práce bude kategorizace škod vzniklých při dopravních nehodách, zmapování rozsahu nehod s osobními následky a hmotnou škodou, budou rozebírány příčiny dopravních nehod, jejich procentuální porovnání, viníci dopravních nehod budou kategorizováni do skupin podle užitých dopravních prostředků, z délky doby praxe k řízení motorových vozidel a to ze získaných relevantních dat Ředitelství služby dopravní policie ČR a údajů dalších odborných institucí zabývajících se problémem nehodovosti na národní úrovni jako je Oddělení BESIP, součást Ministerstva dopravy ČR a Centrum dopravního výzkumu. Nedílnou součástí práce bude charakteristika dopadu nehodovosti na účastníky z pohledu ekonomického i sociálního. Podrobně se budu zabývat jakým způsobem a v jakém rozsahu jsou prováděny výpočty ztrát z dopravních nehod a jaké mají celospolečenské dopady.

Mimo metody sběru statisticky významných dat, která bude využívána zejména v analytické části práce, budou k vyhodnocení zkoumání použity metody analýzy, komparace a syntézy. Také budu při vyhotovení práce čerpat z fundované odborné a vědecké literatury a zároveň i z vlastních zkušeností získávaných během své šestnáctileté praxe u dopravní policie a Služby kriminální policie a vyšetřování Policie ČR, Krajského ředitelství policie Pardubického kraje.

V návaznosti na vyhodnocená data, dostupné informace a získané zkušenosti se pokusím navrhnout opatření ke zmírnění následků nehodovosti, tedy zejména následků na zdraví a životech účastníků silničního provozu.

### 3. PŘEHLED PLATNÉ PRÁVNÍ ÚPRAVY

#### 3.1. Vymezení pojmu dopravy a její základní rozdělení

Doprava je nevyhnutelnou součástí každé společnosti a patří mezi nejstarší základní lidské činnosti. Její definice může např. znít „doprava je v obecném pojetí soubor činností, kterými se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách, přemísťování osob a materiálu dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními“. *[[5], s 5]* Hovoříme o ní jako o organizované činnosti za účelem přemístění věcí či osob z jednoho místa do druhého a toto přemístění je produktem dopravní činnosti. Její význam zasahuje do všech oblastí našeho života. Jejím prostřednictvím jsou po staletí zajišťovány lidské potřeby, a to ve stále markantnějším rozsahu, má neopomenutelný význam pro ekonomickou sféru. Rozvoj dopravy je základním charakteristickým rysem moderní civilizace. Mimo těchto vyjmenovaných kladů má doprava své specifické zápory, těmi jsou negativní vliv na životní prostředí a nehodovost.

Dopravu rozdělujeme z mnoha hledisek, které ukazují určité odlišnosti jak do prostředí, ve kterém se uskutečňuje, způsobu, druhu užitého dopravního prostředku, tak i do účelu zvolené dopravy.

#### **Dělení dopravy:**

- podle druhu přepravy **na osobní a nákladní,**
- podle způsobu **na silniční, železniční, leteckou a plavební,**
- podle prostředí **na pozemní, podzemní, vzdušnou a vodní,**
- podle vzdálenosti a místa **na dálkovou, místní, městskou a závodní.** *[[5], s 6]*

Práce je v návaznosti na zadání zaměřena na pozemní silniční dopravu, která v průběhu minulého století zaznamenala celosvětově rozmach a nárůst. Nejinak je tomu i v České republice, kde zejména v současné době zůstávají ostatní způsoby pozemní dopravy potlačeny. Vzhledem ke geografické poloze naší země v srdci Evropy a nízkým poplatkům na rychlostních komunikacích se stala Česká republika tranzitní cestou nákladní silniční dopravy, což má negativní důsledky jak ekologické, tak dopravně technické, spočívající v předimenzování hustoty provozu a poškozování dopravního svršku a podloží pozemních komunikací.

Pozemní silniční doprava je souhrn činností, kterými se přemísťují osoby, náklady a samostatná vozidla po pozemních komunikacích, dopravních plochách a na volném terénu. *[[5], s 38]* Uskutečňuje se na pozemních komunikacích, které jsou označeny typově, pro dosažení kategorie se vychází na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení *[[8], §2]*.

Pozemní komunikace se jako dopravní cesta dělí, podle zákona č 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, na tyto kategorie:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelové komunikace. *[[8], §2]*

Na uvedených komunikacích probíhá provoz nejen motorových vozidel, účastníkem provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. *[[8], §2]* Jedná se o řidiče motorových, nemotorových vozidel (zde řadíme i jezdce na zvířatech a vozky) a chodce (mezi tyto patří průvodci hnaných zvířat). Veškerý provoz je řízen právními normami, různých stupňů právní síly, které nastavují pravidla provozu, zasahují do schvalování jednotlivých vozidel, homologace náhradních a doplňkových dílů vozidel, způsobu a povinnosti pojištění vozidel, osazení značení pozemních komunikací, jejich tvaru a barevného provedení a do mnoha dalších oblastí souvisejících s dopravou.

### **3.2. Historický vývoj pravidel silničního provozu**

Regulace silniční dopravy, ve smyslu regulace chování účastníků silničního provozu, se ve výraznějším rozsahu datuje k objevu páry a užívání parních strojů (nazývaných silniční lokomotivou či samohyby) v provozu na komunikacích, tedy do druhé poloviny 19. století. První zemí upravující právními předpisy silniční provoz je právě kolébka parostroje Anglie, jejíž legislativa vydala v roce 1861 tzv. Praporkový zákon, který mj. upravoval rychlost jízdy tohoto vozidla a např. v roce 1865 byl doplněn o povinnost užití „doprovodných“ osob před vozidlem při provozu parního stroje na veřejných komunikacích. Na našem území první právní předpis upravující provoz parovozů na silnicích je účinný od roku 1875, jedná se o vyhlášku č.77 českého místodržitelství. Na tento právní předpis navazuje v roce 1886

Prozatímní řád silniční policie (vydán v částce XXI. Zákoníku zemského království Českého), který upravuje užití parovozu podrobněji a později se stává závazný na celém našem území.

Dalším významným podnětem pro potřebu regulace silniční dopravy byl vynález spalovacího motoru Karla Benze z roku 1886 a jeho využití jako hnací síly vozidla. V roce 1910 pod č.88 bylo vydáno v Českých zemích nařízení zdejšího ministerstva vnitra, v návaznosti na ratifikaci Mezinárodní smlouvy o jízdě automobily z října 1909 na pařížské konferenci Rakouskem - Uherskem. Další mezinárodní smlouva z konference v Paříži, z měsíce dubna 1926, nazvaná Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly, zabývající se zejména bezpečností silniční dopravy, povolením k řízení vozidel (mezinárodní řidičský průkaz) a osvědčením o technické způsobilosti motorových vozidel, byla na našem území, resp. v již v samostatném Československu, ratifikována v srpnu 1930, přesněji do struktury našeho právního systému byly výsledky pařížské konference zavedeny zákonem č.124/1931 Sb. Další výraznější úprava chování účastníků v silničním provozu byla provedena zákonem č.81/1935 Sb. o jízdě motorovými vozidly, který reagoval na nové poznatky a dohody vyplývající z Mezinárodní konference v Ženevě, zejména na Úmluvu o unifikaci silničního signalizace, kdy v roce 1938 byl schválen zákon č.82/1938 Sb, o dopravních značkách pro silniční dopravu.

Ucelenou změnou pravidel silničního provozu, mimo změny způsobu jízdy, resp. okraje komunikace, u kterého jezdí vozidla, z levé na pravou stranu, ke které došlo za okupace Československa fašistickým Německem, bylo schválení zákona č.56/1950 Sb. o provozu na veřejných silnicích. Zákon stanovoval jen obecné zásady provozu na veřejných komunikacích, konkrétnější pravidla byla postupně tvořena právními normativní akty nižší síly. V roce 1951 byly nařízením vlád zavedeny vložky řidičského průkazu s 10 ústřížky, kdy se dá hovořit o období současného bodového systému. Uvedený zákon byl nahrazen vládním nařízením č.54/1953 Sb., o provozu na silnicích (s prováděcími vyhláškami Ministerstva národní bezpečnosti č.196/1953 Sb. a Ministerstva dopravy č.197/1953 Sb.), které mimo regulace v silničním provozu ustanovilo dopravní inspektoráty a zavádělo relativně moderní pravidla pro výcvik řidičů, také dalo vznik povinnému zákonnému pojištění vozidel. Následující změnu pravidel silničního provozu přinesly vyhláška MV č.80/1966 Sb. a vyhláška FMV č.42/1973 Sb. Orgány ČSSR v rámci legislativní činnosti reagovaly pouze nepřímo na mezinárodní úmluvy týkající se oblasti dopravy, z nichž nejvýznamnější jsou Evropská dohoda o mezinárodní silniční dopravě nebezpečných věcí (ADR) a úmluva o dopravním značení, Evropská dohoda o práci osádek v mezinárodní silniční dopravě (AETR)



z konferencí v Ženevě 1955, 1957 a 1970. Výraznější změnou právního předpisu upravujícího provoz na komunikacích, před současným platným předpisem upravujícím pravidla silničního provozu byla vyhláška FMV č.99/1989 Sb. o pravidlech provozu na pozemních komunikacích s účinností od 1.1.1990, která byla platná do konce roku 2000. S účinností tohoto právního předpisu došlo i ke změně sankcí za přestupky, resp. s účinností zákona č.200/1900 Sb., o přestupcích. Po vzniku České republiky došlo k „zastřešení“ vyhlášky zákonem č.12/1997Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, neboť z dikce ust. § 1 Listiny základních práv a svobod vyplývá, že povinnosti mohou být občanům ukládány jen na základě zákona, v jeho mezích a při zachování základních práv a svobod, což tehdy platná právní úprava nerespektovala.[3]

### **3.3. Platná mezinárodní a unijní právní úprava silniční dopravy**

Česká republika jako jedna z demokratických zemí moderního světa respektuje platné mezinárodní smlouvy. Tyto smlouvy zasahují i do oblasti silniční dopravy, kdy ve smyslu čl.10 Ústavy ČR mají vyhlášené mezinárodní smlouvy přednost před zákony upravující danou oblast. Povinnosti vyplývající z ratifikovaných smluv jsou pak v našem právním systému upřesňovány prováděcími vyhláškami, pokud nejsou zapracovány přímo do zákonných předpisů.

Z mezinárodních smluv a dohod v oblasti silniční dopravy se zejména jedná o tyto dokumenty:

- Úmluva o sjednocení silničních značek - Ženeva, 30.3.1931
- Úmluva o silničním provozu - Ženeva, 19.9.1949
- Protokol o silničních značkách a signálech - Ženeva, 19.9.1949
- Deklarace o výstavbě hlavních silnic s mezinárodním provozem - Ženeva, 16.9.1950
- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě /CMR/ - Ženeva, 19. 5.1956
- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí /ADR/ - Ženeva, 30.9.1957
- Evropská úmluva o silničních značkách - Ženeva, 13.12.1957
- Úmluva o silničních značkách a signálech - Vídeň, 08.11.1968

- Úmluva o silničním provozu - Vídeň, 08.11.1968
- Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě /AETR/ ve znění Změn a doplňků z r. 1983 a Doplňku č. 2 z r. 1991 - Ženeva, 1.7.1970
- Dohoda o všeobecných podmínkách mezinárodních přeprav cestujících autobusy - Berlín, 5.12.1970
- Evropská dohoda doplňující Úmluvu o silničním provozu - Ženeva, 1.5.1971
- Evropská dohoda doplňující Úmluvu o silničních značkách a signálech - Ženeva, 1.05.1971
- Protokol o silničních označeních k Evropské dohodě doplňující Úmluvu o silničních značkách a signálech - Ženeva, 1.3.1973
- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě cestujících a zavazadel /CVR/ Ženeva, 1.3.1973
- Dohoda o "Všeobecných podmínkách mezinárodních přeprav nákladů silniční dopravou" a Protokol - Karl-Marx-Stadt, 29.6.1974
- Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem /AGR/ - Ženeva, 15.11.1975
- Dodatkový protokol k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě, týkající se elektronického nákladního listu – Ženeva, 20.2.2008 [25]

Obdobné povinnosti naší republiky vyplývají z členství v EU, která koriguje předmětnou oblast nařízeními a směrnicemi. Tyto jsou implementovány do našeho právního systému např. prostřednictvím vyhlášek. Mezi tyto předpisy např. patří v oblasti bezpečnosti dopravy a technické způsobilosti vozidel Směrnice Parlamentu a Rady ES č.20/2003 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se povinného používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s hmotností do 3,5 t, dále pak nařízení upravující podnikání v silniční dopravě konkr. pod č.1071/2009, kterým se stanovují společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě, č. 1072/2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy, č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy. Nelze opomenout doporučení EU ve formě Bílé knihy 2010, na kterou navazuje v naší

republike Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro roky 2004 – 2010, která byla nejprve revidována a následně nahrazena Národní strategií BESIP pro roky 2011-2020.

### **3.4. Platná národní právní úprava silniční dopravy**

Mezi důležité právní normy národní v oblasti dopravy patří:

- **zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů**, který vytyčuje úpravu provozu na pozemních komunikacích, upravuje práva a povinnosti všech účastníků silničního provozu a vymezuje pravomoc a působnost orgánů státní správy a samosprávy v této oblasti, s Vyhláškou č.30/2001 Sb., provádějící pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích;

- **zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů**, zabývající se provozem dopravy za účelem podnikání, s prováděcí vyhláškou č.478/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů;

- **zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů**, který upravuje podmínky užívání pozemních komunikací, jejich kategorizaci, proces schvalování a povinnosti vlastníků a správců komunikace, s prováděcí vyhláškou č.104/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů;

- **zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů**, zabývající se kategorizací vozidel, technickými požadavky na kategorii registrací, vyřazením a další správní agendou;

a dále **zákon č.168/1999 Sb. o pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů**, **zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů**; **zákon č.12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů** *[[1], s.6]*; **vyhláška č.32/2001 Sb. o evidenci dopravních nehod**; **zákon č. 379/2005 Sb. o opatření k ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami, ve znění pozdějších předpisů**, který mj. upravuje povinnost nepožívat alkohol či jinou návykovou látku před činnostmi, při kterých lze ohrozit život, zdraví a poškodit majetek a dále stanoví povinnost podrobit se při takovéto činnosti vyšetření ke zjištění přítomnosti alkoholu nebo jiné návykové látky,

vyšetření přesně specifikuje na orientační a odborné lékařské vyšetření; **vyhláška č. 243/2001 Sb. o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů; vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů; vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů; zákon č.185/2001Sb., o odpadech; zákon č.311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot; vyhláška č.108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (Dohoda AETR); vyhláška č.64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) s přílohami A a B; nařízení vlády č.110/2001 Sb, kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým a výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy.**

#### 3.4.1. **Zákon o silničním provozu a jeho významné změny**

Stěžejním právním předpisem upravujícím chování účastníků provozu na pozemních komunikacích je zmíněný zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zkráceně jen zákon o silničním provozu, jehož účinnost se datuje k 1. lednu 2001. Kostra předpisu vychází z předchozí právní úpravy provozu na pozemních komunikacích, a to vyhlášky FMV č.99/1989 Sb. o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, která byla doplněna návrhy odborné veřejnosti, což vedlo k zapracování některých bezpečnostních prvků v provozu na pozemních komunikacích do díky zákona např. povinné užívání zádržného systému (dětských autosedaček) zpočátku na rychlostních komunikacích (nyní již na všech pozemních komunikacích), celodenní svícení v zimních měsících (nyní celoročně), ponechání sníženého rychlostního limitu pro jízdu vozidel v obci. Mimo příkladně uvedená pozitiva tvůrci zákonu mylně předpokládali připravenost naší společnosti na benevolentnější dozor ze strany orgánů státní správy, např. když bylo odebráno policistům oprávnění zadržet řidiči po závažném porušení pravidel silničního provozu (dopravní nehodě či jízdě pod vlivem návykové látky) řidičský průkaz či zadržet osvědčení o technické způsobilosti vozidla při nezpůsobilosti vozidla k provozu na pozemních komunikacích, následnými novelami musela být v určitém rozsahu tato oprávnění vrácena.

Uvedený zákon, tak jako většina našich právních předpisů, od doby své účinnosti prošel nespočetnými úpravami, z nichž nejvýznamnější jsou:

- oprávnění městských strážníků spolupůsobit při dohledu nad silničním provozem (účinnost změn 1.1.2003)
- povinnosti učitele autoškoly; světla pro denní svícení; změna dolní hranice hmotné škody pro specifikaci dopravní nehody z 20.000,- na 50.000,-Kč; zavedení bodového systému; vyšší sankce za přestupky v dopravě; možnost zadržení řidičského průkazu a zabránění v jízdě policistou za přesně definovaných podmínek (účinnost změn od 1.7.2006 )
- povinnost vyplnit při dopravní nehodě, nepodléhající oznamovací povinnosti policistovi, Euroformulář; změna dolní hranice hmotné škody pro specifikaci dopravní nehody z 50.000,- na 100.000,-Kč; měření rychlosti jízdy vozidel v obci obecní policií ve vyznačeném úseku (účinnost změn od 1.9.2009)
- kodifikace přestupků v dopravě do ust. § 125c zákona o silničním provozu (zrušení ust. § 22 zákona č.200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů), změna dikce ustanovení upravující povinnost řidiče zastavit před přechodem pro chodce (namísto „umožnění bezpečného a nerušeného přejetí“ bylo nahrazeno „nesmět omezit a ohrozit“); oprávnění policistů zakázat vjetí vozidel na komunikaci při závadě ve sjízdnosti a povinnost řidiče strpět technickou prohlídku vozidla s dojezdem od místa zastavení až 8 km (účinnost změn od 25.5.2011)
- implementace evropských právních předpisů zabývajících se oblastí dopravy do zákona o silničním provozu; možnost pozastavení řidičského oprávnění v rámci exekučního řízení; zavedení postihu ve smyslu správního deliktu pro provozovatele vozidel; restrukturalizace skupin a podskupin řidičských oprávnění (účinnost změn od 1.1.2013).

Na bodový systém, resp. bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem, lze s ohledem na diskuzi odborníků i laické veřejnosti v nadsázce pohlížet jako na samostatnou kapitolu zákona o provozu na pozemních komunikacích. Do právní normy byl „vsazen“ zákonem č. 411/2005 Sb. s účinností od 1.7.2006, je upraven v 1. části, v hlavě 5, ust. §§ 123a až 123f. Systém bodového hodnocení řidičů funguje obdobným způsobem i v dalších evropských zemích, princip systému v našich podmínkách je založen na přičítání trestných bodů až do výše 12ti trestných bodů. Body jsou řidiči přičítány za spáchání přesně vymezeného protiprávního jednání v silničním provozu, které je kategorizováno podle

nebezpečnosti od 2 bodů do 7 bodů, kategorizaci jednání obsahuje příloha zákona. Dosažením 12ti bodů řidič pozbývá řidičského oprávnění na dobu 1 roku, 1 rok hraje v bodovém hodnocení další roli, kdy v případě, že řidič neporuší „bodovanou povinnost“ v 12ti po sobě následujících měsících, jsou mu 4 trestné body odečteny. Bodové hodnocení má další specifika, která nebudou dále rozebírána, neboť není stěžejním tématem práce.

### **3.5. Právní úprava porušení pravidel silničního provozu při usmrcení, újmě na zdraví a vzniku hmotné škody**

Jako každá oblast lidského chování tak i silniční doprava má svá pravidla, tato jsou nastavena tak, aby nedocházelo k nežádoucím následkům. Porušením pravidel silničního provozu podle zadaného tématu lze dovozovat porušení jakéhokoliv ustanovení upravujícího pravidla silničního provozu. Tyto, resp. pravidla provozu na pozemních komunikacích, jak již bylo rozebíráno v předchozí kapitole, jsou koncipována zejména do zákona č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Každé porušení pravidel silničního provozu jeho účastníky naštěstí nemá za následek zranění osob nebo vznik škody, většina porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích ani nebývá postižena, neboť orgány státní správy, jimž byla svěřena pravomoc tyto prohřešky řešit, nejsou všudypřítomny. Drobné prohřešky, kterých se jako účastníci provozu dopouštíme mnohdy vlivem hustoty provozu, nekvalitní silniční infrastruktury či žalostného stavu parkovacích stání v hustě obydlených oblastech našich měst, jsou nám okolím tolerovány, mnohdy jsou i zlehčovány. Z psychologického hlediska se nejedná o správný trend, neboť tolerance byť i drobných prohřešků roztáčí spirálu nedodržování nastavených pravidel, což v některých případech může vést k fatálním následkům. Naopak příslibem pro změnu tohoto trendu je zájem veřejnosti a její přístup k medializovaným kauzám dopravních „pirátů“ a při jiných závažných porušení pravidel silničního provozu.

Porušení pravidel v příčinné souvislosti s následkem spočívajícím ve zranění osob, úmrtí či škodou na majetku, je zákonem o provozu na pozemních komunikacích v paragrafu 47 definováno jako dopravní nehoda.

*(1) Dopravní nehoda je 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.*

*(2) Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen*

a) neprodleně zastavit vozidlo,

zdržet se požití alkoholického nápoje a užití jiné návykové látky po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle odstavců 4 a 5,

b) učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody, a

c) spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.

(3) Účastníci dopravní nehody jsou povinni

učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,

oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby,

c) označit místo dopravní nehody,

d) umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,

e) neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,

f) prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,

v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.

(4) Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni

a) neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,

zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,

b) setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.

(5) Povinnost podle odstavce 4 platí i v případě, kdy při dopravní nehodě

a) 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,

b) dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích, nebo

*účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit c)obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích. [[11], §47]*

Tedy jedná se o událost v provozu na pozemních komunikacích s příkladným výčtem forem jako je havárie, srážka, pro které je důležité, že se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při které dojde k usmrcení nebo zranění osoby anebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Dopravní nehodou proto např. nebude událost, při které sice došlo k újmě na zdraví či škodě, a to i na pozemní komunikaci, ale vozidlo nebylo v pohybu, jako např. při opravě vozidla, vykládce atd. (blíže bude rozebíráno v kapitole 4.1.)

Předmětné ustanovení § 47 v odstavci 3, resp. 4, podle charakteru a rozsahu následku při dopravní nehodě tyto události dělí na dopravní nehody, které jsou účastníci povinni oznámit policii (myšleno útvaru Policie ČR) a které oznamovat nemusí. U tohoto typu dopravních nehod pak nejsou viníci sankcionováni orgánem veřejné moci za porušení pravidel silničního provozu, ale pouze po sepsání záznamu o dopravní nehodě tzv. Euroformuláře, který předají pojistiteli, jsou postiženi druhotně, a to pojistitelem ve formě malusu tzv. povinného ručení, tedy pojištění z odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, spočívajícího ve zvýšení pojistného. Tyto neoznámené dopravní nehody se neobjevují ve statistikách nehodovosti, nelze k nim získat potřebná data ani jiným způsobem zmapovat jejich rozsah, a proto v práci dále nebudou rozváděny.

Hranice mezi neoznámenou a oznámenou dopravní nehodou je v současné době vymezena:

- celkovou výší škody na jednom ze zúčastněných vozidel (100.000,- Kč),
- usmrcením či zraněním účastníka či účastníků nehody,
- poškozením pozemní komunikace (její součásti nebo příslušenství) nebo obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí,
- vznikem škody na majetku třetí osoby,
- nemožností obnovit plynulost provozu na pozemních komunikacích samotnými účastníky bez vynaložení nepřiměřeného úsilí.

Za další velmi významné dělení dopravních nehod, nejen z hlediska trestání viníků, je rozdělení dopravních nehod podle rozsahu následku, zejména podle rozsahu následku



na životě a zdraví účastníků silničního provozu, neboť ochrana zdraví a života svých občanů (i jiných státních příslušníků) je jednou ze základních priorit každého demokratického státu. Statistiky dopravních nehod postihující trend nehodovosti s počtem zraněných účastníků zachycují počet všech zraněných, tedy i viníků nehody. Stopy nehody na poškozených jsou prioritním indikátorem pro nastavení postihu za protiprávní jednání. Podle následku na zdraví a životě poškozených jsou viníci postihováni orgány veřejné moci, tzv. orgány činnými v trestním řízení při spáchání trestného činu, či v řízení o přestupcích policisty, strážníky obecní policie, příslušníky Celní správy a Vojenské policie ihned po spáchání přestupku nebo v následném řízení po oznámení přestupku správním orgánem. Viník se podle rozsahu následku dopouští buď trestného činu nebo přestupku. Zmíněný rozsah následku lze charakterizovat jako stupeň společenské škodlivosti, kdy se jedná o závažnost míry porušit či ohrožit zájmy chráněné zákony, závažnější protiprávní jednání je samozřejmě pak trestným činem. Jak trestní řízení, tak správní řízení, koná zákonem vymezený státní orgán, jen v zákonných mezích a podle zákonem stanovených postupů a pravidel. Obě řízení jsou založena na obdobných principech, zásadách, jako jsou např. zásada legality a oficiality x zásada zákonnosti, zásada zjištění skutkového stavu bez důvodných pochybností x zásada materiální pravdy, zásada volného hodnocení důkazů, zásada zákonného řízení x zásady účelnosti, atd.

Klasifikace rozsahu újmy na zdraví je odvozována zejména z výkladových ustanovení zákona č.40/2009 Sb. trestní zákoník a platné judikatury k těmto ustanovením. Jedná se o ust. § 122 TrZ Ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví.

*(1) Ublížením na zdraví se rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření.*

*(2) Těžkou újmou na zdraví se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmou na zdraví*

*a)zmrzačení,*

*b)ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,*

*c)ochromení údu,*

*d)ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,*

*e)poškození důležitého orgánu,*

*f)zohyzdění,*

*g)vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,*

*h)mučivé útrapy, nebo*

*i) delší dobu trvající porucha zdraví.*

*[[12], §122]*

Ublížení na zdraví je charakterizováno stavem poškozeného spočívajícím v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a vyžaduje lékařského ošetření. K tomuto stavu došlo u poškozeného v příčinné souvislosti s jednáním viníka dopravní nehody. Při posuzování, zda došlo k ublížení na zdraví, je významná povaha poruchy, způsob jejího vzniku, jakými příznaky se projevuje, který orgán či funkce byly narušeny, intenzita bolestivosti poranění a zejména do jaké míry porucha narušila obvyklý způsob života poškozeného a po jakou dobu. Posuzování tohoto stavu je individuální, zohledňuje se již stav poškozeného před inkriminovanou poruchou, zda potíže odpovídaly rozsahu lékařem zjištěného zranění. Pod poruchou na zdraví nebo jiným onemocněním dovozujeme podstatné zhoršení tělesných nebo duševních funkcí organismu, např. déle trvajícími bolestmi, horečkami, nespavostí, poruchami nervstva, smyslovým omezením (např. i přechodným zhoršením zraku, sluchu, čichu, ale i nechutí k jídlu), déle trvajícím zvracením, nemožností či omezením pohybu, nemožností soustředění apod. Tímto stavem naopak nejsou například jen přechodné a krátkodobé bolesti nebo nevolnost, malé oděrky, nepatrné ranky, hučení v uších apod. Na druhé straně nesmí jít o vážnou poruchu zdraví nebo o vážné onemocnění, které by za podmínek odstavce 2 tohoto ustanovení naplňovalo již těžkou újmu na zdraví. Znesnadnění obvyklého způsobu života zpravidla spočívá v omezení pohyblivosti (hybnosti) nebo dokonce v upoutání na lůžko nebo v jiném klidovém režimu, v tělesné bolestivosti, zvýšené tělesné teplotě nebo v horečkách, v užívání léků, zejména pokud jde o jejich vedlejší negativní účinky, v pracovní neschopnosti apod., což má za následek omezení různých složek obvyklého způsobu života nemocného, a to jak po pracovní, společenské, kulturní, sportovní, tak i zábavní stránce. Délka této doby znesnadnění byla soudní praxí ustálena na dobu od nad 7 do 42 dní, důležitým a velmi častým faktorem, ale nikoliv rozhodujícím, při určování délky „omezení“ je délka pracovní neschopnosti, neboť uvedený stav zpravidla nepříznivě ovlivňuje pracovní schopnost, a to dočasným vyřazením poškozeného z pracovního procesu. Je však vždy na místě individuální posouzení, neboť délka pracovní neschopnosti sama osobě neodráží a nevystihuje povahu a závažnost způsobené poruchy, proto i bez vzniku pracovní neschopnosti může být stav ublížení na zdraví u poškozeného shledán.

Těžkou újmou na zdraví je podle dikce zákona jen vážná porucha zdraví nebo vážné onemocnění, odpovídající alespoň jednomu z taxativně uvedených typů v 2. odst. Opět se bude jednat o individuální posouzení konkrétního stavu poškozeného, neboť jednotlivé typy poruch zdraví či vážných onemocnění se mohou vzájemně překrývat. Stav poruchy zdraví musí vykazovat znak dlouhodobosti, resp. vykazuje u většiny typů trvalý charakter (zmrzačení, ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti, ochromení údu, ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslové ústrojí, zohyzdění a vyvolání potratu nebo usmrcení plodu). Dlouhodobost je specifikována zejména k ust. písm. i, **delší době trvajícím poruše zdraví**, podle mých zkušeností policejního komisaře SKPV se jedná o nejčastější formu těžké újmy v případě následků po dopravní nehodě. Dlouhodobost je stanovena hranicí nejméně 6 týdnů, po kterou byl poškozený omezen na běžném způsobu života, kdy s ohledem na závažnost zranění, popř. posun lékařské vědy, lze kvalifikovat těžkou újmu i při nepřekročení hranice 6 týdnů. Jedná se o vážnou poruchu zdraví nebo vážné onemocnění, tyto se vyznačují velmi citelnou újmou v obvyklém způsobu života poškozeného, např. omezení pohybu upoutáním na lůžko či pohyb za pomoci opory, odkázání pomoc na jinou osobu v běžných denních činnostech či činnostech základní hygieny, či významné omezení těchto činností. Mnohdy je otázka stanovení těžké újmy na zdraví u poškozeného řešena orgány činnými v trestním řízení na základě výsledku znaleckého posudku z odboru zdravotnictví, zejména při posouzení, zda se jedná o těžkou újmu na zdraví či „pouze“ ublížení na zdraví. **Zmrzačení** spočívá buď ve značné změně tvaru těla či funkce jeho části (výrazný hrb při deformaci páteře, nepříznivé postavení kyčelního kloubu při jeho ztuhlosti), nebo ve ztrátě některé z končetin či její podstatné části (u horní končetiny dostačuje amputace zápěstí, u dolní pak amputace nad hlezenním kloubem). **Ztrátou nebo podstatným snížením pracovní způsobilosti** je stav, kdy poškozený v důsledku chorobného stavu nebo ztráty části těla zcela pozbývá pracovní způsobilosti nebo došlo k podstatnému snížení povšechné pracovní způsobilosti. Ke snížení povšechné pracovní způsobilosti dochází v případě, kdy pracovní nezpůsobilost je trvale vyšší než 50 %. Termín povšechná pracovní způsobilost se neváže pouze k pracovní způsobilosti ke konkrétnímu pracovnímu místu poškozeného, ale na obecné podmínky pro výkon všech „běžných“ povolání. **Ochromení údu** oproti zmrzačení je charakterizováno zachováním končetiny, ale její nezpůsobilostí či značně sníženou schopností, např. ochrnutím. **Za ztrátu nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí** je praxí považováno oslabení funkce smyslového ústrojí (zejména zrak, sluch, rovnováha). Podstatným snížením je snížení funkce méně než na polovinu předchozího stavu, poté pak při ztrátě zraku jednoho oka (při zachování funkčnosti druhého) se nejedná

o podstatné oslabení funkce smyslového orgánu, ale poškození důležitého orgánu podle písm. e, kam řadíme i poškození hmatu, čichu a chuti, jakožto poškození centrálního nervstva. **Poškozením důležitého orgánu** je poškození takového tělesného orgánu, při jehož porušení vzniká nebezpečí pro život nebo jiný závažný deletrvající nebo trvalý následek. Nelze uvést taxativní výčet důležitých orgánů, soudní praxe vychází z možných následků (ohrožení života jako je např. alespoň hodinové bezvědomí po otřesu mozku, zhmoždění mozku, poranění míchy, poranění přední poloviny krku a velkých cév, dýchacích cest, poranění pronikající do dutých orgánů dutiny břišní, jakož ostatních orgánů dutiny). **Zohyzdění** je viditelnou, spíše kosmetickou změnou těla a společenskou překážkou, která trvale mění vzhled poškozeného tím, že vzbuzuje ošklivost a odpor, čímž poškozenému výrazně ztěžuje běžné uplatnění ve společnosti. Za těžkou újmu na zdraví je také považováno **vyvolání potratu nebo usmrcení plodu**, kdy tento následek je spojen s již předchozím stavem poškozené, a to těhotenstvím. Přičemž vyvolání potratu je takové jednání pachatele, kterým dojde k přerušení těhotenství poškozené dříve, než dojde k porodu, resp. od počátku gravidity do jejího 28. týdne, poté podle lékařské terminologie se jedná, při shodném následku, o usmrcení plodu, neboť od počátku porodu je plod již chráněn jako lidská bytost. Jedná se o drobný nesoulad s občanským právem, kde ještě nenarozené dítě, nasciturus, může získávat subjektivní práva (dědické právo), za předpokladu, že proběhne následně úspěšný porod. Těžká újma na zdraví spočívající **v mučivých útrapách** vyžaduje buď formu mimořádných, vystupňovaných nebo prodlužovaných tělesných nebo duševních bolestí, které jsou za hranicí snesitelnosti, třeba i kratší dobu, nebo formu dlouhodobých, sice snesitelných bolestí, které zasahují celou osobnost postiženého a navozují mu obavy z dlouhého trvání bolesti či pocit vážného ohrožení zdraví. [[6], s 1315-1324]

V případě nejzávažnějšího následku po dopravní nehodě, a to usmrcení jiného účastníka, je zcela jednoznačné, že se vždy bude postupovat podle ustanovení trestního řádu a toto jednání zakládá trestní odpovědnost pachatele. Soudní praxí je pojem smrti definován a ustálen na základě poznatků lékařské vědy jako biologická smrt mozku (cerebrální smrt), stav organismu, u kterého je obnovení všech životních funkcí již zcela vyloučeno. [[6], s 1299] Opět se prokazuje příčinná souvislost mezi smrtí poškozeného a následky dané dopravní nehody, jedná se o součást položených otázek, na které vždy odpovídají dva znalci z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, přibraní orgány činnými v trestním řízení k prohlídce a pitvě mrtvol.

Dalším významným vodítkem pro určení závažnosti porušení chráněných zájmů viníkem dopravní nehody je bezesporu výklad pojmu **porušení důležité povinnosti**. Za porušení důležité povinnosti lze považovat jen porušení takové povinnosti, jejíž porušení má za dané situace za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, nebo kde jejím porušením může snadno dojít k takovému následku. Zpřesnění pro problematiku dopravy zejména poskytuje judikatura k tomuto ust. § 143 odst. 2 TrZ, ust. § 148 odst. 1 TrZ, ve které je uvedeno, že za porušení důležité nelze mechanicky považovat jakéhokoli porušení povinnosti, která pro řidiče vyplývá z jeho povolání nebo mu je tato povinnost uložena podle zákona, ale jen takové porušení řidiče motorového vozidla, které s ohledem na sílu, rychlost a hmotnost motorových vozidel může mít za následek vážnou dopravní nehodu a které podle všeobecné zkušenosti takový následek skutečně často mívá. *[[6], s 1342]* Povinnosti účastníků silničního provozu, zejména řidičů motorových vozidel, jež jsou porušením důležité povinnosti podle dikce TrZ nelze vyjmenovat, neboť závisí od okolností konkrétního případu.

Judikatura uvádí příkladný výčet:

- řízení motorového vozidla pod vlivem požitého alkoholu,
- nepřiměřeně rychlá jízda v zatáčce, jíž se vozidlo dostane do protisměru,
- couvání s nákladním autem na veřejném prostranství při nedostatečné přehlednosti bez zajištění další osobou,
- nesledování technického stavu vozidla, zejména účinnosti brzd, o nichž řidič ví, že řádně nefungují,
- porušení předpisů o zastavení nebo zmírnění rychlosti jízdy za situace vytvořené vjezdem na silnici s předností v jízdě, železničním přejezdem, nepřehlednou zúženou zatáčkou,
- bezohledná jízda řidiče motorového vozidla ve vztahu k chodcům nacházejícím se na vyznačeném přechodu, a to zejména k dětem a osobám těžce zdravotně postiženým apod.

Oproti tomu porušením důležité povinnosti nebude např. nesprávná reakce, nezkušenost řidiče začátečníka. Posoudit konkrétní situaci se závěrem, zda jde o porušení důležité povinnosti uložené podle zákona je povinností soudu, nelze však takové stanovisko vyslovit, pokud mezi porušením takové povinnosti a následkem trestného činu není příčinná souvislost. *[[6], s 1343]*

### 3.5.1. Přestupky v dopravě

Pro tuto kapitolu bude důležité vymezení pojmu přestupek a následně specifikace tohoto deliktu v rámci silniční dopravy. Přestupkem je protiprávní jednání, a to fyzické či právnické osoby, které negativně zasahuje do plnění úkolů orgánů státní správy, veřejného pořádku a občanského soužití, svou závažností nedosahuje kvalitativně takového jednání (protiprávnosti či závažnosti), které bylo zákonodárcem vymezeno jako trestný čin, či bylo stanoveno jako jiný správní delikt.

Pojem přestupku, základní zásady, sankce ukládané za přestupky, jejich rozdělení a postup při řízení o přestupcích upravuje zákon ČNR č.200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, který vymezuje přestupek v ust. § 2 takto:

*(1) Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.*

*(2) Přestupkem není jednání, jímž někdo odvrací*

*a) přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvajícím útok na zájem chráněný zákonem nebo*

*nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo*  
*b) možno v dané situaci odvrátit jinak. [[10], § 2]*

Přestupkem v dopravě je tedy zaviněné jednání, kterým došlo k porušení zákonné normy dopravu upravující, tedy některé ustanovení ZPPK. Zavinění postačí ve formě nedbalostní, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění, jak upravuje ust. § 3 ZP, kde je přesné vymezení pojmu nedbalosti a úmysl. Přestupky v dopravě byly do roku 2011, resp. do 25.05.2011, obsaženy v ust. § 22 zákona o přestupcích, s názvem Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ale zákonem č. 133/2011 Sb. došlo k zapracování přestupků do ZPPK (lex specialit derogat generali), kde jsou uvedeny v části 1., hlavě VI. s názvem Státní správa, konkrétně v ust. § 125c až 125i., z nichž pro práci nejdůležitější je ust. § 125c s názvem Přestupky, které je obsaženo v příloze diplomové práce.

Zmíněnou novelou účinnou od 25.01.2011, kterou byly přestupky v dopravě začleněny do ZPPK, došlo k roztržštění skutkových podstat přestupku při zavinění dopravní nehody, neboť ust. § 22 ZP zejména do 30.6.2006 pod písm.c) odst. 1 komplexně vymezovalo toto protiprávní jednání, vyjma případů, kdy přestupce způsobil dopravní nehody po předchozím požití alkoholu či jiné návykové látky nebo v době, kdy jimi byl ještě ovlivněn. Oproti tomu nyní podle ZPPK může být postih za způsobení nehody přestupci ukládán nejen podle

ust. § 125c odst. 1 písm. h) ZPPK, se zněním „způsobí dopravní nehodu, při které je ublíženo na zdraví“, ale v případě jiného následku podle dalších ustanovení tohoto paragrafu za konkrétní porušení pravidel silničního provozu, jako je např. střet vozidel v důsledku nedání přednosti v jízdě (ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 8) či střet v důsledku neumožnění chodci nerušeného a bezpečného přejetí vozovky (ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 6).

„Přestupkovou“ dopravní nehodou je tedy takové nehoda, při které viník způsobil:

- pouze škodu na majetku nebo
- zranění účastníků v provozu na pozemních komunikacích, které však svým rozsahem nepřesáhne vymezení pojmu ublížení na zdraví (pojem vysvětlen v kapitole 3.5.), bez ohledu na vzniklou hmotnou škodu, nebo
- zranění účastníků v provozu na pozemních komunikacích v rozsahu ublížení na zdraví, za předpokladu, že přestupce nezpůsobí dopravní nehodu v důsledku porušení důležité povinnosti (pojem vysvětlen v kapitole 3.5.), bez ohledu na vzniklou hmotnou škodu.

Výjimku tvoří dopravní nehody, při kterých pachatelovo jednání lze kvalifikovat jako trestný čin obecně nebezpečný, resp. obecně ohrožující.

Za přestupek lze uložit podle ZP tyto sankce:

- a) *napomenutí,*
- b) *pokutu,*
- c) *zákaz činnosti,*
- d) *propadnutí věci,*
- e) *zákaz pobytu.*

*[[10], § 11 odst. 1]*

Sankce lze ukládat samostatně nebo s jinou sankcí, výjimku tvoří sankce ve formě napomenutí, kterou nelze uložit společně se sankcí ve formě pokuty. Mimo sankcí disponuje správní orgán možností uložit ochranná opatření ve formě omezujícího opatření nebo zabránění věci podle ust. § 16 ZP. Za dopravní nehody, jakož obecně za přestupky v dopravě, jsou nejčastěji ukládány sankce ve formě pokuty, dále pokud tak ZP ve své zvláštní části stanoví, tak sankce ve formě zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel v délce až 2 roky. Sankce ve formě pokuty je převážně ukládána policisty v blokovém řízení, za podmínek ust. § 84 ZP, kdy lze od uložení pokuty upustit, postačí-li domluva. V případě přestupků v dopravě je možnost upuštění od sankce a vyřešení přestupku dikcí v souladu

s dikcí ust. § 125c ZPPK omezena pouze na přestupky podle ust. 1 písm. k), tedy jiná než v předchozích ustanovení vyjmenovaná jednání, ale pouze za předpokladu, že se nejedná o bodově hodnocené přestupky, neboť podle ust. § 123b ZPPK se započítávají body pouze přestupky, za něž byla příslušným orgánem uložena sankce.

### 3.5.2. Trestné činy v dopravě

Jednání spočívající v porušení pravidel v provozu na pozemních komunikacích s nejzávažnějšími následky na životě a zdraví jeho účastníků je orgány veřejné moci postihováno v trestním řízení jako trestné činy, resp. přečiny. Pojem trestného činu je vymezen zákonem č.40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, a to konkrétně v ust. § 13 odst. 1 uvedeného zákona. Jedná se o protiprávní čin, který trestní zákon (TrZ, zákon č.218/2003 Sb., o soudnictví ve věcech mládeže, a zákon č.418/2011 sb., o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim) označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.

#### § 13

##### *Trestný čin*

- (1) Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.*
- (2) K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.*

#### § 14

##### *Přečiny a zločiny*

- (1) Trestné činy se dělí na přečiny a zločiny.*
- (2) Přečiny jsou všechny nedbalostní trestné činy a ty úmyslné trestné činy, na něž trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do pěti let.*
- (3) Zločiny jsou všechny trestné činy, které nejsou podle trestního zákona přečiny; zvláště závažnými zločiny jsou ty úmyslné trestné činy, na něž trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby nejméně deset let.*

[12]

S novelou trestního práva, účinnou od 1.ledna 2010, bylo z materiálně formálního pojetí nastoleno formální pojetí trestného činu, což vyjadřuje skutečnost, že trestnost činu je zákonodárcem vyjádřena pomocí typových znaků trestného činu v zákoně, tj. ve formálních skutkových podstatách (de lege ferenda). Z pohledu de lege lata, kterým je označováno pozitivní právo, právo, které platí právě v daný okamžik, tedy podle platného trestního zákona, je podmínkou trestnosti konkrétního činu a odpovědnosti jeho pachatele pouze fakt,



že zmíněné znaky skutkové podstaty byly činem pachatele naplněny, bez ohledu na konkrétní materiální stránku. [[4], s 150-2] Uvedeného protiprávního jednání se lze dopustit konáním i opomenutím (komisivní a omisivní tr.činy). Obecná část trestního zákoníku mimo vymezení působností zákona, dále obsahuje obecné zásady trestního práva hmotného, vymezuje základní pojmy a instituty, specifikuje sankce a způsob jejich ukládání. Jeho zvláštní část je moderně a logicky strukturována do hlav, dílů a konkrétních skutkových podstat od nejdůležitějšího chráněného zájmu, a to zájmu společnosti na ochraně života a zdraví.

Trestné činy v dopravě nejsou soustředěny v samostatném oddílu a kromě jedné skutkové podstaty, a to trestného činu Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, nejsou ve zvláštní části vymezeny jako speciální skutkové podstaty. Uvedené trestné činy narušují ve své podstatě nejen zájem společnosti na ochranu života a zdraví, ale i např. zájem na ochraně majetku či zájem na řádném výkonu rozhodnutí soudu a dalších orgánů veřejné moci, proto je nalezneme jak v hlavě I., kde jsou soustředěna jednání proti životu a zdraví, tak i v hlavě VII., vymezující trestné činy obecně nebezpečné, tak i v hlavě X., mezi trestnými činy proti pořádku ve věcech veřejných. Jejich strukturalizace v jednom oddílu by byla nadstandardní.

Dělení protiprávního jednání v dopravě je možné např. **podle formy zavinění**, tedy podle subjektivní stránky trestného činu, na trestné činy:

#### **nedbalostní**

- Usmrcení z nedbalosti
- Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti
- Ublížení na zdraví z nedbalosti
- Obecné ohrožení z nedbalosti
- Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti

#### **úmyslné**

- Neposkytnutí pomoci řidičem motorového vozidla
- Ohrožení pod vlivem návykové látky
- Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání
- Neoprávněné užívání cizí věci
- Pojistný podvod

Dále by to bylo možné podle objektu trestného činu, jak již bylo výše nastíněno, podle objektivní stránky, resp. podle následku na objektu, a to na **trestné činy poruchové či ohrožovací**, popř. je klasifikovat podle výše možného uloženého trestu.

Pokud se budeme věnovat trestným činům, které splňují zadání práce, tedy trestným činům, kterých se pachatel dopustit v důsledku porušení pravidel silničního provozu a měly za následek škodu na zdraví a majetku, tak z pohledu skladby trestných činů patří jednání v silniční dopravě s následky na životě, zdraví a majetku postižené trestním právem mezi přečiny, což vyplývá z charakteristiky dopravní nehody jako nahodilé události. Objektem trestných činů v dopravě s předestřenými následky je zejména zájem společnosti na ochraně lidského zdraví. Pachatelem čili subjektem může být pouze účastník provozu na pozemních komunikacích, nejčastěji řidič (konkrétní subjekt). Objektivní stránka spočívá porušení zákona ZPPK, konáním v podobě rozporu s uvedeným zákonem nebo opomenutí vyznačujícím se nerespektováním, nedodržováním, z pohledu subjektivní stránky se převážně jedná o kulpózní delikty. [[2], s 244] V případě dopravy se jedná převážně o pocit falešné důvěry ve své schopnosti, schopnosti vozidla, nepozornost či podceňování dopravní situace. Subjektivní stránka, resp. její obligatorní znak zavinění, který je komplexně vymezen v obecné části TrZ v ust. § 15 až 19, je v případě dopravních nehod převážně kulpózního charakteru.

## § 15

### Úmysl

*(1) Trestný čin je spáchán úmyslně, jestliže pachatel*

*a) chtěl způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, nebo*

*b) věděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, a pro případ, že je způsobí, by ls tím srozuměn.*

*(2) Srozuměním se rozumí i smíření pachatele s tím, že způsobem uvedeným v trestním zákoně může porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem.*

## § 16

### Nedbalost

*(1) Trestný čin je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel*

*a) věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí, nebo*

*b) nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl.*

*(2) Trestný čin je spáchán z hrubé nedbalosti, jestliže přístup pachatele k požadavku náležité opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným trestním zákonem.*

[12]

Sankce za trestné činy neboli tresty, popř. ochranná opatření, ukládá pachatelům trestných činů soud, podle zásad obsažených v obecné části TrZ a v rozsahu umožňující mu zvláštní část TrZ ke konkrétní skutkové podstatě přečinu, popř. v odůvodněných případech v nižším rozsahu při využití moderačního práva. Druhy trestů a ochranných opatření jsou vyjmenovány v ust. § 52 odst. 1 TrZ a v ust. § 98 odst. 1 TrZ.

#### **Jedná se o tresty:**

- odnětí svobody (nepodmíněný trest odnětí svobody, podmíněné odsouzení k trestu odnětí svobody, podmíněné odsouzení k trestu odnětí svobody s dohledem),
- domácí vězení,
- obecně prospěšné práce,
- propadnutí majetku,
- peněžitý trest,
- propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty,
- zákaz činnosti,
- zákaz pobytu,
- zákaz vstupu na sportovní, kulturní a jiné společenské akce,
- ztráta čestných titulů nebo vyznamenání,
- vyhoštění.

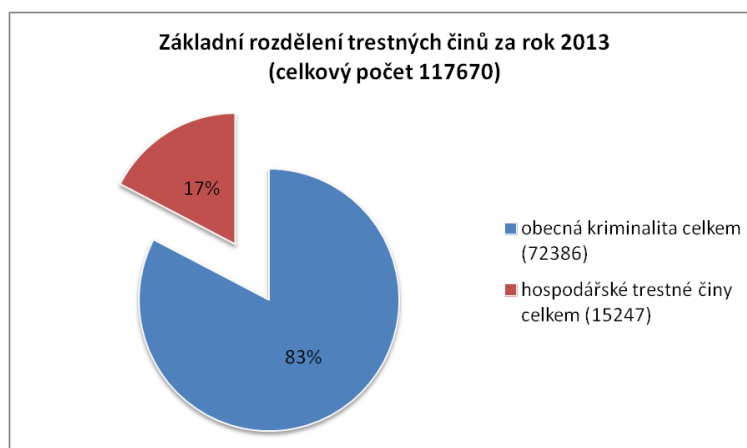
Zvláštním typem trestu odnětí svobody je trest výjimečný, který se ukládá za přesně vymezených podmínek na dobu nad dvacet let až do třiceti let nebo na doživotí.

#### **ochranná opatření:**

- ochranné léčení,
- zabezpečovací detence,
- zabránění věci nebo jiné majetkové hodnoty,
- ochranná výchova.

V případě nedbalostních trestných činů v dopravě umožňuje soudu ukládat TrZ ve své zvláštní části trest odnětí svobody, trest zákazu činnosti nebo peněžitý trest. Ze své praxe mohu uvést, že Okresním soudem v Pardubicích jsou nejčastěji za tyto delikty ukládány podmíněný trest odnětí svobody a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel, ne zcela využity zůstávají tzv. alternativní tresty za trest odnětí svobody, a to domácí vězení a obecně prospěšné práce, zcela výjimečně je ukládán peněžitý trest a nepodmíněný trest odnětí svobody je ukládán pouze za nejzávažnější přečin v dopravě a to Usmrcení z nedbalosti. V odůvodněných případech je využíváno soudem, popř. státním zástupcem i restorativní soudnictví, a to podmíněné zastavení trestního stíhání (podmíněné odložení podání návrhu na potrestání) a narovnání, zcela nevyužit pak zatím zůstává institut dohody o vině a trestu.

**Graf 1: Základní rozdělení objasněných tr.činů za rok 2013**



*Zdroj: Statistické údaje PP ČR [14], vlastní zpracování*

**Graf 2: Podíl objasněných nedbalostních tr.činů v dopravě za rok 2013 z celkového objemu obecné kriminality**



*Zdroj: Statistické údaje PP ČR [14], vlastní zpracování*

## 4. ANALÝZA ZKOUMANÉ PROBLEMATIKY

### 4.1. Silniční dopravní nehoda

Pod pojmem silniční dopravní nehoda (dále jen dopravní nehoda nebo nehoda, který se více pro tuto událost vžil do povědomí lidí) se nám vybaví nahodilá událost související s provozem vozidel, při které dojde ke škodlivému následku na zdraví, životě či majetku. Autoři zabývající se danou problematikou uvádějí, že „silniční dopravní nehodou je nezamýšlená, nepředvídaná událost v silničním provozu na veřejných komunikacích způsobená dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo majetku.“ *[[5], s 104]* Jedná se o souhrn člověkem vykonávaných řídicích činností dopravního prostředku, kterými se dostává do rozporu s právními předpisy upravujícími dopravu a právními normami působícími na ochranu společnosti před protiprávním jednáním.

Pro posouzení, zda se jedná skutečně o dopravní nehodu pro orgány Policie ČR, jimž zákon ukládá šetření těchto událostí, je přednostní definice uvedená v ust. § 47 odst. 1 ZPPK, která je citována v kapitole 3.5.

Z výše uvedených definic lze stanovit základní znaky pojmu dopravní nehody:

- a. nepředvídanost, ale zásadně předvídatelnost,
- b. událost v provozu na pozemních komunikacích,
- c. způsobení škodlivého následku,
- d. přímá souvislost s provozem vozidla.

a. „nepředvídanost“ je charakterizována již pojmem nehody. Tento pojem je v definici velice dobře doplněn pojmem předvídatelnost, neboť jednání účastníků „viníků“ dopravní nehody zcela nepochybně směřuje k následku spočívajícím v nehodě. Prívlastek „nepředvídanosti“ spočívá v momentu překvapení pro všechny účastníky události, že k silniční dopravní nehodě došlo právě v daný okamžik, s čímž je souvislá i nemožnost odvrácení a zabránění nehodě. „Předvídatelnost je důležitý znak z hlediska trestněprávního, neboť předvídatelnost nachází svůj výraz v subjektivní stránce trestného činu, tzv. nedbalosti nepřímé.“ *[[5], s 105]*

b. přesná specifikace místa vzniku nehody – pozemní komunikace je podstatná pro možnost uložení povinností účastníkům silničního provozu, kdy je přesně specifikováno právními normami, co je provozem na pozemních komunikacích a kde tento může být uskutečňován“

c. způsobení škodlivého následku může být ve formě :

- usmrcení,
- zranění osob či osoby,
- škody na majetku,

kdy bez poruchového následku nelze hovořit o dopravní nehodě.

d. přímou souvislostí s provozem vozidla je zamýšleno plnění účelu, pro jaký bylo vozidlo konstruováno, nezáleží na druhové či typové klasifikaci vozidel, zda se bude jednat o vozidlo motorové či nemotorové nebo tramvaj, ale za podmínky, že jedná o jízdu vozidla.

Nedbalostní silniční dopravní nehody lze klasifikovat:

z hlediska nehodového jednání, kde se spojuje klasifikace podle zavinění a hlavní příčiny (dvě základní jednání):

- subjektivní nehodové jednání – jejich vznik se odvozuje od jednání účastníků silničního provozu,
- objektivní nehodové jednání – vznik byl podmíněn objektivními příčinami (špatný stav komunikace, nepředvídatelné události)

z hlediska jejich průběhu (tři základní průběhy):

- srážky – jde o střet dvou či více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden pohyboval v silničním vozidle. Může jít o srážky (čelní, boční a náraz ze zadu), náraz dopravního prostředku do pevné překážky, střet silničního vozidla s chodcem nebo se zvířem
- havárie – zde je typická účast pouze jediného silničního vozidla, se vznikem škody právě na tomto vozidle
- jiné nehody – jde o události, které nejdou zařadit ani do jedné z výše uvedených, proto se specifikují typickými příklady. Například vypadnutí z jedoucího vozidla, úrazy v hromadných prostředcích vlivem brzdění, *[[5], s 112]*

a dále z hlediska právní kvalifikace dopravních nehod , kdy jednání viníků dopravních nehod lze charakterizovat podle stupně škodlivosti pro společnost na trestné činy a přestupky. *[[1], s 11-13]*

## 4.2. Vývoj nehodovosti v ČR

Pojem silniční dopravní nehody byl již vysvětlen v předchozích kapitolách, oproti tomu vysvětlením pojmu nehodovost není obsaženo ani slovnícih ani na internetových portálech za tímto účelem zřízených, z lingvistického výkladu slova lze dovodit, že pojem nehodovosti vyjadřuje počet evidovaných silničních dopravních nehod za určité období, tak je zejména chápán v ČR, ale jak v další části práce ukáže, není toto vyjádření nehodovosti nejžádanější a nejmýšlivější.

Nehodovost není pouze problém České republiky, ale komplexní problém, i nejvyspělejších zemí světa. Její účelná regulace je již delší dobu předmětem řešení vládních institucí, na úrovni příslušných ministerstev či jimi, za tímto účelem, zřízených institucí (BESIP, Centrum dopravního výzkumu atd.). S ohledem na významné negativní dopady pro ekonomiku společnosti je dlouhodobě předmětem zájmu i příslušných orgánů EU, a pro své tragické následky je její eliminace snahou i nevládních celosvětových institucí jako je např. WHO. Evropská unie v oblasti dopravy podniká ucelené kroky, střednědobých i dlouhodobých cílů, poslední dokument upravující předmětnou problematiku byl vydán EK v roce 2011 ve formě „nezávazného dokumentu“ Bílé knihy s názvem Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje [13], ve kterém se zasahuje jak do oblasti podnikání v dopravě, tak i do oblasti bezpečnosti všech oblastí dopravy, tedy i silniční. V návaznosti na Bílou knihu byl Vládou ČR schválen dokument Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020.

Nehodovost v ČR je hodnocena podle dat, které jsou poskytovány orgány Policie ČR, tedy orgánem veřejné moci, kterému bylo uloženo nehody šetřit a také vést jejich evidenci. Sběr dat pro statistické účely má Policie ČR uloženo ust. § 123 zákona o provozu na pozemních komunikacích, který hovoří o evidenci dopravních nehod, kterou vede policie. Evidence podle ust. § 123 odst. 2 ZPPK obsahu údaje o účastnících dopravní nehody, o vozidlech (která měla účast na nehodě), údaje o době a místě dopravní nehody a také údaje o příčinách nehody. Tato data, v elektronické podobě, z jednotlivých složek Policie ČR jsou v úložišti, tzv. Centrální evidenci dopravních nehod, kterou vede Ministerstvo vnitra. Prováděcím předpisem, který stanovuje způsob vedení záznamů je vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č.32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod, ve znění pozdějších předpisů.

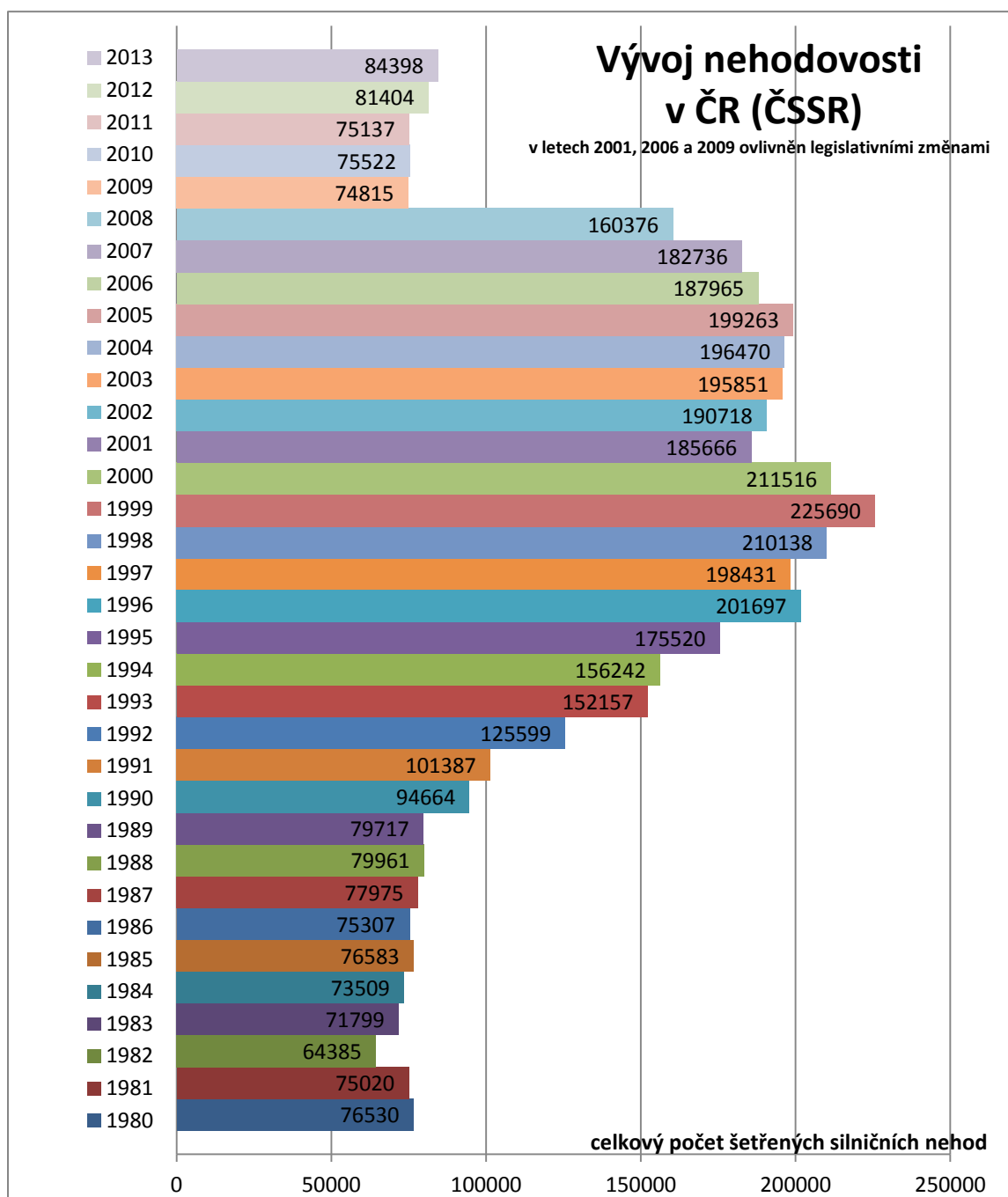
Policie v naší republice provádí sběr dat dopravních nehod dlouhodobě a poskytuje pravidelně statistiky těchto dat, ze kterých čerpají další instituce. Data zařazená do evidence dopravních nehod jsou generována ze statistického formuláře, nyní již v elektronické verzi (původně děrovací formuláře, následně formuláře vyplňující se ručně) aplikace LOTUS NOTES vytvořené pro dopravní policii. Data jsou policisty zadávána při prvotním zápisu nehody do programu, tedy při zpracování (šetření) dopravní nehody přímo na místě. Statistická data prochází opakovanou kontrolou, ale přesto není možné zabránit individuálním pochybení mírně zkreslující některá data (např. individuální vnímání stavu komunikace policistou atd). Výraznější zásah do vývoje nehodovosti lze dovést v návaznosti na legislativní změny stanovující hranici hmotné škody nutné k nahlášení dopravní nehody Policii ČR. Od roku 1990 došlo ke změně této hranice z původních 1.000,-Kčs, přes 20.000,- Kč (účinné od 01/2001) a 50.000,-Kč (účinné od 07/2006) na současných 100.000,- Kč (účinné od 09/2009).

Z grafu č.3, zachycujícího vývoj nehodovosti v ČR od roku 1980 do současnosti, je patrný nárůst nehodovosti v roce 1990, po sametové revoluci, který pokračuje ve stoupající tendenci. Svého vrcholu v uvedeném období dosáhla nehodovost v roce 1999 s počtem 225.690 nehod za uvedený rok. Následující rok přinesl téměř stagnaci, ale v roce 2001 došlo výraznějšímu snížení počtu dopravních nehod. Toto snížení se dá zejména přičíst legislativní změně v podobě účinnosti ZPPK, kterou jednak došlo ke zmiňovanému zvýšení hranice hmotné škody pro nahlášení nehody Policii ČR, tím jejímu zaevidování, a také zvýšení sankce za přestupkovou dopravní nehodu. V roce 2006 došlo k mírnému snížení opětovného nárůstu silničních nehod, lze předpokládat, že v důsledku zavedení bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem a opětovnému posunu hranice pro nahlášení škody a to na 50.000,-Kč. Další výrazné snížení nehodovosti bylo v roce 2009, tedy po legislativní úpravě ZPPK, při které byla relativně v krátkém časovém období po třetí posunuta spodní hranice hmotné škody vzniklé při nehodě a to tentokrát na 100.000,-Kč. Tato skutečnost bude v práci dále zkoumána a analyzována.

Srovnání nehodovosti v ČR se zeměmi EU nebude provedeno v této kapitole, ale v kapitole 4.4. a to z důvodu, že veškeré evropské statistiky nehodovosti jsou tvořeny podle následků na životě a zdraví, nikoliv podle počtu dopravních nehod.



**Graf 3: Vývoj nehodovosti v ČR od roku 1980 do 2013**



*Zdroj: Statistické údaje SAP [23], vlastní zpracování*

Mimo vývoje nehodovosti je nutné rámcově uvést vývoj faktorů, které samotnou nehodovost ovlivňují, podrobně však budou v rámci příčin nehodovosti rozebírány v příští kapitole 4.3., neboť vyjma kvalitního sběru statisticky významných dat, která mohou napomoci předcházení nehodovosti v podobě preventivních opatření dovozovaných právě ze shromážděných dat, je k prevenci nehodovosti zejména nutné odhalit příčiny vzniku dopravních nehod.

Prvním ze zmíněných faktorů mající vliv na počet dopravních nehod je **člověk**, ve smyslu pojmu účastník provozu na pozemních komunikacích, kterým je každý, kdo se provozu fyzicky účastní, respektive přímým způsobem účastní, jak takovou osobu vymezuje ustanovení § 2 písm. a) ZPPK jako každého. Může se jednat se podle dalšího ustanovení části první tohoto právního předpisu o řidiče (motorových či nemotorových vozidel i tramvaje), chodce, jezdce na zvířeti, vozku, průvodce vedených nebo hnaných zvířat, osobu přibranou k zajištění provozu na pozemních komunikacích a další. Trend vývoje tohoto faktoru je zachycen v tabulce č.1, ze které je patrný od roku 1980 mírný nárůst počtu obyvatel v ČR, v roce 1996 dochází k poklesu počtu obyvatel v ČR, které byl zastaven v roce 2004, od kterého dochází opět k nárůstu obyvatel. Tabulka dále obsahuje částečný demografický vývoj zaměřený na osoby, které mají možnost získat určitou skupinu řidičského oprávnění. Počet potenciálních řidičů od roku 1980 roste, od roku 1991 skokově (cca. o 60.000 osob).

**Tabulka 1: Vývoj počtu obyvatel v ČR od roku 1980 do současnosti**

rok	celkový počet obyvatel	celkový počet osob starších 15ti let	celkový počet osob mladších 15ti let
1980	10 326 792	7 914 356	2 412 436
1981	10 303 208	7 951 861	2 351 347
1982	10 314 321	7 978 075	2 336 246
1983	10 322 823	7 998 755	2 324 068
1984	10 330 481	8 018 543	2 311 938
1985	10 336 742	8 038 731	2 298 011
1986	10 340 737	8 073 026	2 267 711
1987	10 348 834	8 092 366	2 256 468
1988	10 356 359	8 120 587	2 235 772
1989	10 362 257	8 109 393	2 252 864
1990	10 362 740	8 170 447	2 192 293
1991	10 308 682	8 191 754	2 116 928
1992	10 317 807	8 261 153	2 056 654
1993	10 330 607	8 324 267	2 006 340
1994	10 336 162	8 385 142	1 951 020
1995	10 330 759	8 428 462	1 902 297
1996	10 315 353	8 466 463	1 848 890
1997	10 303 642	8 504 095	1 799 547
1998	10 294 943	8 538 158	1 756 785
1999	10 282 784	8 570 892	1 711 892
2000	10 272 503	8 602 114	1 670 389

2001	10 224 192	8 584 574	1 639 618
2002	10 200 774	8 613 502	1 587 272
2003	10 201 651	8 656 980	1 544 671
2004	10 206 923	8 693 631	1 513 292
2005	10 234 092	8 749 755	1 484 337
2006	10 266 646	8 807 685	1 458 961
2007	10 322 689	8 904 216	1 418 473
2008	10 429 692	8 987 545	1 442 147
2009	10 491 492	9 012 443	1 479 049
2010	10 517 247	9 014 638	1 502 609
2011	10 496 672	8 694 209	1 802 463
2012	10 509 286	8 955 839	1 553 447
2013	10 510 719	8 934 964	1 575 755

*Zdroj: Statistické údaje ČSÚ [16], vlastní zpracování*

Počet vydaných řidičských průkazů vyjadřuje tabulka č.2, jejíž data jsou zatížena v období 2005 až 2007 a dále v letech 2008 až 2010 a následně 2011 až 2013 povinnými výměnami řidičských průkazů, kdy vyměněné řidičské průkazy jsou v uvedených letech evidovány jako nové. V globálním počtu se jednalo cca. o 4,8 mil. řidičských průkazů k výměně. Po odečtu měněných řidičských průkazů, lze konstatovat, že v období posledních pěti let bylo ročně v průměru vydáváno cca. 400.000 řidičských průkazů. Tato suma je dále zatížena běžnými výměnami z důvodu změny dat uvedených v řidičských průkazech a také vydáním nových dokladů při ztrátě. Tedy nových řidičů je podle kvalifikovaného odhadu málo nad 300.000, kdy celkový stav řidičské obce ke konci roku 2013 byl podle informací MD ČR 6.637.107.

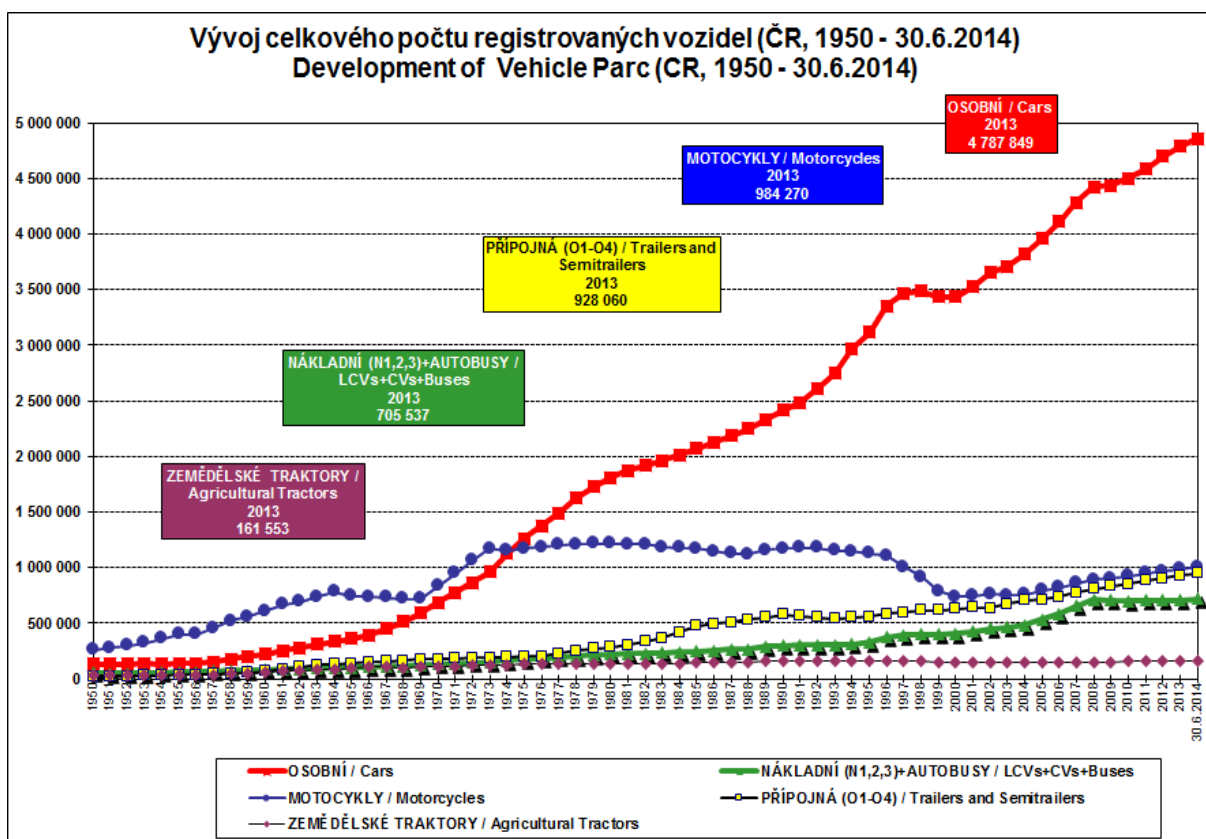
**Tabulka 2: Vývoj vydaných ŘP za období 1980 do současnosti**

rok	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
počet ŘP	79805	76548	70767	72095	75694	76098	79171
rok	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
počet ŘP	82616	102294	112663	126666	155181	166104	225165
rok	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
počet ŘP	292011	333705	342198	416352	413848	395763	442907
rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
počet ŘP	402477	500913	543441	615081	1047768	792033	1198607
rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
počet ŘP	681806	668516	1143730	484429	532989	1192290	

*Zdroj: Data MD ČR, vlastní zpracování*

Dalším takovým faktorem ovlivňujícím nehodovost je **dopravní prostředek**. Pokud hovoříme v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích o dopravních prostředcích, tak máme na mysli zejména nekolejová vozidla poháněná vlastní pohonnou jednotkou, kdy se jedná o definici motorových vozidel podle ZPPK, ale mezi dopravní prostředky patří i nemotorová vozidla, ale jejich evidence na rozdíl o motorových a přípojných vozidel není prováděna. Průběh registrací těchto v evidencích vedených orgánem veřejné správy ukazuje graf č.4. Z grafu je patrný trend růstu počtu za evidovaných osobních vozidel zejména od roku 1969 a zejména progresivní nárůst od roku 1992 do současnosti, kdy ke konci roku 2013 je v ČR evidováno 4.787.849 osobních motorových vozidel. V případě počtu nákladních vozidel a autobusů v ČR, nebyl trend růstu evidování těchto vozidel s tak strmým nástupem jako u osobních vozidel, k největší kvantitativní změně došlo v období let 1996 až 2008. Ke shodnému období, konci roku 2013, je v ČR evidováno 705.537 nákladních vozidel a autobusů. Opačný trend v této oblasti nastal u motocyklů, jejichž počet byl po roce 1996 snižován do roku 2000, v 2001 došlo k mírnému nárůstu evidence typu tohoto motorového vozidla, až na současný stav 984.270 jednostopých a tříkolových vozidel s pohonnou jednotkou. Podrobný průběh evidence jednotlivých vozidel je zachycen uveden v přílohách.

**Graf 4: Vývoj počtu všech registrovaných vozidel za období 1950 až 2014 v ČR**



Zdroj: Statistické údaje SAP [19]

Posledním faktorem ovlivňující nehodovost je **dopravní prostředí**. Pro tento pojem si představme jakoukoliv z typizovaných dopravních komunikací, které byly charakterizovány v kapitole 3.1 a také i dopravní značení na těchto komunikacích umístěné. Význam pro vývoj nehodovosti nebude mít pouze délka typizace komunikací v ČR, ale zejména stav komunikací, který je specifický a jejich dopravní vytiženost, která se stavu vozovek výrazně „podepisuje“. Pro konkrétní příčinu dopravní nehody pak má význam, to jakým vlivem a způsobem se podílelo dopravní prostředí na průběhu dopravní nehody, resp. bylo její příčinou. V těchto případech se jedná se o stav silničního svršku ve smyslu stavebně technickém (poškození vozovky, ...) a stav z hlediska povětrnostních podmínek, tedy stav sjízdnosti komunikace. Mimo vlastních komunikací se do nehodovosti promítne i dopravní značení komunikací, tzv. komunikační závady.

Délku dopravních sítí v letech 2005 a 2013 zachycují tabulky č.3 a 4, ze kterých je patrné, mírné navýšení dálniční sítě v období 8 let, novou typizací komunikací, rychlostní silnice, které byly budovány ze silnic I. třídy, které tímto zaznamenaly snížení kilometráže. V celkovém důsledku pak lze konstatovat, že za uvedené období došlo k navýšení silniční sítě od 216,5 km. V uvedených tabulkách není zachycena kompletní infrastruktura veřejných silničních komunikací, neboť neuvádějí délku místních a účelových komunikací, tedy komunikace v obcích. K roku 2000 byla délka místních komunikací 72.300 km, což bylo o 17.391 km více než celková délka silniční sítě. [18]

**Tabulka 3: Délka silniční sítě v ČR k 01.01.2005 s kategorizací komunikací**

délka silniční sítě ČR v jednotlivých krajích k 1/1/2005					[ km ]
	dálnice	silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy	celkem
hlavní město Praha	11	31	30	–	72
kraj Středočeský	174	780	2 369	6 251	9 574
kraj Jihočeský	9	664	1 639	3 819	6 131
kraj Plzeňský	106	411	1 510	3 095	5 122
kraj Karlovarský	–	227	563	1 259	2 049
kraj Ústecký	29	490	902	2 750	4 171
kraj Liberecký	–	329	487	1 621	2 437
kraj Královéhradecký	–	430	901	2 422	3 754
kraj Pardubický	–	445	913	2 222	3 581
kraj Vysočina	93	421	1 636	2 944	5 094
kraj Jihomoravský	124	449	1 479	2 441	4 493
kraj Olomoucký	–	427	921	2 208	3 556
kraj Zlínský	–	337	574	1 2108	2 121
kraj Moravskoslezský	–	713	744	1 8868	3 344
celkem	546	6 156	14 669	34 128	55 500

*Zdroj: Ročenka ŘSD [18]*

**Tabulka 4: Délka silniční sítě v ČR k 01.01.2013 s kategorizací komunikací**

Délka silniční sítě k 1. 1. 2013 [km]						
název	dálnice	rychlostní silnice	silnice I. třídy*	silnice II. třídy	silnice III. třídy	celkem
hlavní město Praha	10,6	33,1	9,4	29,9	--	83,0
kraj Středočeský	194,2	152,1	669,4	2 377,6	6 248,2	9 641,6
kraj Jihočeský	15,4	6,7	651,6	1 633,4	3 818,9	6 126,1
kraj Plzeňský	109,2	--	418,8	1 502,0	3 095,8	5 125,8
kraj Karlovarský	--	39,9	196,7	459,4	1 354,1	2 050,1
kraj Ústecký	56,5	12,3	478,0	898,2	2 754,6	4 199,6
kraj Liberecký	--	22,2	311,5	486,9	1 591,5	2 412,0
kraj Královéhradecký	16,8	--	439,2	893,4	2 419,8	3 769,1
kraj Pardubický	8,8	3,1	453,7	912,3	2 219,7	3 597,6
kraj Vysočina	92,5	--	427,4	1 627,5	2 935,5	5 082,9
kraj Jihomoravský	134,5	25,8	422,1	1 468,2	2 416,8	4 467,5
kraj Olomoucký	36,2	90,5	347,1	923,5	2 170,1	3 567,4
kraj Zlínský	16,6	16,4	342,1	512,0	1 252,6	2 139,8
kraj Moravskoslezský	59,9	39,9	641,0	818,5	1 894,7	3 454,0
<b>celkem</b>	<b>751,2</b>	<b>442,1</b>	<b>5 807,9</b>	<b>14 542,9</b>	<b>34 172,3</b>	<b>55 716,5</b>

*Zdroj: Ročenka ŘSD [18]*

Oproti tomu tabulky č. 5 a 6 jsou zaměřeny na přepravní výkony osobní dopravy a nákladní dopravy, kdy jejich vypovídací hodnota vyjadřuje zatížení komunikací dopravními prostředky.

V případě přepravy osob je v ČR nejvíce využívána silniční doprava (automobilová doprava a autobusová doprava) oproti železniční, vodní a letecké dopravě. V uvedeném období se jedná o rozmezí 70 až 75 % z celkového přepravního výkonu podílu. Největší nárůst však zaznamenala letecká doprava a to nárůst o 100 %, v případě železniční a autobusové dopravy došlo k mírnému snížení využívání těchto druhů dopravy. Ze silniční dopravy má pak dlouhodobě nejvyšší procentuální podíl z celkového přepravního výkonu, vyjádřeného v osobokilometru individuální automobilová doprava. Pojem osobokilometr představuje přepravu jedné osoby v osobní dopravě na vzdálenost jednoho kilometru. V roce 2000 s jednalo v případě individuální automobilové dopravy hodnotu 63,94 mld. osobokilometrů, v letech 2007 až 2009 dokonce nad 70 mld. a v roce 2012 opět méně, konkrétně 64,26 mld. osobokilometrů.

I v případě nákladní dopravy je z pohledu přepravního výkonu nejvíce využívána silniční doprava od roku 2000 do roku 2012 došlo k jejímu navýšení o 10 % z celkového přepravního výkonu nákladní dopravy, zejména na úkor železniční dopravy. Dále je za tabulky patrné, že došlo téměř k vymizení využívání letecké dopravy pro přepravu nákladu. Jednotkou vyjadřující přepravní výkon v nákladní dopravě je tunokilometr, který vyjadřuje přepravu 1 tuny na vzdálenost 1 kilometru.

**Tabulka 5: Vývoj osobní dopravy v ČR zaměřený na přepravní výkon za období 2000 až 2012**

Vývoj osobní dopravy														
Přepravní výkon		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Celkem	mld. oskm	86,46	87,78	88,47	90,44	91,51	93,67	96,30	98,45	99,16	99,63	91,41	93,07	91,15
Hromadná doprava celkem	mld. oskm	22,52	24,31	23,18	23,08	23,94	25,03	26,67	26,91	26,78	27,34	27,84	27,58	26,89
Železniční	mld. oskm	7,30	7,30	6,60	6,52	6,59	6,67	6,92	6,90	6,80	6,50	6,59	6,71	7,26
Autobusová	mld. oskm	9,35	10,61	9,67	9,45	8,52	8,61	9,50	9,52	9,22	9,49	10,34	9,27	9,02
Vodní vnitrozemská	mld. oskm	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01
Letecká	mld. oskm	5,86	6,40	6,89	7,10	8,81	9,74	10,23	10,48	10,75	11,33	10,90	11,59	10,61
Individuální aut. doprava*	mld. oskm	63,94	63,47	65,29	67,36	67,57	68,64	69,63	71,54	72,38	72,29	63,57	65,49	64,26
Silniční doprava celkem	mld. oskm	73,29	74,08	74,96	76,81	76,09	77,25	79,13	81,06	81,60	81,78	73,91	74,76	73,28
<b>Podíly na přepravních výkonech</b>														
Železniční	%	8,44	8,31	7,46	7,21	7,20	7,12	7,19	7,01	6,86	6,53	7,21	7,21	7,96
Autobusová	%	10,82	12,08	10,93	10,45	9,31	9,19	9,87	9,67	9,29	9,53	11,31	9,96	9,89
Letecká	%	6,78	7,29	7,79	7,85	9,63	10,39	10,63	10,64	10,84	11,37	11,93	12,45	11,64
Individuální aut. doprava	%	73,95	72,30	73,80	74,48	73,84	73,28	72,31	72,67	72,99	72,56	69,54	70,37	70,50

Zdroj: MD  
\*) Jedná se o odborný odhad

Zdroj: Ročenka ŘSD [18]

**Tabulka 6: Vývoj nákladní dopravy v ČR zaměřený na přepravní výkon za období 2000 až 2012**

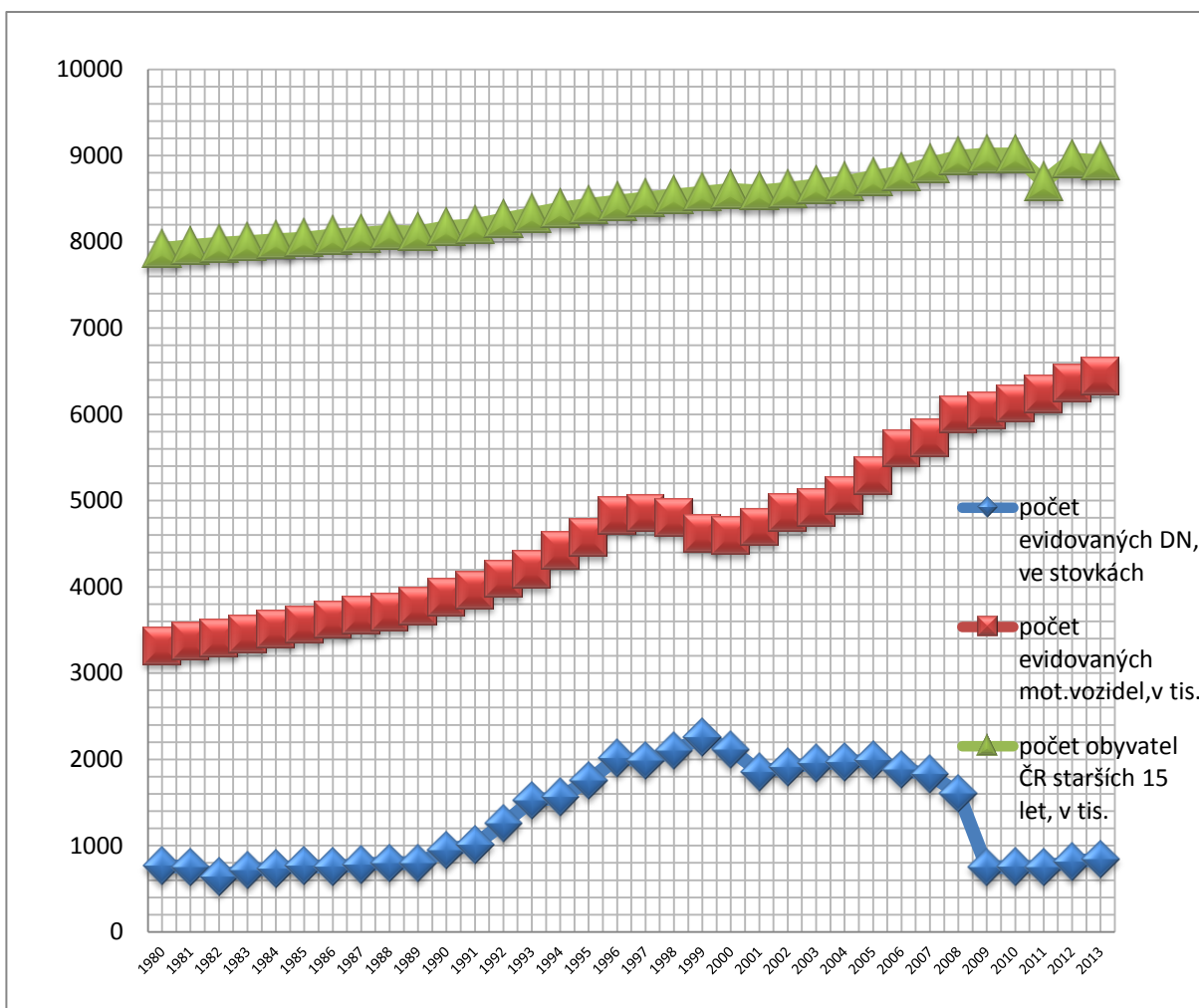
Vývoj nákladní dopravy														
Přepravní výkon		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Celkem	mld. tkm	57,34	57,88	61,49	62,98	61,56	59,14	67,01	65,38	67,21	58,42	66,30	69,86	66,17
Železniční	mld. tkm	17,50	16,88	15,81	15,86	15,09	14,87	15,78	16,30	15,44	12,79	13,77	14,32	14,27
Silniční	mld. tkm	39,04	40,26	45,06	46,56	46,01	43,45	50,37	48,14	50,88	44,95	51,83	54,83	51,23
Vodní vnitrozemská	mld. tkm	0,77	0,70	0,59	0,51	0,41	0,78	0,82	0,90	0,86	0,64	0,68	0,70	0,67
Letecká	mld. tkm	0,04	0,03	0,03	0,042	0,05	0,04	0,05	0,04	0,04	0,03	0,02	0,02	0,01
<b>Podíly na přepravních výkonech</b>														
Železniční	%	30,51	29,17	25,71	25,19	24,52	25,14	23,55	24,94	22,97	21,90	20,77	20,49	21,55
Silniční	%	68,08	69,56	73,28	73,94	74,74	73,47	75,16	73,63	75,69	76,96	78,17	78,48	77,41
Vodní vnitrozemská	%	1,34	1,22	0,96	0,81	0,66	1,32	1,22	1,37	1,28	1,10	1,02	0,99	1,01
Letecká	%	0,07	0,05	0,05	0,07	0,08	0,08	0,07	0,06	0,06	0,05	0,03	0,03	0,02

Zdroj: MD

Zdroj: Ročenka ŘSD [18]



**Graf 5: Vývoj evidovaných dopravních nehod, registrovaných motorových vozidel a obyvatel starších 15 let v ČR za období 1980 až 2013**



Zdroj: Statistické údaje ČSÚ [16], SAP [19], [23], vlastní zpracování

Graf č.5 se pro názornost zabývá porovnáním nehodovosti a graficky postižitelných jejích faktorů a je možné dovodit, zda a jak se faktory promítají do vývoje nehodovosti.

### 4.3. Příčiny silničních dopravních nehod

Příčinnou dopravní nehody je jeden z faktorů - **člověk, dopravní prostředek a dopravní prostředí** [[5], s 85]; jak statistická zjištění ukazují, nejvíce z tohoto systému selhává člověk. Jedná se o dlouhodobý aspekt, kdy z celkového počtu dopravních nehod má 94 % dopravních nehod svou příčinu v nesprávném jednání účastníků silničního provozu (řidič motorového osobního vozidla přes 90 % všech dopravních nehod [[5], s 85]), asi 2,5 % tvoří technické závady dopravních prostředků, 1 % závady komunikací a 2,5 % tvoří jiné příčiny [[5], s 137].



Z obecného hlediska charakteristiky silničních dopravních nehod dělíme příčiny na:

subjektivní - spočívající v nesprávném chování účastníků silničního provozu (nerespektování pravidel silničního provozu, neplnění povinností orgánů a pracovníků působících na úseku zabezpečení plynulosti a bezpečnosti dopravy, nerespektování ustálených zvyklostí)

objektivní - spočívají ve špatném stavu dopravního prostředku a prostředí.

Člověk je tedy nejproblémovějším a nejrizikovějším faktorem z celého dopravního systému, není se čemu divit, jedná se o lidskou bytost, kterou nelze naprogramovat, nelze ani s jistotou kontrolovat její funkce před či během jízdy. Jeho jednání je zejména ve stresových situacích nepředvídatelné a jedinečné. Na tomto všem se podílí osobnost, její struktura a rozsah vnímání. Každý vznik a průběh nehody je tvořen nehodovým jednáním účastníka silniční dopravy (konáním nebo opomenutím), kterým způsobí nehodovou událost - následek (spočívající ve srážce, havárii atd.), jedná o příčinnou souvislost mezi jednáním a následkem.

Jednání řidiče klasifikujeme jako důsledek určitého psychického stavu, který je tvořen složkou psychických a somatických faktorů. Dopravní nehoda by tedy z tohoto pohledu neměla nastat, pokud řidič přizpůsobí své chování provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o takový stav, kdy jeho vnímání, sledování, myšlení a schopnosti reagovat splňují požadavky kladené dopravními předpisy. Nesprávná koordinace vyjmenovaných faktorů může být způsobena několika činiteli. Jedná se buď o zkratovou reakci nebo o prodloužení reakční doby až po její absenci, či o rozpor reakce mezi očekávanou situací a skutečnou situací v silničním provozu. Proto je nutné při šetření dopravních nehod věnovat také pozornost fyzické a duševní způsobilosti řidiče k řízení motorového vozidla, a to z hlediska dlouhodobého tak i momentálního, jeho schopnosti sledovat a vnímat provoz na pozemních komunikacích a okolnostem, jež by tento stav mohly narušovat, a to jak po stránce subjektivní (únava, absence bezpečnostních přestávek, vliv návykových látek atd.) tak i objektivní (narušování pozornosti ze strany spolujezdců, oslnění atd.). *[[1], s 13-14]*

Subjektivní příčina dopravní nehody je vždy souborem výše jmenovaných faktorů a obecně nelze paušalizovat podíl těchto faktorů na vzniku nebo jej dopředu stanovit, tento se odvíjí od konkrétního zdravotního stavu řidiče, psychického rozpoložení, dopravní situace, povětrnostních podmínek atd.

#### 4.3.1. Viníci dopravních nehod

S ohledem na takto výrazný podíl účastníků silničního provozu při zavinění dopravních nehod, zejména řidičů motorových vozidel, bude tato kapitola zaměřena na tuto cílovou skupinu. V období let 2011 až 2013 bylo účastníkem v provozu na pozemních komunikacích, člověkem, způsobeno v průměru 92,2 % z celkového počtu dopravních nehod. Přesné procentuální rozdělení viníků dopravních nehod za uvedené období je vyznačeno v tabulce č.7.

**Tabulka 7: Evidované dopravní nehody v ČR za období 2011 až 2013**

Viník, zavinění nehody	2011		2012		2013	
	počet nehod	tj. %	počet nehod	tj. %	počet nehod	tj. %
řidičem motorového vozidla	66 089	88,0	70 441	86,5	72 383	85,8
řidičem nemotorového vozidla	2 363	3,1	2 467	3,0	2 521	3,0
chodcem	1 197	1,6	1 292	1,6	1 132	1,3
jiným účastníkem	121	0,2	145	0,2	141	0,2
závada komunikace	448	0,6	282	0,3	515	0,6
technickou závadou vozidla	456	0,6	465	0,6	464	0,5
lesní zvěří, domácím zvířetem	4 064	5,4	5 915	7,3	6 782	8,0
jiné zavinění	399	0,5	397	0,5	460	0,5
<b>celkový počet dopravních nehod</b>	<b>75 137</b>	<b>100,0</b>	<b>81 404</b>	<b>100,0</b>	<b>84 398</b>	<b>100,0</b>

*Zdroj: Statistické údaje ŘSDP [20], vlastní zpracování*

Nejčastějším viníkem dopravní nehody za uvedené období byl řidič motorového vozidla a to v průměru 86,7%. Toto číslo nelze zlehčovat, ale je nutné si uvědomit podstatu pojmu dopravní nehoda, která je fixována na provoz vozidel, a určení místa, kde může k takové události dojít, na komunikaci, po které se ve velkém počtu vozidla pohybují. Tomu odpovídá skutečnost, že mezi pěti nejčastějšími druhy dopravních nehod v roce 2013 patří (v následném pořadí) střet jedoucích nekolejových vozidel (35,7 % z celkového počtu dopravních nehod), náraz jedoucího vozidla do pevné překážky (23,3 % z celkového počtu dopravních nehod), náraz jedoucího vozidla do odstaveného či zaparkovaného vozidla (cca. 19% z celkového počtu dopravních nehod), dále střet vozidla s lesní zvěří a havárie vozidla. Střet jedoucího vozidla s chodcem tvořil 4,1% z celkového počtu dopravních nehod. Vypovídací hodnotu

k této skutečnosti má tabulka č. 8 zabývající se kategorizací účastníků dopravních nehod. [20]

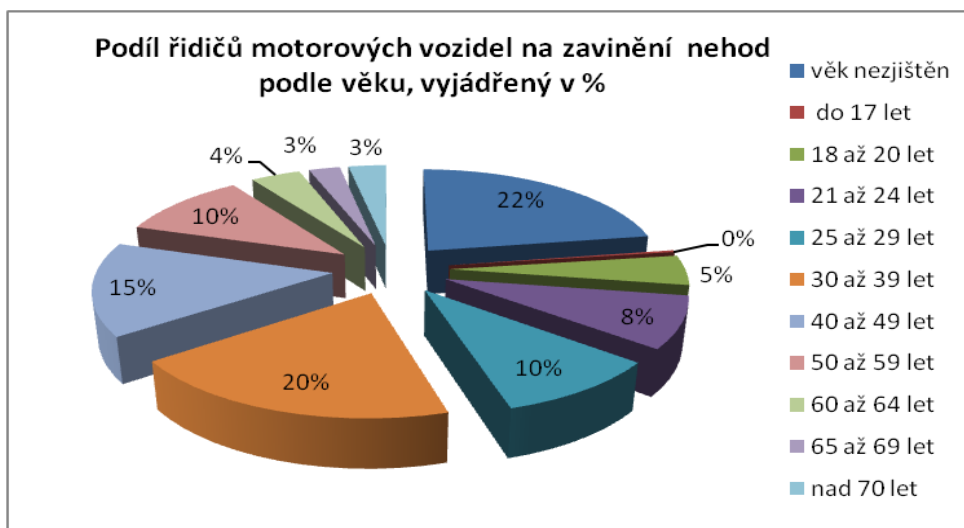
**Tabulka 8: Účastníci silničních dopravních nehod v roce 2013 podle postavení v provozu na pozemních komunikacích**

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: Statistické údaje ŘSDP [20], vlastní zpracování*

U řidičů motorových vozidel je možná i kategorizace podle věku či podle řidičské praxe. V případě pohledu podle věku řidičů v roce 2013 z celkového počtu 72.383 dopravních nehod řidiči do 17 let zavinili 221 nehod, řidiči ve věku 18 až 20 let 3.438 nehod, řidiči ve věku 21 až 24 let způsobili 5.965 nehod, řidiči od 25 do 29 let se podíleli počtem 7.029, věková kategorie řidičů 30 až 39 let zavinila 14.164 nehod, ve věku 40 až 49 let 10.768 nehod, řidiči ve věku 50 až 59 let způsobili 7.613 nehod, ve věku 60 až 64 let vytvořili 2.900 nehod, kategorie ve věku 65 až 69 let zavinila 1.822 nehod a řidiči ve věku nad 70 let způsobili 2.208 nehod. U 16.255 nehod nebyl věk řidiče zjištěn. Grafické znázornění těchto dat vyjádřené v procentech zachycuje graf č.6

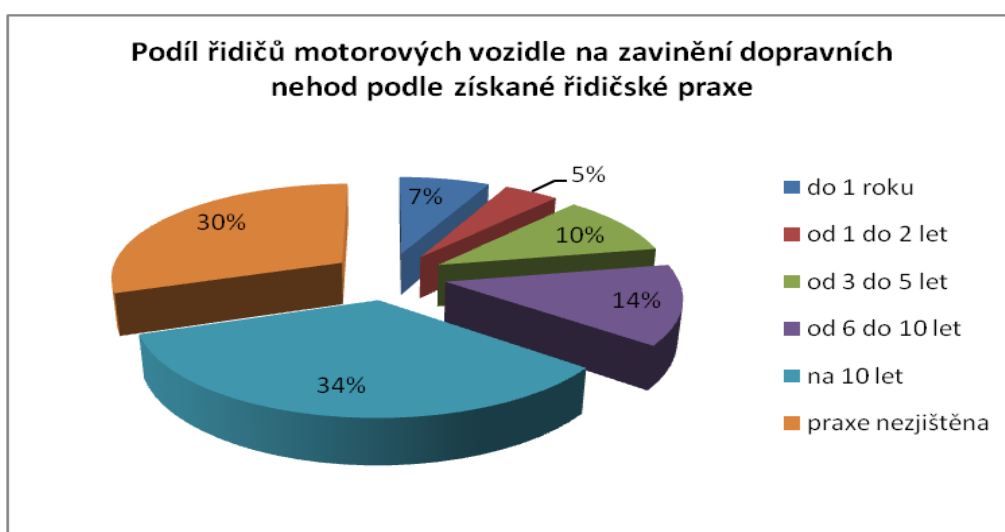
**Graf 6: Zavinění dopravních nehod v roce 2013 podle věku řidičů motorových vozidel**



*Zdroj: Statistické údaje ŘSDP [20], vlastní zpracování*

Data z grafu č. 6, ale zcela nevypovídají o řídičské praxi viníků dopravních nehod ze strany řidičů motorových vozidel, což je pro vyhodnocení nehodovosti velmi důležitý aspekt, zejména z pohledu preventivní činnosti a vyhodnocení kvality přípravy nových řidičů, případně zavedení legislativní opatření spočívající v povinném přezkoušení řidičů. Z celkového objemu 72.383 dopravních nehod bylo 5.312 zaviněno řidiči s praxí do 1 roku, 3.229 řidič s praxí od 1 do 2 let, 7.442 řidiči s praxí od 3 do 5 let, 9.700 řidiči s praxí od 6 do 10 let, 24.787 s praxí nad 10 let a 21.983 s nezjištěnou praxí, jak ukazuje graf č.7.

**Graf 7: Zavinění dopravních nehod v roce 2013 podle délky řídičské praxe**



*Zdroj: Statistické údaje ŘSDP [20], vlastní zpracování*

**Tabulka 9: Hlavní příčiny zavinění dopravních nehod podle řidičské praxe za rok 2013**

hlavní příčina	do 1 roku		od 1 do 2 let		od 3 do 5 let		od 6 do 10 let		nad 10 let		praxe nezjištěna	
	počet nehod	tj. %	počet nehod	tj. %	počet nehod	tj. %	počet nehod	tj. %	počet nehod	tj. %	počet nehod	tj. %
nepřiměřená rychlost	1 879	35,4	1 081	33,4	2 184	29,4	2 442	25,1	5 148	20,8	1 899	8,7
nesprávné přejíždění	108	2,0	74	2,3	133	1,8	175	1,8	559	2,3	334	1,5
nedání přednosti	865	16,3	537	16,6	1 363	18,3	1 914	19,7	5 352	21,6	2 311	10,6
nesprávný způsob jízdy	2 460	46,3	1 537	47,6	3 761	50,5	5 189	53,4	13 727	55,4	17 349	79,2
pod vlivem alkoholu	65	1,2	262	8,1	75	1,0	88	0,9	206	0,8	492	2,3

*Zdroj: Statistické údaje ŘSDP [20], vlastní zpracování*

Tabulka č.9 vyjadřuje mimo délky řidičské praxe i zavinění jednotlivých kategorií z hlediska hlavních příčin. Alarmující je podíl prvních dvou věkových kategorií na hlavních příčinách spočívajících v nepřiměřené rychlosti a pod vlivem alkoholu, neboť tyto hlavní příčiny dopravní nehody mají za následek usmrcení nebo těžké zranění.

#### 4.3.2. Hlavní a nejčastější příčiny dopravních nehod

Subjektivní příčiny dopravních nehod spočívající v nesprávném chování účastníků provozu na pozemních komunikacích výrazně převyšují objektivní příčiny dopravních nehod, a proto patří mezi hlavní i nejčastější příčiny dopravních nehod.

V případě řidičů motorových vozidel byly statisticky vymezeny čtyři hlavní příčiny dopravních nehod, nesprávná chování vedoucí k dopravní nehodě, kdy se jedná o strohou kategorizaci úkonů v provozu na základní jízdní úkony. Dlouhodobě si první místo udržuje jako hlavní příčina nehody **nesprávný způsob jízdy** (v průměru 60% z celkového počtu nehod řidičů motorových vozidel), tak jak upřesňuje tabulka č. 10. Vyjma nesprávného způsobu jízdy patří mezi hlavní příčiny dále **nepřiměřená rychlost**, **nedání přednosti** a **nesprávné předjíždění**. Poslední statisticky vymezenou příčinnou dopravní nehody motorových vozidel je technická závada, která není subjektivní příčinnou nehody a není ji možné řidičem vozidla či jiným účastníkem ovlivnit.

**Tabulka 10: Hlavní příčiny dopravních nehod řidičů motorových vozidel**

hlavní příčina nehody	2011		2012		2013	
	počet nehod	tj. %	počet nehod	tj. %	počet nehod	tj. %
nesprávný způsob jízdy	39 666	60,0	42 234	60,0	44 022	60,8
nepřiměřená rychlost	13 426	20,3	14 529	20,6	14 633	20,2
nedání přednosti	11 539	17,5	12 260	17,4	12 342	17,1
nesprávné předjíždění	1 458	2,2	1 418	2,0	1 383	1,9

*Zdroj: Statistické údaje ŘSDP [20], vlastní zpracování*

Jak bylo již bylo uvedeno a jak je patrné z tabulky č.10, nejčastější hlavní příčinou dopravních nehod motorových vozidel je nesprávný způsob jízdy, který dále statisticky dělí na konkrétní porušení ustanovení ZPPK jako např.: - jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru; vyhýbání bez dostatečné boční vůle; - nesprávné otáčení a couvání atd. Tyto nejčastější důvody hlavních příčin dopravních nehod řidičů motorových vozidel v roce 2013 jsou seřazeny, podle počtu nehod v tabulce č.11, kdy první místo v pořadí patří (dlouhodobě) s výrazným rozdílem činnosti řidiče spočívající v nevěnování se řízení vozidla.

**Tabulka 11: Nejčastější příčiny dopravních nehod řidičů motorových vozidel v roce 2013**

POŘADÍ	NEJČETNĚJŠÍ PŘÍČINY NEHOD ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL V ROCE 2013	POČET NEHOD
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	14 151
2.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	7 701
3.	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	6 318
4.	nedodržení bezpečné vzdálenosti	6 253
5.	nesprávné otáčení nebo couvání	6 048
6.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 042
7.	nezvládnutí vozidla	4 023
8.	nedání přednosti proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	3 554
9.	jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru	2 501
10.	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	2 396
11.	nedání přednosti při odbočování vlevo	1 715
12.	nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu	1 622
13.	nedání přednosti proti příkazu dopravní značky STŮJ DEJ PŘEDNOST	1 265
14.	nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	1 261
15.	nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	945
16.	vjetí na nepevněnou krajnici	878
17.	nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu	784
18.	nedání přednosti při otáčení nebo couvání	712
19.	nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava	702
20.	samovolné rozjetí vozidla	674

*Zdroj: Statistické údaje ŘSDP [20], vlastní zpracování*

#### **4.4. Dopravní nehody s osobními následky a hmotnou škodou**

Dopravní nehody s osobními následky patří mezi nejzávažnější externality dopravy, jsou takto vnímány veřejností a to jak laickou, tak i odbornou. Výraz osobní následky charakterizuje dopravní nehody, při kterých dojde k usmrcení či zranění účastníků nehody. O této skutečnosti svědčí, že evropské statistiky nehodovosti vyjadřují počet nehod s osobními následky, zejména počet nehod s usmrcením. Současné strategie bezpečnosti silničního provozu jsou vypracovány, aby docházelo ke snížení tohoto negativního dopadu dopravy. V případě nadnárodní úrovně se jedná zejména o strategii Násilí a prevence zranění: Silniční dopravní úrazy WHO, strategii Komise EU First Milestone towards a Serious Injury Strategy v návaznosti na Bílou knihu zabývající se dopravní politikou s názvem Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje: Na národní úrovni se jedná o Národní strategii bezpečnosti silničního provozu s dokumentem Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050.

Mimo osobních následků vzniká při takovýchto nehodách i hmotná škoda, která je v průměru vyšší než při jiných nehodách. Dalším negativním faktorem je skutečnost, že usmrcení a těžké zranění účastníků nezasahuje pouze samotné účastníky nehody, ale i jejich nejbližší, často vede k trvalým změnám těchto osob po společenské i ekonomické stránce.

Dopravní nehody s osobními následky jsou nejčastěji děleny na:

- dopravní nehody s usmrcením,
- dopravní nehody s těžkým zraněním,
- dopravní nehody s lehkým zraněním.

Usmrcení účastníků je revidováno ve dvou časových obdobích a to úmrtí do 24 hodin od doby nehody a do 30 dnů od nehody. Pojem těžkého zranění je shodný s pojmem, kterého užívá trestní zákoník a který je charakterizován v kapitole 3.5. Pod pojmem lehké zranění se jedná o množinu ostatních zranění, které si u účastníka vyžádalo lékařské ošetření.

Vývoj nehod s osobními následky v ČR vyjadřuje tabulka č.12, která se zabývá těmito daty od roku 1990 do roku 2013. Z tabulky je patrné, jak nehody s osobními následky kopírují trend růstu nehodovosti (počtu dopravních nehod) a k jejich snížení dochází až v roce 2010. Důležité je razantnější snížení počtu usmrcených osob, ke kterému dochází také v roce 2010,

kdy v roce 2013 se jedná o 583 usmrcených osob, což je polovina počtu usmrcených oproti roku 1990. Za předmětné období je nejvyšší počet usmrcených osob v roce 1994, konkrétně došlo k usmrcení 1473 účastníků silničního provozu při dopravních nehodách. Mimo to se v roce 2013 jedná o 14,4 % pokles usmrcených oproti loňskému roku. V obdobném trendu došlo k poklesu dopravních nehod s těžkým zraněním. Výjimku z trendu tvoří nehody s lehkým zraněním, tyto sice také kopírují průběh vývoje dopravních nehod i vývoje dopravních nehod s osobními následky, ale nedošlo k tam výraznému poklesu jako u nehod předchozích kategorií.

**Tabulka 12: Vývoj dopravních nehod s osobními následky v ČR od roku 1990 do 2013**

ROK	POČET NEHOD	POČET NEHOD S NÁSLEDKY NA ŽIVOTĚ A ZDRAVÍ	USMRCENO	TĚŽCE ZRANĚNO	LEHCE ZRANĚNO
1990	96 664	21 910	1 173	4 519	23 371
1991	101 387	21 460	1 194	4 833	22 806
1992	125 599	24 936	1 395	5 429	26 708
1993	152 157	25 147	1 355	5 629	26 821
1994	156 242	27 590	1 473	6 232	29 590
1995	175 520	28 746	1 384	6 298	30 866
1996	201 697	29 340	1 386	6 621	31 296
1997	198 431	28 376	1 411	6 632	30 155
1998	210 138	27 207	1 204	3 152	29 225
1999	225 690	26 918	1 322	3 093	28 747
2000	211 516	25 445	1 336	5 525	27 063
2001	185 664	26 027	1 219	5 493	28 297
2002	190 718	26 586	1 314	5 492	29 013
2003	195 851	27 320	1 319	5 253	30 312
2004	196 484	26 516	1 215	4 878	29 543
2005	199 262	25 239	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	22 115	956	3 990	24 231
2007	182 736	23 060	1 123	3 960	25 382
2008	160 376	22 481	992	3 809	24 776
2009	74 815	21 706	832	3 536	23 777
2010	75 522	19 676	753	2 823	21 610
2011	75 137	20 487	707	3 092	22 519
2012	81 404	20 504	681	2 986	22 590
2013	84 398	20 342	583	2 782	22 577

*Zdroj: Statistické údaje ŘSDP [20], vlastní zpracování*



V roce 2013 bylo z celkového počtu dopravních nehod 84398:

- 540 dopravních nehod, při kterých došlo k usmrcení osob, konkrétně již uvedených 583 a vznikla při nich hmotná škoda ve výši 117.585 tis. Kč,
- 2454 dopravních nehod, při kterých došlo ke 2782 těžkým zraněním, tyto byly s hmotnou škodou ve výši 200.439 tis. Kč,
- 17.348 dopravních nehod, při kterých došlo k lehkému zranění, při těchto byla hmotná škoda ve výši 127.360 tis. Kč.,
- 64.056 nehod bylo pouze s hmotnou škodou a to v celkové ve výši 3.347.089 tis. Kč (tedy odhadnutá škoda byla ve výši 4.938.170 tis. Kč.)

Mimo tohoto komplexního pohledu na následky silničních dopravních nehod je důležité i další členění, zejména z pohledu:

- následek x postavení viníka,
- následek x příčina nehody,
- následek x postavení usmrceného.

Význam takovéto kategorizace je nutný pro vytvoření strategií ke snížení nejzávažnějších následků, tedy minimalizace příčin a maximální zmírnění následků.

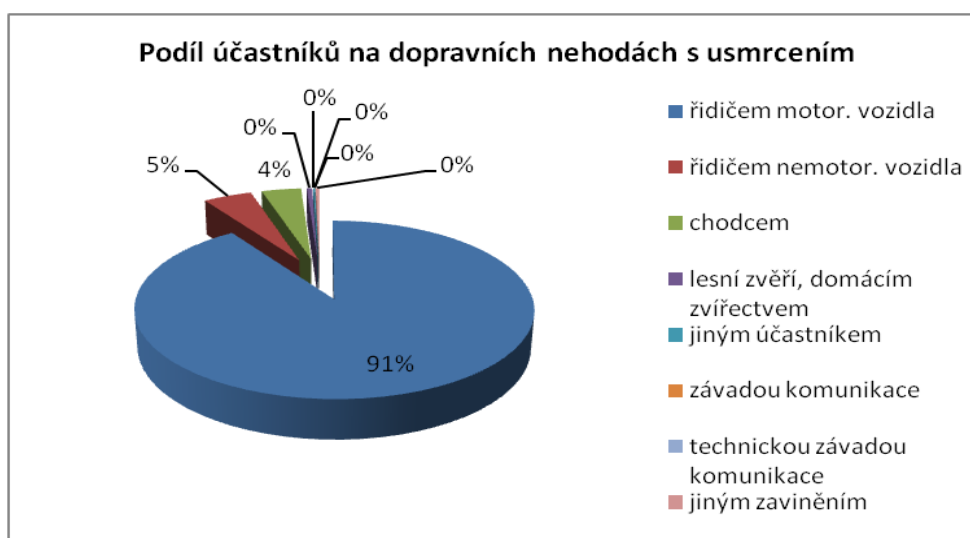
**Tabulka 13: Následky dopravních nehod za rok 2013 podle zavinění a podle postavení viníka v provozu na pozemních komunikacích**

	řidičem motor. vozidla	řidičem nemotor. vozidla	chodcem	zvěří, zvířetem	jiným účastníkem	závadou komunikace	technickou závadou komunikace	jiným zaviněním
<b>Celkem nehod</b>	72 383	2 521	1 132	6 782	141	515	464	460
<b>Počet nehod s usmrcením</b>	486	27	22	2	1	0	0	2
<b>Počet nehod s těžkým zraněním</b>	1 951	293	163	12	7	3	9	16
<b>Počet nehod s lehkým zraněním</b>	14 234	1 878	857	137	61	13	64	97
<b>Počet nehod s hmotnou škodou</b>	55 703	325	90	6 631	72	499	391	345
<b>Usmrceno</b>	528	27	22	3	1	0	0	2
<b>Těžce zraněno</b>	2 270	296	166	13	8	3	10	16
<b>Lehce zraněno</b>	19 299	1 977	893	147	66	15	80	100
<b>Způsobená hmotná škoda v tis.Kč</b>	4 623 149	17 202	8 893	213 314	2 690	8 249	51 726	12 948

*Zdroj: Statistické údaje ŘSDP [20], vlastní zpracování*

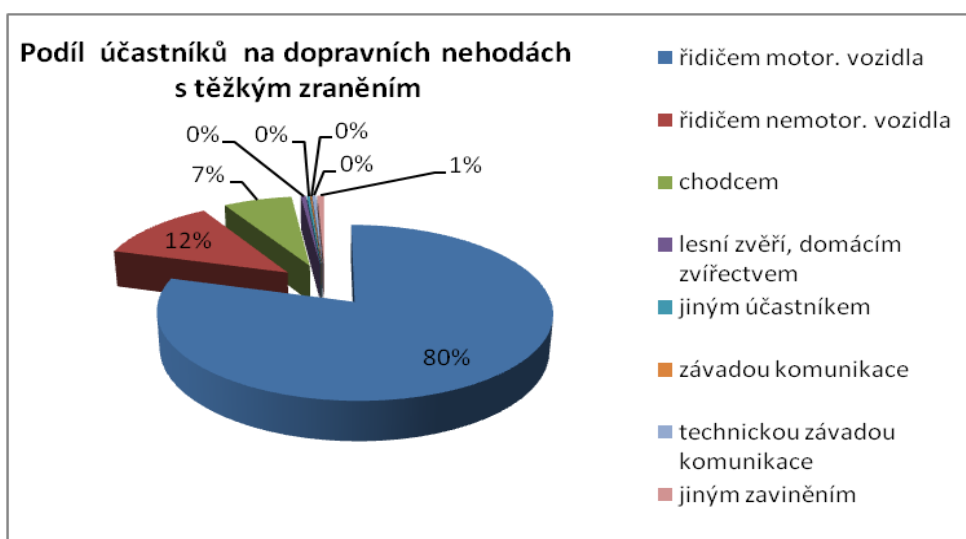
Tabulka č.13 vyjadřuje následky dopravních nehod za rok 2013 členěné podle zavinění jednotlivých účastníků. Největší podíl na osobních následcích, ve všech ohledech, mají řidiči motorových vozidel, v případě nehod s usmrcením se jedná o 90% podíl, v případě dopravních nehod s těžkým zraněním se jedná o 80% podíl a dopravních nehody s lehkým zraněním bylo řidiči motorových vozidel zaviněno 82%, tak jak vyjadřují grafy č.8 - 10.

**Graf 8: Procentuelní podíl účastníků na zavinění dopravních nehod s usmrcením v roce 2013**



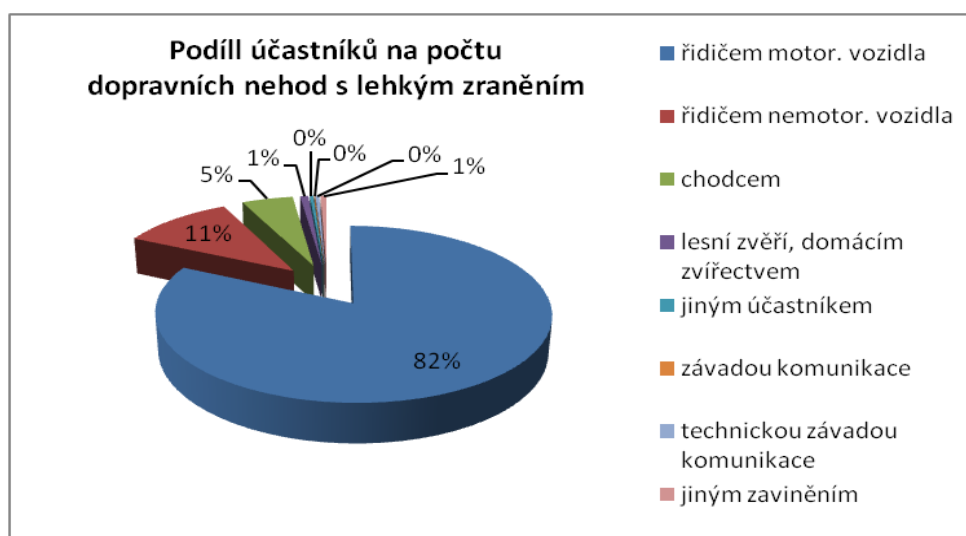
*Zdroj: Statistické údaje ŘSDP [20], vlastní zpracování*

**Graf 9: Procentuelní podíl účastníků na zavinění dopravních nehod s těžkým zraněním v roce 2013**



*Zdroj: Statistické údaje ŘSDP [20], vlastní zpracování*

**Graf 10: Procentuelní podíl účastníků na zavinění dopravních nehod s lehkým zraněním v roce 2013**



Zdroj: Statistické údaje ŘSDP [20], vlastní zpracování

V případě kategorizace zraněných podle statusu účastníka silničního provozu došlo při dopravních nehodách k usmrcení 298 řidičů motorových vozidel (s největší podmnožinou spočívající v řidičích osobních vozidel - 211 usmrcených řidičů), dále 134 chodců, 92 spolujezdců v motorových vozidlech a 58 cyklistů, kdy přesná data vyjadřuje tabulka č.14.

**Tabulka 14: Kategorizace usmrcených účastníků dopravních nehod v roce 2013**

Kategorie osoby	Počet usmrcených
řidič osobního vozidla	211
Chodec	134
spolujezdec v osobním vozidle	80
řidič motocyklu	61
Cyklista	58
řidič nákladního vozidla	22
spolujezdec v nákladním vozidle	9
řidič mopedu	2
spolujezdec na motocyklu	2
řidič malého motocyklu	1
cestující v autobusu	1
řidič jiného motorového vozidla	1
řidič traktoru	1
řidič jiného nemotorového vozidla	0
<b>Celkem</b>	<b>583</b>

Zdroj: Statistické údaje ŘSDP [20], vlastní zpracování

Pohled na následky podle věku osob poškozených dopravní nehodou vyjadřuje tabulka č.15, ze které je patrné, že nejvíce usmrcených osob je ve věkové kategorii nad 64 let a následně ve věkových kategoriích od 25 do 34 let a od 35 do 44 let. V případě zranění obsahuje největší podíl věková kategorie 25 až 34 let, následována opět kategorií v rozsahu 35 až 44 let.

**Tabulka 15: Rozdělení následků podle věku usmrcených a zraněných v roce 2013**

ROK 2013	do 6	6-9	10-14	15-17	18-20	21-24	25-34	35-44	45-54	55-64	nad 64	Nezjištěno
usmrceno	5	1	1	10	31	57	96	95	81	84	118	4
zraněno	532	622	801	786	1 885	2 412	4 875	4 513	3 197	2 796	2 925	15
usmrceno v %	0,9	0,2	0,2	1,7	5,3	9,8	16,5	16,3	13,9	14,4	20,2	0,7
zraněno v %	2,1	2,5	3,2	3,1	7,4	9,5	19,2	17,8	12,6	11	11,5	0,1

*Zdroj: Statistické údaje ŘSDP [20], vlastní zpracování*

Tabulka č.16 vyjadřuje přehled dopravních nehod v roce 2013 podle hlavní příčiny a vzniklého následku u řidičů dopravních prostředků. Nejvíce usmrcených účastníků silničního provozu bylo sice v důsledku nesprávného způsobu jízdy, ale z procentuálního vyjádření následků podle hlavní příčiny je patrné, že v roce 2013 nejčastěji docházelo k úmrtí osob v důsledku nepřiměřené rychlosti (při každé 76 nehodě), nesprávného předjíždění (při každé 78 nehodě), nedání přednosti (při každé 152 nehodě) a teprve poté v důsledku nesprávného způsobu jízdy (při každé 214 nehodě). K těžkému zranění docházelo nejčastěji při nesprávném předjíždění, v důsledku nepřiměřené rychlosti, nedání přednosti a opět teprve poté z důvodu nesprávného způsobu jízdy.

**Tabulka 16: Přehled dopravních nehod v roce 2013 podle hlavní příčiny a následku**

	nepřiměřená rychlost	nesprávné předjíždění	nedání přednosti	nesprávný způsob jízdy
<b>Celkem nehod</b>	14 973	1 405	12 801	45 722
<b>Počet nehod s usmrcením</b>	198	18	84	213
<b>Počet nehod s těžkým zraněním</b>	671	89	636	848
<b>Počet nehod s lehkým zraněním</b>	4 457	433	4 385	6 844
<b>Počet nehod s hmotnou škodou</b>	9 647	865	7 696	37 814
<b>Usmrceno</b>	211	23	90	231
<b>Těžce zraněno</b>	798	113	682	973
<b>Lehce zraněno</b>	6 276	611	5 768	8 621
<b>Způsobená hmotná škoda v tis.Kč</b>	1 256 409	105 222	1 007 382	2 271 231

*Zdroj: Statistické údaje ŘSDP [20], vlastní zpracování*

Nejčastější příčinou usmrcení účastníka v provozu na pozemních komunikacích v důsledku chování řidiče je příčina nehody spočívající v jízdě po nesprávné straně, přejetí do protisměru (80 usmrcených), následovalo chování spočívající v jízdě na červené světlo (78 usmrcených) a poté chování spočívající v nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (76 usmrcených).

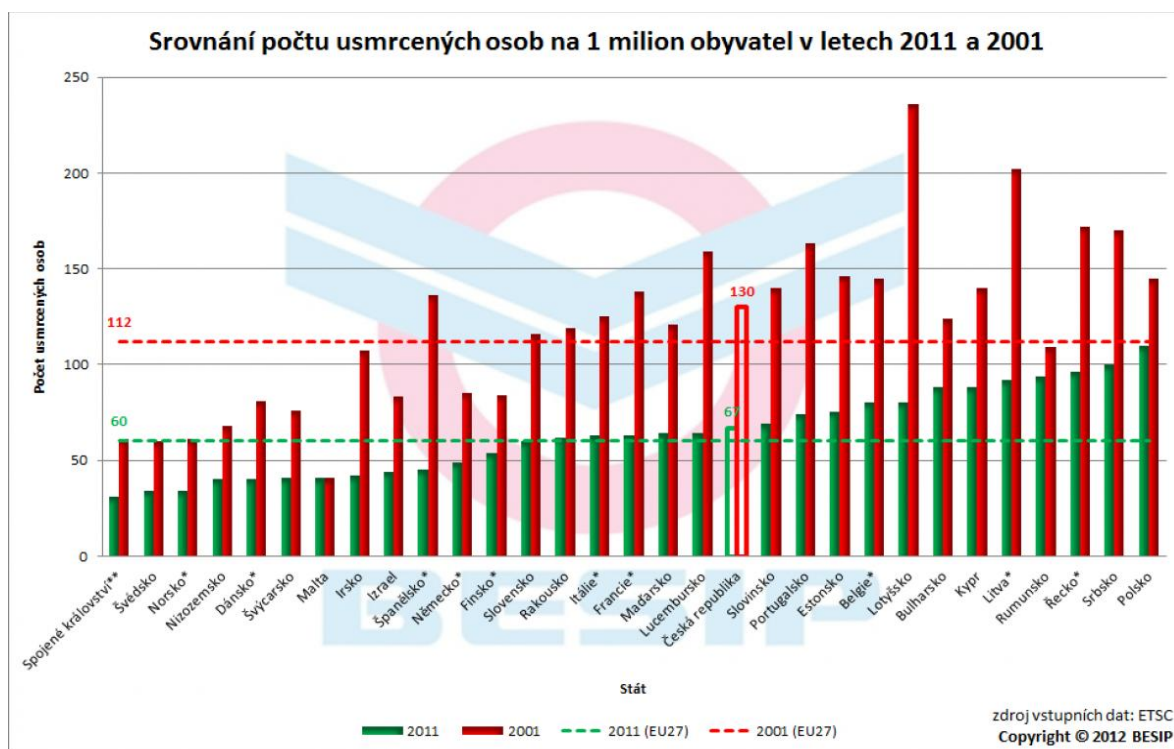
Podle klasifikace druhů dopravních nehod nejvíce usmrcení bylo způsobeno při srážce s jedoucím nekolejovým vozidlem, jednalo se o 222 usmrcení, následně o střet s pevnou překážkou, při tomto druhu střetu, resp. nárazu, došlo k 139 úmrtí (v 86 případech se jednalo o náraz do stromu), tyto druhy střetů jsou následovány střetem s chodcem.

Nelichotivá je skutečnost, že každá osmnáctá dopravní nehoda byla zaviněna řidičem, který byl ovlivněn alkoholem, kdy téměř každá stá nehoda z tohoto objemu měla za následek lidský život, při každé 22. nehodě bylo způsobeno těžké zranění a při méně než každé třetí utrpěl účastník lehké zranění.

V roce 2013 byly nehody častěji způsobeny v intravilánu (59692 oproti 24706), ale závažnější následky byly při nehodách mimo intravilán, konkrétně mimo obec bylo způsobeno 350 dopravních nehod s usmrcením a v obci bylo způsobeno 190 dopravních nehod s usmrcením.

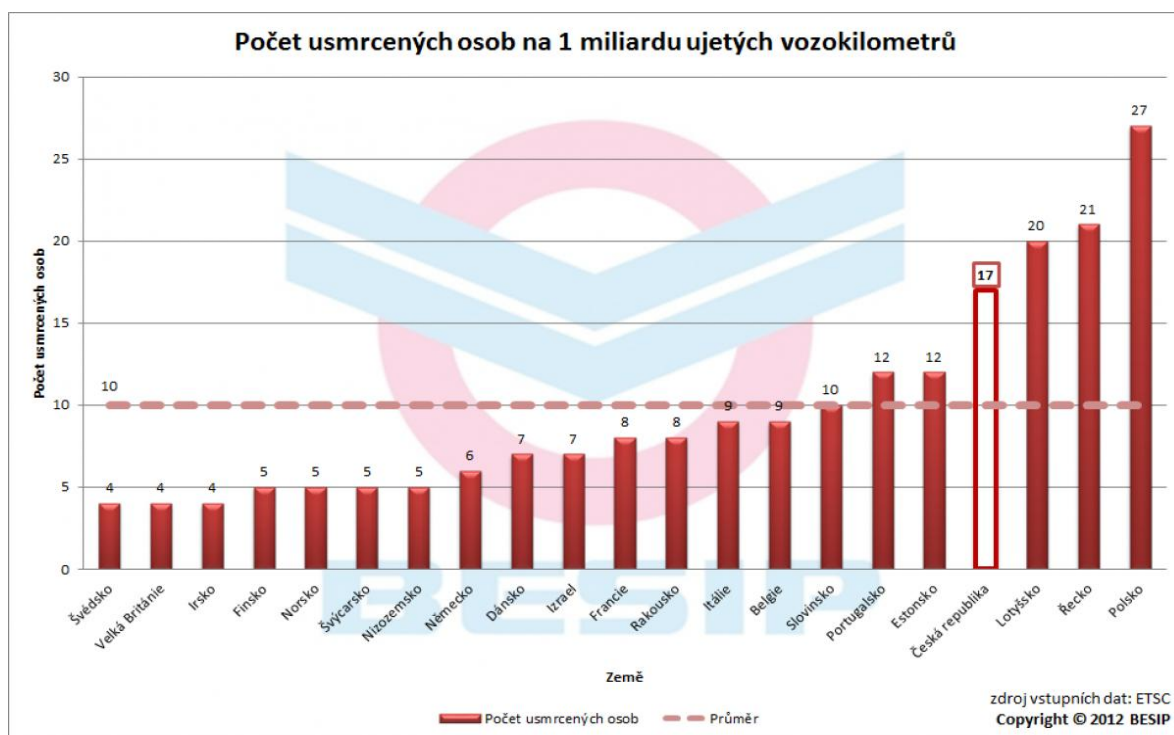
Mimo uvedený pohled zaměřený pouze na ČR je nutné porovnávat úspěšnost strategie zejména s ohledem na vývoj nehodovosti v okolních vyspělých zemích, kde je tento pohled na nehodovost brán jako ukazatel bezpečnosti silniční dopravy. Z grafu č.11 je patrné, že ČR v případě počtu usmrcených osob na 1 mil. obyvatel byla v roce 2011 mírně nad průměrem zemí EU 27. Z pohledu usmrcených osob na ujetou 1 mld. vozokilometrů patřila ČR v roce 2007 mezi nejméně úspěšné státy EU, což je zachyceno v grafu č.12.

**Graf 11: Počet usmrcených osob v zemích EU na 1 mil. obyvatel v letech 2001 a 2011**



Zdroj: Statistické údaje BESIP [17]

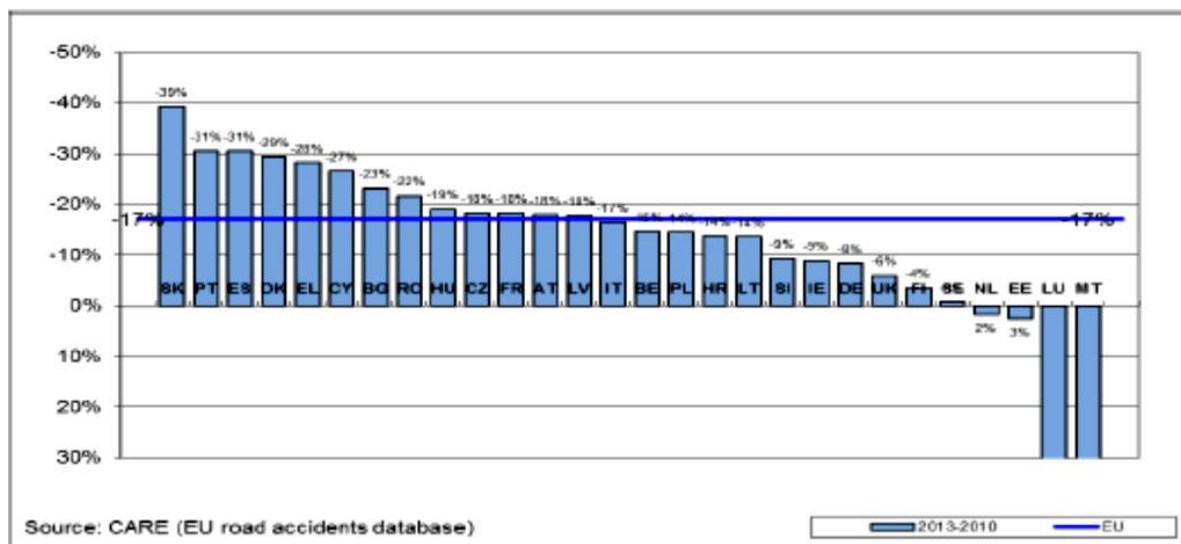
**Graf 12: Počet usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokilometrů ve vybraných státech EU**



Zdroj: Statistické údaje BESIP [17]

Jen o trochu příznivější statistika pro naši zemi v kontextu EU, která vyjadřuje vývoj trendu počtu usmrcených v jednotlivých zemích EU, se stanovením průměrné hranice v 17% snížení za uvedené období.

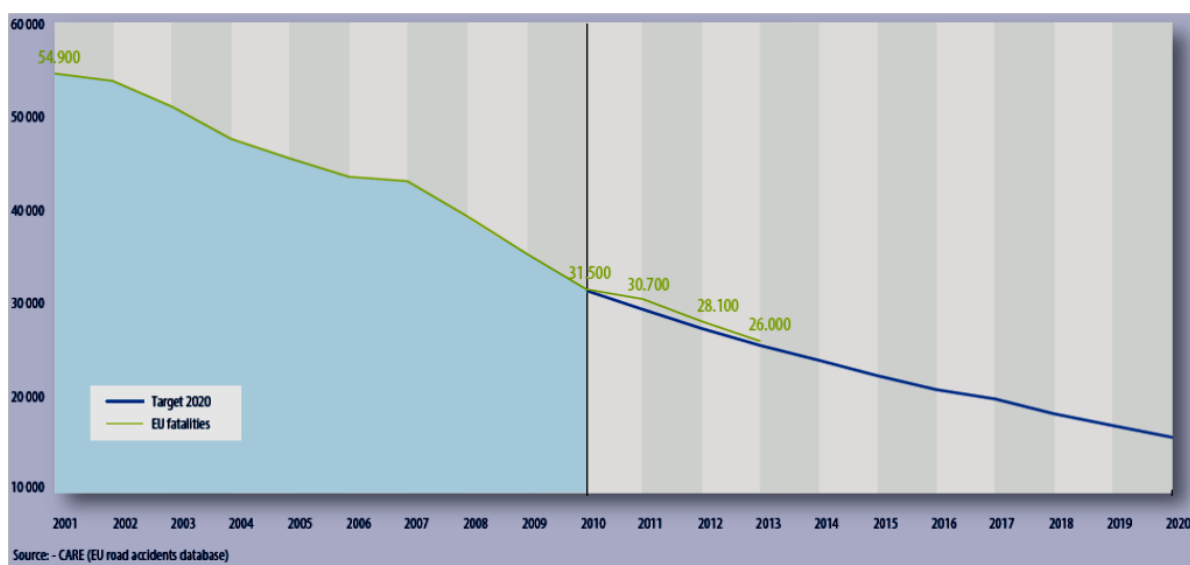
**Graf 13: Vývoj usmrcených osob v zemích EU při dopravních nehodách za období 2010 - 2013**



Zdroj: Statistické údaje BESIP [17]

V grafu č.14 je zachycen celkový počet usmrcených osob ve všech zemích EU za období od roku 2001 do současnosti, s vyznačením cíle pro rok 2020, od kterého došlo v předchozích čtyřech letech k drobnému odchýlení.

**Graf 14: Vývoj celkového počtu usmrcených osob při dopravních nehodách v EU za období 2001 do 2013 s vyznačeným strategie ke snížení úmrtí do roku 2020**



Zdroj: Statistické údaje Evropské komise [21]

## **4.5. Ekonomické aspekty dopravních nehod**

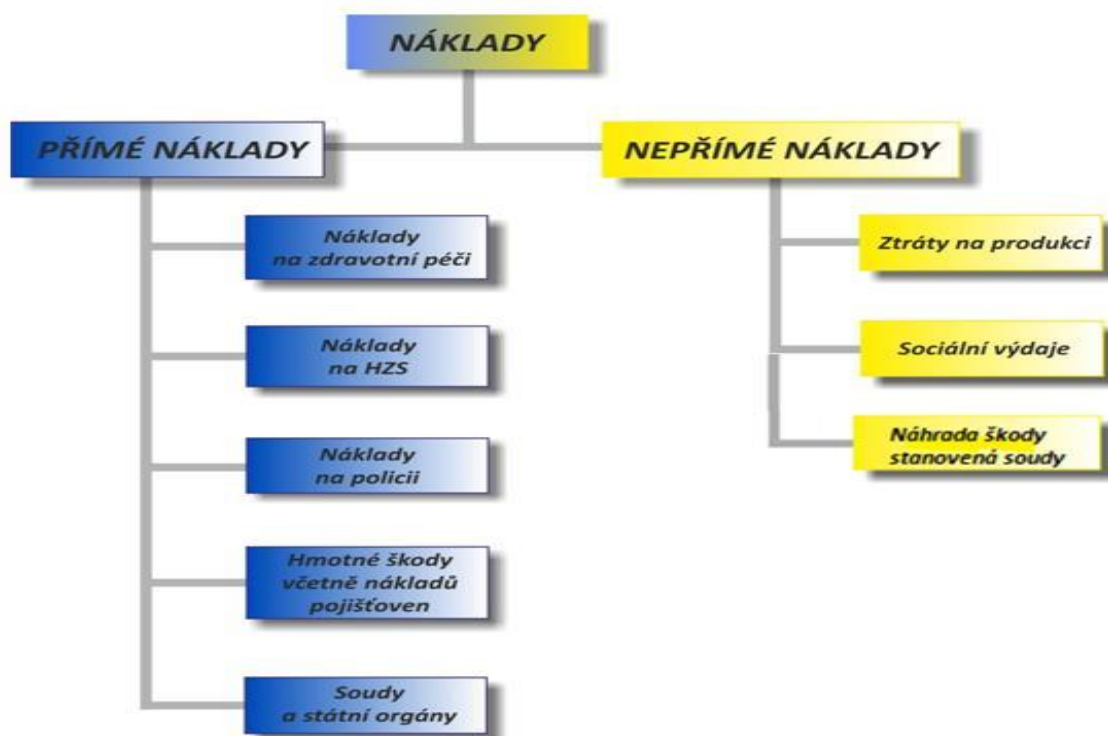
Nedílnou součástí porušování pravidel silničního provozu se vznikem škody a zejména se s následkem spočívajícím v újmě na zdraví či usmrcením jsou nemalé náklady na pokus o uvedení „škody“ do původního stavu. Tyto náklady se promítají nejen do rozpočtů účastníků dopravní nehody, ale dotýkají se nás všech, ať již jako daňových poplatníků (výdajové i příjmové položky státního rozpočtu) nebo ostatních provozovatelů dopravních prostředků, které musí být ze zákona pojištěné (zvýšení pojistného). Veškeré ekonomické aspekty nehodovosti jsou i přes kvalitní metodiku výpočtu jen těžce postižitelné, zejména nelze vyčíslit psychické újmy pozůstalých a postižených účastníků, kterým vážné zranění z hodiny na hodinu změnilo dosavadní život, kdy se stávají např. z plně fungujícího jedince společnosti v osobu, která je odkázána na pomoc jiného.

### **4.5.1. Oceňování ztrát z dopravních nehod**

Výpočet ztrát z dopravních nehod v ČR je prováděn Centrem dopravního výzkumu, v.v.i., tedy veřejnou výzkumnou institucí v působnosti Ministerstva dopravy ČR. Poslední výpočet v době vyhotovení DP byl touto institucí zveřejněn za rok 2012. K vyčíslení ztrát z dopravních nehod byla ještě nedávno používána CDV metoda celkového výstupu, tedy forma propočtového ocenění ekonomických důsledků dopravní nehody, která rozdělovala náklady na nehodovost do dvou kategorií a to na náklady vzniklé ztrátou či odchýlením stávajících zdrojů a na náklady vzniklé vlivem možného budoucího výkonu, která zcela pomíjela tzv. subjektivní škody.

Od roku 2012, resp. v průběhu roku 2013, byly již do metodiky ocenění následků dopravní nehody zahrnuty i výpočty subjektivní škody, vycházející z průměrného stanovení výše náhrady škody stanovené soudy s kategorizací na usmrcenou, těžce zraněnou a lehce zraněnou osobu. V návaznosti na nový občanský zákoník, bude muset být metodika upravována, neboť stanovování škody na zdraví, upravuje současný stěžejní předpis občanského práva jako nemajetkovou újmu. Náklady jsou v metodice členěny na přímé a nepřímé podle obrázku č.1.





Obrázek 1: Členění nákladů při výpočtu ztrát z nehodovosti v roce 2012 v ČR

Zdroj: Metodika CDV [7]

### Přímé náklady

Mezi náklady **na zdravotní péči** jsou zahrnuty náklady na poskytnutou odbornou péči, kdy se jedná o péči :

- rychlé zdravotnické pomoci, poskytnuté na místě a převoz vozidlem RLP,
- ústavní nemocniční péči, při operativních výkonech a hospitalizaci zraněných,
- pohospitalizační péči, jako jsou rehabilitace a ambulantní lékařská péče.

V případě výpočtu se jedná o průměr nákladů na jednoho pojištěnce, zraněného, podle údajů poskytnutých za tímto účelem zdravotnickým zařízením a RZP. Do těchto nákladů jsou vztaženy mzdové i režijní náklady zdravotních služeb v rozsahu ceny nemocničního lůžka, lékařských úkonů, opotřebení dopravních prostředků (vozidla RZS i vrtulníky RZS), cena pohonných hmot těchto prostředků, zdravotnický materiál atd. Rozdílnost nákladů se odvíjí od rozsahu zranění, podle již použité typologie.

Výpočet průměrných nákladů na zdravotní péči na jednu zraněnou osobu je následující:

$$C_{zi(1-3)} = C_{vi(1-3)} + C_{i1(1-3)} + C_p$$

kde:

$C_{zi(1-3)}$  – průměrné náklady na zdravotní péči, kde „i“ značí typ nehody (1 – pro usmrcenou osobu, 2 - pro těžce zraněnou osobu, 3 - pro lehce zraněnou osobu)

$C_{vi(1-3)}$  – průměrný náklad na jeden výjezd zdravotnické záchranné služby pro jednotlivý typ dopravní nehody, kde „i“ značí typ nehody (1 – pro usmrcenou osobu, 2 - pro těžce zraněnou osobu, 3 - pro lehce zraněnou osobu) se dále vypočítá:

$$C_{vi(1-3)} = \frac{B_v}{n_v} \times P_{i(1-3)}$$

$B_v$  – celkové náklady na činnost zdravotnické záchranné služby všech krajů daného roku

$n_v$  – počet výjezdů zdravotnické záchranné služby všech krajů daného roku

$P_{i(1-3)}$  - procentuální podíl pro nehodu daného typu, kde „i“ značí typ nehody (1 – pro usmrcenou osobu, 2 - pro těžce zraněnou osobu, 3 - pro lehce zraněnou osobu)

Procentuální podíl výjezdů zdravotnické záchranné služby dle závažnosti následků dopravní nehody je stanoven jako podíl nehod s výjezdem zdravotnické záchranné služby a celkového počtu nehody daného typu. V případě nehod s usmrcením a těžkým zraněním je výjezd ve 100 %, v případě nehody s lehkým zraněním v 80 % .

$C_{i1(1-3)}$  – průměrný náklad na ústavní nemocniční péči a rehabilitaci, kde „i“ značí typ nehody (1 – pro usmrcenou osobu, 2 - pro těžce zraněnou osobu, 3 - pro lehce zraněnou osobu), se dále vypočítá:

$$C_{i1} = t_{i1} \times P_{i1}$$

$C_{i1}$  – průměrný náklad na jednu usmrcenou osobu

$t_{i1}$  – průměrná doba hospitalizace pro jednu usmrcenou osobu (ve dnech)

$P_{i1}$  – průměrné náklady na hospitalizaci pro jednu usmrcenou osobu (v Kč/den)

$$C_{i2} = t_{i2(a-c)} \times P_{i2(a-c)}$$

$C_{i2}$  – průměrný náklad na jednu těžce zraněnou osobu

$t_{i2(a-c)}$  – průměrná doba hospitalizace pro jednu těžce zraněnou osobu (ve dnech), kde „i“ značí typ oddělení, kde se daná osoba léčí (a – oddělení ARO, b – standardní oddělení, c – rehabilitace)

$P_{i2(a-c)}$  – průměrné náklady na hospitalizaci pro jednu těžce zraněnou osobu (v Kč/den), kde „i“ značí typ oddělení, kde se daná osoba léčí (a – oddělení ARO, b – standardní oddělení, c – rehabilitace)

$$C_{i3} = t_{i3(b-c)} \times P_{i3(b-c)}$$

$C_{i3}$  – průměrný náklad na jednu lehce zraněnou osobu

$t_{i3(b-c)}$  – průměrná doba hospitalizace pro jednu lehce zraněnou osobu (ve dnech), kde „i“ značí typ oddělení, kde se daná osoba léčí (b – standardní oddělení, c – rehabilitace)  
Rozčlenění a výpočet nákladů

$P_{i3(b-c)}$  – průměrné náklady na hospitalizaci pro lehce zraněnou osobu (v Kč/den), kde „i“ značí typ oddělení, kde se daná osoba léčí (b – standardní oddělení, c – rehabilitace)

$C_p$  – průměrný náklad na pitvu, ale pouze zdravotní pitvy, neboť v případě prováděné soudní pitvy se jedná o náklady policie, (používá se pouze v případě výpočtů nákladů na usmrcenou osobu) se dále vypočítá:

$$C_p = P_p \times P_i$$

$C_p$  – průměrné náklady na provedení pitvy

$P_p$  – průměrné náklady na provedení jedné pitvy (v Kč)

$P_i$  – procentuální počet případů, kdy je zdravotní pitva prováděna (v %)

Zdroj: Metodika CDV [7]

Obdobným způsobem je prováděno stanovení nákladů **na Hasičský záchranný sbor**, jejichž jednotky např. v roce 2010 zasahovaly na místě dopravních nehod v rozsahu 16,7 % z celkového počtu nehod, jedná se o tzv. „likvidační práce“ a poskytnutou předzdravotní pomoc. Počet výjezdu je stanoven podle závažnosti dopravní nehody, cena je stanovována za mzdové a provozní náklady a dále podle ceníků provedených úkonů.

Dle závažnosti následků dopravní nehody jsou dále stanoveny procentuální podíly zásahů hasičského záchranného sboru v ČR jako podíl nehod se zásahem hasičského záchranného sboru a celkového počtu nehody daného typu, v následujícím rozsahu

- nehoda s usmrcením – 55 %
- nehoda s těžkým zraněním – 90 %
- nehoda s lehkým zraněním – 40 %
- nehoda pouze s hmotnou škodou – 8 %

Výše nákladů pro jednotlivý typ dopravní nehody je stanoven jako násobek průměrného nákladu na jeden zásah a procentuálního podílu pro nehody daného typu, podle výpočtu:

$$C_{hi(1-4)} = \frac{B_h}{n_z} \times P_{i(1-4)}$$

$C_{hi (1-4)}$  – náklady na hasičský záchranný sbor pro jednotlivý typ dopravní nehody, kde „i“ značí typ nehody (1 – pro usmrcenou osobu, 2 - pro těžce zraněnou osobu, 3 - pro lehce zraněnou osobu, 4 – pro nehodu pouze s hmotnou škodou)

$B_h$  – výdaje rozpočtu HZS ČR daného roku

$n_z$  – počet všech zásahů HZS ČR u všech událostí

$P_i (1-4)$  – procentuální podíl pro nehodu daného typu, kde „i“ značí typ nehody (1 – pro usmrcenou osobu, 2 - pro těžce zraněnou osobu, 3 - pro lehce zraněnou osobu, 4 – pro nehodu pouze s hmotnou škodou).

Zdroj: Metodika CDV [7]

Do nákladů **na policii**, označených  $C_{oi (1-4)}$ , je, mimo provozních nákladů na vozidlo (Kč/km podle ujeté vzdálenosti) a vyšetření dopravní nehody (podle závažnosti je stanovena tabulka průměrného času policisty na zpracování nehody od 10 hodin při nehodě pouze s hmotnou škodou do 25 hodin při nehodě se smrtelným zraněním, běžně se jedná o dva policisty, v případě závažné nehody 3 policisty), také kalkulováno s náklady administrativními, mezi které jsou řazeny náklady na soudní pitvu (podle výpočtu zdravotní pitvy –  $C_p$ , které se provádějí v 80% dopravních nehod s úmrtím), znalecké posudku a tlumočné.

**Tabulka 17: Doby zpracování DN policistou podle závažnosti**

DN se smrtelným zraněním	15 - 25 h
DN s těžkým zraněním	15 h
DN s lehkým zraněním	10 h
DN s hmotnou škodou	10 h

Zdroj: Metodika CDV [7], vlastní zpracování

Pod pojmem náklady na **soudy a státní orgány** jsou zahrnuty náklady na rozhodnutí ve věci, v případě trestných činů ve věci rozhoduje soud a v případě „přestupkových nehod“ správní orgán obce s rozšířenou působností. Jedná se o průměrné náklady složené ze mzdových nákladů soudce, administrativních pracovníků soudu či úředníka správního orgánu, vyjádřené násobkem hodinové sazby a počtu hodin účasti na případu, dále nákladů na svědecké skládající se z cestovného a ušlé mzdy či výdělku a také nákladů na znalecké posudku, které zadá soud.

Posledním přímým nákladem je **hmotná škoda včetně nákladů pojišťoven**, jejich výše je stanovena přepočtovým koeficientem  $k$ , který vychází z předpokladu, že pojišťovnami vyplacené náhrady za hmotné škody z dopravních nehod činí dle kvalifikovaného odhadu cca 50% hlášených škod policii.  $C_{di}$  se tedy vypočítá:

$$k = \frac{k1 \times (C1 - C2 - C3)}{C4}$$

*k1 – koeficient vyjadřující % zvýšení částky hmotných škod o administrativní náklady pojištěven a hmotné škody nekryté havarijním pojištěním (na základě odborných odhadů byla pro rok 2011 stanovena výše koeficienty k1 na 1,25).*

*C1 - vyplacené pojistné plnění za rok*

*C2 - náklady na zdravotní péči hrazenou ze zákonného pojištění odpovědnosti*

*C3 - náklady na HSZ hrazené komerčními pojišťovnami*

*C4 - hmotné škody podle odhadů dopravní policie*

*Zdroj: Metodika CDV [7]*

### **Nepřímé náklady**

Nepřímé náklady jsou tvořeny množinou obsahující **ztráty na produkci**, které tvoří z ekonomického hlediska nejvyšší položku. Pro jejich výpočet se používá tři ukazatelů, jedná se o:

- hrubý domácí produkt v běžných cenách, který se počítá na 1 ekonomicky aktivního obyvatele
- průměrný počet let předpokládané produktivní činnosti osob, který se stanovuje dle statistických údajů pro věkovou skupinu usmrčeného
- počet usmrčených osob, těžce zraněných a lehce zraněných osob.

Z těchto ukazatelů je možné dovodit v případě usmrcení tzv. ztracené roky, které by osoba mohla vykonávat produktivní činnost, resp. částku, kterou pro ekonomiku tyto léta znamenají. V případě těžké újmy se kalkuluje s neproduktivní činností v délce  $\frac{3}{4}$  roku a následně s předpokladem, že u 25% těžce zraněných dojde ke snížení pracovní výkonnosti o 40%(invalidita). U lehce zraněné osoby je stanovena délka nevýdělečné činnosti, pracovní neschopnosti v délce 62 dnů.

Hrubý domácí produkt v běžných cenách se vypočítá:

$$\frac{HDP}{obyv} = \frac{HDP_{bc}}{n}$$

*HDP/obyv - hrubý domácí produkt na 1 obyvatele*

*HDP<sub>bc</sub> - hrubý domácí produkt v běžných cenách na 1 ekonomicky aktivního obyvatele*

*n - střední počet ekonomicky aktivních obyvatel*

Průměrná ztráta na produkci na 1 osobu je pak následující:

- při usmrčení osoby

$$C_{pi(1-3)} = \frac{HDP_{bc}}{n} \times \frac{\sum_i b_i \times c_i}{\sum_i c_i}$$

*C<sub>PI</sub>* - průměrná ztráta na produkci na 1 usmrčeného člověka

*HDP<sub>bc</sub>* - výše hrubého domácího produktu v běžných cenách v daném roce

*n* - střední stav počtu obyvatel v produktivním věku v daném roce

*b<sub>i</sub>* - potenciální počet let produktivní činnosti pro osoby dané věkové kategorie

*c<sub>i</sub>* - počet usmrčených osob dané věkové kategorie

$\frac{\sum_i b_i \times c_i}{\sum_i c_i}$  - průměrný počet roků předpokládané produktivní činnosti na jednoho zemřelého

- při těžkém zranění

$$C_{pi(1-3)} = \frac{HDP_{bc}}{n} \times 0,36 + 0,25 \times 0,4 \times \frac{\sum_i b_i \times c_i}{\sum_i c_i}$$

*C<sub>PI</sub>* - průměrná ztráta na produkci na 1 těžce zraněného

*HDP<sub>bc</sub>* - výše hrubého domácího produktu v běžných cenách v daném roce

*n* - střední stav počtu obyvatel v produktivním věku v daném roce

*b<sub>i</sub>* - potenciální počet let produktivní činnosti pro osoby dané věkové kategorie

*c<sub>i</sub>* - počet těžce zraněných osob dané věkové kategorie

$\frac{\sum_i b_i \times c_i}{\sum_i c_i}$  - průměrný počet roků předpokládané produktivní činnosti na jednoho těžce zraněného

- při lehkém zranění

$$C_{pi(1-3)} = \frac{HDP_{bc}}{n} \times 0,06$$

*C<sub>PI</sub>* - průměrná ztráta na produkci na 1 těžce zraněného

*HDP<sub>bc</sub>* - výše hrubého domácího produktu v běžných cenách v daném roce

*n* - střední stav počtu obyvatel v produktivním věku v daném roce

Zdroj: Metodika CDV [7]

Dalším nepřímým nákladem jsou **sociální výdaje**, mezi které v důsledku nehodovosti patří dávky:

- nemocenského pojištění,
- vdovské a vdovecké důchody,

- sirotčí důchody,
- invalidní důchody.

Výše sociálních výdajů je vzhledem ke své specifice dopočítávána dle rozsahu následku poškozeného. Tato množina výdajů je vypočítávána v návaznosti na výpočet průměrné částky vyplácených příslušných sociálních dávek a dat statistického úřadu ke stanovení průměrného počtu osob mající nárok na důchody. Při nemocenském pojištění z průměrného měsíčního platu v daném roce, ze kterého se dopočítá hrubý příjem na 1 kalendářní den, 4. až 21 den hradní nemocenskou ve výši 60% z hrubého denního příjmu zaměstnavatel, další pracovní dny ve stejném rozsahu jsou hrazeny ze státního rozpočtu.

- dávky nemocenské pojištění

$$C_{NP} = n \times 0,6 \times I$$

$C_{NP}$  – dávky nemocenského pojištění

$I$  – průměrný denní příjem

$n$  – zbylé dny pracovní neschopnosti (po prvních 3 dnech)

- vdovský důchod

$$C_v = 12 \times I_i \times t_i \times N_{\%}^m$$

$C_v$  - ztráta z proplacených vdovských důchodů připadající na 1 usmrcenou osobu

$I_i$  - měsíční průměr vdovských důchodů

$t_i$  - průměrná doba proplácených vdovských důchodů (v letech)

$N_{\%}^m$  - podíl usmrcených ženatých mužů (ovdovělých žen) z celkového počtu usmrcených osob v daném roce v %

- sirotčí důchod

$$C_s = 12 \times I_i \times t_i \times N_{\%}^m \times t_v \times N_{\%}^z$$

$C_s$  - ztráta z proplácených sirotčích důchodů připadající na 1 usmrcenou osobu

$I_i$  - měsíční průměr sirotčích důchodů

$t_v$  - průměrná doba proplácených vdovských důchodů (v letech)

$N_{\%}^m$  - podíl usmrcených ženatých mužů (ovdovělých žen) z celkového počtu usmrcených osob v daném roce v %

$t_v$  - průměrná doba proplácených vdoveckých důchodů (v letech)

$N_{\%}^z$  - podíl usmrcených vdaných žen (ovdovělých mužů) z celkového počtu usmrcených osob v daném roce v %

- invalidní důchod

$$C_I = 12 \times I_i \times 0,25 \times t_i$$

$C_I$  - ztráta z proplácených invalidních důchodů připadající na 1 těžce zraněnou osobu

$I_i$  - měsíční průměr invalidního důchodu

$t_i$  - průměrná doba proplácených invalidních důchodů

Výpočet celkových sociálních výdajů na jednu osobu:

u nehody s usmrcením osoby

$$C^S = P_s + C_v + C_{VD} + C_s$$

$C_s$  - ztráta zvýšením sociálních výdajů připadající na 1 usmrcenou osobu

$P_s$  - dávky nemocenského pojištění na 1 usmrcenou osobu

$C_v$  - ztráta z proplácených vdovských důchodů připadající na 1 usmrcenou osobu

$C_{VD}$  - ztráta z proplácených vdoveckých důchodů připadající na 1 usmrcenou osobu

$C_s$  - ztráta z proplácených sirotčích důchodů připadající na 1 usmrcenou osobu "

u nehody s těžkým zraněním

$$C^t = P_t + C_I = (n_{tz} - 3) \times K_t \times I_i + C_I$$

$P_t$  - dávky nemocenského pojištění na 1 těžce zraněnou osobu

$n_{tz}$  - průměrný počet pracovní neschopnosti s těžkým zraněním

$C_I$  - ztráta z proplácených invalidních důchodů připadající na 1 těžce zraněnou osobu

$I_i$  - průměrný hrubý denní příjem

$K_t$  - koeficient procentuální výše nemocenského pojištění

-3) - vyjádření neplacených prvních 3 kalendářních dní

u nehody s lehkým zraněním

$$C^l = P_t = (n_{lz} - 3) \times K_t \times I_i$$

$C_l$  - ztráta zvýšením sociálních výdajů připadající na 1 lehce zraněnou osobu

$P_t$  - dávky nemocenského pojištění na 1 lehké zranění

$n_{lz}$  - průměrný počet pracovní neschopnosti s lehkým zraněním

$I_i$  - průměrný hrubý denní příjem

$K_t$  - koeficient procentuální výše nemocenského pojištění

-3) - vyjádření neplacených prvních 3 kalendářních dní

Zdroj: Metodika CDV [7]



Posledním činitelem nepřímých nákladů je **náhrada stanovená soudy**, jejíž výpočet vychází z průměrného výše náhrady škody stanovené soudy s ohledem na kategorizaci následku na životě či zdraví, která byla charakterizována v kapitole 3.3. I přes snahu soudů náhrada jimi stanovená nemůže napravit negativna, které v případě usmrcení a invalidity, dopravní nehody do života účastníků a jejich bližních vnášejí.

V roce 2012 byl touto metodikou proveden výpočet jednotkových nákladů a podle závažnosti dopravních nehod byly stanoveny tyto jednotkové náklady (v době zpracování práce nebyl výpočet pro rok 2013 CDV ještě proveden):

- 1 usmrcené osoba = 19.022.000,-Kč, jedná se o přímé i nepřímé náklady (v případě sociálních výdajů zejména vyjma invalidních důchodů)
- 1 těžce zraněná osoba = 5.001.000,- Kč, jedná se o přímé i nepřímé náklady (v případě sociálních výdajů zejména vyjma dávek vdovských a sirotčích důchodů),
- 1 lehce zraněná osoba = 433.000,-Kč, jedná se o přímé i nepřímé náklady (v případě sociálních výdajů jen dávky nemocenského pojištění),
- 1 nehoda pouze s hmotnou škodou = 227.000,- Kč (pouze přímé náklady).

**Tabulka 18: Strukturalizace výše ztráty za 1 usmrcenou osobu v Kč za rok 2012**

<b>Výše nákladů na 1 usmrcenou osobu</b>		
přímé náklady (Kč)	Náklady na zdravotní péči	188 000
	Náklady na hasičský záchranný sbor	41 000
	Náklady na policii	48 000
	Hmotné škody vč. nákladů pojištěven	600 000
	Soudy a správní orgány	25 000
	<b>Přímé náklady celkem</b>	<b>902 000</b>
nepřímé náklady (Kč)	Ztráty na produkci	17 450 000
	Sociální výdaje	84 000
	<b>Náhrada škody stanovená soudy</b>	<b>586 000</b>
	<b>Nepřímé náklady celkem</b>	<b>18 120 000</b>
<b>CELKOVÁ ztráta v důsledku usmrcení 1 osoby (Kč)</b>		<b>19 022 000</b>

*Zdroj: CDV [15]*

V roce 2012 byla stanovena celková ekonomická ztráta na astronomickou částku 52,65 mld. Kč, s dopadem na státní rozpočet ve výši 26 mld. Kč, což je 49% celkových ztrát, kdy tato částka je přes 25% schodku státního rozpočtu a téměř 1,4% hrubého domácího produktu za rok 2012. Konkrétně jsou ztráty uvedeny v tabulce č. 16 a v grafu, pod obrázkem č. 20 je vývoj těchto celkových ztrát (v době zpracování práce nebyly údaje za rok 2013 ani 2014 k dispozici).

Na uvedené částce se podílí z celkové částky ztrát:

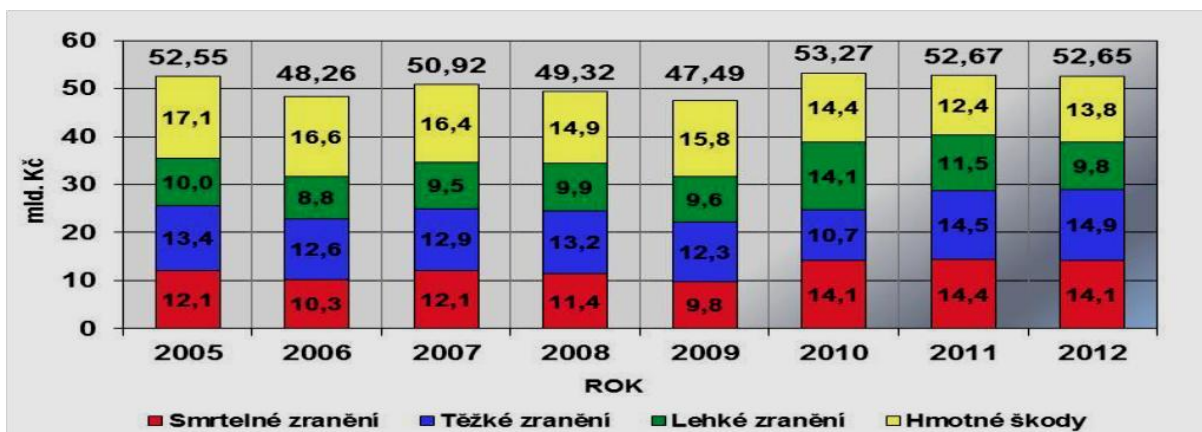
- 0,5 % Ministerstvo zdravotnictví náklady na zdravotní péči)
- 2,7 % Ministerstvo vnitra náklady za činnosti HZS a PČR,
- 0,5 % Ministerstvo spravedlnosti a Ústavní soud za personální a administrativní náklady spojené s řízení týkajícího se dopravních nehod,
- 3 % Ministerstvo práce a sociálních věcí za vyplacené sociální výdaje,
- 0,1 % Ministerstvo dopravy za škody způsobené na komunikaci,
- 42 % příjmová stránka státního rozpočtu za ztráty na produkci. [15]

**Tabulka 19: Celkové ekonomické ztráty z dopravních nehod v ČR za rok 2012**

	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
<b>Celkové ztráty za rok 2012 v Kč</b>			<b>52 653 307 000</b>

*Zdroj: CDV [15]*

**Graf 15: Vývoj celkových ekonomických ztrát nehodovosti v ČR**



*Zdroj: CDV [15]*

#### 4.5.2. Náhrady z dopravních nehod z pohledu poškozených

Ze své praxe vnímám pohled účastníků dopravní nehody ve směru k následkům tak, že tento je zaměřen primárně na škody vzniklé v přímé souvislosti s dopravní nehodou a nikoliv v rozsahu ekonomického výpočtu ztrát. Účastníky jsou vnímána viditelná poškození a s delším odstupem uvažují o zmíněné subjektivní škodě zraněným. Tento přístup vychází i ze skutečnosti, že nejprve jsou pojistiteli hrazeny hmotné škody na majetku, které jsou na místě nehody odhadovány dopravními policisty, další jejich specifikace, přesnější je provedena školenými pracovníky pojistitele vozidla viníka nehody. Jedná se převážně o dopravní prostředky či převážený náklad, cennosti, elektroniky i věci osobního charakteru a oblečení. Náhrada škody je v souladu a rozsahu stanoveném občanským zákoníkem.

Újmy na zdraví byly účastníkům do konce roku 2013 v rámci náhrady škody řešeny zákonem č.40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, který náhradu škody upravoval v části šesté, hlavě druhé s názvem Odpovědnost za škodu, v případě škody na zdraví v ust. § 444, kde byly stanoveny pevné částky a osoby, kterým byla vyplácena náhrada škody v případě úmrtí, v případě škody na zdraví se vypláceno jednorázové odškodnění bolestného a ztížení společenského uplatnění v rozsahu bodového ohodnocení škody na zdraví stanoveného dle vyhlášky Ministerstva zdravotnictví a Ministerstva práce a sociálních věcí č.50/2003 Sb. o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění (za 1 bod bylo poškozenému vypláceno 120,- Kč), mimo těchto nároků bylo možné uplatnění nároku za ztrátu výdělku, náhradu za dobu pracovní neschopnosti, náhradu po pracovní neschopnosti, náhradu za ztrátu důchodu, náhrady vyživovaným pozůstalým při usmrcení, také náklady na léčení a jednorázově vyřešit budoucí nároky. V souvislosti s rekodifikací

občanského práva provedeného zákonem č.89/2012 Sb. občanský zákoník, který nabyt účinnosti od 01.01.2014, došlo v oblasti náhrady škody k řadě změn. Problematika je upravena v části čtvrté s názvem Relativní majetková práva, v hlavě třetí, v dílu prvním s názvem Náhrada majetkové a nemajetkové újmu, konkr. v ust. § 2894 až § 2971. V dané problematice došlo, tak jako v celém předpise, k úpravě terminologie, kdy náhrady za ublížení na zdraví (nemajetková újma případnou možností odškodnění duševních útrap) by měly být uplatňovány v obdobném rozsahu, tedy bolestné a ztížení společenského uplatnění, změnou je možnost stanovení výše poškození podle konkrétních okolností případu, pokud nepůjde takto určit, tak se má stanovit podle zásad slušnosti. Peněžité dávky zůstaly také v obdobném rozsahu, tedy náhrada za ztrátu na výdělku po dobu pracovní neschopnosti a po skončení pracovní neschopnosti, náhradu za ztrátu na důchodu. Byla připuštěna možnost odbytného ve formě jednorázového vyrovnání na místo dávek. V případě usmrcení osoby se bude jednorázové odškodnění určovat individuálně, kdy došlo k rozšíření okruhu osob, které na odškodnění ze svého titulu osoby blízké mají nárok, o osoby sešvagřené. Samozřejmě nároky na proplacení pohřbu a výživné byly zachovány. Záměr o oproštění od paušalizace jednorázových odškodnění za současného stavu soudnictví a délky soudních řízení přinese poškozeným zcela jistě z počátku nemalé komplikace, ač měl prvotně za cíl posílit práva poškozených. Tato byla posílena i v rámci trestného řízení a to zákonem č. 45/2013 Sb., o obětech trestných činů ve znění pozdějších předpisů.

V případě movitých věcí, resp. dopravních prostředků je výše škody kalkulována podle stáří vozidla, které je tzv. amortizováno, resp. je stanoven rozsah poškozených dílů, jejich cena a cena potřebná na jejich výměnu (opravu vozidla), právě v počítačových programech za tímto účelem zhotovených např. AUDATEX, který je v ČR nejvyužívanější. Ostatní movité věci jsou ohodnocovány např. podle prodejek, případně v souladu s cenou v místě obvyklou nebo na základě ocenění věci znalcem. V případě náhrady škody při poškození věci, by podle nového občanského zákoníku mělo být přihlíženo i k částce, kterou musel poškozený účelně vynaložit k uvedení či náhradě funkce věci, také byl zaveden institut věci zvláštní oblíbenosti, jejíž hodnota by měla být určována poškozeným podle oblíbenosti.

## 5. SHRUTÍ VÝSLEDKŮ ZKOUMÁNÍ

Bezpečnost silničního provozu v České republice nevyznívá v evropském měřítku pro naši zemi nejpříznivěji. Vývoj nehodovosti, která je hlavním měřítkem této problematiky, měl v naší republice v počátku devadesátých let minulého století strmý nárůst, po kterém přišla stagnace s vysokým ročním počtem dopravních nehod v počtu 180 až 200 tis. Změnu v této oblasti trvale přinesl až rok 2009. Trend nehodovosti, chápáno ve smyslu počtu evidovaných nehod, kopírovaly i dopravní nehody s osobními následky, teprve od roku 2008 začala být hranice usmrcených osob při dopravních nehodách trvale nižší než 1 tisíc. V uvedeném období mimo nehodovosti došlo i k masivnímu nárůstu počtu evidovaných vozidel a začalo docházet ke změně demografické struktury obyvatelstva s nárůstem osob starších 15 let, který byl v období od roku 1990 do roku 2010 cca. o 800 tis. osob. Oproti těmto nárůstům účastníků v provozu na pozemních komunikacích a dopravním prostředkům je v opozici stav dopravního prostředí, kdy délka silniční sítě se nezvyšovala úměrně tempu nárůstu počtu vozidel a účastníků, tato skutečnost má za následek předimenzování dopravy na našich komunikacích, na které se v tomto období přesouvaly i přepravní výkony z ostatních druhů dopravy, zejména železniční.

Při porovnání vývoje počtu dopravních nehod, evidovaných vozidel a účastníků silničního provozu, je patrná změna zejména v období roku 2000 a 2008, kdy dochází k trvalému poklesu počtu dopravních nehod, zatím co oba ostatní sledované činitele silniční dopravy dále rostou nebo stagnují, jak zachycuje graf č.5. Tato skutečnost by mohla vést k závěru, že nehodovost oba činitele neovlivňují, je nutné si, ale uvědomit, že v předemném období došlo k legislativním změnám v podobě zvýšení hranice hmotné škody na zúčastněných vozidlech u nahlašovaných a tím i změny struktury evidovaných dopravních nehod. Jak skutečně působila zejména represivní opatření výkonné a zákonodárné složky moci pak je možné sledovat v tabulce č.11, zabývající se vývojem dopravních nehod s osobními následky, ze které je patrné, že nedošlo pouze k umělému administrativnímu snížení nehodovosti, neboť nehody s osobními následky, které jsou nejpálčivější externalitou dopravy, kopírovaly průběh křivky nehodovosti i s poklesem, který v tomto případě začal v roce 2005. Velmi příznivý, avšak ještě ne zcela dostatečný, je trvalý pokles počtu usmrcených osob a těžkých zranění, neboť v porovnání s ostatními zeměmi EU dosahujeme horšího průměru podle přepočtu usmrcených na milion obyvatel, ale při přepočtu usmrcení na ujetý milion vozokilometr patříme mezi země s nejhorším průměrem v EU.

Zkoumáním bylo potvrzeno, že nejrizikovějším faktorem nehodovosti je nadále s drtivým podílem lidský faktor, respektive jeho selhání, v roce 2013 tomu bylo tak z 91,9%. Z lidského činitele v uvedeném roce nejčastěji selhal řidič motorového vozidla, konkrétně v 85,8% z celkového objemu dopravních nehod. Opakovně byl hlavní příčinnou dopravních nehod nesprávný způsob jízdy, a to více než z poloviny zaviněných nehod, následovaný nepřiměřenou rychlostí, nedáním přednosti a nesprávným předjížděním. Nejčastější příčinnou bylo pak, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla, nepřizpůsobil rychlost stavu vozovky a jiný druh nesprávného způsobu jízdy. Z poměru sklady viníků dopravních nehod pak upoutává skutečnost, že řidiči s praxí do 1 roku zavinili 11% dopravních nehod, řidiči s praxí od 1 do 2 let pak 6% nehod a řidiči s praxí od 3 do 5 let zavinili 15% dopravních nehod z celkového objemu dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel (zatížených podílem řidičů s nezjištěnou praxí). Tedy tato kategorie řidičů, mladých či nezkušených, zavinila v součtu 32% dopravních nehod, což je vysoké číslo s ohledem je jejich nízký podíl (necelých 10 %) v řidičské obci, kterou čítalo ke konci roku 2013 celkem 6.637.107 řidičů. Charakteristická, je i pro tuto skupinu řidičů, skladba hlavních příčin zavinění s velkým podílem nepřiměřené rychlosti a zavinění nehody pod vlivem alkoholu.

Podrobně byl rozbor zaměřen na dopravní nehody s osobními následky, jejichž průběh v období 2011 až 2013 pokračoval v klesajícím trendu. V roce 2013 pak nehody s usmrcením dospěly pod hranici 600 usmrcených osob za rok, když pod touto hranicí v ČR byla nehodovost naposledy v roce 1961. S ohledem na již zmíněnou prioritu byly dopravní nehody s usmrcením podrobeny rozboru ze skladby viníků a zavinění podle následků. Viníkem nejzávažnějších nehod jsou v 91% řidiči motorových vozidel, kdy hlavními příčinami těchto nehod, podle četnosti vzniku následku, byla nepřiměřená rychlost a nesprávné předjíždění. Při každé 76 nehodě s osobními následky došlo k usmrcení účastníka v důsledku nepřiměřené rychlosti a v případě nesprávného předjíždění to bylo při každé 78 nehodě s osobními následky. V případě těžkého zranění je skladba příčin obdobná. Nejčastěji byl sice usmrcen při dopravní nehodě řidič osobního automobilu a to ve 211 případech, ale z pohledu následku na účastnících versus účastníci nehod podle postavení v provozu na pozemních komunikacích byl nejčastěji usmrceným účastníkem chodec a to při každém 22 střetu z celkového počtu dopravních nehod, zatím co v případě řidičů (motorových i nemotorových vozidel) to bylo při každém 307 střetu z celkového počtu dopravních nehod.

Samostatnou kapitolou na našich silnicích jsou dopravní nehody zaviněné řidičem motorového vozidla v důsledku ovlivnění alkoholem. V roce 2013 byla řidičem ovlivněným

alkoholem zaviněna každá osmnáctá dopravní nehoda, kdy téměř každá stá nehoda z tohoto objemu (4689) měla za následek lidský život, při každé dvaadvacáté nehodě bylo způsobeno těžké zranění a při méně než každé třetí utrpěl účastník lehké zranění.

V poslední části práce byly zkoumány ekonomické aspekty následků dopravních nehod, které byly opět zejména vnímány z pohledu osobních následků, jejichž vyčíslením pro společnost, respektive ve vztahu k HDP, potažmo státnímu rozpočtu, se velmi podrobně zabývá metodika CDV. V této oblasti, zejména v oblasti odškodnění poškozených, dochází v současném období v důsledku účinnosti nového občanského zákoníku k nastavování nových mantinelů. Přímé osobní následky nejvážněji postižených účastníků a případně pozůstalých, lze jen těžko vyčíslit, neboť kromě majetkové újmy, ušlého výdělku např. v případě invalidity dochází z vyloučení osoby ze sociálního prostředí, ve kterém se doposud pohybovala, a s tímto spojeným vážným psychickým újmám.

Na základě zkoumání lze identifikovat, že nejrizikovější skupinou viníků dopravních nehod byli prací stanoveni řidiči motorových vozidel, z této skupiny se jedná zejména o řidiče s nízkou řidičskou praxí (do pěti let), neboť tito řidiči vykazují s ohledem na svůj počet relativně vysoké procento zaviněných dopravních nehod a zejména skladba hlavních příčin způsobených nehod vyazuje rizikovost nejvážnějších následků, alarmující je i procento počtu nehod, kdy tito řidiči byli při jízdě ovlivněni alkoholem. Nejrizikovější hlavní příčiny podle vzniklého následku spočívají v nepřiměřené rychlosti a nesprávném předjíždění (agresivní jízda). Z pohledu poškozených jsou ohroženou skupinou účastníků v provozu na pozemních komunikacích zejména chodci.

Z pohledu právní úpravy, lze konstatovat, že příslušnými orgány byla po roce 2005 nastavena správná strategie v oblasti snížení následků nehodovosti, což ukazuje trend poklesu následků na životě a zdraví. Legislativa v dané oblasti je komplexní, základní předpisy ukládající povinnosti jsou v souladu s našimi ústavními zvyklostmi o síle zákonné normy, represivní opatření v podobě zpřísnění sankcí za protiprávní jednání v dopravě i bodový systém přinesl částečně očekávaný efekt, přesto by bylo možné v této oblasti pracovat efektivněji, zejména na úseku vymahatelnosti práva a dohledu nad účastníky provozu na pozemních komunikacích, kde se jsou upřednostňovány „nárazové“ dopravně bezpečnostní akce před trvalejším dohledem.

## 5.1. Opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu

S ohledem na zjištěné skutečnosti se autor práce domnívá, že ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu vedou opatření na úrovni legislativních úprav v oblasti vymahatelnosti dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích, v oblasti výchovy řidičů, v oblasti posílení preventivní činnosti orgánů působících při dohledu nad účastníky silničního provozu a v oblasti bezpečnosti a zkvalitnění dopravního prostředí, resp. v určitých oblastech problematiky by opatření na sebe měla systematicky navazovat.

Problematické aspekty v oblasti bezpečnosti silniční dopravy jsou zejména:

- noví řidiči,
- rychlost jízdy a nesprávné předjíždění = agresivní jízda,
- chodci,
- alkohol.

K dosažení lepšího stavu na našich silnicích je nutná zejména prevence a výchova řidičů, která by měla začít povinnou dopravní výchovou na základních školách a nepovinnou ve školách mateřských. Je nutné vychovávat ohleduplné a nekonfliktní řidiče. Na místě je zavést legislativní úpravy pro tzv. „nové řidiče“ ve formě řidičského průkazu na zkoušku 3 let, po kterých by došlo k vyhodnocení chování řidiče v provozu a respektování pravidel a k následnému rozhodnutí, zda řidiči bude prodlouženo řidičské oprávnění buď na omezenou dobu či na neurčitou, popř. na určitou dobu odebráno. Takovéto omezení by mladé řidiče nutilo nepředvádět se a neohrožovat se svými životy a životy ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích.

K regulaci neukázněných řidičů překračujících rychlost jízdy je možné využít moderní techniky od osazení komunikací úsekovými radary, po stanovení povinnosti výrobcům vozidel vybavovat vozidla záznamovými zařízeními zapisujícími rychlost jízdy, samozřejmě v návaznosti na možnost kontroly záznamového zařízení dopravními policisty, tak jako v případě záznamových zařízení u nákladních vozidel.

V oblasti právní úpravy by bylo dále vhodné činit kroky, které by přispěly k větší vymahatelnosti práva, tyto by mohly spočívat zejména v důslednější využití oprávnění vybírání kaucí při důvodném podezření z vyhýbání se přestupkovému řízení. K urychlení přestupkového řízení by přispěla možnost v rámci kauce policistou zadržet za nejzávažnější přestupky i s finanční hotovostí řidičský průkaz, v případě blokového řízení, s ohledem na



skutečnost, že neúčinnější je trest, který následuje ihned po spáchání provinění, by bylo možné rozšířit přestupky, které mohou být řešeny v blokovém řízení. Velmi palčivý problém alkoholu za volantem je řešitelný jen tvrdšími postihy viníků z řad řidičů a případně provozovatelů vozidel, kteří svěří své vozidlo osobě, která se v takovém stavu nachází.

V případě nejzranitelnějších účastníků provozu (chodců i cyklistů) je nutné následky mírnit, jednak úpravou dopravního prostředí, které bude pro tyto účastníky vstřícnější, ve formě kvalitně osvětlených a značených přechodů pro chodce, které nebudou umístěny v těsné blízkosti za sebou, dále umístěním chráněných míst na přechodech pro chodce (ostrůvky) na vícepruhových komunikacích, také upřednostňovat mimo intravilán stavební řešení, spočívající v oddělení prostoru pro nemotorizované účastníky od prostoru pro motorová vozidla. Sami tyto účastníci mají možnost předcházet dopravním nehodám za snížené viditelnosti užíváním doplňků s reflexními prvky, či v případě cyklistů mírnit následky na zdraví používáním ochranné přilby.

Generální prevenci, vyjma zmíněné výchovy mladých řidičů a dětí, je nutné zaměřit na viditelný a trvalý dohled policistů na pozemních komunikacích. Vhodné by bylo zvýšení počtu dopravních policistů a navýšení prostředků na nákup moderního vybavení využitelného při přímém dohledu (mobilních měřičů rychlosti s kvalitním záznamovým zařízením, mobilních vah ke zjištění přetížených vozidel, ...).

Bezpečnost při provozu na pozemních komunikacích by bylo možné zvýšit i úpravou dopravního prostředí, zejména ve vztahu k neúměrnému počtu dopravního značení, zaměřením se na zjednodušení a přehlednost dopravního značení a zkvalitnění komunikací.

Vynaložené prostředky na takováto opatření státní pokladnu nezatíží, neboť s úbytkem dopravních nehod s osobními následky nebude zatěžován rozpočet vysokými částkami ekonomických ztrát z dopravní nehodovosti.

## 6. ZÁVĚR

Doprava jako jedna z mnoha lidských činností moderní společnosti zasahuje do každodenních úkonů současného jedince. Je stejně jako ostatní oblasti v hojné míře postižena právní úpravou, mající za cíl usměrňovat chování účastníků a zabránit nežádoucím efektům této nepostradatelné činnosti. Tato diplomová práce byla zaměřena na zmiňovanou oblast z pohledu nežádoucích průvodních jevů a to na škody, respektive následky na zdraví a životě i majetku, které vznikají v důsledku porušování pravidel silničního provozu. Společným jmenovatelem následků je v našem případě dopravní nehoda. Tedy událost, která vzniká v souvislosti s cíleným pohybem dopravního prostředku a nejvíce vlivem nesprávného chování řidičů těchto dopravních prostředků zasahuje do životů jiných účastníků.

V případě vývoje nehodovosti byl identifikován strmý nárůst od počátku devadesátých let minulého století, z počtu necelých 80 tis. nehod, které byly evidovány v osmdesátých letech uvedeného století, až po vrchol s počtem 225 tis. nehod, který nastal v roce 1999. V dalších letech přišel částečný pokles nehodovosti s ročním počtem v intervalu 180 až 200 tis. nehod. Radikální změnu nehodovosti trvale přinesl až rok 2009, kdy počet nehod od tohoto roku do současnosti nepřesáhl hranici 85 tis. K růstu nehodovosti došlo v důsledku masivního nárůstu činitelů nehodovosti, konkrétně počtu evidovaných vozidel a s ohledem na změnu demografické struktury obyvatelstva došlo k nárůstu osob starších 15 let, tedy osob, které se aktivně účastní dopravy, za období od roku 1990 do roku 2010 cca. o 800 tis. osob. Oproti těmto nárůstům účastníků v provozu na pozemních komunikacích a dopravním prostředkům je v opozici stav dopravního prostředí ČR, neboť délka silniční sítě se nezvyšovala úměrně tempu nárůstu počtu vozidel a účastníků. Tato skutečnost měla a má za následek předimenzování dopravy na našich komunikacích, na které se přesouvaly i přepravní výkony z ostatních druhů dopravy, zejména ze železniční dopravy. Při porovnání křivek vývoje počtu dopravních nehod, evidovaných vozidel a účastníků silničního provozu, je patrný rozdílný trend vývoje v období roku 2000 a 2008. V případě nehodovosti, zde dochází k trvalému poklesu počtu evidovaných dopravních nehod, zatímco zbylí sledovaní činitelé silniční dopravy dále rostou nebo stagnují. Tato skutečnost by mohla vést k závěru, že nehodovost oba činitelé neovlivňují, je nutné si uvědomit, že v předmětném období došlo k legislativním změnám v podobě zvýšení hranice hmotné škody na zúčastněných vozidlech u nahlašovaných dopravních nehod, a tím i změny struktury evidovaných dopravních nehod. Výrazný vliv na této snížení nehodovosti, mimo zmíněné legislativní úpravy, měly represivní opatření výkonné a zákonodárné složky moci (zprísňení sankcí za přestupky v dopravě, zavedení

bodového systému, vrácení oprávnění policistům za závažná jednání zadržet řidičský průkaz), neboť se snížením evidovaných dopravních nehod, došlo také ke snížení dopravních nehod s osobními následky, jejichž pokles začal v období roku 2006.

Zkoumáním byl jako nejrizikovější faktor nehodovosti stanoven faktor spočívající v subjektivních příčinách, dlouhodobě s výrazným náskokem se jedná o lidský faktor, konkrétně exces účastníků silničního provozu. Míra zavinění dopravních nehod účastníky silničního provozu se pohybuje nad hranicí 90%. V případě objektivních příčin dopravních nehod má vysoký podíl zavinění dopravní nehody lesní zvěří či domácím zvířetem, a to ve výši 8%, zanedbatelný je vznik nehody v důsledku technické závady vozidla (cca. 0,5%) a v důsledku závady dopravního prostředí (cca.0,6%). Např. v roce 2013 bylo zaviněno v důsledku nesprávného chování účastníků v provozu na pozemních komunikacích nejméně 91,9% dopravních nehod. Z lidského faktoru v uvedeném roce nejčastěji selhal řidič motorového vozidla, konkrétně v 85,8% z celkového objemu dopravních nehod, ve 3% dopravních nehod se jednalo o řidiče nemotorového vozidla a nesprávné jednání chodce bylo na vině v 1,3%. Hlavními příčinami dopravních nehod jsou nesprávný způsob jízdy, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti a nesprávné předjíždění.

Ze skladby viníků z řad řidičů motorových vozidel je podstatná skupiny řidičů s praxí do 5 let, která zavinila v roce 2013 32% dopravních nehod. Jedná se o velmi vysoké číslo s ohledem je jejich nízký podíl (necelých 10 %) z řidičské obce, kterou ke konci roku 2013 čítalo v ČR celkem 6.637.107 řidičů. Pro tuto skupinu řidičů je charakteristická skladba hlavních příčin zavinění s velkým podílem nepřiměřené rychlosti a zavinění nehody pod vlivem alkoholu, tedy příčiny, které ústí v nejtragičtější následky.

Podrobně byla práce zaměřena na dopravní nehody s osobními následky, neboť se jedná o nejzávažnější negativní externalitu nehodovosti. Takovéto dopravní nehody se dělí podle způsobeného následku na dopravní nehody s usmrcením, těžkým zraněním a lehkým zraněním tak, jak jsou evidovány orgány PČR. Jejich kategorizace je odvozována zejména z trestně právních norem, kde jsou i judikaturou předmětné pojmy charakterizovány. Vývoj dopravních nehod s osobními následky kopíroval průběh trendu nehodovosti. V roce 1990 bylo usmrceno při dopravních nehodách 1.173 osob, k nejvyššímu nárůstu došlo v roce 1994 s počtem 1.473 usmrcených osob, kdy až po roce 2008 došlo k trvalému poklesu usmrcených pod hranici 1.000 osob. V posledních pěti letech toto číslo klesalo do současné podoby 583 usmrcených (za rok 2013). Obdobný průběh vývoje byl zjištěn u dopravních nehod s těžkým zraněním, které v období posledních pěti let vykazují poloviční hodnoty (cca. 3.000

těžce zraněných osob) oproti hodnotám vrcholu, který byl v roce 1997 (6.663 těžce zraněných osob). Nejčastějším viníkem nejzávažnějších nehod jsou v 91% řidiči motorových vozidel, kdy hlavními příčinami těchto nehod, podle četnosti vzniku následku, jsou nepřiměřená rychlost a nesprávné předjíždění. Při každé 76. nehodě s osobními následky došlo k usmrcení účastníka v důsledku nepřiměřené rychlosti a v případě nesprávného předjíždění to bylo při každé 78. nehodě s osobními následky. V případě těžkého zranění je skladba příčin obdobná. Nejčastěji byl sice usmrčen při dopravní nehodě řidič osobního automobilu, a to ve 211 případech, ale z pohledu poměru účasti na dopravní nehodě a vzniku následku byl nejčastěji usmrceným účastníkem chodec, konkrétně při každém 22. střetu, zatímco v případě řidičů (motorových i nemotorových vozidel) to bylo při každém 307. střetu.

V případě škody na majetku vzniklé při dopravních nehodách, tak z evidencí dopravních nehod je možné dovodit pouze primární hmotnou škodu, kdy je dopravními policisty odhadována výše škody na dopravních prostředcích, převážených a osobních věcech účastníků nehody a dopravním prostředí, resp. i okolí silničního svršku (domy, oplocení, zeleň ...), která za rok 2013 byla ve výši 4,6 mld. Kč. Komplexně se vyčíslitelnými následky dopravních nehod zabývá metoda celkových výstupů, v ČR aplikována Centrem dopravního výzkumu. Tato členění uvedené náklady na přímé a nepřímé, do kterých jsou započítány i subjektivní škody. V roce 2012 byly celkové ekonomické ztráty z nehodovosti ve výši 52,65 mld. Kč, jedná se o částku, která se blíží 1,4% výše HDP České republiky za uvedený rok. Ekonomická ztráta v případě usmrcení (jedné osoby) byla stanovena v uvedeném roce na 19.022.000,- Kč, v případě těžkého zranění 5.001.000,- Kč, v případě lehkého zranění 433.000,- Kč, v případě nehody pouze s hmotnou škodou byla vyčíslena na 227.000,- Kč. Přes takto vyjádřené ekonomické ztráty nelze opominout, že následky nehodovosti na účastnících nese i nejbližší okolí poškozených, jedná se o následky, které nelze ekonomicky vyčíslit hodnotou peněz. Následky ve formě sociálního vyloučení ze společnosti v případě vážných trvalých následků, nabeurání fungování rodinného života ztrátou nejbližšího atd.

Posledním z cílů diplomové práce byla navrhnout opatření směřující k eliminaci dopravních nehod. Z výsledků zkoumání je možné identifikovat příčiny dopravních nehod i formy zavinění vedoucí k nejzávažnějším následkům. S ohledem na tyto zjištěné skutečnosti se autor práce domnívá, že ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích, a tím ke snížení nehodovosti vedou opatření na úrovni legislativních úprav

v oblasti prevence i represe, dále v oblasti zkvalitnění dopravního prostředí a technického pokroku konstrukce dopravních prostředků.

V případě prevence nehodovosti je nutností ji zaměřit již na děti školního věku, které přes svůj nízký věk jsou také účastníky silničního provozu a s přibývajícím věkem jimi budou stále ve větší míře. Tato prevence by měla začít povinnou dopravní výchovou na základních školách, případně již v mateřských školách. V oblasti výchovy řidičů a v případě „nových“ řidičů by mohla být nastavena cesta ve formě řidičského průkazu na zkoušku 3 let, po kterých by došlo k vyhodnocení chování řidiče v provozu a respektování pravidel a k následnému rozhodnutí, zda řidiči bude prodlouženo řidičské oprávnění (buď opět na omezenou dobu či na neurčitou) nebo dokonce oprávnění po nějakou dobu odebráno. Do oblasti prevence zasahují i konkrétní možnosti předcházet či mírnit následky dopravních nehody u nejzranitelnějších skupin účastníků v silničním provozu, a to v oblastech dopravního prostředí a konstrukce vozidel. Legislativními zásahy do těchto oblastí by měly být normy vedoucí k přívětivějšímu dopravnímu prostředí pro chodce, spočívajícím ve kvalitně osvětlených a značených přechodech pro chodce, které by mohly být na vícepruhových komunikacích v obcích doplněny o chráněná místa (ostrůvky), mimo obec by bylo efektivní stavebně oddělovat prostor pro nemotorizované účastníky od prostoru pro motorová vozidla (stezky), důležité je stanovit povinnost pro tyto účastníky užívat za snížené viditelnosti doplňky s reflexními prvky, či v případě cyklistů mírnit následky na zdraví používáním ochranné přilby. Ke snížení nehodovosti by také přispělo zjednodušení dopravního prostředí, a to snížením neúměrného počtu dopravního značení a zkvalitnění komunikací.

V oblasti prevence na úseku dohledu nad účastníky silničního provozu by byl efektivní viditelný a trvalý dohled policistů na pozemních komunikacích. K regulaci „neukázněných“ řidičů překračujících rychlost jízdy je možné využít moderní techniky od osazení komunikací úsekovými radary, po stanovení povinnosti výrobcům vozidel vybavovat vozidla záznamovými zařízeními zapisujícími rychlost jízdy, samozřejmě v návaznosti na možnost kontroly záznamového zařízení dopravními policisty, tak jak je to v případě záznamových zařízení u nákladních vozidel.

V oblasti legislativní úpravy represe protiprávního jednání v dopravě je nejpálčivější problémem vymahatelnost sankcí za porušení pravidel silničního provozu a s tím související rychlostí tohoto řízení, které je omezeno promlčecí dobou jednoho roku. Tento stav by bylo možné korigovat důslednějším využíváním současných pravomocí policisty a zároveň legislativními úpravami. S ohledem na skutečnost, že nejúčinnější je trest, který následuje

ihned po spáchání provinění, by bylo možné rozšířit přestupky, které mohou být řešeny v blokovém řízení, ze strany policistů je nutné důsledněji využívat svěřené pravomoci spojené s vybíráním kaucí přímo po spáchání přestupku u osob, u kterých je předpoklad, že se budou následnému řízení vyhýbat. K urychlení přestupkového řízení by přispěla možnost v rámci kauce zadržet za přesně vyjmenovaná jednání řidičský průkaz. Velmi palčivý problém alkoholu za volantem je řešitelný jen tvrdšími postihy viníků z řad řidičů a případně provozovatelů vozidel, kteří svěří své vozidlo osobě, která se v takovém stavu nachází.

Vytyčený cíl práce, který je definován v jejím úvodu, se podařil autorovi naplnit. Vývojem nehodovosti, jejími příčinami a následky se práce zabývá jak v obecné rovině, tak v rovinách konkrétních, o kterých se autor domnívá, že mají v této problematice vypovídací hodnotu a mohou příslušným orgánům státní správy či institutům zabývajícím se problematikou bezpečnosti silničního provozu nabídnout určitá východiska při řešení této externality dopravy.

## 7. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### Knižní tituly

- [1] BOŘEK, Pavel. *Nedbalostní dopravní nehody a vybrané otázky jejich dokazování*. Brno, 2007. 45 s. Bakalářská práce. Masarykova Univerzita Brno. Vedoucí práce prof. JUDr. Vladimír KRATOCHVÍL, CSc
- [2] MUSIL, Jan. *Kriminalistika*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1994, 269 s. ISBN 80-206-0423-5.
- [3] KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost: [(obecná část)]*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006, 351 s. ISBN 80-864-7732-0.
- [4] KRATOCHVÍL, Vladimír. *Trestní právo hmotné: obecná část*. 3. přeprac. a dopl. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2002, 571 s. Edice učebnic Právnické fakulty Masarykovy univerzity v Brně, č. 307. ISBN 80-210-2985-4.
- [5] PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, 378 s, Vysokoškolské právní učebnice. ISBN 80-720-1212-6.
- [6] ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník*, 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012, 3614 s. ISBN 978-807400-428-5
- [7] VYSKOČILOVÁ, Alena. *Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích: aktualizovaná verze 2013*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2013, [35] l. ISBN 978-80-86502-55-7.

### Právní předpisy (použity z IS ASPI)

- [8] Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- [9] Zákon č.141/1961 Sb., trestní řád, ve znění pozdějších předpisů
- [10] Zákon č.200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů
- [11] Zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů;
- [12] Zákon č.40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů;

## Elektronické prameny

- [13] Evropská unie: Bílá kniha. [online]. [cit. 2014-10-04]. Dostupné z:[http://www.mdcz.cz/cs/Evropska\\_unie/](http://www.mdcz.cz/cs/Evropska_unie/)
- [14] Kriminalita - Policie České republiky: Statistické přehledy kriminality za rok 2013. [online]. [cit. 2014-10-04]. Dostupné z:<http://www.policie.cz/statistiky-kriminalita.aspx>
- [15] Observatoř bezpečnosti silničního provozu: Ztráty z dopravní nehodovosti 2012. [online]. [cit. 2014-10-25]. Dostupné z:<http://www.czrso.cz/clanky/vyse-ztrat-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-za-rok-2012/>
- [16] Obyvatelstvo: Český statistický úřad, Statistiky. [online]. [cit. 2014-10-11].
- [17] Přehled dopravních nehod EU. [online]. [cit. 2014-10-23]. Dostupné z:<http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/statistiky-nehodovosti-v-evrope/prehled-vyvoje-dopravnich-nehod-v-eu>
- [18] Ředitelství silnic a dálnic: Silniční a dálniční síť. [online]. [cit. 2014-10-13]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit>
- [19] Složení vozového parku v ČR. [online]. [cit. 2014-10-05]. Dostupné z:<http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm#MTC>
- [20] Statistika nehodovosti - Policie České republiky: Statistické údaje nehodovosti na území ČR. [online]. [cit. 2014-10-04]. Dostupné z:<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>
- [21] Statistic-acidents data - European Commission: Mobility and transport, Road safety. [online]. [cit. 2014-10-30]. Dostupné z:[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm)
- [22] World Health Organization, Násilí a prevence zranění: Silniční dopravní úrazy. [online]. [cit. 2014-10-04]. Dostupné z:[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/en/)
- [23] Vývoj nehodovosti na českých silnicích, autosap.cz. [online]. [cit. 2014-10-05]. Dostupné z:<http://www.autosap.cz/dalsi-informace/nehodovost-na-ceskych-silnicich/>
- [24] <https://www.beck-online.cz>
- [25] <http://www.mdcz.cz/cs/default.htm>



## 8. PŘÍLOHY

### 8.1. Platný přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání

Příloha zákona č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

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

Porušení předpisů o provozu 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 zjištěný 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 <sup>7)</sup> 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 nehody 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 dovoleno	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 stanovené 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 příkazuje 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 druhého	5
ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při	5

odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	
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 <sup>42)</sup>	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 stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h-1 a více v obci nebo o 30 km.h-1 a více mimo obec	3
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 <sup>4)</sup>	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 stanovené 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

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

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

7) Zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 225/2006 Sb.

42) Nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě. Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), vyhlášená pod č. 108/1976 Sb.

Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky.

Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění vyhlášky č. 55/2003 Sb.

*Zdroj: [11]*

## 8.2. Přestupky v silniční dopravě

### § 125c

#### Přestupky

(1) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích

řídí vozidlo,

na němž v rozporu s jiným právním předpisem není umístěna tabulka státní poznávací 1.značky (dále jen „registrační značka“) nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena,

a) 2. jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena anebo umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost, nebo

3. které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích,

b) v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,

c) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky,

d) se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) a g) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou,

řídí motorové vozidlo a

1. v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle § 181,

2. byl jí zadržen řidičský průkaz podle § 118b odst. 1,

e) 3. není držitelem platného průkazu profesní způsobilosti řidiče nebo záznamu o profesní způsobilosti řidiče v řidičském průkazu,

4. není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti, nebo

5. pozbyla jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropské unie, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky podle § 123c odst. 7, při řízení vozidla

1. v rozporu s § 7 odst. 1 písm. c) drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení,

f) 2. překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km.h<sup>-1</sup> a více nebo mimo obec o 50 km.h<sup>-1</sup> a více,

3. překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km.h<sup>-1</sup> a více nebo mimo obec o 30 km.h<sup>-1</sup> a více,

4. překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o méně než 20 km.h<sup>-1</sup> nebo mimo obec o

méně než 30 km.h<sup>-1</sup>,

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

v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky nebo nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v  
6. případech, kdy je povinna tak učinit, nebo ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje, nebo v rozporu s § 5 odst. 2 písm. g) ohrozí chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání,

7. předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno,

8. nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě,

9. v rozporu s § 29 odst. 1 vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno,

10. v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle § 36 odst. 1 písm. b), nebo

11. neoprávněně stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením nebo v rozporu s § 67 odst. 4 neoprávněně použije parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo při jízdě,

g) v rozporu s § 43 poruší omezení jízdy některých vozidel,

h) způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví,  
při dopravní nehodě

1. v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo,

2. v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) neohlásí dopravní nehodu policistovi,

i) 3. v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě, nebo

v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se  
4. neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody,

j) v rozporu s § 3 odst. 4 použije antiradar,

k) jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.

(2) Fyzická osoba se dopustí jako provozovatel vozidla přestupku tím, že v rozporu s § 10 odst. 1 písm. d) přikáže nebo svěří samostatné řízení vozidla osobě, o níž nezná údaje potřebné k určení její totožnosti.

(3) Fyzická osoba se dopustí přestupku jako učitel autoškoly při výkonu dohledu nad řidičem motorového vozidla podle § 3 odst. 3 písm. b) nebo c) tím, že v provozu na pozemních komunikacích

a) v rozporu s § 8a odst. 1 písm. a) požije alkoholický nápoj nebo užije jinou návykovou látku během jízdy ve výcvikovém vozidle,

- v rozporu s § 8a odst. 1 písm. b) vykonává činnost učitele autoškoly bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy ještě je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,
- c) v rozporu s § 8a odst. 1 písm. c) vykonává činnost učitele autoškoly, ačkoliv je jeho schopnost k výkonu této činnosti snížena v důsledku jeho zdravotního stavu,
- d) se přes výzvu dle § 8a odst. 2 písm. a) a b) odmítne podrobit vyšetření, zda při výkonu činnosti učitele autoškoly nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou.

(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 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).

(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 až 4, písm. f) 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 dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát, se uloží zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců.

(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, 9 a písm. g).

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

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

*Zdroj: [11]*

### **8.3. Trestné činy v dopravě – paragrafové znění**

#### **Nedbalostní trestné činy**

##### **§ 143**

#### **Usmrcení z nedbalosti**

- (1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.
- (2) Odnětím svobody na jeden rok až šest let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.
- (3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony.
- (4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 3 smrt nejméně dvou osob.

##### **§ 147**

#### **Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti**

- (1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.
- (2) Odnětím svobody na šest měsíců až čtyři léta nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.
- (3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.

##### **§ 148**

#### **Ublížení na zdraví z nedbalosti**

- (1) Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.
- (2) Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.

## § 273

### Obecné ohrožení z nedbalosti

(1) Kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo

kdo z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

- a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 těžkou újmu na zdraví,
- b) spáchá-li takový čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, nebo
- c) způsobí-li takovým činem značnou škodu.

(3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán,

- a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 smrt, nebo
- b) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) škodu velkého rozsahu nebo těžkou újmu na zdraví.

(4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) smrt.

## § 277

### Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti

(1) Kdo z hrubé nedbalosti zničí, poškodí, odstraní nebo učiní neupotřebitelným obecně prospěšné zařízení nebo ohrozí provoz obecně prospěšného zařízení, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody až na tři léta bude pachatel potrestán,

- a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 škodu velkého rozsahu, nebo
- b) spáchá-li takový čin za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.

## Úmyslné trestné činy

### § 151

#### Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku

Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti.

### § 274

#### Ohrožení pod vlivem návykové látky

(1) Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

- a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,
- b) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo
- c) byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.

### § 337

#### Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání

(1) Kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že

- vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo
- a) odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl,
- b) zdržuje se na území České republiky, ačkoli mu byl uložen trest vyhoštění nebo bylo rozhodnuto o jeho správním vyhoštění,
- bez povolení a bez vážného důvodu se zdržuje v místě nebo obvodě, na které se vztahuje
- c) trest zákazu pobytu, nebo nedodrží omezení, která mu byla soudem uložena v souvislosti s výkonem tohoto trestu,
- d) porušuje zákaz pobytu uložený podle jiného právního předpisu,
- e) navštíví akci, na kterou se vztahuje trest zákazu vstupu na sportovní, kulturní a jiné společenské akce, nebo se dopustí jiného závažného jednání, aby zmařil účel tohoto trestu,
- f) bez závažného důvodu nenastoupí na výzvu soudu trest odnětí svobody nebo se jiným způsobem neoprávněně brání nástupu výkonu tohoto trestu,



- g) dopustí se závažného jednání, aby zmařil výkon nebo účel trestu,
- h) dopustí se závažného jednání, aby zmařil výkon nebo účel vazby,
- i) dopustí se závažného jednání, aby zmařil výkon nebo účel zabezpečovací detence, nebo dopustí se závažného jednání, aby zmařil výkon nebo účel ochranného léčení nebo ochranné výchovy, které byly uloženy soudem, nebo jinak, zejména útekem z ústavu, pomocí při
- j) útěku, výkon takových rozhodnutí podstatně ztěžuje, anebo maří dohled uložený při ukončení ochranného léčení,

bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta.

(2) Stejně bude potrestán, kdo se dopustí závažného nebo opakovaného jednání, aby zmařil vykazání provedené podle jiného právního předpisu nebo rozhodnutí o předběžném opatření soudu, kterým se ukládá povinnost dočasně opustit společné obydlí a jeho bezprostřední okolí a zdržet se vstupu do něj nebo povinnost zdržet se styku s navrhovatelem a navazování kontaktů s ním.

(3) Kdo zmaří nebo podstatně ztíží výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že

- a) zničí, poškodí, učiní neupotřebitelnou, zatají, zcizí nebo odstraní věc nebo jinou majetkovou hodnotu, které se takové rozhodnutí týká, nebo uprchne strážní, z vazby, z výkonu trestu odnětí svobody nebo zabezpečovací detence,
- b) bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo peněžitým trestem.

(4) Kdo poté, co proti němu byla bezvysledně použita opatření v občanském soudním řízení směřující k výkonu rozhodnutí soudu nebo soudem schválené dohody o výchově nezletilých dětí, včetně úpravy styku s dítětem, maří výkon takového rozhodnutí nebo dohody, nebo

kdo se dopustí závažného jednání, aby zmařil výkon rozhodnutí jiného orgánu veřejné moci týkajícího se výchovy nezletilých dětí,

bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok.

*Zdroj: [12]*

## 8.4. Formulář evidence nehod v silničním provozu

### FORMULÁŘ EVIDENCE NEHOD V SILNIČNÍM PROVOZU

raztka úhvu

01  
=   
kraj okr. útv. rok poř. číslo

02  03   
den měs. rok hod. min den měs. hod.

04 05a 06 07 08  
B   
kraj okr. útv. ----->  
05b   
kód obce

09 10 11 12 13a b c 14 <-----  
C   
usmr. t.zr. l.zr. škoda celkem ve 100 Kč

15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 27 28  
D

29 30 31 32 33  
c d e f g  
E 


**30 STAV CHODCE**  
1 dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny  
2 nepozornost, roztržitost  
3 pod vlivem léků, narkotik  
4 pod vlivem alkoholu  
5 fyzická indispozice (nemoc, nevolnost, snížená pohyblivost apod.)  
6 pokus o sebevraždu, sebevražda  
7 invalida  
8 jiný neuvedený stav  
9 nezjištěno

**31 CHOVÁNÍ CHODCE**  
1 správné, přiměřené  
2 špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla  
3 náhle vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice  
4 náhle vstoupení do vozovky z nástupního nebo dělícího ostrožku  
5 zmatené, zbrklé, narázivé jednání  
6 náhle změna směru chůze  
7 náraz do vozidla z boku  
8 hra dětí na vozovce  
9 žádné z uvedených

**32 SITUACE V MÍSTĚ NEHODY**  
01 vstup chodce na signál VOLNO  
02 vstup chodce na signál STŮJ  
03 vstup chodce do vozovky v blízkosti přechodu (osa do 20 m)  
04 přecházení po vyznačeném přechodu  
05 přecházení těsně před nebo za vozidlem stojícím v zastávce  
06 přecházení těsně před nebo za parkujícím vozidlem  
07 chůze, stání na chodníku  
08 chůze po správné straně  
09 chůze po nesprávné straně  
10 přecházení mimo přechod (20 a více metrů od přechodu)  
09 jiná situace

**33 NÁSLEDKY NA ŽIVOTECH A ZDRAVÍ CHODCE**  
c) pohlaví osoby:  
1 muž  
2 žena  
3 chlapec (do 15 let)  
4 dívka (do 15 let)  
d) rok narození chodce (poslední dvojciferní roků)  
e) státní příslušnost (stát)  
f) poskytnutí první pomoci:  
1 nebyla třeba poskytnout  
2 poskytnuta ošklivkou vozidel zúčast. na nehodě  
3 jinou osobou  
4 laičkou záchrannou službou  
5 vozidlem RZP  
6 nebyla poskytnuta, ale bylo nutno poskytnout  
g) následky:  
1 usmrcení  
2 těžké zranění  
3 lehké zranění  
4 bez zranění

VYPLNIL ..... DNE .....

KONTROLOVAL ..... DNE .....

NA SEO KONTROLOVAL ..... DNE .....

DO DĚROVNY DOŠLO DNE .....

DĚROVÁNO DNE .....

**34 POČET ZÚČASTNĚNÝCH VOZIDEL**  
uvádí se skutečný počet vozidel

**35 MÍSTO DOPRAVNÍ NEHODY**

- 00 mimo křižovatku
- 10 na křižovatce, jedná-li se o křižení silnic 3. tř., místních, úbočkových komunikací
- 11-18 uvnitř zóny 1-8 předeměně křižovatky
- 19 na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (zóna 0)
- 22-28 na vjezdové nebo vjezdové části věnve při mimoúrovňovém křižení
- 29 mimo zónu 11-19 a 22-28

**36 DRUH POZEMNÍ KOMUNIKACE**

- 0 silnice
- 1 silnice 1. třídy
- 2 silnice 2. třídy
- 3 silnice 3. třídy
- 4 úzeň (= křižovatka sledovaná ve vybraných městech)
- 5 komunikace sledovaná (vo vybraných městech)
- 6 komunikace místní
- 7 komunikace úbočková - polní a lesní cesty atd.
- 8 komunikace úbočková - ostatní (parkoviště apod.)

**37 ČÍSLO POZEMNÍ KOMUNIKACE**

- vypřijí se zleva
- občianka - čísla 01 až 99
- silnice 1. tř. - čísla 01 až 99
- silnice 2. tř. - čísla 101 až 999
- silnice 3. tř. - čtyř - šestmístná

**38 KILOMETR NEHODY**

na dálnici, silnici 1. až 3. třídy (ne 2 desetinná místa), máta před číselm se doplní nulami

**39 DRUH KŘIŽUJÍCÍ KOMUNIKACE**

- 1 silnice 1. třídy
- 2 silnice 2. třídy
- 3 silnice 3. třídy
- 6 místní komunikace
- 7 úbočková komunikace
- 8 větev mimoúrovňové křižovatky

**40,41 ČÍSLO UZLU**

uvádí se čtyřmístné číslo sledované křižovatky

**44 DRUH VOZIDLA**

- 00 mopedy
- 01 malý motocykl (do 50 cm<sup>3</sup>)
- 02 motocykl (včetně skúterů, skúterů apod.)
- 03 osobní automobil bez přívěsu
- 04 osobní automobil s přívěsem
- 05 nákladní automobil (včetně multifunkč., autojeřábů, cisterny atd.)
- 06 nákladní automobil s přívěsem
- 07 nákladní automobil s návěsem
- 08 autobus
- 09 traktor (s přívěsem)
- 10 traktor
- 11 trolejbus
- 12 jiné motorové vozidlo (památkářské, stavební atd.)
- 13 jízdní kolo
- 14 povoz, jízda na koni
- 15 jiné motorové vozidlo
- 16 vlak
- 17 neobjednáno, řidič ujel
- 18 jiný druh vozidla

**45a VÝROBNÍ ZNAČKA MOTOROVÉHO VOZIDLA**

- |               |                       |
|---------------|-----------------------|
| 01 ALFA-ROMEO | 20 MERCEDES           |
| 02 AUDI       | 27 MITSUBISHI         |
| 03 AVIA       | 28 MOSKVIČ            |
| 04 BMW        | 29 NISSAN             |
| 05 CHEVROLET  | 30 OLTOT              |
| 06 CHRYSLER   | 31 OPEL               |
| 07 CITROEN    | 32 PEUGEOT            |
| 08 DACIA      | 33 PORSCHE            |
| 09 DAEWOO     | 34 PRAGA              |
| 10 DAF        | 35 RENAULT            |
| 11 DODGE      | 36 ROVER              |
| 12 FIAT       | 37 SAAB               |
| 13 FORD       | 38 SEAT               |
| 14 GAZ-VOLHA  | 39 ŠKODA              |
| 15 HOLDEN     | 40 STEYR-DAIMLER-PUCH |
| 16 HONDA      | 41 SUBARU             |
| 17 HYUNDAI    | 42 SUZUKI             |
| 18 IFA        | 43 TATRA              |
| 19 IVECO      | 44 TOYOTA             |
| 20 JAGUAR     | 45 TRABANT            |
| 21 JEEP       | 46 VAZ                |
| 22 LANCIA     | 47 VOLKSWAGEN         |
| 23 LAND ROVER | 48 VOLVO              |
| 24 LIAZ       | 49 WARTBURG           |
| 25 MAZDA      | 50 ZASTAVA            |

79 jiná výrobní značka osobního automobilu vyrobeného v ČR

80 jiná výrobní značka osobního automobilu vyrobeného mimo ČR

85 jiná výrobní značka nákladního automobilu vyrobeného v ČR

86 jiná výrobní značka nákladního automobilu vyrobeného mimo ČR

88 autobus vyrobený v ČR

89 autobus vyrobený mimo ČR

90 moped vyrobený v ČR

91 moped vyrobený mimo ČR

92 motocykl (včetně malého motocyklu) vyrobený v ČR

93 motocykl (vč. malého motocyklu) vyrobený mimo ČR

00 žádná z uvedených (v pol. 44 je kód 09 až 18)

**46a ÚDAJE O VOZIDLE**

- v této položce se uvádí:
- u motocyklů a osobních automobilů zdvihový objem motoru v litrech
- u nákladních automobilů celková hmotnost v tunách
- u autobusů obsaditelnost (počet míst k sezení)
- u ostatních druhů vozidel se nepřijímá
- nelze-li zjistit, napište nulu

**46b STÁTNI POZNÁVACÍ ZNAČKA**

- u vozidel registrovaných v ČR - SPZ
- u vozidel registrovaných mimo území ČR - MPZ

**47 ROK VÝROBY VOZIDLA**

- poslední dvojčíslí roku výroby vozidla

**48a GRAFIKTEPSTIKA VOZIDLA (klasifik. vuzidla)**

- 01 soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti
- 02 soukromé, využívané k výdělečné činnosti
- 03 soukromá organizace (podnikatel, s.r.o. atd.)
- 04 veřejná hromadná doprava
- 05 městská hromadná doprava
- 06 mezinárodní kamionová doprava
- 07 TAXI
- 08 státní podnik, státní organizace
- 09 registrované mimo území ČR
- 10 zastupovatelský úřad
- 11 ministerstvo vnitra
- 12 policie ČR
- 13 městská, obecní policie
- 14 soukromé bezpečnostní agentury
- 15 ministerstvo obrany
- 16 jiné
- 17 odčizené
- 00 neobjednáno

**48b DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE O VOZIDLE**

- 1 přeprava nebezpečných nákladů - pevných
- 2 přeprava nebezpečných nákladů - kapalných
- 3 přeprava nebezpečných nákladů - plyných
- 4 přeprava nadměrných nákladů
- 5 žude se zvláštním výstražným znamením (oranžové)
- 6 žude s právem přednosti (modré)
- 0 neplochá v úvahu

**49 SMYK**

- 1 ano
- 0 ne

**50a VOZIDLO PO NEHODĚ**

- 1 neodšlo k požáru
- 2 došlo k požáru
- 3 řidič ujel - zjištěn
- 4 řidič utekl - neobjednáno, ale vozidlo zůstalo
- 0 žádná z uvedených

**50b ÚNIK PROVOZŇNICH, PŘEPRAVOVANÝCH HMOT**

- 1 došlo k úniku pohonných hmot, oleje, chladicího média apod., z vlastního vozidla
- 2 došlo k úniku jiných nebezpečných látek - pevných
- 3 došlo k úniku jiných nebezpeč. látek - kapalných
- 4 došlo k úniku jiných nebezpeč. látek - plyných
- 0 žádná z uvedených

**51 ZPŮSOB VYPROSTĚNÍ OSOB Z VOZIDLA**

- 1 nebylo třeba lidí nashl
- 2 použitím palčivél apod.
- 3 použitím speciální vyprošťovací techniky

**52 SMĚR JÍZDY NEBO PŮSTAVĚNÍ VOZIDLA**

- 01 jedoucí - ve směru stančení na komunikaci
- 02 odstavené - ve směru stančení na komunikaci
- 03 jedoucí - proti směru stančení na komunikaci
- 04 odstavené - proti směru stančení na komunikaci
- 05 vozidlo jedoucí - na komunikaci bez stančení
- 06 vozidlo odstavené, parkující - na komunikaci bez stančení
- 10 - 99 zachycuje poslávení vozidla při nehodě na křižovatce

**53 ŠKODA NA VOZIDLE**

ve stokorunách, vypoř zprava

**54 RODNÉ ČÍSLO ŘIDIČE**

pouze u řidičů ČR, u cizinců se uvádě datum narození a za lomítkem písmeno C

**55a KATEGORIE ŘIDIČE (uveďte nejvyšší skupinu)**

- 1 s řidičským oprávněním skupiny A
- 2 s řidičským oprávněním skupiny B
- 3 s řidičským oprávněním skupiny C
- 4 s řidičským oprávněním skupiny D
- 5 s řidičským oprávněním skupiny T
- 6 s řidičským oprávněním skupiny A - do 50 cm<sup>3</sup>
- 7 bez příslušného řidičského oprávnění
- 8 ostatní řidič vozidel (cyklista, vočka apod.)
- 9 neobjednáno, řidič místo nehody opustil
- 0 neobjednáno (přp. u cizinců)

**55b NEJVYŠŠÍ UKONČENÉ VZDĚLÁNÍ**

- 1 základní škola
- 2 učňovská škola
- 3 střední škola
- 4 vysoká škola
- 0 neobjednáno

**56 DÉLKA ŘIDIČSKÉ PRAXE V ŘÍZENÍ MOTOROVÉHO VOZIDLA**

(v letech, a příslušným druhem vozidla)

**57 STAV ŘIDIČE**

- 1 dobrý - žádná nepříznivá okolnost nebyla zjištěna
- 2 unaven, usnul
- 3 pod vlivem alkoholu, narkotik
- 4 pod vlivem alkoholu
- 5 nřhá fyzická indispozice
- 6 nemoc, úraz apod.
- 7 invalida
- 8 řidič při jízdě zemřel (infrid apod.)
- 9 pokus o sebevraždu, sebevražda
- 0 jiný nepříznivý stav

**58 VNĚJŠÍ OVLIVNĚNÍ ŘIDIČE**

- 1 řidič nebyl ovlivněn
- 2 oslněn sluncem
- 3 oslněn světlomety jiného vozidla
- 4 ovlivněn jedním z účastníků sil. provozu
- 5 ovlivněn při vyhřobání závř, šamocímú zvířectvu
- 0 jiné ovlivnění

**59 NÁSLEDKY VE VOZIDLE**

- a) označení osoby
  - 1 řidič
  - 2 spolucestující na předním sedadle vedle řidiče nebo cestující na motocyklu, jízdním kole
  - 3 spolucestující na zadním sedadle
  - 4 ostatní spolucestující
- b) běžná označení osoby
  - 1 s přílbou (pouze u motocyklů, cyklistů)
  - 2 bez přílbry (pouze u motocyklů, cyklistů)
  - 3 připoutaná bezpečnostními pásy (i na zadních sedadlech)
  - 4 nepřipoutaná bezpečnostními pásy
  - 5 sedící v dětské sedačce
  - 6 vozidlo nevybaveno dětskou sedačkou
  - 7 bezpečnostní vak (air bag) v činnosti
- c) pohlaví osoby
  - 1 muž
  - 2 žena
  - 3 chlapec (do 15 let)
  - 4 dívka (do 15 let)
- d) rok narození (poslední dvojčíslí roku)
- e) státní příslušnost (jeat)
- f) poskytl první pomoci
  - 1 nebylo třeba poskytnout
  - 2 poskytnulo osedkou vozidla zúčastněných na nehodě
  - 3 jinou osobou
  - 4 leteckou záchrannou službou
  - 5 vozidlem RZP
  - 6 nebyla poskytnuta, ale bylo nutno poskytnout
- g) následky
  - 1 uarmení
  - 2 těžká zranění
  - 3 lehká zranění
  - 4 bez zranění

34	35	36
F		

37	----->	38	39
G			
č. silnice		km	m

40	41
H	-
č. uzlu	č. uzlu

44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	<-----
a	b		a	b	a	b				
V	A	SPZ								škoda na voz.

54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
a	b		a	b	c	d	e	f	g							
R	rodné číslo vodiča															

VOZIDLO "A"

44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	<-----
a	b		a	b	a	b				
V	B	SPZ								škoda na voz.

54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
a	b		a	b	c	d	e	f	g							
R	rodné číslo vodiča															

VOZIDLO "B"

44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	<-----
a	b		a	b	a	b				
V	C	SPZ								škoda na voz.

54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
a	b		a	b	c	d	e	f	g							
R	rodné číslo vodiča															

VOZIDLO "C"

Vysvětlivky :  
 <----- vyplňuje se ve směru šipky (zprava doleva)



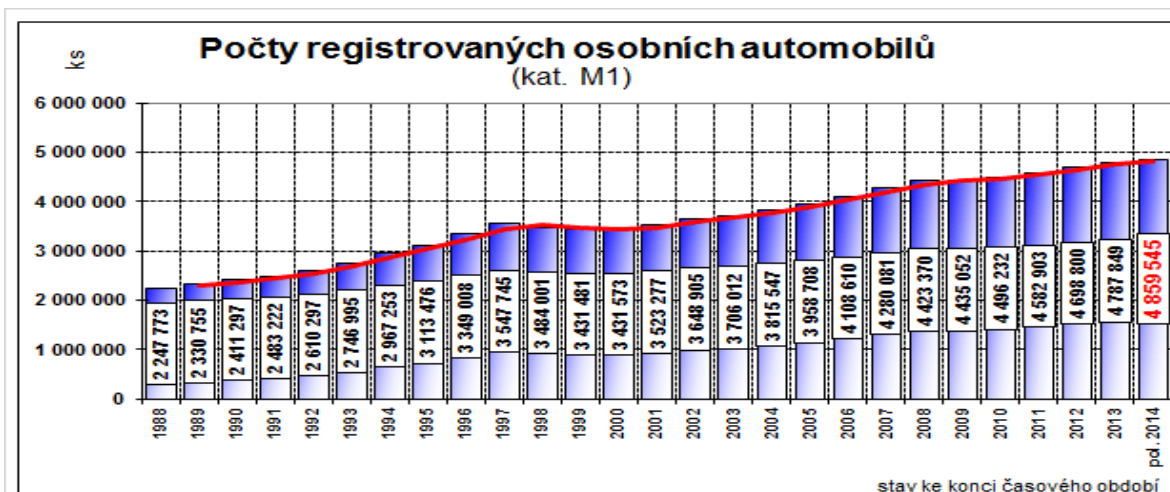
- 01 IDENTIFIKAČNÍ ČÍSLO**  
zpracovatele nehody a pořadové číslo
- 02 ČASOVÉ ÚDAJE O DOPRAVNÍ NEHODĚ**
- 03 DATUM NAHLÁŠENÍ NEHODY**  
pouze u dodatečně nahlášených (za 12 a více hodin)
- 04 ÚZEMNÍ MÍSTO DOPRAVNÍ NEHODY**  
kraj, okres, úzvar místa nehody
- 05a LOKALITA NEHODY**  
1 v obci (vyplni se i pol. 05b)  
2 mimo obec
- 05b KÓD OBCE (říšečný kód obce)**
- 06 DRUH NEHODY**  
1 srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem  
2 srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným  
3 srážka s pevnou překážkou  
4 srážka s chodcem  
5 srážka s lidsí zvířetem  
6 srážka s domácím zvířetem  
7 srážka s vlakem  
8 srážka s tramvají  
9 havárie  
0 jiný druh nehody
- 07 DRUH SRÁŽKY JEDOUČÍCH VOZIDEL**  
1 čelní  
2 boční  
3 z boku  
4 zezadu  
0 nepřehled v úvahu, nejde o srážku jedoucích voz.
- 08 DRUH PEVNÉ PŘEKÁŽKY**  
1 strom  
2 sloup - telefonní, veřej. osvětlení, vl. vedení apod.  
3 odrazník, patník, sloupek, dopr. značky apod.  
4 svodidlo  
5 překážka vzniklá provozem jiného vozidla  
6 zeď, pevná část mostu, podjezdů, tunelů apod.  
7 zábrany železničního přejezdu  
8 překážka vzniklá stavbou, činností (přenos, dopr. značky, hromada štěrku, písku apod.)  
9 jiné překážky (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)  
0 nepřehled v úvahu, nejde o srážku s pev. překážkou
- 09 CHARAKTER NEHODY**  
1 nehoda s následky na životě nebo zdraví  
2 nehoda pouze s hmotnou škodou
- 10 ZAVIŽENÍ NEHODY**  
1 řidičem motorového vozidla  
2 řidičem nemotorového vozidla  
3 chodcem  
4 lidsí zvířet., domácím zvířetvem  
5 jiným účastníkem silničního provozu  
6 závadou komunikace  
7 technickou závadou vozidla  
0 jiné zavinění
- 11 ALKOHOL U VÍNIKA NEHODY PŘÍTOMEN**  
1 ano  
2 ne  
0 neobjedováno
- 12 HLAVNÍ PŘÍČINY NEHODY**  
100 nezaviněná řidičem
- NEPŘÍMĚŘENÁ RYCHLOST JÍZDY**  
201 nepřepočtení rychlosti hustotě provozu  
202 nepřepočtení rychlosti viditelnosti (mlha, soumrak, jízda na tlumené světlé apod.)  
203 nepř. rychlostí vlastním vozidlem a nákladu  
204 nepř. rychlostí stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokré povrchy apod.)  
205 nepř. rychlostí dopravní technickému stavu vozovky (patačka, klesání, stoupání, šlák apod.)  
206 přehodnění předepsané rychlosti stanovené příkazem  
207 přehodnění rychlosti stanovené dopravní značkou  
208 nepř. rychlostí bočního, nárazového větru s při mizení, předjíždění vozidlem  
209 jiný druh nepříměřené rychlosti
- NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ**  
301 předjíždění vpravo  
302 předjíždění bez dostatečného bočního odstupu  
303 předjíždění bez dostatečného rozhledu (v napřehacné zatáčce nebo její blízkosti, před vřcholem stoupání apod.)  
304 při před. došlo k ohrožení protijed. řidiče (špatný odhad vzdálenosti k předjetí apod.)  
305 při předjíždění došlo k ohrožení předjížděného řidiče (jrnucovací zařízení, předjížděný musel prudce brzdit, měřit směr jízdy apod.)  
306 předjíždění vlevo vozidlo odbočujícího vlevo  
307 před. v místech, kde je zakázáno dopr. značkou  
308 při předjíždění přejetí podélné žebra souvislé  
309 bránění v předjíždění  
310 překážkou již předjížděného souběžně jedoucího vozidla  
311 jiný druh nesprávného předjíždění

- NEDÁNÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ**  
401 jízda na „červené světlo“ žbaveného semaforu  
402 proti příkazu dopravní značky STÚJ DEJ PŘEDNOST  
403 proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST  
404 vozidlo přijíždějícímu zprava  
405 při odbočování vlevo  
406 tramvaj kromě odbočující  
407 protijedoucím vozidlu při objíždění překážky  
408 při seřazování do proudu jedoucích vozidel za stanicí, místu zastavení nebo stání  
409 při výhledu na silnici  
410 při oděření nebo souvívání  
411 při přejíždění z jednoho pruhu do druhého  
412 chování na vyznačeném přečodu  
413 při odbočování vlevo souběžně jedoucím vozidlu  
414 jiné nežádání přednosti
- NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY**  
501 jízda po nepravé straně, vjezd do protisměru  
502 vytýčení bez dostatečné boční vůle  
503 nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem  
504 nesprávné oděření nebo souvívání  
505 chyby při udání směru jízdy  
506 bezohledná, agresivní, neochotná jízda  
507 náhlá bezohledná změna rychlosti jízdy  
508 řidič se plně nevěnoval řízení vozidla  
509 samovolné rozjetí nezajištěného vozidla  
510 vjezd na nezaprvěnou krajnici  
511 nezákonná řízení vozidla  
512 jízda [vjezd] jedno směrem ulici, silnici v protisměru  
513 nehoda v důsledku použití (počít.) prostředků k nastavení zastavení (zastavovací páky atd.)  
514 nehoda v důsledku použití sluneční brásky  
515 nehoda při provádění skutečného zákrutu  
516 jiný druh nesprávného způsobu jízdy
- TECHNICKÁ ZÁVADA VOZIDLA**  
601 závada řízení  
602 závada provozu brzdy  
603 neúčinná nebo nefunkční parkovací brzda  
604 opotřebení běhounu pláště pod stanovenou mez  
605 defekt pneumatiky způsobený průrazem nebo nátlakem únikem vzduchu  
606 závada osvětlovací soustavy vozidla (neúčinná, chybějící, znečištěná apod.)  
607 nepřipojená nebo poškozená spojovací hadice brzdění přípojného vozidla  
608 nesprávné uložení nákladu  
609 upuštění, změna kola vozidla (ř nezprávného)  
610 zablokování kol v důsledku mechanické závady (zafčený motor, převodovka, spadlý řetěz apod.)  
611 lom závěsu kola, pružiny  
612 nezajištěná, poškozená bočnice (i u přívěsu)  
613 závada závěsu pro přívěs  
614 utráháná spojovací hřídel  
615 jiné technické závady
- 13 NÁSLEDKY NEHODY - stav do 24 hod.**  
a) usmrceno osob  
b) těžce zraněno osob  
c) lehce zraněno osob
- 14 CELKOVÁ HNOTNÁ ŠKODA**  
ve stokrátových výpřích zprava
- 15 DRUH POVRCHU VOZOVKY**  
1 deřba  
2 živice  
3 beton  
4 panely  
5 šlátk  
6 jiný nezprávný povrch  
0 žádný z uvedených (přesáh, dřevo atd.)
- 16 STAV POVRCHU VOZOVKY V DOBĚ NEHODY**  
- 1 povrch suchý, neznečištěný  
2 povrch suchý, značit. (písk, list, šlátk atd.)  
3 povrch mokrá  
4 na vozovce je bláto  
5 na vozovce je náledí, ujetý sníh - posypané  
6 na vozovce je náledí, ujetý sníh - neposypané  
7 na vozovce je rozlý olej, nafta apod.  
8 souvislá sněhová vrstva, rozbitý sníh  
9 náhlá změna stavu vozovky (námrza na mostu, místři, náledí apod.)  
0 jiný stav povrchu vozovky v době nehody
- 17 STAV KOMUNIKACE**  
01 dobrý, bez závad  
02 podřivý sluch vyšší než 85  
03 nesprávné umístění, znečištění, chybějící dopravní značka  
04 zůvňný povrch v podélném směru  
05 souvislé výtluky  
06 nesouvislé výtluky  
07 švalé zůvňné vozovky  
08 přičná sručka, hrbol, vystoupání, propadlá koleje  
09 neoznačená nebo nedostatečně označená překážka na komunikaci  
10 přehodně uzavřena jednoho jízdního pruhu  
11 přehodně uzavřena komunikace nebo jízdní pásu  
12 jiný (neuvečený) stav nebo závada komunikace

- 18 POVĚTRMOSNÍ PODMINKY V DOBĚ NEHODY**  
1 neuzřené  
2 mlha  
3 na počátku deřby, slabý deřb  
4 déř  
5 sněžení  
6 tvoř se námrza, náledí  
7 nárazový vřtr (boční, vřchové apod.)  
0 jiné stžované
- 19 VIDITELNOST**  
1 ve dne, viditelnost nezhoršená vřvem povětrmosních podmřnak  
2 ve dne, zhorřená viditelnost (svřtění, soumrak)  
3 ve dne, zhorřená viditelnost vřvem povětrmosních podmřnak (mlha, sněžení, déř apod.)  
4 v noci - s veřejným osvětlením, viditelnost nezhoršená vřvem povětrmosních podmřnak  
5 v noci - s veřejným osvětlením, zhorřená viditelnost vřvem povětrmosních podmřnak (mlha, déř, sněžení apod.)  
6 v noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost nezhoršená vřvem povětrmosních podmřnak  
7 v noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost zhorřená vřvem povětrmosních podmřnak (mlha, déř, sněžení apod.)
- 20 ROZHLEDOVĚ POMĚRY**  
1 dobrá  
2 špatné vřvem okolní zřstavby (řudovy, plně zábradř, leření apod.)  
3 špatné vřvem profilu komunikace (nepřehledný vřchol stoupání, zářez komunikace apod.)  
4 špatné vřvem trvalé vegetace (trava, keře apod.)  
5 špatné vřvem přehodně vegetace (trava, ořbíř)  
6 vřhled zakryt stojícím vozidlem  
0 jiné špatné
- 21 DĚLENÍ KOMUNIKACE**  
1 dvořpruhová  
2 třřpruhová  
3 čtyřpruhová s oděrním pásem  
4 čtyřpruhová s oděrním řarou  
5 vícepruhová  
0 řádná z uvedeých
- 22 SITUOVÁNÍ NEHODY NA KOMUNIKACI**  
1 na jízdním pruhu  
2 na odstavěním pruhu  
3 na krajnici  
4 na odbočovací, přřpojovací pruhu  
5 na pruhu pro pomalá vozidla  
6 na choděniku nebo ořtřvku  
7 na kolejkách tramvaje  
8 mimo komunikaci  
9 na stezce pro cyklisty  
0 řádná z uvedeých
- 23 ŘÍZENÍ PROVOZU V DOBĚ NEHODY**  
1 policiíou nebo jiným pověřeným orgánem  
2 svřtelnými signalizacími zařizením  
3 místřím řpravním (vypřní se pol. 24)  
0 řádný zpřsob řízení provozu
- 24 MÍSTNÍ ÚPRAVA PŘEDNOSTI V JÍZDĚ**  
1 svřtelná signalizace, přřstřovaná řřůz  
2 svřtelná signalizace mimo provoz  
3 přednost vyznačena dopravnímř značkami  
4 přednost vyznačena přřenosnými dopravnímř značkami nebo zařizením  
5 přednost nevyznačena - vřpřívě z pravidel  
0 řádná místřím řprava
- 27 SPECIFICKÁ MÍSTA A OBJEKTY V MÍSTĚ NEHODY**  
01 přehodně pro chodce  
02 v blízkosti přehodně pro chodce (do 20 m)  
03 železniční přehodně nezabezpečený  
04 železniční přehodně zabezpečený  
05 most, nadjezd, podjezd, tunel  
06 zastřvka autobusu, tramvaje atd. s nástup. ořtřvkem  
07 zastřvka tramvaje, autobusu atd. bez nást. ořtřvku  
08 vřjezd z parkoviřš, leření ořsky apod. (pol. 36 - 7,8)  
09 řerpadio pohorřných hmot  
10 parkoviřš přřřhájící ke komunikaci  
00 řádná nebo řádná z uvedeých
- 28 SMĚROVĚ POMĚRY**  
1 přřmý řšek  
2 přřmý řšek po přjeti zatřčkou (do vzdělenosti cca 100 m od optického konce zatřčky)  
3 zatřčka  
4 křřovřvka přřesodně - řřřramenná  
5 křřovřvka střvková - řřramenná  
6 křřovřvka pětř a víceřramenná  
7 kruhovřv objekt
- 29 KATEGORIE CHODCE**  
1 muž  
2 řena  
3 dře (do 15 let)  
4 skupina dřeř  
5 jiné skupina (řdělň, kdy chodce uteřř)

MVA - řřř. 083

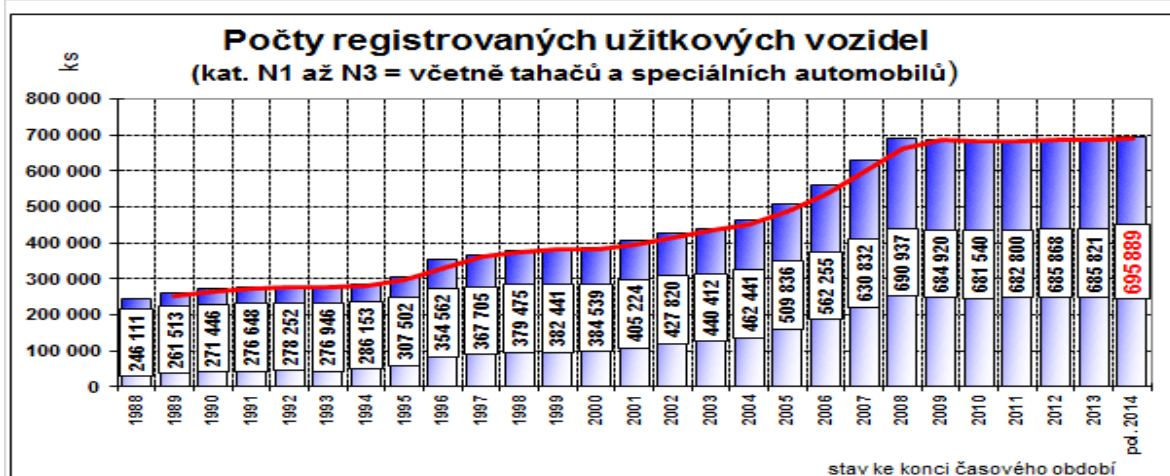
## 8.5. Počty registrovaných jednotlivých vozidel v ČR za období 1988-2014



### Poznámky:

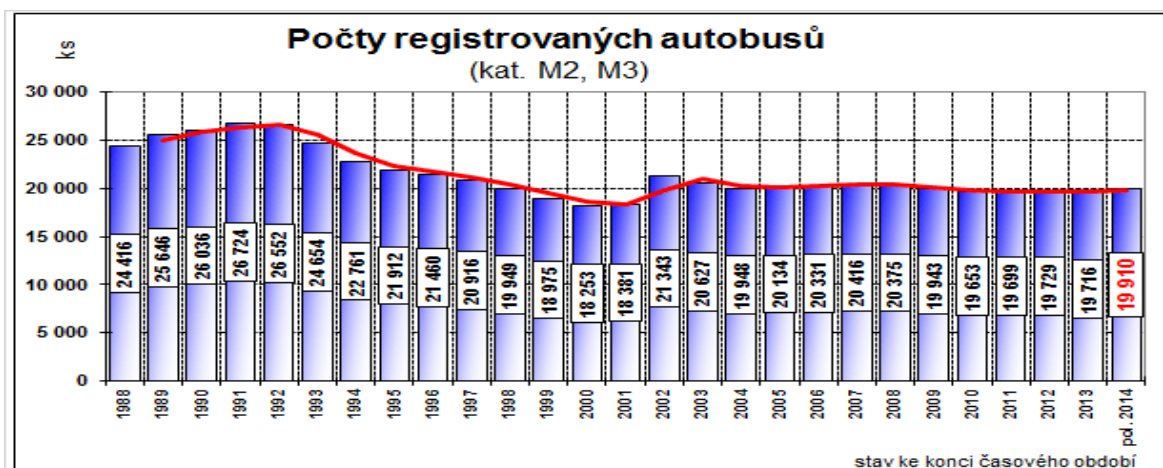
- 1) Údaje do roku 1997 z dat SDP \*, od roku 1998 se již jedná o údaje z CRV \*.
- 2) Pokles registrací v roce 1998 dán "překlopením" na data z CRV, v roce 1999 byl pokles způsoben masovým vyřazováním starších vozidel ve vazbě na povinné smluvní pojištění.
- 3) **Vozový park se za 1. pol. 2014 zvýšil** oproti konci roku 2013 o ..... **71 696** vozidel M1.
- 4) Podchycené "**první registrace**" za 1. pol. 2014 (nová + ojetá z dovozu) ..... **152 959** vozidel M1.  
Rozdíl "první registrace" - přírůstek registrací: **81 263** vozidel M1.
- 5) Za 1. pol. 2014 bylo dle SDA **vyřazeno** celkem **81 381 ks** vozidel (58 405 zrušeno, 22 976 exportováno).

\* / SDP = Služba Dopravní Policie    CRV = Centrální Registr Vozidel    SDA = Svaz Dovozců Automobilů



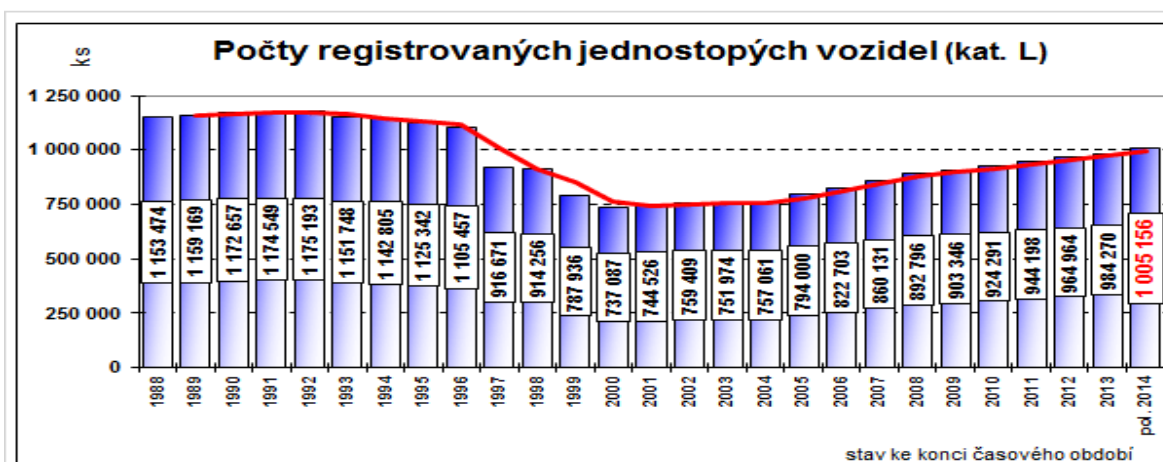
### Poznámky:

- 1) Údaje do roku 1996 z dat SDP, od roku 1997 se již jedná o údaje z CRV. Přechod na data CRV již od roku 1997 vyvolán značným rozdílem mezi daty CRV a SDP v roce 1997.
- 2) Trendem je pozvolný růst registrací, daný zejména přírůstky v kategorii N1. Určité přibrzdění růstu v roce 1999 a v roce 2000 dáno opět vazbou na povinné smluvní pojištění (větší počet vozidel trvale vyřazených z provozu).
- 3) **Vozový park se za 1. pol. 2014 zvýšil** oproti konci roku 2013 o ..... **10 068 ks** N1 až N3
- 4) Podchycené "**první registrace**" za 1. pol. 2014 (nová + ojetá z dovozu) ..... **15 393 ks** N1 až N3  
Rozdíl "první registrace" - přírůstek registrací: **5 325 ks** N1 až N3
- 5) Za 1. pol. 2014 bylo dle SDA **vyřazeno** celkem **10 531 ks** vozidel kat. N1 až N3.



**Poznámky:**

- 1) Údaje do roku 1997 z dat SDP, od roku 1998 se již jedná o údaje z CRV.
- 2) Pokles registrací autobusů po roce 1991 má dlouhodobý charakter. Přechod na CRV v roce 1998 neměl na tento trend v podstatě žádný vliv. Skokové zvýšení počtu v CRV registrovaných autobusů v roce 2002 bylo způsobeno "přirůstkem" registrací autobusů zn. ŠKODA (oproti pololetí 2002 "přibýlo" v CRV 2 952 ks této značky, rok výroby 1967 až 1989).
- 3) Od roku 2004 do 2007 počet autobusů mírně rostl, v roce 2009 pak park autobusů výrazněji poklesl.  
**Za 1. pol. 2014 se vozový park oproti konci roku 2013 zvýšil o ..... 194 autobusů.**
- 4) Podchycené "první registrace" za 1. pol. 2014 (nové + ojeté z dovozu) ..... 584 autobusů.  
Rozdíl "první registrace" - přirůstek registrací: 390 autobusů.
- 5) Za 1. pol. 2014 bylo dle SDA vyřazeno celkem 657 ks autobusů (194 zrušeno, 463 exportováno).



**Poznámky:**

- 1) Údaje do roku 1996 z dat SDP, od roku 1997 se již jedná o údaje z CRV. Přechod na data CRV již od r. 1997 vyvolán značným rozdílem mezi daty CRV a SDP v r. 1997 a kontinuitou daného trendu.
- 2) Od r. 1992 docházelo k poklesu registrací jednostránkových vozidel. Tento trend byl umocněn v r. 1999 přechodem na povinně smluvní pojištění, což vyvolalo velké vyřazování motocyklů z evidence.  
V roce 2000 tento trend pokračoval mírnějším tempem a od roku 2001 již byl podchycen růst počtu registrovaných motocyklů (od poloviny roku 2001 je povinná i registrace mopedů).
- 3) **Vozový park se za 1. pol. 2014 zvýšil oproti konci roku 2013 o ..... 20 886 ks kat. L**
- 4) Podchycené "první registrace" za 1. pol. 2014 (nové + ojeté z dovozu) ..... 16 931 ks kat. L  
Rozdíl "první registrace" - přirůstek registrací: -3 955 ks kat. L
- 5) Za 1. pol. 2014 bylo dle SDA vyřazeno celkem 2 176 ks vozidel kat. L.