

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra statistiky**



**Diplomová práce**

**Vývoj nehodovosti v ČR**

**Bc. Vilém Nepožitek**

© 2021 ČZU v Praze

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Vilém Nepožitek

Veřejná správa a regionální rozvoj – k. s. Šumperk

Název práce

**Vývoj nehodovosti v ČR**

Název anglicky

**Development of accident rate in the Czech Republic**

---

### Cíle práce

Práce si klade za cíl podání přehledu o nehodovosti na českých silnicích za období let 1998 až 2018, analýzou statistických údajů nehodovosti, hledání souvislostí s legislativními úpravami a vysvětlení a shrnutí základních trendů v tomto vývoji. Součástí práce budou návrhy a doporučení pro zlepšení stávající situace.

### Metodika

Kvalitativní údaje a potřebná kvantitativní data budou čerpány především ze statistik ročenek nehodovosti Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, Ministerstva dopravy ČR a z Českého statistického úřadu. Získané údaje budou analyzovány metematically – statistickými metodami, především analýzou časových řad.

## Doporučený rozsah práce

60-80

## Klíčová slova

doprava, nehodovost, úmrtnost, legislativa, bodový systém, časové řady

---

## Doporučené zdroje informací

- BERAN, T. Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona. Brno: Computer Press, 2006. Rady a tipy pro řidiče (Computer Press). ISBN 80-251-0909-7.
- BUDÍKOVÁ, M. – KRÁLOVÁ, M. – MAROŠ, B. *Průvodce základními statistickými metodami*. Praha: Grada, 2010. ISBN 978-80-247-3243-5.
- HINDLS, R. *Statistika pro ekonomy*. Praha: Professional Publishing, 2004. ISBN 80-86419-59-2.
- CHMELÍK, J. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 80-7380-211-2.
- KAUN, M. – LEHOVEC, F. Pozemní komunikace 20. Vyd. 2. přeprac. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2004. ISBN 80-01-02874-7.
- PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. ISBN 80-7201-212-6.
- SVATOŠOVÁ, L. – KÁBA, B. – ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE. PROVOZNĚ EKONOMICKÁ FAKULTA, – ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE. KATEDRA STATISTIKY. *Statistické metody II*. V Praze: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, 2008. ISBN 978-80-213-1736-9.
- Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
- ZELENÝ, L. Osobní doprava. V Praze: C.H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-681-4.

---

## Předběžný termín obhajoby

2020/21 LS – PEF

## Vedoucí práce

RNDr. František Mošna, Ph.D.

## Garantující pracoviště

Katedra statistiky

Elektronicky schváleno dne 5. 3. 2021

**prof. Ing. Libuše Svatošová, CSc.**

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 7. 3. 2021

**Ing. Martin Pelikán, Ph.D.**

Děkan

V Praze dne 10. 03. 2021

### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Vývoj nehodovosti v ČR" 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 použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 10. 03. 2021

---

Bc. Vilém Nepožitek

## **Poděkování**

Rád bych touto cestou poděkoval RNDr. Františku Mošnovi, Ph.D. vedoucímu mé diplomové práce, za ochotu, cenné připomínky a odborné vedení, které mi poskytl při zpracovávání této práce a svým blízkým a rodině za veškerou podporu.

# Vývoj nehodovosti v ČR

## Abstrakt

Diplomová práce se zabývá statistickou analýzou dopravních nehod v České republice v období let 1998 až 2019. Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. V první teoretické části jsou vysvětleny jednotlivé pojmy, které souvisejí s dopravou, dopravní nehodovostí a bezpečností v provozu a dále je v teoretické části popsán bodový systém. Praktická část se zabývá statistickým vývojem nehodovosti, úmrtnosti a zranění na území České republiky. Data byla získána z ročenek statistik nehodovosti Dopravní policie ČR, ze statistik Ministerstva dopravy ČR a Českého statistického úřadu. Tato data jsou analyzována pomocí časových řad. Závěr práce je věnován vyhodnocení zkoumání a doporučení pro zlepšení bezpečnosti na silnicích na území České republiky.

**Klíčová slova:** nehodovost, úmrtnost, legislativa, bodový systém, časové řady, doprava

# **Development of accident rate in the Czech Republic**

## **Abstract**

The diploma thesis deals with statistical analysis of traffic accidents in the Czech Republic between years 1996 to 2019. The thesis is divided into theoretical and practical part. The first theoretical part explains the individual concepts that are related to traffic, traffic accidents and safety in operation and the theoretical part describes the point system. The practical part deals with the statistical development of accidents, mortality, and injuries in the Czech Republic. The data were obtained from the yearbooks of accident statistics of the Traffic Police of the Czech Republic, statistics of the Ministry of Transport of the Czech Republic and the Czech Statistical Office. This data is analysed using time series. The conclusion of the work is devoted to the evaluation of research and recommendations for improving road safety in the Czech Republic.

**Keywords:** accident, mortality, legislation, point system, time series, traffic

## Obsah

<b>1</b>	<b>Úvod</b> .....	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>Cíl práce a metodika</b> .....	<b>13</b>
2.1	Cíl práce .....	13
2.2	Metodika .....	13
2.2.1	Analýza časových řad .....	14
<b>3</b>	<b>Teoretická východiska</b> .....	<b>18</b>
3.1	Doprava, pozemní komunikace, účastník silničního provozu .....	18
3.1.1	Doprava .....	18
3.1.2	Pozemní komunikace .....	21
3.1.3	Účastníci provozu na pozemních komunikacích .....	29
3.2	Dopravní nehoda – nehodovost – druhy dopravních nehod .....	33
3.2.1	Dopravní nehoda .....	34
3.2.2	Nehodovost .....	35
3.2.3	Druhy dopravních nehod .....	36
3.3	Přestupky – trestné činy při provozu na pozemních komunikacích .....	39
3.3.1	Přestupky v dopravě .....	39
3.3.2	Trestné činy v dopravě .....	44
3.4	Projekt BESIP .....	48
3.5	Bodový systém v České republice a v Evropské unii .....	54
<b>4</b>	<b>Vlastní práce – praktická část</b> .....	<b>62</b>
4.1	Nehodovost v letech 1998 až 2018 .....	63
4.1.1	Nehodovost v letech 1998 až 2008 .....	64
4.1.2	Nehodovost v letech 2009 až 2018 .....	65
4.2	Analýza nehodovosti 1998 až 2018 .....	66
4.2.1	Analýza počtu dopravních nehod v letech 1998 až 2018 .....	67
4.2.2	Analýza počtu dopravních nehod v letech 2009 až 2018 .....	70
4.2.3	Analýza počtu usmrcených osob .....	72
4.2.4	Analýza počtu těžce zraněných osob .....	74
4.2.5	Analýza počtu lehce zraněných osob .....	75
<b>5</b>	<b>Výsledky a diskuse</b> .....	<b>78</b>
<b>6</b>	<b>Závěr</b> .....	<b>81</b>
<b>7</b>	<b>Seznam použitých zdrojů</b> .....	<b>83</b>



## **Seznam obrázků**

Obrázek 1: Logotyp BESIP .....	50
Obrázek 2: Dekáda bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020 .....	52
Obrázek 3: Střediska bezpečné jízdy.....	61

## **Seznam tabulek**

Tabulka 1: Stávající bodový systém.....	57
Tabulka 2: Akreditovaná školící střediska .....	60
Tabulka 3: Nehodovost 1998 - 2008 .....	64
Tabulka 4: Nehodovost 2009 - 2018 .....	65
Tabulka 5: Vývoj dopravních nehod od 1998 do 2018 .....	66
Tabulka 6: Počet nehod 1998 - 2018.....	68
Tabulka 7: Prognóza počtu nehod .....	69
Tabulka 8: Počet nehod 2009 - 2018.....	70
Tabulka 9: Prognóza počtu nehod 2009 - 2018.....	71
Tabulka 10: Počet usmrcených osob 1998 - 2018.....	72
Tabulka 11: Prognóza počtu usmrcených osob .....	73
Tabulka 12: Počet těžce zraněných osob 1998 - 2018 .....	74
Tabulka 13: Prognóza počtu těžce zraněných osob.....	75
Tabulka 14: Počet lehce zraněných osob 1998 - 2018 .....	76
Tabulka 15: Prognóza počtu lehce zraněných osob .....	77

## **Seznam grafů**

Graf 1: Počet nehod 1998 - 2018.....	67
Graf 2: Vývoj počtu nehod.....	69
Graf 3: Vývoj počtu nehod 2009 - 2018.....	71
Graf 4: Vývoj počtu usmrcených osob.....	73
Graf 5: Vývoj počtu těžce zraněných osob .....	75
Graf 6: Vývoj počtu lehce zraněných osob .....	77

# 1 Úvod

Každý rok zemře v České republice několik stovek osob při dopravních nehodách, mnoho je jich zraněno, a to lehce i těžce. Pro většinu občanů, kteří nejsou přímými účastníky dopravních nehod, se jedná o zcela nepodstatný statistický údaj. Ve větším měřítku se nad konkrétními nehodami pozastaví v rámci mediálních zpráv, které ale dopravní nehody představují zejména s ohledem na svou vlastní sledovanost. Množství dopravních nehod v jednotlivých letech se různě mění, ať již co do účastníků, dopravních prostředků navázaných na nehody nebo dle rozličných příčin nehod. Stejně tak se mění počty lehce i těžce zraněných, případně osob, které zemřou v přímé souvislosti s dopravní nehodou. Samozřejmostí je, že je skupina účastníků dopravních nehod, kteří i po vyléčení mají trvalé následky a dopravní nehoda jako existující událost zcela změní jejich další život a v případě dalších okolností také životy jejich nejbližších rodinných příslušníků.

Pokud bychom se podívaly na statistiky z nedávné doby, je více než pravděpodobné, že k výraznému snížení dopravní nehodovosti v nejbližší budoucnosti nedojde. Samozřejmě snahou každého státu potažmo státních institucí zabývajících se dopravní infrastrukturou a silniční či jinou dopravou je snížit na minimum počet dopravních nehod, a tím snižovat i počty zraněných a mrtvých osob v přímém důsledku dopravní nehody. Aby bylo možno v současné době vytvářet klima pro snížení dopravní nehodovosti v České republice, jsou zaváděny nejrůznější programy a legislativní kroky, jenž mají ve svém důsledku zajistit takové chování řidičů na dopravních komunikacích, aby jejich činy nevedly ke vzniku dopravní nehody, a to zejména z důvodu nedbalosti nebo záměrného protiprávního jednání. Nedílnou součástí těchto snah je i prevence, která je přítomná v našem životě již od dětství.

Vlastní problematika dopravní nehodovosti v České republice se týká všech občanů. Ať již se jedná o aktivní řidiče, příležitostné řidiče vyjíždějící pouze několikrát za rok, chodce, kam můžeme zařadit téměř všechny osoby včetně dětí a kojenců v kočárcích, až po cyklisty a osoby přepravující se pomocí silniční hromadné dopravy. Všechny tyto vyjmenované osoby jsou účastníky silničního provozu v kteroukoliv denní či noční hodinu, a to bez ohledu na to, kam mají právě namířeno. Samozřejmostí je, že mezi účastníky dopravního provozu zařazujeme také osoby bez řidičského průkazu, a to s ohledem na jejich nezastupitelnou roli v prostředí dopravní infrastruktury napříč celou Českou republikou. Z výše uvedených důvodů jsou také, pokud pomineme škody na materiálu a infrastruktuře,

tyto osoby mezi zraněnými případně zemřelými, a to bez ohledu na jejich věk nebo jejich roli v dopravní nehodě.

Projevem současného životního stylu, a to nejen ve velkých městech a průmyslových aglomeracích, je fakt, že se neustále někam spěchá, případně řeší mnoho dalších životních situací během aktivního silničního provozu. Řidiči pak jako následek vyhocených situací jezdí nepřiměřeně rychle až bezohledně, překračují dopravní předpisy a jsou agresivní. Tyto projevy jsou násobeny navíc nedostatečnou kapacitou silniční infrastruktury zejména na hlavních silničních tepnách a do již tak vyhocené situace vstupují jednotliví účastníci silničního provozu se svými požadavky na rychlé přesuny a často jednájí nepředvídatelně. Nejenže ohrožují vlastní zdraví a životy včetně osob ve vlastním vozidle, ale stejně tak ohrožují další řidiče včetně jejich spolucestujících a také ostatní osoby v přímém kontaktu s provozem dopravních prostředků. Je tak samozřejmostí, že vznikají situace, které nemuseli existovat, protože jsou pouze důsledkem nedomyšleného jednání účastníků silničního provozu a nedostatečného se věnování řízení nebo jiné činnosti.

Cílem této práce je podání přehledu o nehodovosti na českých silnicích za období let 1998 až 2018 se zaměřením na analýzu statistických údajů nehodovosti, hledání souvislostí s legislativními úpravami a vysvětlením a shrnutím základních trendů v tomto vývoji. Zvláštní pozornost bude věnována zákonu č. 411/2005 Sb. zavádějící bodový systém a jeho odrazu právě ve statistických údajích nehodovosti v České republice. Součástí práce jsou návrhy a doporučení pro zlepšení stávající situace.

V teoretické části práce budou objasněny základní pojmy týkající se silničního provozu, nehodovosti a jejich příčin. Budou představeny legislativní změny v průběhu námi zkoumaných let 1998 až 2018 a to včetně dalších uskutečněných akcí s cílem ovlivnit nepříznivý vývoj nehodovosti v rámci České republiky.

V praktické části práce jsou čerpány data ze statistik ročenek nehodovosti Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky za roky 1998 až 2018, také jsou čerpány statistické údaje Ministerstva dopravy ČR a z Českého statistického úřadu. Získané údaje jsou analyzovány matematicko-statistickou metodou analýzy časových řad.

Téma mé práce „Vývoj nehodovosti v České republice“ jsem si vybral proto, jelikož se jedná o problematiku, která se bytostně týká všech občanů České republiky. Současně lze konstatovat, že se vždy tragická událost v rámci silničního provozu dotkne širokého okruhu

osob, které se dříve neznaly a po této události mezi nimi musí nastat určité interakce. V poslední řadě je také zřejmé, že i přes veškerou snahu odpovědných orgánů a dalších institucí zabývajících se bezpečností silničního provozu nedochází k výraznému poklesu nehodovosti.

## 2 Cíl práce a metodika

V této části práce bude objasněn cíl práce a také metodika, která bude použita při zpracování práce v rámci navrženého výzkumu.

### 2.1 Cíl práce

Jako téma jsem si vybral práci s názvem „Vývoj nehodovosti v České republice“. Práce si klade za cíl podání přehledu o nehodovosti na českých silnicích za období let 1998 až 2018, a to zejména analýzou statistických údajů nehodovosti, hledáním souvislostí s legislativními úpravami a vysvětlením a shrnutím základních trendů v tomto vývoji se zvláštním zaměřením na zavedení zákona č. 411/2005 Sb. zavádějící bodový systém.

Součástí práce budou na základě provedené analýzy a zpracování získaných dat za nehodovost v posledních dvaceti letech návrhy a doporučení pro zlepšení stávající situace.

### 2.2 Metodika

Jako způsob zpracování mé práce s názvem „Vývoj nehodovosti v České republice“ byla navržena analýza časových řad jako jedna z matematicko-statistických metod.

Časová řada je v obecné statistice charakterizována jako chronologicky uspořádaná posloupnost hodnot určitého statistického ukazatele. Pomocí časových řad se zkoumají dynamiky systémů či procesů v čase. Tyto analýzy časových řad jsou používány stejně jako v našem případě pro stanovení a analýzu příčin, jež na výše uvedené jevy nebo procesy působí a ovlivňují jejich působení a výskyt v minulosti. Současně s jejich pomocí lze předvídat – predikovat jejich následný vývoj. Analýza časových řad rozlišuje několik druhů časových řad. Rozeznáváme tedy časové řady deterministické a stochastické podle realizace náhodného procesu, okamžikové nebo intervalové podle zjišťovaných absolutních veličin, průměrné nebo poměrné – relativní podle způsobu odečítání dat, nebo například ekvidistantní a neekvidistantní. Po sestavení uvažované časové řady musí dojít k takzvané její transformaci, při níž dojde k úpravě původní časové řady a transformovaná časová řada musí splňovat podmínky pro následnou analýzu a zvýrazňovat dále analyzovanou složku.

V našem případě jsou do časové řady zařazeny především počty nehod různých druhů v jednotlivých sledovaných letech. Pro přehlednost se ponejvíce uvádí zejména počty nehod jako součet, počet nehod s těžkým a lehkým zraněním a počty osob usmrcených při dopravních nehodách. Důležitou součástí těchto časových řad bývají také počty registrovaných vozidel v jednotlivých letech. V našem případě použijeme takzvanou intervalovou časovou řadu, která pracuje s intervalem o velikosti jednoho kalendářního roku a parametrem jsou součty jednotlivých druhů nehod a zraněných či usmrcených osob. Námi sledované údaje je nutno očistit od vlivu kalendářních variací, to znamená, že je nutno posuzovat stejně dlouhé časové úseky. Dále můžeme náš výzkum klasifikovat jako dlouhodobou časovou řadu, nebo také „roční“, jelikož je její periodičita roční a vyšší.

Teoretický rámec této zkoumané problematiky je tento. Přes legislativní změny v oblasti prevence, ochrany zdraví a bezpečnosti silničního provozu, a včetně restriktivních opatření pro řidiče nedodržující zákonná pravidla provozu na pozemních komunikacích, nelze dosáhnout stabilního snižujícího se trendu v oblasti nehodovosti v České republice.

### 2.2.1 Analýza časových řad

Primární data, použitá pro zpracování této diplomové práce jsou získána ze zpracovaných statistik ročenek nehodovosti Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, Ministerstva dopravy ČR a z Českého statistického úřadu. Získané údaje budou analyzovány matematicko- statistickými metodami, především analýzou časových řad. Vývoj počtu dopravních nehod bude zjištěn za použití statistické metody analýzy časových řad prostřednictvím softwarů MS Excel a Statistica 12 stejně jako grafické znázornění výsledků analýzy.

“Časová řada se obvykle definuje jako množina pozorování kvantitativní charakteristiky (ukazatele), uspořádaná v čase.”<sup>1</sup> Data jsou uspořádána chronologicky a jejich analýzou lze interpretovat nebo predikovat budoucí vývoj jednotlivých charakteristik.<sup>2</sup> Při zjišťování dynamiky jejich vývoje je možné využít statistické charakteristiky. Jednou z těchto charakteristik, která je zároveň použita pro zpracování dat

---

<sup>1</sup> SVATOŠOVÁ, L., KÁBA, B. *Statistické metody II*, s. 38

<sup>2</sup> HINDLS, R., HRONOVÁ, S., SEGER, J. *Statistika pro ekonomy*, s. 63

v této práci, se nazývá Absolutní charakteristika. Díky této charakteristice je možné porovnat hodnoty jednotlivých množin.

Absolutní přírůstek, taktéž první diference  $dy_t$ , charakterizuje absolutní přírůstek nebo naopak úbytek zkoumané množiny za dané období proti období předcházejícímu. Pokud označíme hodnoty časové řady  $y_t$  pro  $t = 1, 2, \dots, n$ , pak,

$$dy_t = y_t - y_{t-1} \quad \text{pro } t = 2, 3, \dots, n. \quad (2.1)$$

Druhou diferenci  $d^{(2)}y_t$  lze získat odečtením sousedních přírůstků/úbytků. Tato charakterizuje absolutní zrychlení/zpomalení vývoje časové osy. Platí, že

$$d^{(2)}y_t = dy_t - dy_{t-1} = y_t - 2y_{t-1} + y_{t-2} \quad \text{pro } t = 3, 4, \dots, n. \quad (2.2)$$

Pro vyjádření relativní charakteristiky růstu/poklesu lze použít koeficient růstu  $k_t$ , který popisuje rychlost změn v dané časové ose

$$k_t = \frac{y_t}{y_{t-1}} \quad \text{pro } t = 2, 3, \dots, n. \quad (2.3)$$

V případě vyjádření koeficientu růstu za celou časovou osu, použijeme průměrný koeficient růstu  $\bar{k}$  vyjádřený aritmetickým průměrem jednotlivých koeficientů  $k_t$

$$\bar{k} = \frac{\sqrt[n-1]{\frac{y_2}{y_1} \cdot \frac{y_3}{y_2} \dots \frac{y_n}{y_{n-1}}}}{\sqrt[n-1]{y_1}} = \sqrt[n-1]{\frac{y_n}{y_1}} \quad (2.4)$$

Při klasickém zkoumání časových řad se zaměřujeme na základní formy pohybu časových ukazatelů

- trend ( $T_t$ )

---

<sup>3</sup> SVATOŠOVÁ, L., KÁBA, B., PRÁŠILOVÁ, M. *Zdroje a zpracování sociálních a ekonomických dat učební texty*, s.145

- periodická složka ( $P_t$ )
- náhodná složka ( $\mathcal{E}_t$ )

Za trend označujeme dlouhodobou tendenci vývoje časové osy. Jako periodickou složku označujeme opakující se výkyvy ukazatelů kolem trendu. Dle délky periody výkyvů můžeme tuto složku rozlišit na cyklické kolísání (perioda stále se opakujících výkyvu je delší než jeden rok), sezónní kolísání (perioda je definována ročním intervalem) a krátkodobé kolísání (periodu charakterizují pravidelné změny v horizontu menším, než jeden rok). Působením vedlejších náhodných faktorů, které způsobují ojedinělé a minimální výkyvy, které nelze předvídat, vzniká náhodná složka časové řady.<sup>4</sup>

Při analýze časových řad si můžeme vystačit s poměrně malou oblastí trendových funkcí. Tyto funkce by měli být především matematicky jednoduché, to znamená s minimálním počtem členů v rovnici, s minimem inflexních bodů a extrémů, aby neobsahovala mnoho mocnin argumentu a byla lineární a spojitá v jejich parametrech. Tyto atributy mívají různé vyrovnávající křivky. Při analýze se nejčastěji využívají tyto:

- lineární  $T_t = a + bt$  (2.5)

- kvadratická  $T_t = a + bt + ct^2$  (2.6)

- logaritmická  $T_t = a + b \log t$  (2.7)

- mocninná  $T_t = a t^b$  (2.8)

- exponenciální  $T_t = a b^t$  (2.9)

- polynomiální  $T_t = a + bt + ct^2 + ct^3$  (2.10)

Při volbě trendové funkce se nejčastěji používá jako pomocný prostředek grafická analýza hodnot veličiny, kterou sledujeme. Tato analýza je ovšem často zkreslená a jednostranná.

---

<sup>4</sup> SVATOŠOVÁ, L., KÁBA, B., PRÁŠILOVÁ, M. *Zdroje a zpracování sociálních a ekonomických dat učební texty*, s.147



Standardním a často počítaným ukazatelem, sloužícím k popisu stupně shody modelu s údaji, je index determinace  $I^2$

$$I^2 = 1 - \frac{\sum_{t=1}^n (y_t - y'_t)^2}{\sum_{t=1}^n (y_t - \bar{y})^2}, \quad (2.11)$$

kde  $y_t, t = 1, \dots, n$  jsou pozorované hodnoty časové řady,  
 $y'_t, t = 1, \dots, n$  jsou odhadované hodnoty sledované veličiny, vypočítané pomocí některé z funkcí (2.5) až (2.10) a<sup>5</sup>

$\bar{y}$  je aritmetický průměr hodnot dané časové řady  $y_1 \dots, y_n$ .

Čím více se index determinace blíží jedné, tím trend lépe popisuje jev dané časové řady. Při popisu dynamiky časové řady budeme vycházet z toho, že nejvhodnější trendová funkce uvedená výše, bude ta funkce, jejíž index determinace  $I^2$  se bude blížit k maximální hodnotě. Index determinace je v rozmezí od nuly do jedné včetně těchto krajních mezí:

$$0 \leq I^2 \leq 1.$$

Vedle indexu determinace  $I^2$  se častěji používá index korelace  $I$ , který je odmocninou indexu determinace,

$$I = \sqrt{I^2} \quad (2.12),$$

Čím se hodnota indexu korelace bude blížit hodnotě jedna, tím bude tento model přesněji vystihovat vývojové zákonitosti časové řady. V postupu se mnohokrát stává, že několik trendových funkcí mívá hodnoty determinace nebo indexu korelace velice stejné nebo podobné, proto v takových případech dáváme přednost trendové funkci, která je jednodušší.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> SVATOŠOVÁ, L., KÁBA, B. *Statistické metody II*, s. 45

<sup>6</sup> SVATOŠOVÁ, L., KÁBA, B., PRÁŠILOVÁ, M. *Zdroje a zpracování sociálních a ekonomických dat učební texty*, s.153

### 3 Teoretická východiska

V této teoretické části práce se budeme zabývat teoretickými východisky pro řešení námi vybrané problematiky, tedy problematiky nehodovosti a jejího vývoje v České republice. Tato část seznamuje se základními pojmy, kam jsme zařadili pojmy jako dopravní nehoda – nehodovost – druhy dopravních nehod, doprava – pozemní komunikace, přestupky – trestné činy při provozu na pozemních komunikacích, projekt BESIP, bodový systém v České republice a v Evropské unii. Také se blíže seznámíme s ohlašovací povinností při dopravní nehodě z pohledu zákonných norem.

#### 3.1 Doprava, pozemní komunikace, účastník silničního provozu

Doprava jako pojem má v odborné literatuře nepřehledné množství charakteristik a výkladů. Každý, kdo zkoumá určitou oblast výzkumu, může charakterizovat dopravu jiným způsobem. Nicméně se dá tento pojem zobecnit na tvrzení, že se jedná o přemístění osob, zvíře nebo materiálu z jednoho místa na místo druhé. V určitých případech se dá tento pojem zobecnit ještě více, jelikož dopravovat lze i energie a informace, nicméně tato oblast je mimo téma naší práce. Práce se zabývá vesměs pozemní dopravou, tudíž oblast pojmů, ve kterých se budeme pohybovat, se týká především pozemních komunikací, pozemní dopravy, účastníků provozu na těchto pozemních komunikacích a dopravních prostředků včetně dopravní infrastruktury.

##### 3.1.1 Doprava

Doprava ve své základní roli má nezastupitelnou úlohu ve fungování a vývoji každé společnosti. Pokud máme tedy definovat termín „doprava“, můžeme na základě odborné literatury konstatovat, že *„doprava je proces přemísťování věcí, tedy pracovních předmětů, výrobních prostředků a hotových výrobků na straně jedné a osob, tedy pracovních sil na*

*straně druhé, který se uskutečňuje dopravními prostředky po dopravní cestě mezi vzájemně prostorově vzdálenými místy.*<sup>7</sup>

Jak již bylo konstatováno, některý z druhu dopravy využívá každý občan každodenně. Doprava je komplexně propojena s veškerou činností člověka, a dá se konstatovat, že jak v pozitivním, tak v negativním slova smyslu. Pozitivní vlivy lze spojit s její funkcí a plněním každodenních potřeb občanů. Negativní vliv má takzvaně přímý a nepřímý. Nepřímý vliv je takový, který nepřímo ohrožuje člověka, můžeme sem zařadit především hluk, znečišťování ovzduší, případně znečištění vody. Přímé negativní vlivy jsou takové, které svými důsledky přímo ohrožují bezpečnost osob nebo jeho majetku. A právě sem můžeme zařadit například „dopravní nehody“.<sup>8</sup>

Dopravu v obecné rovině dělíme z několika hledisek. Těmito hledisky může být například prostředí, v němž se samotná doprava realizuje, způsob realizace přepravy, případně vzdálenost nebo místo, ve kterém se doprava provádí.

Podle prostředí se doprava dělí na:

- pozemní (kolejová, bezkolejová),
- podzemní (mobilní, nemobilní),
- vzdušná,
- vodní.

Podle způsobu, jakým se uskutečňuje doprava na dopravní cestě, se doprava dělí na:

- silniční,
- železniční,
- leteckou,
- plavební.

Podle místa provádění dopravy a její vzdálenosti se dělí na:

- dálkovou,
- místní,
- městskou,
- závodní.

---

<sup>7</sup> CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. 2009, s. 11.

<sup>8</sup> CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. 2009, s. 11.

Podle druhu přepravy dopravu rozdělujeme na:

- osobní,
- nákladní.

Samotné automobily a jejich provoz, tedy to zásadní ze silniční dopravy již téměř nevnímáme. Jedná se o takzvanou automatickou součást našeho životního prostoru. A právě silniční doprava a v ní způsobené nehody účastníků silničního provozu se nás mohou kdykoliv a kdekoliv dotknout. A to zcela zásadním a někdy i fatálním způsobem. Proto se stala silniční doprava tématem této práce.

Můžeme konstatovat, že silniční doprava je nejvyužívanějším způsobem dopravy uvnitř území České republiky. Na území České republiky je lehce dostupná, lidé mohou být jejím prostřednictvím flexibilní a ve většině případů tato doprava odpovídá požadavkům každodenního života. I přes vysoký technologický růst je zatím silniční přeprava nejdůležitějším druhem dopravy na přepravu osob a materiálu na krátké a střední vzdálenosti.<sup>9</sup> Silniční dopravu můžeme definovat jako provázaný soubor činností, jenž je určen k přemísťování osob a nákladů pomocí vozidel po pozemních komunikacích k tomu určených, po dopravních plochách a také po volném terénu.<sup>10</sup>

Historicky nejstarším způsobem dopravy je pěší chůze. I tímto způsobem se v minulosti přepravovaly osoby a náklady. Později začaly být používány zvířata k dopravě, a to samostatně nebo ve spojení s taženými vozíky. Až v období průmyslové revoluce v 18. století začalo lidstvo využívat parní stroj a ke vzniku vozidel poháněných určitým druhem motoru nebylo již daleko. Automobily a motorová vozidla na pozemních komunikacích se dočkaly překotného rozvoje až na počátku 20. století. Společně se vzrůstající mobilitou na cestách a silnicích začaly být kladeny čím dál vyšší nároky na pozemní infrastrukturu a síť silnic.

---

<sup>9</sup> ADAMEC, V. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 2008, s. 13.

<sup>10</sup> PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 2000, s. 38.

### 3.1.2 Pozemní komunikace

Podle některé odborné literatury se pod pojmem pozemní komunikace rozumí taková dopravní cesta, jež je určena pro silniční i jiná (ostatní) vozidla a taktéž chodce. Její součástí jsou také pevná zařízení nutná pro její využívání v souladu s platnými zákonnými normami, a to v souvislosti se zajištěním bezpečnosti při provozu na ní. Pozemní komunikace se dělí na dálnice, silnice a místní a účelové komunikace.<sup>11</sup>

Nyní se blíže podívejme na historický vývoj pozemních komunikací. Pozemní komunikace zde byly od doby přesunů lidstva ve větší a organizované míře. Jednalo se o cesty, které byly nezpevněné a prašné. V okamžiku rozvoje obchodu na větší vzdálenosti a zejména ve spojitosti s vynálezem a použitím kola však byla potřeba výše uvedené cesty zpevnit. Již 4000 let před Kristem můžeme na základě dodnes dochovaných artefaktů usuzovat na zpevnění cest pomocí kamenů a zajištění tak lepší schůdnosti a odtoku vody z cesty.<sup>12</sup> Nejznámější je historický rozmach silniční sítě za dob Římského impéria. Ti vystavěli zpevněné silnice a vytvořili první dopravní síť. Římské silnice měly zaoblený tvar z důvodu odtoku vody, byly vyvýšené a skládaly se ze čtyř vrstev. Tyto čtyři vrstvy byly složeny z balvanů, štěrku a písku, drcených cihel a svrchní dlažby. Byly budovány pro vojenské účely v šířce 10 metrů. Později byly i nadále budovány zejména z ekonomických rozhodnutí. Milníky kolem těchto cest udávaly vzdálenost od center říše, jako byly například Řím nebo Kartágo. Jejich silniční síť měřila přes 85 tisíc kilometrů. Po této dopravní síti bylo možno transportovat osoby až 60-ti kilometrovou rychlostí. Za správu a údržbu římských silnic v rámci této sítě odpovídali cenzoři a kurátoři.<sup>13</sup>

Na území českých zemí začaly vznikat takzvané zemské cesty až na přelomu 10. a 11. století. Tyto cesty spojovaly zejména hlavní obchodní centra, jako byly Olomouc, Brno a Praha. Existovaly také boční cesty využívané zejména vojskem raného středověku. Bylo zjištěno, že se po těchto obchodních cestách transportovalo zboží a osoby rychlostí cca

---

<sup>11</sup> Zákony pro lidi. *Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* [online]. [cit. 2021-10-19]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

<sup>12</sup> ČERNÍNOVÁ, M. *Zákon o pozemních komunikacích - komentář*. 2015, s. 23

<sup>13</sup> CHLUBNÝ, J. *Antika: Římské silnice* [online], © 2004. [cit. 2020-10-20]. Dostupné z: <http://antika.avonet.cz/article.php?ID=1499>

30 kilometrů za den. Každá takováto cesta byla vždy zpoplatněna mýtem nebo clem, které se platilo zčásti majiteli území, a zčásti se použilo na stavbu a údržbu cest. Můžeme ale konstatovat, že na našem budoucím území docházelo ke stavbě zpevněných cest pouze velmi pomalu. Jednalo se o cesty v držbě šlechty nebo přímo panovníka, a výtěžky z mýtného byly často použity pro vojenské účely, jelikož v období středověku, de-facto až do doby průmyslové revoluce, nebylo o války na evropském kontinentu nouze. Až v 18. století se začaly budovat státní nebo císařské cesty – silnice. Zejména obchodní státní trasa Vídeň – Olomouc – Praha byla udržována ze státních peněz. Vrchol nastal v období vlády Marie Terezie a Josefa II. Jsou zaváděna jednoduchá pravidla silničního provozu. V 19. století již vzniká evropsky významná silniční síť v celém Rakousku.<sup>14</sup> Jako materiál pro stavbu silnic se využívá velkoformátových dlažebních kostek, a v počátku 20. století již také beton a asfalt.

O první dálnici na území Československé republiky se uvažuje od roku 1935. Práce na její výstavbě začaly v roce 1939. Během druhé světové války byla výstavba pozastavena. Po skončení války se pokračovalo na úsecích dálnic ve výstavbě, těch bylo cca 190 kilometrů. Přes počáteční nekompetentnost vedení země výstavba silniční a dálniční sítě započala v roce 1967. V roce 1980 došlo k dálničnímu spojení Prahy a Brna.<sup>15</sup>

Podle platné legislativy: „*pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“<sup>16</sup>

Jejím účelem je podle logiky věci soustavné využívání chodci a řidiči pro zajištění dopravního spojení. Tak jak jsme již předestřeli, mohou ji používat řidiči motorových i nemotorových vozidel, chodci, cyklisté, tažné vozíky, zvířata, drážní vozidla a tramvaje,

---

<sup>14</sup> HERČÍK, J. *Historický vývoj dopravy*, *Geography.upol.cz* [online]. (PDF) [2020-10-21]. Dostupné z: <http://geography.upol.cz/soubory/lide/hercik/GEDP/Prednasky/historie.pdf>

<sup>15</sup> JANDA, T. *Historie dálnic*. *ceskedalnice.cz* [online] 2002 - 2016 [cit. 2020-10-18]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/odborne-info/historie-dalnic/>

<sup>16</sup> Zákon č. 13/1997 Sb., § 2 odst. 1, *o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů*. In: Beck-online [online právní informační systém]. Nakladatelství C. H. Beck [cit. 2020-10-18].

všechny tyto prostředky za dodržení pravidel provozu na pozemních komunikacích.<sup>17</sup> Existují dva pojmy, které nelze zaměnit. Platná legislativa rozeznává silniční a zvláštní vozidlo. Zvláštní vozidlo není přednostně určeno pro provoz na pozemních komunikacích – silnicích, může však být pro ně schváleno zvláštním postupem.

Pozemní komunikace se dle platné legislativy České republiky dělí na:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelové komunikace.

Pozemní komunikaci tvoří vozovka, odpočívky, přídatné pruhy, tunely, galérie, svislé dopravní značení, svodidla, zpomalovací pruhy a mnohá další zařízení.<sup>18</sup> Dále jsou zde takzvaná zvláštní zařízení, ke kterým řadíme zejména chodníky, parkoviště a podchody. Tato zvláštní zařízení mohou a nemusí být součástí pozemní komunikace. Dalším pojmem je takzvaný „stavební stav komunikace“. Jedná se o stav vypovídající pomocí určitých hledisek o sjízdnosti daného úseku komunikace, o jejích závadách a údržbě. Stav komunikace se skládá z neměnné součásti, kam řadíme například únosnost vozovky a jejích součástí včetně jejího vybavení, a proměnné části, kam zařazujeme zejména vady a závady, jež se mění časem. Takzvaný dopravně technický stav vozovky se váže ke stavebnímu stavu, a rozumí se jím sklon, šířka vozovky, druh použitého materiálu pro výstavbu, nadmořskou výšku nebo rozhled.

Dálnice je pozemní komunikace, která slouží k rychlému spojení míst na dlouhé trasy pomocí motorových vozidel. Její použití je v případě České republiky omezeno zaplacením mýta nebo zpoplatněním vjezdu na ni. Jsou budovány zejména pro velkokapacitní rychlou přepravu osob a tranzitu nákladů, zejména při očekávaném velkém zatížení pohybujícími se motorovými vozidly. Vždy je označena svislou dopravní značkou „Dálnice“.<sup>19</sup> Jak již bylo

---

<sup>17</sup> ČESKO. § 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů - znění od 1. 10. 2020. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2020-10-19]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20201001?porov=20200701#p2>

<sup>18</sup> Zákon č. 13/1997 Sb., § 12 o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: Beck-online [online právní informační systém]. Nakladatelství C. H. Beck [cit. 2020-10-22].

<sup>19</sup> ČERNÍNOVÁ, M. *Zákon o pozemních komunikacích - komentář*. 2015. s. 26.

naznačeno, její veřejné využívání je podmíněno v několika bodech. Mohou ji využívat motorová vozidla, chodci a cyklisté jsou z jejího využití vyloučeni. Taktéž to platí pro všechna ostatní vozidla a vozidla nespĺňující některé technické podmínky provozu dle platné legislativy. Zejména se jedná o podmínku minimální konstrukční rychlosti vozidla, která je stanovena na 80 km/hod. V některých částech dálnic, zejména v blízkosti měst je povolen provoz vozidlům veřejné dopravy s minimální konstrukční rychlostí 65 km/hod. Dálnice je typem pozemní komunikace, která je budována pro vyšší provozní rychlosti než ostatní pozemní komunikace. To s sebou nese také zvláštní stavební a konstrukční požadavky. Zejména se jedná o šířku vozovky, povolená stoupání a klesání, poloměr zatáčení vozovky v zatáčkách, způsoby připojení přídatných pruhů, konstrukce nadjezdů a podjezdů, montáž svodidel po celé její délce, dodržení předepsané šířky odstavného pruhu, a mnoho dalších náležitostí směřující k zajištění bezpečnosti a zdraví osádek motorových vozidel pohybujících se na této vysokorychlostní komunikaci. Maximální rychlost provozu je stanovena na 130 km/hod. v běžném provozu a 80 km/hod v průjezdu obcí. Vjezd a výjezd je konstrukčně řešen takovým způsobem, aby mohly být dodrženy všechny bezpečnostní předpisy, a podle platné legislativy je povolen vjezd a výjezd motorových vozidel na dálnici pouze na místech k tomu určených. Dálnice se odlišuje od ostatních pozemních komunikací také tím, že jako jediná má oddělené jízdní pruhy tam a zpět. Oba směry vozovky jsou tak konstrukčně odděleny samostatným pásem a svodidly, které umocňují zákaz otáčení a jízdy v protisměru.

Dálnice se buduje takovým způsobem, že zde Ministerstvo dopravy České republiky jako silniční správní úřad rozhodne o zařazení komunikace mezi „dálnice“, a při vlastní výstavbě této komunikace provádí činnost speciálního stavebního úřadu.<sup>20</sup> Vlastní správu sítě dálnic na území České republiky vykonává Ředitelství silnic a dálnic České republiky. Tato státní organizace provádí na základě platné legislativy výběr firem a konsorcií pomocí výběrových řízení, které provádí výstavbu dálnice. Vlastní dálnice jako druh pozemních komunikací se označují velkým písmenem „D“ a číselným označením 1–99. Toto označení používá Česká republika a Slovenská republika, evropské označení dálniční sítě začíná

---

<sup>20</sup> ČERNÍNOVÁ, M. *Zákon o pozemních komunikacích - komentář*. 2015. s. 27.



písmenem „A“. Na základě změn v legislativě se od roku 2016 označují všechny silnice pro motorová vozidla dálnicí II. třídy a původní dálnice nesou označení dálnice I. třídy.

Dalším druhem pozemní komunikace je silnice. Silnice je „*přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci*“.<sup>21</sup> Silnice jsou děleny podle svého určení na několik tříd. Silnice I. třídy jsou určeny pro dálkovou a také mezistátní dopravu, silnice II. třídy jsou určeny pro spojení a transport obyvatel a nákladů mezi okresy České republiky a silnice III. třídy jsou určeny pro spojení mezi jednotlivými obcemi a jejich napojení na širší silniční síť. Do zmíněného roku 2016 se používal výraz rychlostní silnice a silnice pro motorová vozidla. Především se jednalo o silnice určené k plnění vysokorychlostní dopravy, které měly obdobné konstrukční a stavební parametry jako doposud vybudované dálnice. Současně zde platila stejná pravidla silničního provozu jako na označených a schválených dálnicích. Rozdílné bylo označení pozemní komunikace a rozměrové parametry jednotlivých konstrukčních prvků a zařízení. V praxi se především jednalo o užší odstavňový pruh a také o možnost vyššího podélného sklonu vozovky.<sup>22</sup> Jak již bylo výše uvedeno, od roku 2016 se rychlostní silnice a silnice pro motorová vozidla staly dálnicemi II. třídy. U některých silnic I. třídy se následně zvýšila možnost maximální provozní rychlosti z 90 km/hod na 110 km/hod. Takto nové úseky těchto silnic obsahuje platná vyhláška Ministerstva dopravy České republiky.<sup>23</sup>

Vlastníkem silnic I. třídy je stát a proces jejich výstavby je obdobný jako u dálnic. Jejich správu na rozdíl od dálnic nezajišťuje ŘSD ČR, ale speciální organizace správy a údržby silnic. Silnice I. třídy označujeme číselnou zkratkou 1–99 a případně i označením „A“ pro mezistátní dopravu. Silnice II. třídy nesou označení 101–999. Silnice III. třídy nejsou viditelně označeny, nesou označení pouze pro evidenční účely.

---

<sup>21</sup> ČESKO. § 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů - znění od 1. 10. 2020. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2020.10.21]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20201001?porov=20200701#p6>

<sup>22</sup> České dálnice: *Rozdíly mezi D a R* [online]. © 2002 – 2019 [cit. 2020-10-25]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/odborne-info/rozdily-mezi-d-a-r/>

<sup>23</sup> Vyhláška č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným, ve znění pozdějších předpisů. In: Beck-online [online právní informační systém]. Nakladatelství C. H. Beck [cit. 2020-10-22].

Trvalým požadavkem na udržení rozvoje dopravy v jednotlivých regionech na území České republiky je tvorba a rozvoj dopravní sítě. Dopravu mezi nejdůležitějšími centry zajišťují silnice I. třídy. Na tyto silnice jsou následně napojeny silnice II. a III. třídy. V jednotlivých obcích jsou začleněny do dopravní sítě takzvané místní komunikace. Je zřejmé, že silnice I. třídy a dálnice jsou vytiženy zejména tranzitní dopravou o vyšších hmotnostech motorových vozidel a jejich konstrukční profil musí být náročnější než u silnic II. a III. tříd. V rámci provozu na pozemních komunikacích je důležité, aby si jednotlivý provozovatelé uvědomili a využívali zejména ty druhy komunikací, které jsou pro ně přednostně určeny. Tato volba a možnost volby se samozřejmě přímo odráží v životnosti vozovek a vzniku závad na jejich površích.

Dalším druhem pozemní komunikace jsou takzvané místní komunikace. „*Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce*“.<sup>24</sup> Ve většině případů se jedná vždy o komunikace uvnitř katastrálního území obce. Zda jde o místní komunikaci nebo o jinou komunikaci rozhoduje vždy správní orgán. V tomto případě Odbor dopravy příslušného Městského úřadu. Místní komunikace má vždy tři základní vlastnosti, podle kterých je taktéž popsána. Jedná se o účel, vlastnictví a správní rozhodnutí. Účelem místní komunikace, případně se někdy v odborné literatuře objevuje pojem dopravní význam, je zajistit místní dopravu v obci. Tato komunikace musí být ze své podstaty veřejně přístupná, aby mohla plnit svůj účel. Časové omezení jejího použití ani další dopravní omezení nehrají v tomto případě žádnou roli. Místní dopravní komunikace mají větší význam než zřízení účelové komunikace na území dané obce. Příkladem místních komunikací jsou obecní ulice nebo chodníky. Vlastnictví místní komunikace je omezenou platnou legislativou pouze na danou obec. Tuto komunikaci nemůže vlastnit právnická ani fyzická osoba. Z výše uvedeného důvodu musí obec podstoupit jednání v případech, kdy má místní komunikace vést přes pozemek jiného majitele, než je obec. V případě, že nelze naplnit podmínku vlastnictví této předmětné komunikace, musí zvážit obecní zastupitelstvo

---

<sup>24</sup> ČESKO. § 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů - znění od 1. 10. 2020. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2020-10-26]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20201001?porov=20200701#p6>

její změnu na účelovou komunikaci.<sup>25</sup> Pokud má existovat pole platného právního řádu České republiky „místní komunikace“, je nutno toto provést vydáním takzvaného „správního rozhodnutí“.

*„Místními komunikacemi jsou toliko ty pozemní komunikace, které byly rozhodnutím příslušného správního orgánu zařazeny do kategorie "místní komunikace", popř. podle dřívější úpravy do sítě místních komunikací.“<sup>26</sup>*

Při zařazování jednotlivých komunikací do kategorií musí vždy zvážit správní úřad několik podstatných záležitostí. Zejména se jedná o význam, určení a stavebně-technické řešení. Obecní úřad o tomto rozhoduje ve správním řízení, za které odpovídá příslušný odbor Městského úřadu. Místní komunikace vzniklé do roku 1997 setrvávají v této kategorii nadále bez dalšího zkoumání. V případě, že místní komunikace není aktuálně vlastnictvím obce, její zařazení do kategorie po roce 1997 automaticky zaniklo. Každá obec musí na základě platné legislativy vést evidenci místních komunikací. V rámci evidence se vedou záznamy o jejich rozměrech, technickém řešení, nákladech na výstavbu a opravy a mnoho dalších.

Místní komunikace v obcích se dělí na jednotlivé třídy podle svého významu. Místní komunikace I. třídy jsou komunikace nejdůležitější pro danou obec, zajišťují rychlou dopravu, a také vazby na dopravní síť státu. Jejich maximální rychlost je možno místní vyhláškou upravit i nad povolený limit 50 km/hod., zejména ve větších obcích a městech. Místní komunikace II. třídy jsou komunikace spojující jednotlivé části měst a obcí s většími koncentracemi obyvatelstva. Komunikace III. třídy jsou obslužné komunikace a ulice, splňující podmínku připojení k jednotlivým budovám a areálům v obci. Místní komunikace IV. třídy jsou zejména chodníky, cyklistické a pěší stezky, podchody a nadchody, lávky pro pěší, schody a soustavy schodů a podobně.

Posledním druhem pozemních komunikací jsou účelové komunikace. Jejich zařazení je vzhledem k jejich povaze nejsložitější. *„Účelová pozemní komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto*

---

<sup>25</sup> ČESKO. § 9 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů - znění od 1. 10. 2020. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20201001?porov=20200701#p9>

<sup>26</sup> HAVLÍČEK, Brain Team., *Místní komunikace. Odstranění pevné překážky*. 2010, s. 111 – 120.

*nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování lesních a zemědělských pozemků.*“<sup>27</sup> Lze použít i formulaci či definici, že účelová komunikace je takovou komunikací, která nespadá do kategorie dálnic, silnic ani místních komunikací.

Účelové komunikace lze v praxi jednoduše rozeznat od ostatních druhů pozemních komunikací svou stavbou a charakterem, nejhůře je rozeznáme od místních komunikací. Rozdělení lze tedy vyvodit zejména z rozhodnutí správního orgánu ve věci zařazení komunikace. Účelové komunikace rozeznáváme veřejně přístupné a neveřejně přístupné. Veškerá rozhodnutí ze strany obce se v praxi činí na základě obhlídky komunikace a jejím zařazení do správné kategorie. Spory ohledně zařazení místních a účelových komunikací se řeší v běžném správním režimu i několik let. Účelové komunikace vznikají na základě určitého rozhodnutí o jejich účelu, tedy na základě rozhodnutí jejich budoucího majitele-vlastníka, a ne jako u ostatních komunikací na základě rozhodnutí silničního správního úřadu. Tyto komunikace jsou zaneseny v platné legislativě a charakterizovány několika podmínkami. V případě, že některá z komunikací mající přídomek "účelová" nesplňuje legislativní minima, hovoříme také o "soukromé dopravní cestě". Můžeme konstatovat, že účelová komunikace může být, ale nemusí stavbou. V některých případech pouze postačuje, že je v terénu zřetelná. Je také možné v každém případě požádat silniční správní úřad o určení právního stavu, tedy jakýsi návrh řešení celé problematiky. Podstatné pro tento druh komunikace je, že je určena široké veřejnosti, tedy že lze na ni vstupovat ve stanovených místech. V tomto případě je také nutno konstatovat, že účelová komunikace, která není stavbou, může zaniknout, buď z vůle svého majitele, nebo ukončením jejího užívání po zániku stavby.

V případech, kdy se dopravní událost, která má za následek dopravní nehodu, nezapočala nebo nestala na pozemní komunikaci ve smyslu platné legislativy, tedy zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, není v tomto pojetí dopravní

---

<sup>27</sup> ČESKO. § 8 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů - znění od 1. 10. 2020. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2021-10-28]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20201001?porov=20200701#p8>

nehodou, ale pouze škodní událostí. Jedná se zejména o události na soukromých pozemcích a firemních plochách, pokud není dle platné legislativy určeno jinak.

### 3.1.3 Účastníci provozu na pozemních komunikacích

Účastníkem silničního provozu jsme v praktickém životě podle platné legislativy všichni v okamžiku, kdy opustíme bydliště. A to v různých podobách, ať již jako chodci, spolujezdci nebo přímo řidiči. Na všechny se tedy vztahuje zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, a to zejména podle § 2 tohoto zákona. Podle ustanovení tohoto § 2 je účastníkem silničního provozu každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.<sup>28</sup> Součástí této platné zákonné normy jsou také v § 4 uvedeny povinnosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích. Všichni účastníci jsou povinni:

- chovat se ohleduplně a ukázněně tak, aby nebylo ohroženo zdraví a majetek ostatních účastníků,
  - nepoškozovat životní prostředí,
  - neohrožovat život zvířat,
  - chování se musí podřídít technickému stavu pozemních komunikací, povětrnostním podmínkám, aktuální situaci v provozu, svým schopnostem a zdravotnímu stavu.

Nyní si tedy charakterizujme dle platné legislativy jednotlivé výše uvedené účastníky provozu na komunikacích.

Chodcem se podle výše uvedeného zákona rozumí osoba, která „*tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl*

---

<sup>28</sup> ČESKO. § 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů - znění od 1. 10. 2020. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20201001?porov=20200701#p2>

*o objemu válců do 50 cm<sup>3</sup>, psa a podobně.*<sup>29</sup> Chodcům jsou určeny především chodníky, tedy stavebně upravená část komunikace pro pěší dopravu. Zákon upravuje chování všech účastníků provozu na pozemních komunikacích i tam, kde se chodníky nenachází. V těchto místech se chodci pohybují vždy vlevo a proti směru jízdy míjejících vozidel. Pokud chodec transportuje věc, která by překážela v plynulém provozu, užije pravého okraje komunikace. Chodník je určen také pro osoby s omezenou pohyblivostí, pohybující se pomocí mechanického nebo elektrického invalidního vozíku. Při svém pohybu nesmí ohrozit ostatní chodce.

Existují také „stezky pro chodce a cyklisty“, které jsou označeny stejně znějícími dopravními značkami. Zde platí pravidlo, že chodec na této stezce nesmí ohrozit cyklistu jedoucí taktéž na této stezce. V případě, že je stezka pro chodce a cyklisty rozdělena vodorovným značením na pruh pro chodce a pruh pro cyklisty platí následující pravidlo. Chodec musí užívat pruh pro chodce a pruh pro cyklisty může využít pouze pro předcházení jiných chodců za předpokladu, že neohrozí jedoucí cyklisty.

Chodník mohou použít i osoby pohybující se na lyžích, kolečkových bruslích nebo dalším sportovním vybavením. Nesmí však v žádném případě ohrozit ostatní chodce. Stejně tak může použít chodník osoba, jenž vede v rukou moped nebo motocykl. Platí však pro něj stejná pravidla jako pro ostatní pohybující se osoby. V jiném případě musí použít pravý okraj vozovky. Chodci jsou povinni se vybavit reflexními prvky v případě, že se za snížené viditelnosti nebo v noci pohybují mimo obec. Tato povinnost je uvedena v § 53 výše uvedeného zákona.<sup>30</sup> Neméně důležité je ustanovení § 54 zákona, které přímo stanovuje pravidla pro chodce při přecházení pozemních komunikací. Zejména platí, že pokud se v blízkosti chodce nachází do 50 metrů přechod pro chodce, nadchod, podchod, či jiné technické zařízení pro přechod chodců přes komunikaci, je chodec jej povinen využít, a má zakázáno přecházet jiným způsobem. V ostatních případech přechází chodec kolmo ve

---

<sup>29</sup> ČESKO. § 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů - znění od 1. 10. 2020. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20201001?porov=20200701#p2>

<sup>30</sup> ČESKO. § 53 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2020-11-03]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#p53>

směru vozovky, nejkratší možnou cestou, a je povinen se přesvědčit o bezpečnosti svého počínání. Je povinen během svého přecházení chovat se takovým způsobem, aby nedonutil projíždějící vozidla k okamžité změně směru jízdy, případně razantní změně rychlosti. Chodec má zakázáno překonávat technická zařízení spojená s komunikací, mající zabránit vstupu za tyto překážky. Vozidla s absolutní předností v jízdě mají vždy přednost před chodcem.

Dalšími účastníky silničního provozu jsou cyklisté. Cyklisté nejsou v rámci platné legislativy nijak blíže specifikováni. V § 2 výše uvedeného zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích je uvedeno, že účastníky mimo jiného jsou také řidiči motorových a nemotorových vozidel, kam taktéž patří řidiči vozidel poháněných vlastní (lidskou) silou nebo zvířaty, jako jsou například „jízdni kola“. Lze tedy odůvodněně konstatovat, a Policie České republiky tento výklad považuje včetně následné legislativy za správný, že cyklista je řidič nemotorového vozidla. Jako takový se tedy musí řídit všemi ustanoveními pro účastníky provozu na pozemních komunikacích. Mimo všeobecné a již výše uvedené základní povinnosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích se na cyklisty jako takové vztahují i další ustanovení zákona, zejména § 57 § 58 zákona.<sup>31</sup>

Pro cyklisty jako účastníky silničního provozu je určen jízdní pruh pro cyklisty a stezka pro cyklisty. Pokud v místě provozu nejsou tyto pruhy a komunikace zřízeny, je povinen se cyklista pohybovat na pravé straně komunikace, případně na pravé krajnici, nesmí však v žádném případě ohrozit chodce. V rámci ustanovení zákona musí více cyklistů jet vždy za sebou. V případě stezky pro cyklisty je tato zahájena a ukončena vždy platnou svislou dopravní značkou. Stejně jako při pohybu chodců po této stezce, i cyklisté musí vždy použít odpovídající pruh stezky a nesmí v žádném případě ohrozit chodce pohybující se na ni. Při křížení stezky a pozemní komunikace si cyklisté musí počínat tak, aby neohrozil účastníky silničního provozu na pozemní komunikaci. Při křížení vozovky nesmí dojít ze

---

<sup>31</sup> ČESKO. § 57 - §58 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů - znění od 1. 10. 2020. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20201001?porov=20200701#p2>

strany cyklisty k situaci, kdy vozidla jedoucí po vozovce by byla nucena změnit razantním způsobem rychlost a směr jízdy. Podle novějších ustanovení platného zákona musí cyklisté mladší 18 let mít na hlavě připevněnou ochrannou cyklistickou přilbu a osoby mladší 10 let se může po vozovce pohybovat pouze pod dohledem cyklisty nad 15 let věku. Tato ustanovení neplatí v případě, že se jedná o pohyb po cyklistické stezce, chodníku, nebo v oblasti pěší nebo obytné zóny. Speciální podmínky existují v rámci zákona také pro převážení dětí na jízdním kole nebo pro jízdu s přívěsným vozíkem. Zejména se jedná o ustanovení, kde se zakazuje jízda ve dvou na jednom kole bez použití dětské sedačky pro dítě, případně ustanovení o technickém provedení přívěsného vozíku, který musí splňovat stanovené technické parametry.

V rámci jízdy pomocí jízdního kola se cyklista musí plně věnovat jeho řízení. Nesmí se přidržovat ostatních vozidel konajících jízdu ani se držet stojících vozidel. Musí mít nohy na šlapadlech. Je zakázáno převážet v ruce druhé jízdní kolo, další předměty, zvěř, případně cokoli, co by mohlo ohrozit ostatní účastníky silničního provozu. V případě snížené viditelnosti musí cyklista být vybaven bílým a červeným světlem (vpředu a vzadu), je povoleno v případě nutnosti využít i bílé blikající světlo vpředu, ale pouze v případech, kdy je vozovka dostatečně osvětlena.

Účastníkem provozu na pozemních komunikacích s největším dílem povinností je samozřejmě řidič. Řidič je charakterizován jako osoba, která může řídit motorové vozidlo, nemotorové vozidlo, tramvaj, může jet na zvířeti. K tomuto řízení však musí být duševně i tělesně způsobilý. Současně musí znát ovládání vozidel, případně zvěře. Motorové vozidlo může řídit osoba splňující ustanovení § 3 odstavce 3 zákona č. 361/2000 Sb., kde se praví, že:<sup>32</sup>

*a) osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel (dále jen „skupina vozidel“) uděleného Českou republikou, státem, který je členským státem Evropské unie nebo smluvní stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru*

---

<sup>32</sup> ČESKO. § 3 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2020-11-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#p3-3>



*(dále jen „jiný členský stát“), nebo jiným státem podle mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána a která upravuje oblast silničního provozu,*

*b) žadatel o řídičské oprávnění, který se pod dohledem učitele autoškoly podrobuje výcviku v řízení motorového vozidla nebo skládá zkoušku z řízení motorového vozidla,*

*c) osoba, která se pod dohledem učitele autoškoly připravuje k přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel nebo skládá zkoušku v rámci tohoto přezkoušení.*

Současně platí, že řidič vždy musí využít takové vozidlo, které je způsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle platné legislativy, vždy se musí plně věnovat řízení tohoto vozidla, a vlastní jízdu musí vždy provádět v souladu s danými vlastnostmi použitého vozidla. Pokud vznikne na vozidle závada během jeho provozu, je řidič povinen závadu na odpovídajícím místě odstranit, nebo vozidlo, pokud je to možné, odstavit mimo vozovku a zajistit tak bezpečnost provozu. Řidič je povinen být za provozu vozidla připoután, pokud není platnou legislativou určeno jinak. Vzhledem k tématu naší práce a oblasti dopravních nehod si blíže připomeňme ještě dvě další ustanovení zákona, jejichž časté porušování má za následek časté dopravní nehody. Především se jedná o § 18 zákona o provozu na pozemních komunikacích, ve kterém je uvedeno, že řidič je povinen přizpůsobit rychlost všem okolnostem, které se vyskytují v průběhu jízdy. Jedná se zejména o povahu nákladu, stav vozovky, povětrnostní vlivy působící na vozidlo a další vnitřní i vnější vlivy působící v aktuálním provozu. § 19 se zabývá dostatečnou bezpečnostní vzdáleností mezi jedoucími vozidly. Řidič vždy musí dodržovat takovou bezpečnou vzdálenost za jedoucím vozidlem před ním, aby byl schopen reagovat na změnu rychlosti a směru vozidla, jenž je předvídatelná v daném provozu.

### **3.2 Dopravní nehoda – nehodovost – druhy dopravních nehod**

V případě vyslovení termínu dopravní nehoda si osoby oslovené většinou vybaví zejména dopravní nehodu automobilů na pozemní komunikaci. Je třeba ale dodat, že se pod tímto termínem také označuje jakýkoliv incident v letecké dopravě, v drážní a vodní dopravě. V této práci se však vzhledem k tématu budeme zabývat především dopravními nehodami a nehodovostí v silniční dopravě, tedy dopravními nehodami na pozemních komunikacích, ve kterých bylo dopravním prostředkem motorové nebo nemotorové vozidlo.

### 3.2.1 Dopravní nehoda

Odborná literatura používá několik definic pro termín „dopravní nehoda“. Nyní si uvedeme jeden, který zahrnuje všechny výše uvedené druhy dopravy a měl by být jakýmsi univerzálním popisem námi zkoumaného děje. Tato definice zní: *„Dopravní nehoda je souhrn člověkem vykonávaných řídicích činností dopravního prostředku, který se dostává do rozporu se zákonnými normami a ostatními speciálními předpisy, přitom se tento rozpor rychle prohlubuje. Dochází k nekorektnímu pohybu dopravních prostředků, buďto jednotlivého nebo několika prostředků, které jsou ve vzájemné interakci s následným silovým působením a konečnou destrukcí. Zpravidla při poškození prostředku dochází i k ohrožení nebo poškození života a zdraví a jiných chráněných zájmů.“*<sup>33</sup>

Pro předmět naší práce ale použijeme především jinou definici dopravní nehody, tak jak je zmíněna v platné legislativě, a to v § 47 odstavci 1 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o silničním provozu).

Toto znění zní: *„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.“*<sup>34</sup>

Také lze dopravní nehodu charakterizovat jako událost nepředvídanou a nezamýšlenou, současně však takzvaně předvídatelnou. Tato událost se odehrává v rámci silničního provozu na pozemních komunikacích, je způsobena činností motorových a případně i nemotorových vozidel, a jejím výsledkem je působení v negativním slova smyslu na zdraví, životy osob, případně na majetek těchto osob.<sup>35</sup>

---

<sup>33</sup> PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 2000, s. 102.

<sup>34</sup> ČESKO. § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2020-11-14]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#p47>

<sup>35</sup> KONRÁD, Z. a kol. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 1999, s. 107.

### 3.2.2 Nehodovost

A nyní se podívejme v souvislosti se statistikami dopravních nehod na fenomén, který se nazývá „nehodovost“. Jak již bylo uvedeno, nehodovost je statistickým vyjádřením dopravních nehod vztažených k určitému kritériu. Pro Českou republiku je zdrojem dat o dopravních nehodách Ředitelství služby dopravní policie České republiky. Toto ředitelství vlastní a spravuje vlastní databázi dopravních nehod. V této databázi se nacházejí dopravní nehody s úmrtím, dopravní nehody s těžkým a lehkým zraněním, a také dopravní nehody se škodou na majetku převyšující cca 100 tisíc Kč. Tato škoda může být na jednotlivých zúčastněných vozidlech u dopravní nehody, na pozemní komunikaci, na pevných součástech komunikace, a také při nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Dopravní nehodovost jako již zmíněný statistický údaj je nutno chápat jako informace o vývoji dopravních nehod co do počtu a druhu. Lze z těchto informací zejména vyčíst jejich absolutní údaje, a také jejich četnost v různých časových úsecích a následky. Na základě výše uvedených informací se stanovují predikce vývoje nehodovosti v celé České republice, v jednotlivých krajích a také se stanovují obzvláště nebezpečné úseky pozemních komunikací. Tyto statistické údaje jsou podkladem pro legislativní a další podřízená nařízení za účelem zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

Vzhledem ke skutečnosti, že celkový počet dopravních nehod je velice obtížně stanovitelný, zejména z důvodu ne všech nahlášených dopravních nehod, je také velice obtížné predikovat jakékoliv vývoje. Z tohoto důvodu se stanovuje odhad, který následně zpřesňuje již získané absolutní údaje o dopravních nehodách. Aby bylo možno v rámci statistických metod stanovit tento odhad nenahlášených dopravních nehod, sledují se také další ještě nezminěné ukazatele provozu na pozemních komunikacích.<sup>36</sup> Tímto standardním ukazatelem je stanoven počet usmrcení na určitý druh nehody za sledované období. Jedná se o takzvanou závažnost dopravních nehod. Mezi klasicky nejzávažnější dopravní nehody řadíme především dopravní nehody za přítomnosti motocyklistů, cyklistů, mopedů, řidičů traktorů, a také osobních vozidel s přívěsnými vozíky.<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> KAUN, M., LEHOVEC, F. *Pozemní komunikace*. 2004, s. 220.

<sup>37</sup> STRAKA, J., FABIÁNOVÁ, J. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2017*. 2017, s. 10.

### 3.2.3 Druhy dopravních nehod

A nyní se blíže podívejme na klasifikaci dopravních nehod jako takových. Jako mnoho dalších událostí můžeme i dopravní nehody dělit na základě několika hledisek a kritérií. V obecné rovině se nejčastěji dopravní nehody rozdělují na základě charakteru jejich vzniku, následků a zpracování ze strany Policie České republiky. Dále se dělí na dopravní nehody podle příčiny jejich vzniku, případně podle vozidel a dalších účastníků, jež se dopravní nehody účastní. Mezi používaná rozdělení také patří to, jenž dopravní nehody dělí podle charakteru místa jejich vzniku. V neposlední řadě je možno dopravní nehody dělit podle vzniklé škody, a to zejména na součástech pozemní komunikace nebo zaparkovaných dopravních prostředcích. V dalším textu této části práce si předvedeme některá dělení dopravních nehod.

Dopravní nehody podle charakteru jejich vzniku jsou děleny zejména na základě posouzení při šetření Policie České republiky:

- srážka – jedná se o dopravní nehody, kdy dojde ke střetu dvou a více účastníků silničního provozu, přičemž minimálně jeden z účastníků tohoto střetu se pohyboval spolu s vozidlem. Srážky jako charakteristika dopravní nehody mohou být čelní a boční, případně zezadu či z boku. Srážka jako dopravní nehoda může být také s pevnou překážkou, a to jak na pozemní komunikaci, tak mimo ni. V některých případech se může jednat také o srážku s chodcem nebo se zvěří,

- havárie – jedná se o dopravní nehodu, při které nedojde ke kolizi dvou a více dopravních prostředků, ani střetu s pevnou překážkou, ale na dopravní nehodě se podílí pouze samotné vozidlo. Jedná se o situaci, kdy vozidlo opustí stanovenou nebo předpokládanou dopravní trasu a z mnoha příčin se dostane do stavu neslučitelného s dalším provozem. Může se například jednat o vyjetí vozidla mimo pozemní komunikaci nebo jeho převrácení,

- ostatní nehody – jedná se o dopravní nehody, při kterých se nejedná o srážku ani havárii. Ale dojde ke zranění či jiné majetkové újmě v důsledku silničního provozu. Ve většině případů se jedná o pády v rámci dopravního prostředku nebo na ložné ploše dopravního prostředku.

Dopravní nehody podle charakteru působení na účastníky dopravní nehody se dělí na:

- s úmrtím,
- s těžkým zraněním,
- s lehkým zraněním,
- bez zranění.

Z pohledu zavinění dopravní nehody se dělí na:

- zaviněné řidičem dopravního prostředku,
- nezaviněné řidičem dopravního prostředku.

Příčiny dopravních nehod se také mohou charakterizovat z různých pohledů. Podle odborné literatury se může jednat o dopravní nehody zaviněné lidskou chybou, technickým stavem zúčastněných vozidel, technickým stavem pozemních komunikací, překážkami na pozemních komunikacích, a v neposledním případě také existují dopravní nehody vzniklé v důsledku okolností souvisejících s charakterem počasí v různých ročních obdobích.<sup>38</sup>

Můžeme tedy konstatovat, že dopravní nehody vznikají jako důsledek:

- chování účastníků nehody,
- technického stavu zúčastněných vozidel,
- situace v silničním provozu,
- stavem pozemní komunikace,
- jinými okolnostmi.

Pokud se na dopravní nehodu podíváme z čistě teoretického hlediska, je silniční dopravní nehoda výsledkem jednání, které je neslučitelné a v rozporu s aktuální situací v silničním provozu. Tato neslučitelnost může spočívat zejména v:

- nedodržování platných pravidel silničního provozu,
- neplnění povinností pracovníků odpovědných za plynulost a bezpečnost silničního provozu,
- nedodržování zvyklostí v silniční dopravě.

Je ale samozřejmostí, že hlavní vliv na plynulost a bezpečnost silničního provozu má vždy řidič vozidla pohybujícího se na pozemních komunikacích. Je to dáno skutečností, že řidič motorového vozidla ovládá dané vozidlo, musí vyhodnocovat podněty v rámci

---

<sup>38</sup> CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 2009, s. 186.

silničního provozu a provádí změny ve vedení vozidla na základě těchto podnětů. Na reakce řidiče má zásadní vliv psychická a fyzická vybavenost jedince. Především u zdravotních indispozic řidičů může hrát velký vliv jejich aktuální kondice. Důvody zdravotního selhání nelze v mnoha případech ovlivnit ani je nijak predikovat.<sup>39</sup>

„Klasifikace a hodnocení dopravních nehod jsou závislé na hlediscích třídění (příčiny, čas, místo, účastníci, vozidlo, následky).“<sup>40</sup> V roce 2017 byla vyhodnocena a zveřejněna data o dopravních nehodách za výše uvedený rok, současně byly provedeny srovnávací charakteristiky týkající se příčin dopravních nehod a jejich okolností. V rámci tohoto průzkumu byly zjištěny následující poznatky:<sup>41</sup>

Zavinění dopravních nehod (sestaveno sestupně):

- řidič dopravního vozidla,
- zvěř,
- řidič nemotorového vozidla,
- chodec,
- jiné zavinění,
- technická závada,
- vada pozemní komunikace,
- jiný účastník.

Příčiny dopravních nehod:

- nevěnování se řízení vozidla,
- nedodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly na pozemních komunikacích,
- takzvané nepřizpůsobení rychlosti vozidla stavu vozovky,
- otáčení nebo couvání na místech nebo v situaci nevhodné pro tuto činnost,
- nedání přednosti v jízdě,
- nepřizpůsobení rychlosti povaze a stavu vozovky,
- nezvládnutí řízení především motorového vozidla,

---

<sup>39</sup> ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe)*. 2006, s. 27.

<sup>40</sup> ZELENÝ, L. a kol. *Osobní doprava*. 2017, s. 37.

<sup>41</sup> STRAKA, J., FABIÁNOVÁ, J. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2017*. 2017, s. 9-11.

- nedostatečný boční odstup,
- zvolení nesprávného postupu jízdy s vozidlem.

### **3.3 Přestupky – trestné činy při provozu na pozemních komunikacích**

Jak již bylo výše uvedeno, povinnosti jednotlivých účastníků provozu na pozemních komunikacích jsou upraveny legislativou České republiky, konkrétně zákonem č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích. O spáchaných přestupcích a případných trestných činech rozhoduje Policie České republiky, obecní úřady nebo úřady s rozšířenou působností, případně správní úřady. V případě, že Policie České republiky dojde na základě zjištěných skutečností, že existuje podezření ze spáchání trestného činu, dále v této věci rozhoduje státní zastupitelství a následně příslušný trestní soud v trestním řízení.

Vlastní porušení případných ustanovení legislativních norem, vyhlášek a případně směrnic se dělí podle závažnosti tohoto činu pro společnost. A to právě na přestupky, které jsou méně závažná porušení pravidel a trestné činy, které zde zastupují závažné protiprávní jednání s vážnými důsledky pro společnost.

#### **3.3.1 Přestupky v dopravě**

Přestupky lze charakterizovat v rovině vymáhání práva a následně také v účelové rovině při nedodržování zákonných ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích, jinak řečeno nedodržováním pravidel silničního provozu.

V rovině právní lze konstatovat následující:

*„Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.“*

*„Přestupkem není jednání, jímž někdo odvrací:*

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

*b) nebo nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak. “<sup>42</sup>*

Obecná úprava odpovědnosti za přestupky je v České republice obsažena v Zákoně č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Tento zákon vymezuje i svou působnost. Působností právní normy se rozumí vymezení rozsahu realizace a aplikace právní normy. Rozlišujeme působnost věcnou, časovou, místní a osobní.<sup>43</sup>

Do věcné působnosti zahrnujeme zejména stanovení pojmu přestupku, odpovědnost za tento přestupek, sankce, ochranná opatření, skutkové podstaty nebo například procesní otázky řízení o přestupcích. Časová působnost stanovuje, že odpovědnost za spáchaný přestupek se řeší na základě času jeho spáchání a platné legislativy v okamžiku jeho spáchání. Současně platí ustanovení zákona, které říká, že pachateli přestupku se může uložit pouze taková sankce, která byla platná v době spáchání přestupku. V rámci místní působnosti legislativy České republiky konstatuje, že přestupek spáchaný na území republiky ať již občanem ČR nebo cizím státním příslušníkem bude řešen českými správními úřady. Osobní působnost ustanovení zákona o přestupcích znamená, že za daný přestupek je odpovědná fyzická osoba, která tento přestupek spáchala. Toto ustanovení platí až na výjimky, pokud je osoba starší 15 let a je v době spáchání přestupku přičetná. Výjimku z tohoto ustanovení v obecné rovině tvoří poslanci, senátoři a prezident České republiky, dále vojáci z povolání a příslušníci bezpečnostních sborů, osoby ve výkonu trestu a v detenčních ústavech,

Je tedy zřejmé, že v případě platné legislativy České republiky není přestupkem nutná obrana. Pokud tedy nastane situace, kdy hrozí, že vznikne dopravní nehoda nebo jiná alternativa ohrožující člověka na zdraví nebo na životě, případně ohrožující zásadním způsobem majetek osob, není jednání k odvrácení takového činu trestné. Přestupkem zákonné normy není ani krajní nouze, která se jeví jako obdobný případ. Rozdíl je zejména ve skutečnosti, že se pravděpodobně nejedná o úmyslný útok, ale o nebezpečí. Například při

---

<sup>42</sup> ČESKO. § 5, § 24, a § 25 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2020-11-23]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250#p24>

<sup>43</sup> GERLOCH, A. *Teorie práva*. 2004, s. 68.



jízdě do nemocnice může porušit řidič předpisy, nikdy však nesmí ohrozit ostatní účastníky silničního provozu. Vždy se však bude jednat o případy, kdy by prodlení s ošetřením postižené osoby mohlo závažným způsobem ovlivnit zdraví nebo život člověka.<sup>44</sup> Přestupek osoba spáchá i neúmyslným zaviněním, tedy pokud to ustanovení zákona neřeší jinak.

Přestupek může být spáchán z nedbalosti, pokud osoba:

- věděla, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhala na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí,
- nevěděla, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měla a mohla.

Přestupek je spáchán úmyslně, jestliže osoba:

- chtěla svým jednáním porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem nebo nevěděla, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měla a mohla,
- věděla, že svým jednáním může ohrozit zájem chráněný zákonem, a pro případ, že jej poruší nebo ohrozí, byla s tím srozuměna.<sup>45</sup>

Za přestupek je možno v rámci platné legislativy ukládat níže uvedené sankce:

- napomenutí,
- pokutu,
- zákaz činnosti,
- propadnutí věci,
- zveřejnění rozhodnutí o přestupku.<sup>46</sup>

Dalším druhem trestu je od roku 2006 zavedený bodový systém pro řidiče na základě přílohy zákona o provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o jakousi alternativu k výše

---

<sup>44</sup> BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče. Výklad práva, jednání s policisty i úřady a odpovědi na otázky týkající se přestupků*. 2014, s. 10-11.

<sup>45</sup> ČESKO. § 15 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2020-11-23]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250#p15>

<sup>46</sup> ČESKO. § 35 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2020-11-24]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250#p35>.

uvedeným sankcím. Lze tedy konstatovat, že jde o další druh trestu. Bodový systém budeme analyzovat v následujících částech práce.

Alternativou sankce je také takzvané „blokové řízení“. Toto blokové řízení je možno použít přímo na místě spáchání přestupku proti legislativní normě – zákonu. Blokovou pokutu v rámci porušení pravidel silničního provozu ukládá příslušník Policie České republiky, případně příslušník Městské policie nebo správní úřad. Pokud nastane dopravní nehoda, je možnost udělení blokové sankce velice výrazně omezena pouze na ty případy, které povoluje zákon.<sup>47</sup>

Nyní se blíže podívejme na přestupkové řízení. Jedná se o zvláštní druh správního řízení. Toto řízení by mělo adekvátně rychle a bez zbytečných průtahů zjistit, zda opravdu došlo ke spáchání přestupku, a veškeré okolnosti okolo jeho spáchání včetně osob podílejících se na něm. V rámci tohoto přestupkového řízení je udělena i sankce osobě, která daný přestupek spáchala. Přestupek k přestupkovému řízení obdrží ten správní orgán, v jehož působnosti se přestupek stal. Jde tedy o nedílnou součást výkonu takzvané „státní správy“. Tento věcně příslušný orgán musí v přestupkovém řízení danou věc vyřešit jako rozhodnutí v I. stupni. Není možno přestupkové řízení postoupit nadřazenému stupni bez rozhodnutí. V úvodu je nutno učinit takzvané přípravné řízení, kdy jsou zjištěny zákonné podmínky pro zahájení přestupkového řízení. Existuje také takzvané „nalézací řízení“, ke kterému se přistupuje v okamžiku nutnosti dohledat určité objektivní okolnosti spáchání daného přestupku. Rozhodnutí o spáchání přestupku v přestupkovém řízení je správním aktem a je účelem celého správního řízení. Zakládá, mění nebo ruší práva a povinnosti jmenovitě určených osob. Vydávání rozhodnutí se řídí správním řádem.

Neméně důležitým pojmem pro přestupkové řízení je takzvaná „nepříčetnost“. Jedná se o stav, kdy někdo pro duševní poruchu v době činu nemůže buď rozpoznat nebezpečnost svého jednání pro společnost, nebo ovládat své jednání. Nepříčetnost se považuje za

---

<sup>47</sup> ČERNÝ, J.; HORZINKOVÁ, E.; KUČEROVÁ, H. *Přestupkové řízení. Praktická právnícká příručka*. 2011, s. 32.

okolnost vylučující odpovědnost za spáchaný přestupek. Správní orgán rozhodne o nepřičetnosti na základě lékařského vyjádření nebo znaleckého posudku.<sup>48</sup>

Z výše uvedeného není patrné, že přestupkové řízení je celkově složité řízení s mnoha právními úskalími. Problematiku nelze do naší práce analyzovat do větší hloubky zejména vzhledem k tématu naší práce.

Na závěr této části si řekněme několik konkrétních případů přestupků zahrnujících oblast provozu na pozemních komunikacích.

První oblastí jsou přestupky související s vozidlem podle § 125 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Jedná se zejména o:

- povinnost umístit na vozidlo státní poznávací značku, která byla vozidlu přidělena a je pro vozidlo registrována, současně musí být umístěna viditelně, nezakryta ani jinak znečištěna,

- povinnost řídit vozidlo v předepsaném technickém stavu, tedy v případě, že osoba řídí vozidlo přímo ohrožující ostatní účastníky provozu, poškozující evidentně životní prostředí, nebo pokud byly provedeny nezákonné nebo nepovolené úpravy na vozidle.<sup>49</sup>

Druhou oblastí jsou přestupky související s řízením pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky podle § 125 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Jedná se zejména o:

- jízdu na zvířeti nebo řízení vozidla po požití alkoholického nápoje nebo po požití návykových látek, omamných a psychotropních látek, pokud je pod jejím vlivem,

- řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost po požití alkoholu nebo návykových látek,

- osoba odmítne vyšetření na přítomnost alkoholu nebo jiných návykových látek, i když toto vyšetření není spojeno s nebezpečím pro danou osobu.<sup>50</sup>

Třetí oblastí jsou přestupky související s řízením bez příslušného oprávnění podle §125 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Jedná se zejména o:

---

<sup>48</sup> ČERNÝ, J.; HORZINKOVÁ, E.; KUČEROVÁ, H. *Přestupkové řízení. Praktická právnícká příručka*. 2011, s. 41.

<sup>49</sup> KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2006. s. 35.

<sup>50</sup> JEMELKA, L.; VETEŠNÍK, P. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: Komentář*. 2011, s. 131.

- osoba řídící vozidlo bez příslušné skupiny řidičského oprávnění,
- osoba držící v ruce telefonní přístroj nebo jiné telekomunikační zařízení,

Některé další vybrané přestupky podle § 125 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Jedná se zejména o:

- překročení maximální povolené rychlosti v obci o 40 km/hod. a mimo obec o 50 km/hod,
- nezastavení na signál „stůj“ jenž přikazuje osoba řídící plynulost silničního provozu,
- neumožnění přechodu chodcům na místě tomu určeném,
- nedání přednosti v jízdě apod.<sup>51</sup>

### 3.3.2 Trestné činy v dopravě

Veškeré trestné činy jsou upraveny legislativou České republiky zákonem č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. Trestní zákoník upravuje v obecné části trestní odpovědnost a trestní sankce, tj. tresty a trestní opatření, jež lze za spáchání trestného činu uložit, pravidla pro jejich uložení a maximální horní hranici těchto sankcí, a ve zvláštní části konkrétní skutkové podstaty trestných činů systematicky uspořádaných do třinácti hlav podle objektu, který tyto trestné činy porušují nebo ohrožují.<sup>52</sup>

Trestný čin z právního hlediska má následující definici.

*„Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.“<sup>53</sup>*

Trestné činy se podle platné legislativy dělí zejména na:

- přečiny,
- zločiny.

<sup>51</sup> KUČEROVÁ, H.; HORZINKOVÁ, E. *Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou*. 2009, s. 97.

<sup>52</sup> *Zákony pro lidi. Zákon č. 40/2009 Sb. Zákon trestní zákoník* [online]. [cit. 2020-11-27]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>

<sup>53</sup> ČESKO. § 13 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2020-11-27]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40#p13>.

Přečin je nedbalostní trestný čin a trestný čin, jehož horní hranice trestní sazby je v trestním zákoně určena do 5 let. Zločinem je trestný čin, který nespadá do kategorie přečinů. Jedná se o zvlášť závažné trestné činy, zejména úmyslné, pro které trestní zákon určuje trestní sazbu trest odnětí svobody s minimální horní sazbou 10 let.<sup>54</sup>

Trestným činem není, jak již bylo uvedeno v části věnující se přestupkům, nutná obrana a krajní nouze. Zavinění u trestných činů je právně klasifikováno jako nedbalost nebo úmysl.

Za trestný čin lze uložit tyto trestní sankce, některé určené pro případy dopravních nehod jsou v následující části práce:

- tresty,
- ochranná opatření.

Při provozu na pozemních komunikacích dochází v rámci silničního provozu zejména k páchání následujících trestných činů - ohrožení ostatních účastníků silničního provozu pod vlivem návykové látky, usmrcení z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, ublížení na zdraví z nedbalosti, neposkytnutí pomoci, neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, obecné ohrožení z nedbalosti, poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti, maření výkonu úředního rozhodnutí a některá další.<sup>55</sup>

Nejčastějším případem ve spojitosti s tématem naší práce je stav, kdy při dopravní nehodě dojde ke zranění osob. V průběhu šetření je nutno zjistit, zda se jedná o ublížení na zdraví nebo těžkou újmu na zdraví. V trestním zákoníku v § 122 je uvedeno, že ublížením na zdraví se rozumí stav, kdy je porušeno zdraví osob v takové míře, že znesnadňuje normální tělesné a duševní funkce, ne po krátkou dobu a vyžaduje lékařské ošetření této osoby. Těžkou újmu na zdraví při dopravní nehodě je chápána vážná porucha zdraví, která spadá do níže uvedených kategorií:<sup>56</sup>

- zmrzačení,

---

<sup>54</sup> ČESKO. § 14 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2020-11-27]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40#p13>.

<sup>55</sup> DOPRAVNÍ PŘESTUPKY S. R. O. *DOPRAVNÍ PRÁVO.CZ: Trestné činy* [online]. © 2010 - 2020 [cit. 2020-11-17]. Dostupné z: <http://www.dopravni-pravo.cz/trestne-ciny/>

<sup>56</sup> ČESKO. § 122 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2020-11-21]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40#p122>

- ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,
- ochromení údu,
- ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,
- poškození důležitého orgánu,
- zohyzdění,
- vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,
- mučivé útrapy,
- delší dobu trvající porucha zdraví.

Dopravní nehoda také může na základě místního šetření spadat do právní kategorie „obecné ohrožení z nedbalosti“. Je to chápáno tak, že někdo svým chováním vydá jiné osoby v ohrožení zdraví a života, případně poškození jejich majetku. Jedná se vždy o možnou škodu velkého rozsahu. Za následek velkého rozsahu a obecné ohrožení se především považuje možnost výbuchu výbušnin, plynu, hořlavých nebezpečných látek při požáru, zranění elektrickým proudem, nebo dalších. Tento trestný čin spáchá i osoba, která tomuto nezabránila nebo se ani nepokusila tomuto zabránit.<sup>57</sup>

Sankce a následné tresty u dopravních nehod se odvíjejí od toho, které pravidlo provozu na pozemních komunikacích daná osoba porušila a jaké závažné následky tímto nastaly. A to zejména za výše uvedených okolností, pokud došlo ke zranění nebo usmrcení osob. Ten, kdo způsobil dopravní nehodu, je podle zákona č. 361/2000 Sb. potrestán udělením pokuty, ztrátě bodů a zákazem činnosti.

U řidiče, který způsobil dopravní nehodu a tato se vyřeší za pomoci takzvaného „euroformuláře“ bez přítomnosti a šetření Policie České republiky, je trestem pouze snížení takzvané „bonity“ u pojišťovacích společností z důvodu vyplacení pojistného plnění v rámci vyřešení dopravní nehody. Toto je však rozdílné v rámci smluvních vztahů mezi jednotlivými pojišťovnami a jejich klienty v rámci pojistného plnění. V případě, že se stane dopravní nehoda na základě porušení pravidel silničního provozu, potom bude řidič řešen v rámci porušení těchto pravidel a bude jejich závažnosti odpovídat i sankce. Pokud dojde u vybraných porušení pravidel opakovaně v průběhu jednoho kalendářního roku, potom toto

---

<sup>57</sup> ČESKO. § 273 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2020-11-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40#p273>.

porušení nelze řešit v rámci blokového řízení na místě, ale musí být oznámeno správním orgánu k vyřešení.

Nyní si uveďme dva příklady uložení sankce za přestupek při zavinění dopravní nehody:

- znemožnění chodci na přechodu pro chodce bezpečné přecházení vozovky; nezastavení vozidla před přechodem pro chodce a ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje; ohrožení chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci a také při vyjíždění na pozemní komunikaci, nebo při otáčení a couvání – jedná se o přestupek podle § 125c odst. 1 písmena f) bod 6. zákona č. 361/2000 Sb. a v běžném řízení se uděluje bloková pokuta do výše 2500 Kč, pokuta ve správním řízení je 2500 - 5000 Kč, 3-5 bodů v rámci bodového systému a v případě recidivy také zákaz činnosti na 1 až 6 měsíců,

- nedání přednosti v jízdě – přestupek podle § 125c odst. 1 písmena f) bod 8. zákona č. 361/2000 Sb. – na místě se uděluje se bloková pokuta do 2500 Kč, pokuta ve správním řízení je v rozmezí 2500-5000 Kč, 4 body a v případě recidivy také zákaz činnosti 1 až 6 měsíců.

A zde si uveďme dva příklady uložení sankce za trestný čin při zavinění dopravní nehody:

- způsobení těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 trestního zákoníku – sankcí je odnětí svobody až na dva roky nebo zákazem činnosti; při porušení důležité

povinnosti – odnětí svobody až na šest měsíců až čtyři roky nebo také peněžitým trestem; při způsobené těžké újmě na zdraví u nejméně dvou osob – odnětí svobody na dva roky až osm let,

- způsobení ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 trestního zákoníku – při porušení důležité povinnosti odnětí svobody až na jeden rok nebo zákaz činnosti; při ublížení na zdraví u nejméně dvou osob-odnětí svobody až na tři roky,

- ohrožení osob pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku – odnětí svobody až na jeden rok, peněžitý trest, nebo zákaz činnosti; při dopravní nehodě, ublížení na zdraví nebo při výkonu zaměstnání a způsobené větší škodě – odnětí svobody až na šest měsíců až tři roky, peněžitý trest, nebo zákaz činnosti,

- úmyslné neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 trestního zákoníku – odnětí svobody až na 5 let nebo zákaz činnosti.

V každém trestním řízení je nejdůležitějším pojmem zejména takzvané „porušení důležité povinnosti“. Tato povinnost není nikterak podložena, vychází ze soudní praxe, a jedná se o tento případ vždy, pokud dochází k velké škodě na majetku, ohrožení zdraví nebo dokonce lidského života. Především se jedná o porušování předpisů v oblastech silniční dopravy a v oblasti bezpečnosti práce (jízda pod vlivem návykové látky a alkoholu, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, atd.).<sup>58</sup>

### 3.4 Projekt BESIP

Dlouholetý projekt oddělení BESIP Ministerstva dopravy České republiky, který zajišťuje dle své zřizovací listiny BESIP Centrum služeb pro silniční dopravu, si především klade za cíl oslovit veřejnost aktuálně přímo v reálných situacích na ulici a předávat tak nejpřirozenější formou informace z oblasti bezpečnosti silničního provozu.<sup>59</sup>

BESIP jako koordinační orgán pro bezpečnost silničního provozu oslavil v roce 2017 již 50. výročí svého vzniku. V roce 1963 byla v souvislosti s prodejem zvýšeného počtu prodejů osobních aut soukromým osobám a současně narůstajícím počtem tragických následků dopravních nehod vytvořena takzvaná „Meziministerská koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu“. V květnu 1967 potom následně vznikl její výkonný orgán označený zkratkou „BESIP“. Tato složka byla personálně přiřazena k příspěvkové organizaci Ministerstva dopravy, takzvanému „Projekčně konstrukčnímu vývojovému pracovišti silniční a městské dopravy“, jenž se později reorganizoval na „Ústav silniční a městské dopravy“. Po roce 1989 byl BESIP přesunut jako oddělení na Správu pro dopravu Ministerstva vnitra ČR, spadající pod Civilně-správní úsek Ministerstva vnitra České

---

<sup>58</sup> CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 2009, s. 27.

<sup>59</sup> BESIP: *Kdo jsme* [online]. © 2010 - 2020 [cit. 2020-11-21]. Dostupné z: <https://ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>



republiky, a následně pak do přímé působnosti Ministerstva vnitra ČR – odboru tisku a PR, později do odboru správních činností.<sup>60</sup>

Zaměstnanci oddělení BESIP zprvopočátku využívaly zkušenosti odborníků ze Švýcarska a Rakouska. Byly položeny základy systému, jenž by měl provázet každého účastníka silničního provozu po celý život, tedy již od předškolní výchovy, dopravní výchovy na základních školách, přes výcvik řidičů, až po lekce určené zejména lidem seniorského věku. Oddělení se podílelo na založení a provozu celostátního televizního vysílání motoristické redakce tehdejší Československé televize, pořadu „Zákruta“. Oddělení dále organizovalo dětské soutěže, a zejména prováděli mnoho aktivit v souvislosti s osvětou kolem bezpečnosti silničního provozu.<sup>61</sup>

Od svého vzniku je BESIP spojován s jednoznačně identifikovatelnou značkou, kterou je jeho logo. Autorem loga je doc. ak. mal. Karel Míšek, Ph.D. Původně byly vytvořeny tři návrhy, které v sobě spojovaly kresbu s komunikací, křídlem a volantem. Kruhový symbol má ale i vedlejší význam, jedná se o propojení lidských vztahů a spolupráci. Barevné schéma loga je vyjádřeno červenou a modrou barvou, které vyjadřují podle jeho autora dynamiku a naději, a jsou také státními barvami. Jako logo byl vybrán návrh se symbolem křídel, vozovky a kruhu (Obrázek 1). Oddělení BESIP toto logo následně implementovalo do veškerých používaných dokumentů a také do materiálů pro školení a výcvik všech skupin obyvatelstva.

---

<sup>60</sup> BESIP: *Historie BESIP* [online]. © 2010 - 2020 [cit. 2020-11-21]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/Historie-BESIP>

<sup>61</sup> BESIP: *Historie BESIP* [online], © 2020. [cit. 2020-12-07]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP>

Obrázek 1: Logotyp BESIP



Zdroj: [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz), 2020

Projekt „TÝM BESIP“ má za úkol pozitivně působit na cílovou skupinu obyvatel České republiky a motivovat je ke zvýšení zájmu o problematiku bezpečnosti silničního provozu, pozitivně působit na chování občanů v silničním provozu a přispívat tak k poklesu dopravních nehod a jejich důsledků.<sup>62</sup>

Program a prezentace jednotlivých akcí skupiny TÝM BESIP jsou založeny na reálné spolupráci a interaktivitě. Občan těchto akcí „v terénu“ má možnost si věci osobně vyzkoušet. To přispívá k nové osobní zkušenosti, včetně odborných informací, které mu poskytne v rámci veřejné akce odborně proškolený personál týmu v jednotlivých oblastech bezpečnosti silničního provozu.

Občané si tak mohou během jednotlivých akcí týmu vyzkoušet na PC simulátoru například jízdu automobilem nebo na motocyklu bez rizika zranění. Na zcela odlišném simulátoru se mohou občané podrobit praktickému experimentu, který je přesvědčí o nutnosti používat bezpečnostní pásy ve vozidle jak řidiči tak spolujezdci. Je tady demonstrováno, že síla, která působí na tělo řidiče nebo spolujezdce při nárazu v malé rychlosti 30 km/h je skutečně veliká. Přítomné děti se mohou na jízdnicích kolech nebo odrážedlech, které jsou určeny nejmenším dětem, projet přichystanou dráhu plnou různých překážek, která je prověří z jejich jízdnic zručnosti a při tom mohou také využít mobilního

---

<sup>62</sup> BESIP: *BESIP Team* [online]. © 2010 - 2020 [cit. 2020-11-24]. Dostupné z: <https://ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>

dětského dopravního hřiště. Na tomto hřišti připraveném právě pro tyto simulace si mohou ověřit svou znalost z dopravních předpisů a dopravních značek pod dohledem odborníků. Velice lákavou součástí programu je vyzkoušet si takzvané „alkoholové brýle“. Ty jsou určeny k navození pocitu opilosti a každý občan si tímto způsobem může ověřit, jaká je reakce jeho osobně pod vlivem alkoholu. Přítomnou výstavu doplňuje expozice dětských zádržných systémů, kde Vám TÝM BESIP doporučí správný výběr dětské autosedačky a její správného použití. Pro přítomné děti jsou v rámci veřejných akcí připravovány zajímavé hry a soutěže s odměnami.

Iniciativu BESIP můžeme charakterizovat následujícím způsobem:

- jedná se o hlavní koordinační článek bezpečnosti silničního provozu v ČR,
- jde o expertní orgán v oblasti působení na lidského činitele,
- systémově jde o samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR.

Strategii tohoto oddělení BESIP můžeme popsat takto. BESIP se stal garantem realizace a plnění takzvané „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011–2020“ (Obrázek 2), která si stanovila za cíl snížení počtu usmrčených osob v silničním provozu do roku 2020, a to na úroveň průměru států Evropské unie, a také snížení počtu těžce zraněných osob o 40 % oproti roku 2009.<sup>63</sup>

---

<sup>63</sup> BESIP: *Národní strategie BESIP* [online], © 2020. [cit. 2020-12-07]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP>

Obrázek 2: Dekáda bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020



Zdroj: [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz), 2020

V Radě vlády České republiky v současnosti zasedají zástupci parlamentu, jednotlivých ministerstev, občanských sdružení, zájmových organizací a soukromého sektoru. V jednotlivých regionech České republiky působí 14 krajských koordinátorů BESIP ve 14 krajích ČR. Pořádají akce pro veřejnost, akce pro řidiče na silnicích, semináře a besedy. V rámci větších regionálních nebo celorepublikových akcí se pořádají takzvané Road show BESIP Team – interaktivní výstavní systémy.

V rámci prováděných „kampaní“ se probírají tematické oblasti zaměřené na klíčová témata BESIP. Jedná se zejména o informačně preventivní kampaně na celostátní úrovni, řízenou mediální komunikaci a diskusi na téma „moderní a bezpečný automobil“.

V rámci dopravní výchovy jsou probírány následující oblasti problematiky bezpečnosti silničního provozu zaměřené na:<sup>64</sup>

- budování hodnotového systému,
- výuku dopravní výchovy na základních školách,
- výstavbu více než 150 dopravních hřišť po celé ČR,
- metodickou a didaktickou podporu výuky dopravní výchovy,
- systém dopravní soutěže mladých cyklistů.

---

<sup>64</sup> BESIP: *Národní strategie BESIP* [online], © 2020. [cit. 2020-12-07]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP>

Na webovém portále [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz) jsou veřejně dostupné:

- informace pro laickou i odbornou veřejnost,
- problematika bezpečnosti silničního provozu.

V souvislosti s nabytím účinnosti zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a taktéž v souvislosti s převodem některých správních činností z působnosti Ministerstva vnitra na Ministerstvo dopravy a spojů se stal BESIP v prosinci roku 1999 útvarem Ministerstva dopravy a spojů, později Ministerstva dopravy České republiky. Tento národní koordinační orgán, který za ty roky změnil několikrát svůj název, od jak již bylo výše uvedeno „Meziministerské koordinační komise“, přes takzvaný „Vládní výbor pro bezpečnost silničního provozu“, dále „Radu vlády pro bezpečnost silničního provozu“, nebo „Poradní radu ministra dopravy pro bezpečnost silničního provozu“, až po současnou „Radu vlády pro bezpečnost silničního provozu“. S vývojem a přesunem jednotlivých kompetencí z Ministerstva vnitra do působnosti Ministerstva dopravy i nadále fungoval takzvaný Výkonný orgán koordinačního útvaru – BESIP, který se po celou dobu své existence zabýval a stále zabývá zejména dopravní výchovou a tímto způsobem působením na veřejnost prostřednictvím sdělovacích prostředků.<sup>65</sup>

BESIP je iniciátorem a také autorem vládních strategických dokumentů v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Jako příklad můžeme uvést například „Strategie bezpečnosti silničního provozu“ a „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu“. Současně se aktivně podílí na tvorbě národního programu „Zdraví 21“ a „Národního akčního plánu prevence dětských úrazů“. BESIP se také aktivně zapojuje do mezinárodní spolupráce členstvím v Mezinárodní organizaci prevence dopravních nehod „La Prevention Routiere Internationale“ (PRI) nebo svou účastí v „Pracovní skupině pro bezpečnost silničního provozu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů“ (W.P.1 EHK OSN). V posledních letech BESIP vyvíjí iniciativu i se „Světovou zdravotnickou organizací“ (WHO) v oblasti ochrany dětí a dospívajících při dopravních nehodách.

BESIP byl a je výhradním autorem všech autorizovaných děl pro dopravní výchovu dětí z mateřských a základních škol. Ještě nedávno se aktivně podílel i na výchově žadatelů

---

<sup>65</sup> BESIP: *Rada vlády BESIP* [online]. © 2010 - 2020 [cit. 2020-12-08]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Rada-vlady-BESIP>

o řidičská oprávnění formou podpory nepovinného předmětu „Řízení motorových vozidel“ (ŘMV) zejména na středních školách, který byl určitou variantou oblíbeného systému rozšířené výchovy nových řidičů v motoristicky vyspělých státech.<sup>66</sup>

Aktuálně je BESIP integrální součástí Ministerstva dopravy České republiky. Organizuje preventivní činnost v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích v souladu s platnou legislativou, tedy zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Ve své funkci se především zaměřuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele, a to podobou celorepublikových kampaní, dopravní výchovou a šířením informací o spolehlivých postupech v této oblasti. Oddělení BESIP velice pevně kooperuje s dalšími ústředními orgány státní správy, které se zaměřují na prevenci dopravních nehod, a jak již bylo výše uvedeno prostřednictvím svých regionálních pracovníků, zajišťuje preventivní aktivity v regionech, městech a obcích.

### **3.5 Bodový systém v České republice a v Evropské unii**

Bodový systém je v současnosti zaveden v 19 státech Evropské unie včetně České republiky. Současné bodové systémy provozované na evropském kontinentu můžeme rozdělit na dvě základní skupiny a speciální bodový systém zavedený v Rakousku. Nejstarším systémem je bodový systém zavedený v roce 1974 v Německu a nejmladší zemí Evropské unie se zavedeným systémem přičítání či odčítání bodů je Portugalsko. Bodové systémy pro řidiče jsou zavedeny i mimo evropský kontinent, například ve Spojených státech amerických, v Kanadě, na Novém Zélandu nebo v Austrálii.

Přičítající bodový systém je takový, který v případě spáchání stanoveného přestupku proti pravidlům silničního provozu trestné body přičítá až do určité výše. V případě České republiky je tento maximální součet 12. V případě dosažení tohoto limitu musí řidič odevzdat řidičský průkaz na příslušném úřadě. V případě odečítacího bodového systému začíná řidič na 12 přidělených bodech, ze kterých se odečítají bodové přestupky. V případě dosažení 0 bodů odevzdává své řidičské oprávnění. Rakouský bodový systém je zcela

---

<sup>66</sup> BESIP: *Aktuální strategie* [online]. © 2010 - 2020 [cit. 2020-12-01]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>

speciální. Při prvním spáchaném přestupku dostane řidič pokutu a „výstrahu“, při druhém přestupku obdrží řidič pokutu a musí absolvovat „doškolení“. V případě spáchaní třetího přestupku přichází řidič minimálně na 3 měsíce o řidičské oprávnění.

Bodový systém byl v rámci provozu na pozemních komunikacích v České republice zaveden v roce 2006. Na základě analýzy tohoto systému po 10 letech vyvstala potřeba inovovat tento systém. V letošním roce se proto systematicky pracuje na jeho změně s upravenými tresty a jejich seznamem. Vlastní bodový systém je vymezen Zákonem č. 361/2000 Sb., § 125c, o provozu na pozemních komunikacích. Toto ustanovení zákona říká, že *„Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páčání přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu, nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští.“*<sup>67</sup> Dalšími zákony upravujícími danou problematiku bodového hodnocení řidičů v České republice jsou zejména zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, zákon č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, a zákon č. 500/2004 Sb. správní řád.

Bodové hodnocení řidičů je opatřením ke snížení počtu dopravních nehod. Jeho význam je represivní i preventivní. Při spáchaní přestupku nebo trestného činu dostává řidič 2 až 7 trestných bodů. Čím více bodů řidič ztratí, tím větší je riziko ztráty řidičského oprávnění.

Prvotním záměrem zřízení systému bodového ohodnocení řidičů bylo dle důvodové zprávy zejména postihnout recidivu jednotlivých řidičů v páčání přestupků proti pravidlům silničního provozu. A to zejména s ohledem na bezpečnostní otázky provozu na pozemních komunikacích. Rozhodnutí o zřízení bodového ohodnocení řidičů má svůj základ v poznatku, že pro mnoho řidičů není hrozba opakovaných pokut v jakékoliv finanční výši

---

<sup>67</sup> Zákony pro lidi. Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů [online]. [cit. 2020-11-26]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

něčím znepokojivým. Pouze hrozba ztráty řidičského oprávnění je pro mnohé z nich existenčním problémem.<sup>68</sup>

Bodový systém výše představený se vztahuje na provoz motorových vozidel na pozemních komunikacích na území České republiky. Vlastní bodové hodnocení je zveřejněno jako zákonná norma v rámci zákona č. 361/2000 Sb. V příloze tohoto zákona jsou uvedeny bodové sankce za spáchání jednotlivých přestupků.

Příloha zákona č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích týkající se bodového ohodnocení přestupků řidičů motorových vozidel:

---

<sup>68</sup> Bodový systém: *Důvodová zpráva k návrhu zákona č.411/2005 Sb. (tisk 833)* [online]. © 2020 [cit. 2020-12-27]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>



Tabulka 1: Stávající bodový systém

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
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
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	7
odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou	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
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	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
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	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
ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	5
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	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
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí	4
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	4
překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejítí vozovky	4
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	3

nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
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
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3
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
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2

Zdroj: [www.auto.cz](http://www.auto.cz), vlastní zpracování, 2020

V případě, že se řidič motorového vozidla dopustí během jeho provozu na pozemní komunikaci přestupku, je ohodnocen připočtením trestných bodů do své karty řidiče a dále pak je sankcionován v rámci vyřešení výše uvedeného přestupku buď pokutou udělenou příslušníky Policie České republiky nebo příslušníky Obecní policie, nebo sankcí udělenou ve správním řízení u obce s rozšířenou působností, v rámci jejího katastru kde se přestupek stal.

Jak již bylo výše uvedeno, přidělení a zapsání bodů do karty řidiče je prováděno v rámci obce s rozšířenou působností dle trvalého bydliště hodnoceného řidiče. Body jsou tedy trestem za spáchání přestupku nebo trestného činu dle zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. V okamžiku, kdy je na kartě řidiče 12 trestných bodů, je vyzván příslušným orgánem obce k jeho odevzdání nejpozději do 5 dnů. V případě neodevzdání řidičského oprávnění se řidič opět dopouští přestupku dle závazných zákonných norem. V případě řízení motorového vozidla řidičem s vysloveným „zákazem“ se řidič dopouští trestného činu „maření výkonu úředního rozhodnutí“.<sup>69</sup>

V bodovém systému České republiky je také v § 123 odst. e) zakotvena možnost odečíst trestné body na kartě řidiče.<sup>70</sup> V tomto odstavci jsou uvedeny tři základní způsoby, jak tohoto dosáhnout:

<sup>69</sup> *Zákon pro lidi. Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* [online]. [cit. 2021-12-05]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

<sup>70</sup> *Zákon pro lidi. Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* [online]. [cit. 2021-12-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

- odečtení 4 trestných bodů z 12 na kartě řidiče v případě, že se řidič za posledních 12 měsíců nedopustil žádného přestupku nebo trestného činu,
- odečtení 3 trestných bodů řidiči, který se zúčastnil doškolení v rámci školení bezpečné jízdy, a to ve střediscích, které jsou k tomuto účelu akreditovány ze zákona,
- odečtením trestných bodů, které byly řidiči přičteny v rámci správního nebo trestního řízení, při kterém se dotyčný odvolal a byl pravomocně uznán za nevinného.

Zákon č. 361/2000 Sb. první ze způsobů definuje následujícím způsobem: *„Řidiči, kterému nebyl ode dne nabytí právní moci rozhodnutí, na jehož základě mu byl v registru řidičů zaznamenán naposled stanovený počet bodů, pravomocně uložen správní trest za přestupek nebo za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise, kázeňský trest za jednání mající znaky přestupku nebo trest za trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení,*

- (a) po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů,
- (b) po dobu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů zbývajících po odečtení bodů podle písmene a),
- (c) po dobu 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou všechny zbývající body.“<sup>71</sup>

Tento způsob vede jednotlivé řidiče svým výchovným charakterem a nutí je dodržovat pravidla silničního provozu proto, aby jim nebyly uděleny další trestné body a současně aby si mohli doplnit stav svého bodového konta.

V druhém případě se de-facto jedná o systém využívaný zejména řidiči s výrazně sníženým kontem bodů, u kterých hrozí dosažení hranice 12 bodů v budoucnu. Tímto způsobem mohou odvrátit možnost bezprostředního zadržení řidičského oprávnění. Je však nutno splnit předem stanovené zákonné podmínky, mezi něž především patří tyto následující:

- řidič nesmí mít na kontě více než 10 trestných bodů,
- řidič nesmí mít na kontě „7-bodový“ přestupek,

---

<sup>71</sup> *Zákony pro lidi. Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* [online]. [cit. 2021-12-06]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

- řidič musí vlastnit platné řidičské oprávnění,
- řidič musí podat žádost na odečtení trestných bodů s přiloženým potvrzením o absolvování školení bezpečné jízdy.

Aktuálně patří mezi akreditované školící střediska tyto:<sup>72</sup>

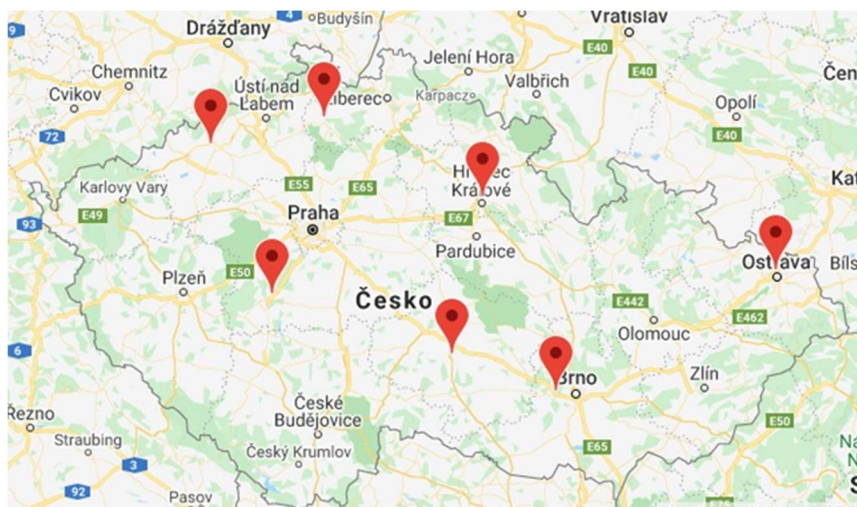
Tabulka 2: Akreditovaná školící střediska

Město	Středisko	Adresa	Kontakt	Cena	Portál
Hradec Králové	S-Drive s.r.o.	Polygon Hradec Králové	E-mail: info@s-drive.cz	3.899,00 Kč	www.s-drive.cz
Brno	Polygon Brno	Masarykův okruh	E-mail: info@polygonbrno.cz	4.600,00 Kč	www.polygonbrno.cz
Příbram	MAX CARS Plus s.r.o.	Polygon Dlouhá Lhota u Dobříše	E-mail: kancelar@maxcars.cz	4.598,00 Kč	www.odpocetboducz
Jihlava	Centrum bezpečné jízdy - POLYGON JIHLAVA (Antonín Musil)	Chlumova 12, 586 01 Jihlava	E-mail: polygonjihlava@seznam.cz	4.000,00 Kč	www.autoskolamusil.cz
Most	Centrum bezpečné jízdy - POLYGON Most	Hořanská cesta 205 434 01 Most	E-mail: registrace@odpocetboducz	3.890,00 Kč	www.odpocetboducz
Ostrava	LIBROS OSTRAVA, spol. s.r.o.	Palackého 1114, 702 00 Ostrava - Přívoz	E-mail: info@centrum.libros.cz	4.900,00 Kč	www.centrum.libros.cz
Sosnová	Miroslav Klásek – RS-PRIMA autoškola / Autodrom Promotion s.r.o.	Sosnová 200, 470 01 Česká Lípa	E-mail: info@kurzybezpecnejizdy.cz	3.900,00 Kč	www.kurzybezpecnejizdy.cz

Zdroj: www.12boducz, vlastní zpracování, 2020

<sup>72</sup> 12boducz: Školení bezpečné jízdy [online]. © 2011-2021 [cit. 2020-12-05]. Dostupné z: <https://www.12boducz/skoleni-bezpecne-jizdy.html>

Obrázek 3: Střediska bezpečné jízdy



Zdroj: [www.12bodu.cz](http://www.12bodu.cz), 2020

V současnosti nemá v rámci státní správy ani samosprávy povinnost informovat jednotlivé řidiče o stavu konta na kartách řidiče. Je tedy pouze záležitostí jednotlivých řidičů, zda jsou ochotni požádat o informace o svém bodovém stavu a zaplatit správní poplatky dle zákona. Toto je v rámci členských zemí Evropské unie nestandardní, jelikož v mnoha zemích jsou řidiči automaticky informováni o pohybech na svých bodových kontech a mohou tak reagovat na tyto změny. To se týká zejména oprávněnosti odebrání či přičtení trestných bodů na kartách řidičů. V České republice má každý řidič možnost požádat o výpis z bodového hodnocení řidiče a o výpis z evidenční karty řidiče. Oba tyto výpisy jsou zpoplatněny, a to podle místa, které tyto výpisy provádí.

V závěru této části je potřeba sdělit, jakou možnost má řidič na vrácení řidičského oprávnění po jeho pozbytí v důsledku „náběru“ 12 trestných bodů. V tomto případě může o navrácení řidičského oprávnění požádat řidič nejdříve po 12 měsících od jeho zadržení a vyslovení zákazu řízení. Žádost o toto vrácení řidičského oprávnění musí obsahovat následující náležitosti. K žádosti řidič musí přiložit potvrzení o přezkoušení z odborné způsobilosti získané v autoškole na základě legislativních podmínek, potvrzení o zdravotní způsobilosti od praktického lékaře řidiče, a doklad o výsledku dopravně-psychologického vyšetření od psychologa akreditovaného Ministerstvem dopravy České republiky. Po získání řidičského oprávnění v tomto případě jsou řidiči anulovány všechny trestné body a začíná tedy při nulovém stavu.

## 4 Vlastní práce – praktická část

V této praktické části práce, jak již bylo uvedeno v úvodu, jsou čerpány data ze statistik ročenek nehodovosti Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky za roky 1998 až 2018, některé informace jsou také čerpány ze statistických údajů Ministerstva dopravy České republiky a z Českého statistického úřadu. Získané údaje jsou analyzovány matematicko-statistickou metodou analýzy časových řad.

Následující část této práce tedy obsahuje především analýzu dopravní nehodovosti za roky 1998 až 2018 na území České republiky. Cílem hloubkové analýzy dopravních nehod v České republice je vytěžení podrobných informací a dat o jejich příčinách a následcích, kdy tyto informace jsou zpětně analyzovány a použity k návrhu zlepšení prevence, návrhu zvýšení bezpečnosti silničního provozu a také k analýze a návrhu snížení následků dopravních nehod.

V průběhu let 1998 až 2018 proběhlo několik legislativních změn. Tou nejdůležitější byla novelizace zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích na základě zákonů č. 411/2005 Sb. a 226/2006 Sb., kdy byl 1. července 2006 zaveden současný systém bodového hodnocení v ČR. Další důležitá změna přišla v roce 2009, došlo k další novelizaci zákona, která se týkala ohlašovací povinnosti Policii ČR účastníky dopravní nehody. V této novele došlo k navýšení vzniklé škody při dopravní nehodě na jednotlivém vozidle z 50 000,- Kč na 100 000,- Kč a dále účastníci nemuseli ohlásit dopravní nehodu v případě, kdy nedošlo ke zranění nebo úmrtí a nedošlo k poškození třetích stran.

V předešlé části jsme popsali charakteristiku dopravní nehodovosti v jednotlivých letech 1998 až 2008 a 2009 až 2018. Ve výše uvedených letech jsme také uvedli jednotlivé parametry nehodovosti. Zvláště byly uvedeny v tabulkových částech ty parametry, které budeme sledovat i v této části, a které považujeme za nejdůležitější, respektive mají největší vliv na zdraví a životy účastníků provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o počty dopravních nehod, počty úmrtí při těchto dopravních nehodách, počty osob s utrpěným těžkým zraněním v přímé souvislosti s dopravní nehodou a počty osob s utrpěným lehkým zraněním. Mimo tyto nejdůležitější parametry je v rámci programů bezpečnosti silničního provozu sledováno již několik desetiletí celkem asi 75 parametrů včetně těch výše uvedených. Na základě jejich analýz a vyhodnocení jsou následně prováděny úpravy

systemu bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Není možno v rámci této práce sledovat všechny jednotlivé parametry, proto budeme nyní pracovat pouze s těmito čtyřmi parametry:

- počet dopravních nehod v roce,
- počet úmrtí při dopravních nehodách za rok,
- počet osob s utrpěným těžkým zraněním v přímé souvislosti s dopravní nehodou,
- počet osob s utrpěným lehkým zraněním v přímé souvislosti s dopravní nehodou.

#### **4.1 Nehodovost v letech 1998 až 2018**

Nehodovost provozu na pozemních komunikacích se sleduje v mnoha různých parametrech. Nejčastějšími parametry jsou zejména ty následující:

- celkový počet nehod,
- počet nehod s usmrcením, s těžkým zraněním, s lehkým zraněním,
- celková hmotná škoda,
- počet nehod podle zavinění (řidičem motorového vozidla, řidičem nemotorového vozidla, lesní a jinou zvěří, motocyklistou, chodcem atd.),
- počet nehod podle jeho příčiny (řidiči, alkoholem, chodci – způsob jízdy, rychlost, předjíždění).

Dále se porovnávají místa vzniku dopravních nehod, a to, zda k nim došlo v obci nebo mimo obec. Může se sledovat časové rozložení vzniku dopravních nehod, například během dne, během týdne, měsíce a případně během roku. Některé statistické údaje vedou evidenci dopravních nehod podle zúčastněného druhu pozemních vozidel. Důležitým statistickým údajem jsou také informace o nehodách na pozemních komunikacích co do jejich charakteru, jimž může být srážka s jedoucím vozidlem, srážka se zaparkovaným vozidlem, s pevnou překážkou a dalšími. Vlastní charakteristiky se následně zpracovávají pro jednotlivá města, kraje či konkrétní území České republiky, jako jsou například dálnice.

V rámci naší práce a omezeními spojenými s tématem budeme sledovat pouze některé z výše uvedených parametrů. Tyto parametry jsou uvedeny v tabulkách nebo v rámci textového pole. Následující statistické údaje se vztahují k jednotlivým rokům námi sledovaného období a vzhledem ke svému statistickému charakteru nemusí vždy přesně

vypovídat o chování řidičů a ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích. Pro lepší přehlednost si naši časovou řadu rozdělíme na dvě kratší časové řady.

#### 4.1.1 Nehodovost v letech 1998 až 2008

Tabulka 3: Nehodovost 1998 - 2008

Rok	Počet nehod	Počet usmrcených osob	Zraněné osoby	Počet těžce zraněných osob	Počet lehce zraněných osob
1998	210 137	1 360	35 377	6 152	29 225
1999	225 690	1 455	34 840	6 093	28 747
2000	211 516	1 486	32 588	5 525	27 063
2001	185 664	1 334	33 790	5 493	28 297
2002	190 718	1 431	34 505	5 492	29 013
2003	195 851	1 447	35 565	5 253	30 312
2004	196 484	1 382	34 421	4 878	29 543
2005	199 262	1 286	32 370	4 396	27 974
2006	187 965	1 063	28 221	3 990	24 231
2007	182 736	1 222	29 342	3 960	25 382
2008	160 376	1 076	28 585	3 809	24 776

Zdroj: Policie ČR, vlastní zpracování, 2020

Nejčastějšími viníky nehod v letech 1998 až 2008 byli řidiči motorových vozidel, a to v 93%, následují nehody zaviněné lesní nebo domácí zvěří (2,5%) a chodci (1,5%). Řidiči motorových vozidel tvoří největší skupinu viníků nehod a nejvíce nehod připadá na řidiče osobních automobilů (75%). Nejvíce nehod bylo zaviněno z důvodu nesprávného způsobu jízdy (62,7%) a z důvodu nedání přednosti v jízdě (18%), na dalším místě je nepřiměřená rychlost jízdy (16%) a 2,5% nehod připadá na nesprávné předjíždění. Přes 77% nehod se stalo v obcích, mimo obec 27%. Z celkového počtu nehod bylo 5,5% v důsledku řízení pod vlivem alkoholu. Řidiči nemotorového vozidla způsobili 1,8% z celkového počtu nehod v uvedeném období. Nejčastějším druhem nehody byla srážka jedoucích vozidel (54,8%) a srážka s vozidlem zaparkovaným nebo odstaveným (16,9%). Vysoký je i počet nehod končících srážkou s pevnou překážkou (14,3%)



#### 4.1.2 Nehodovost v letech 2009 až 2018

Tabulka 4: Nehodovost 2009 - 2018

Rok	Počet nehod	Počet usmrcených osob	Zraněné osoby	Počet těžce zraněných osob	Počet lehce zraněných osob
2009	74 815	901	27 313	3 536	23 777
2010	75 522	802	24 433	2 823	21 610
2011	75 137	773	25 611	3 092	22 519
2012	81 404	742	25 576	2 986	22 590
2013	84 398	654	25 359	2 782	22 577
2014	85 859	688	26 417	2 762	23 655
2015	93 067	739	26 967	2 540	24 427
2016	98 864	611	27 081	2 580	24 501
2017	103 821	577	27 079	2 339	24 740
2018	104 764	656	27 680	2 465	25 215

Zdroj: Policie ČR, vlastní zpracování, 2020

Ve sledovaném období let 2009 až 2018 statisticky vyplývá, že 89,9% všech nehod bylo zaviněno řidičem motorového vozidla, 2,7% řidičem nemotorového vozidla a 4,1% lesní a jinou zvěří. Co se týče druhu nehody, nejvíce nehod se stalo v důsledku nesprávného způsobu jízdy v 56,5% případů a dále v případě nepřiměřené rychlosti 22,8% a nedání přednosti v jízdě 18,2%. 8,1% z celkového počtu nehod bylo v důsledku řízení pod vlivem alkoholu. I v tomto sledovaném období platí, že nejvíce nehod (70,1%) se stalo v obci a 29,9% mimo obec. Nejvíce nehod mělo za příčinu střet s jedoucím nekolejovým vozidlem 40,5%, se zaparkovaným vozidlem 16,4% a s pevnou překážkou 23,8%.

Z výše uvedené tabulky (*Tabulka 4*) a vyplývá, že počet dopravních nehod v uvedeném období roste oproti létům 1998 až 2008 (*Tabulka 3*), kdy trend byl opačný a počet dopravních nehod spíše klesal.<sup>73</sup>

---

<sup>73</sup> ROČENKA NEHODOVOSTI: *Na pozemních komunikacích v České republice v roce.*

## 4.2 Analýza nehodovosti 1998 až 2018

Cílem hloubkové analýzy dopravních nehod v České republice v letech 1998 až 2008 je získání přehledu o jejich příčinách a následcích, kdy mohou být tyto informace zpětně analyzovány a následně využity k návrhu doplnění preventivních programů, zvýšení bezpečnosti silničního provozu a také současně ke snížení následků dopravních nehod.

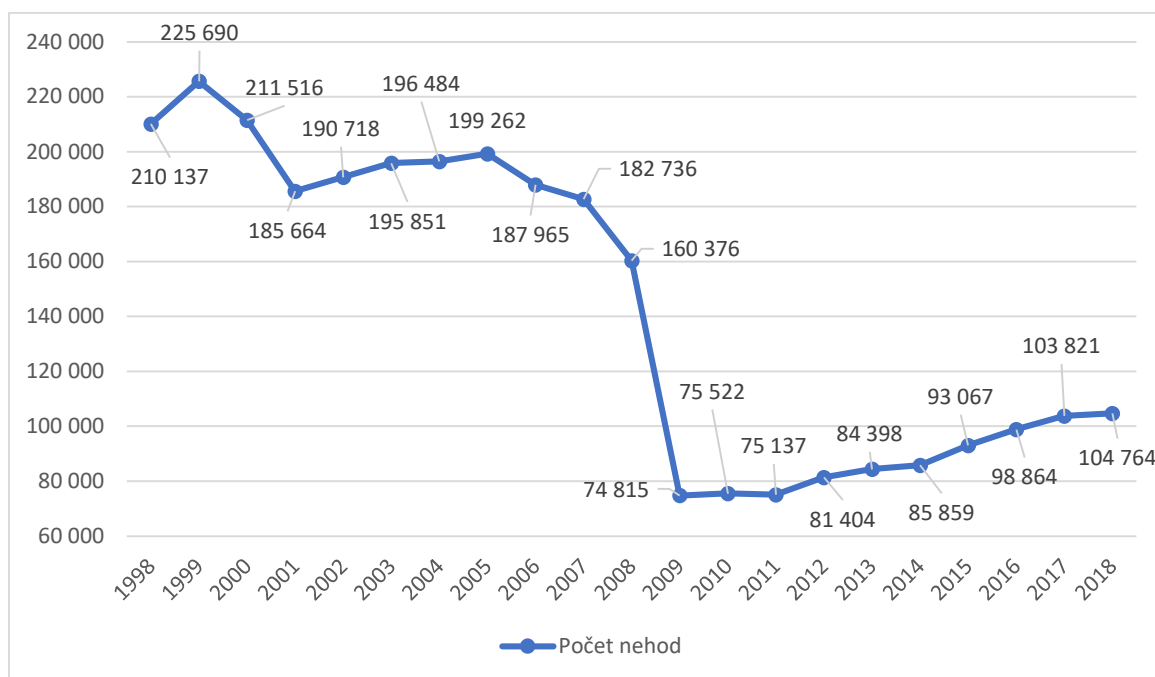
Nyní sestavíme tabulku vývoje dopravních nehod v letech 1998 až 2018 na základě sledovaných parametrů a graf počtu nehod za zvolené období.

Tabulka 5: Vývoj dopravních nehod od 1998 do 2018

Rok	Počet nehod	Počet usmrcených osob	z toho zemřelí do 24 hodin	Zraněné osoby	Počet těžce zraněných osob	Počet lehce zraněných osob
1998	210 137	1 360	1 204	35 377	6 152	29 225
1999	225 690	1 455	1 322	34 840	6 093	28 747
2000	211 516	1 486	1 336	32 588	5 525	27 063
2001	185 664	1 334	1 219	33 790	5 493	28 297
2002	190 718	1 431	1 314	34 505	5 492	29 013
2003	195 851	1 447	1 319	35 565	5 253	30 312
2004	196 484	1 382	1 215	34 421	4 878	29 543
2005	199 262	1 286	1 127	32 370	4 396	27 974
2006	187 965	1 063	956	28 221	3 990	24 231
2007	182 736	1 222	1 123	29 342	3 960	25 382
2008	160 376	1 076	992	28 585	3 809	24 776
2009	74 815	901	832	27 313	3 536	23 777
2010	75 522	802	753	24 433	2 823	21 610
2011	75 137	773	707	25 611	3 092	22 519
2012	81 404	742	681	25 576	2 986	22 590
2013	84 398	654	583	25 359	2 782	22 577
2014	85 859	688	629	26 417	2 762	23 655
2015	93 067	739	660	26 967	2 540	24 427
2016	98 864	611	545	27 081	2 580	24 501
2017	103 821	577	502	27 079	2 339	24 740
2018	104 764	656	565	27 680	2 465	25 215

Zdroj: Policie ČR, vlastní zpracování, 2020

Graf 1: Počet nehod 1998 - 2018



Zdroj: Policie ČR, vlastní zpracování, 2020

Již z prvního pohledu na analytickou tabulku (*Tabulka 5*) a graf (*Graf 1*) jsou zřejmé některé trendy ve vývoji nehodovosti v rámci celé České republiky. Hlavní je pokles dopravních nehod za zmiňované období. Z grafu můžeme vyčíst, že zatímco v roce 1998 bylo 210 137 nehod tak na konci naší časové řady v roce 2008 to bylo 104 764 nehod. To značí pokles o 49,86%. Dále vidíme, že od roku 1998 do 2001 počet nehod spíše klesal až na hodnotu 185 664, od roku 2001 do roku 2005 naopak rostl až na hodnotu 199 262 nehod.

#### 4.2.1 Analýza počtu dopravních nehod v letech 1998 až 2018

Od roku 2006 začala platit novela zákona, která zavedla bodový systém a od tohoto roku dochází k výraznému poklesu nehod až do roku 2009 na hodnotu 74 815 nehod. Tento počet nehod je nejmenší ve sledované časové řadě. Největší propad počtu nehod byl v letech 2008 až 2009, a to o 46,65%. Tento pokles zapříčinila novela zákona, tzv. ohlašovací povinnost jak bylo uvedeno výše. Z grafu je dále zřejmé, že od roku 2009 dochází k opětovnému nárůstu dopravních nehod, což vyvrací plán národní strategie bezpečnosti silničního provozu za období 2011 – 2020. Nicméně abychom mohli blíže specifikovat vývoj počtu dopravních nehod, musíme vynést výše uvedené parametry do tabulky a grafu týkající

se časové řady za pomoci metody absolutní charakteristiky časové řady jako první a druhé diference a relativní charakteristiky časové řady jako tempa růstu. Dále bude součástí analýzy předpověď vývoje časové řady na léta 2019, 2020, a 2021. Nyní tedy extrahujeme jednotlivé parametry tak, jak jsme je získaly ze statistických přehledů a sestavíme čtyři přehledové tabulky a grafy s těmito parametry:

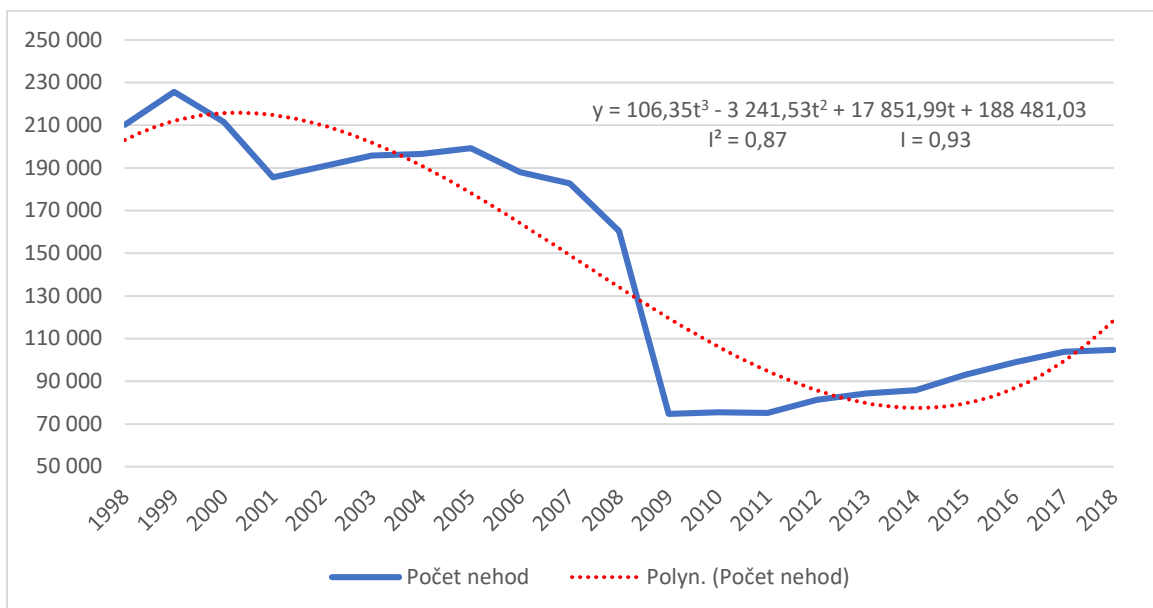
- počet nehod 1998-2018
- počet usmrcených osob 1998-2018
- počet těžce zraněných osob 1998-2018
- počet lehce zraněných osob 1998 - 2018

Tabulka 6: Počet nehod 1998 - 2018

Rok	t	Počet nehod $y_t$	1. diference $dy_t$	2. diference $d^{(2)}y_t$	koefficient růstu $k_t$	tempo růstu $v$ %
1998	1	210 137				
1999	2	225 690	15 553		1,07	7,40%
2000	3	211 516	-14 174	-29 727	0,94	-6,28%
2001	4	185 664	-25 852	-11 678	0,88	-12,22%
2002	5	190 718	5 054	30 906	1,03	2,72%
2003	6	195 851	5 133	79	1,03	2,69%
2004	7	196 484	633	-4 500	1,00	0,32%
2005	8	199 262	2 778	2 145	1,01	1,41%
2006	9	187 965	-11 297	-14 075	0,94	-5,67%
2007	10	182 736	-5 229	6 068	0,97	-2,78%
2008	11	160 376	-22 360	-17 131	0,88	-12,24%
2009	12	74 815	-85 561	-63 201	0,47	-53,35%
2010	13	75 522	707	86 268	1,01	0,94%
2011	14	75 137	-385	-1 092	0,99	-0,51%
2012	15	81 404	6 267	6 652	1,08	8,34%
2013	16	84 398	2 994	-3 273	1,04	3,68%
2014	17	85 859	1 461	-1 533	1,02	1,73%
2015	18	93 067	7 208	5 747	1,08	8,40%
2016	19	98 864	5 797	-1 411	1,06	6,23%
2017	20	103 821	4 957	-840	1,05	5,01%
2018	21	104 764	943	-4 014	1,01	0,91%

Zdroj: Policie ČR, vlastní zpracování, 2020

Graf 2: Vývoj počtu nehod



Zdroj: Policie ČR, vlastní zpracování, 2020

Pro zachycení trendu dopravních nehod byly použity hodnoty z tabulky (Tabulka 5) a byla vybrána polynomiální trendová funkce 3 řádu vzorce (2.10) s indexem determinace  $R^2 0,8706$ , který nám říká, že tento trend je velmi vhodný pro modelování analyzované časové řady, protože s jeho pomocí se podařilo vysvětlit 87,06% celkového kolísání řady. Index korelace vypočtený ze vzorce (2.12)  $I$  je 0,9331.

Dalším prvkem analýzy je také odhad na následující roky 2019, 2020 a 2021. Z grafu (Graf 2) můžeme vyzorovat, že vývoj počtu nehod by měl růst do roku 2021 (219 989 nehod), kdy např. prognóza pro rok 2019 je 144 739 nehod. To značí nárůst o 38,16% oproti roku 2018.

Tabulka 7: Prognóza počtu nehod

Rok	2019	2020	2021
Prognóza	144 739	178 267	219 989

Zdroj: vlastní zpracování

#### 4.2.2 Analýza počtu dopravních nehod v letech 2009 až 2018

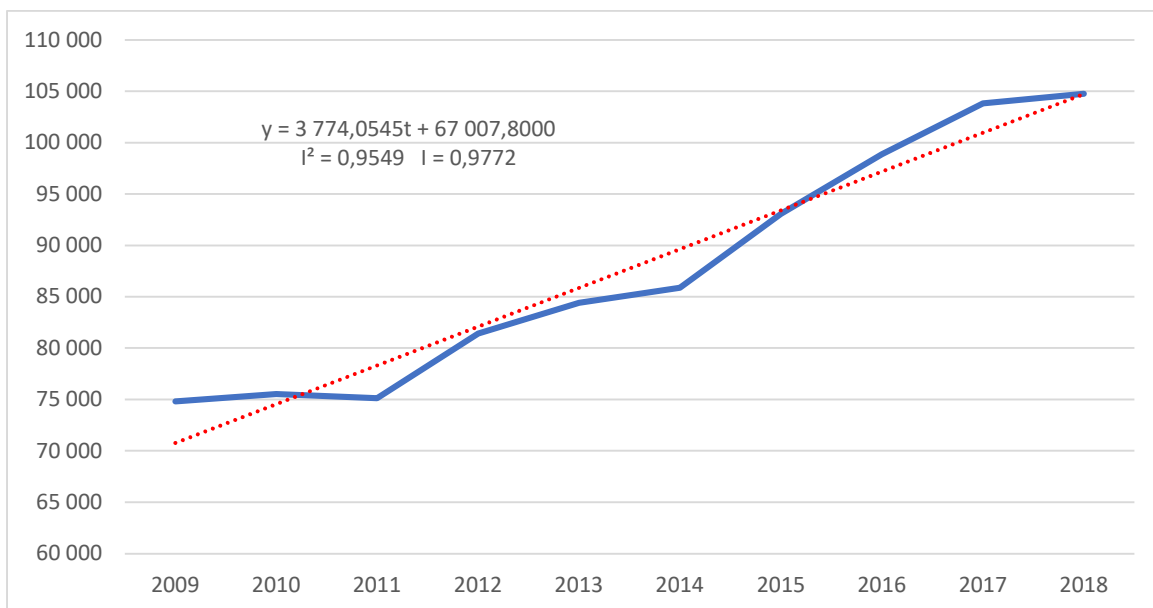
K rozdělení časové řady došlo z důvodu výše uvedeného poklesu dopravních nehod v roce 2009, propad byl o celých 53,35%. Tento propad nastal legislativní změnou popsanou dříve. Pro zachycení trendu této řady jsme vynesli hodnoty do tabulky (*Tabulka 8*) a grafu (*Graf 3*). Z grafu je zřejmé, že od roku 2009 dochází ke každoročnímu mírnému nárůstu počtu dopravních nehod. Jen v roce 2011 došlo k poklesu dopravních nehod, ale pouze o 0,54% oproti roku 2010.

Tabulka 8: Počet nehod 2009 - 2018

Rok	Počet nehod $y_t$	1. diference $dy_t$	2. diference $d^{(2)}y_t$	koefficient růstu $k_t$	tempo růstu v %
2009	74 815				
2010	75 522	707		1,01	0,94%
2011	75 137	-385	-1 092	0,99	-0,51%
2012	81 404	6 267	6 652	1,08	8,34%
2013	84 398	2 994	-3 273	1,04	3,68%
2014	85 859	1 461	-1 533	1,02	1,73%
2015	93 067	7 208	5 747	1,08	8,40%
2016	98 864	5 797	-1 411	1,06	6,23%
2017	103 821	4 957	-840	1,05	5,01%
2018	104 764	943	-4 014	1,01	0,91%

Zdroj: Policie ČR, vlastní zpracování, 2020

Graf 3: Vývoj počtu nehod 2009 - 2018



Zdroj: Policie ČR, vlastní zpracování, 2020

Pro zachycení trendu na období let 2019 až 2021 jsme použily lineární trendovou funkci ze vzorce (2.5) s indexem determinace  $R^2$  0,9549, který zachycuje trend z 95,49%. Index korelace je v našem případě 0,9772. Na základě statistických údajů můžeme vypočítat prognózu na roky 2019, 2020 a 2021. Prognóza na rok 2021 je 116 071 nehod, což je nárůst oproti roku 2018 o 10,79%, to znamená nárůst o 11 307 nehod.

Tabulka 9: Prognóza počtu nehod 2009 - 2018

Rok	2019	2020	2021
Prognóza	108 522	112 297	116 071

Zdroj: vlastní zpracování

Jestliže srovnáme prognózy z celé časové řady od roku 1998 do roku 2018 (*Tabulka 7*) s prognózami z časové řady od roku 2009 do roku 2018 (*Tabulka 9*) vidíme výrazný rozdíl. Tento rozdíl je způsoben vývojem časové řady, kdy u první vidíme polynomiální vývoj s výrazným zlomem v roce 2009, kdy klesl počet nehod o už zmíněných 53,35%, to je pokles o 85 561 nehod. Zatímco u časové řady 2009 - 2018 vidíme postupný růst počtu nehod, který se projevil i v prognózách.

### 4.2.3 Analýza počtu usmrcených osob

Tabulka (Tabulka 10) a graf (Graf 4) znázorňuje počet usmrcených osob v České republice v rozmezí let 1998 až 2018, a to usmrcených v přímé souvislosti s dopravními nehodami. Jedná se tedy o všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích – řidiči, cyklisté, chodci, spolujezdci atd.

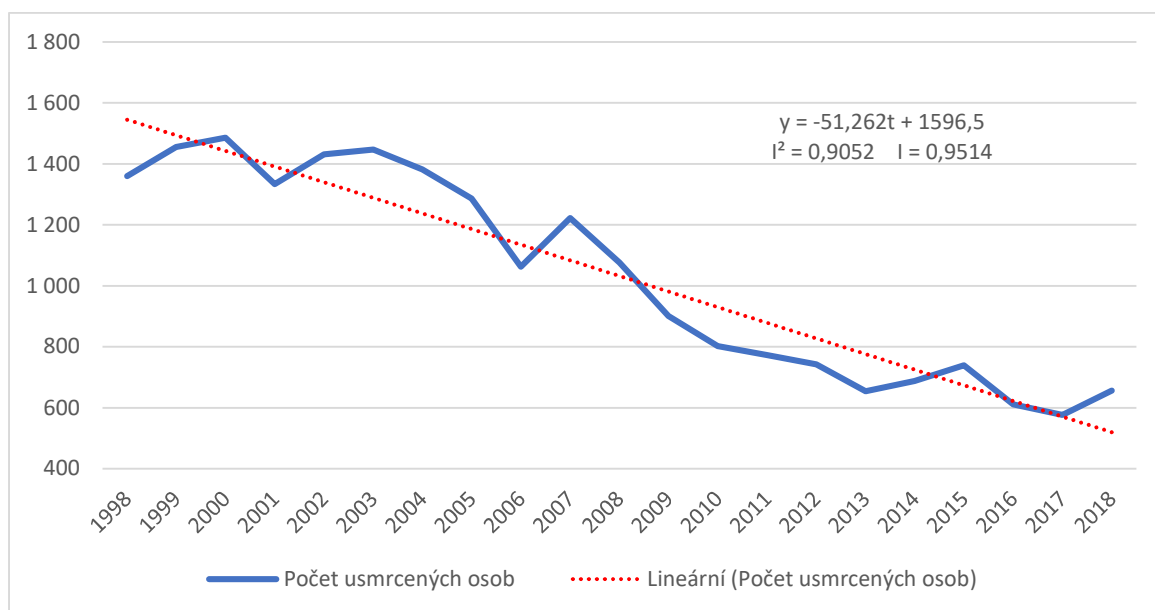
Tabulka 10: Počet usmrcených osob 1998 - 2018

Rok	t	Počet usmrcených osob $y_t$	1. diference $dy_t$	2. diference $d^{(2)}y_t$	koefficient růstu $k_t$	tempo růstu v %
1998	1	1 360				
1999	2	1 455	95		1,07	6,99%
2000	3	1 486	31	-64	1,02	2,13%
2001	4	1 334	-152	-183	0,90	-10,23%
2002	5	1 431	97	249	1,07	7,27%
2003	6	1 447	16	-81	1,01	1,12%
2004	7	1 382	-65	-81	0,96	-4,49%
2005	8	1 286	-96	-31	0,93	-6,95%
2006	9	1 063	-223	-127	0,83	-17,34%
2007	10	1 222	159	382	1,15	14,96%
2008	11	1 076	-146	-305	0,88	-11,95%
2009	12	901	-175	-29	0,84	-16,26%
2010	13	802	-99	76	0,89	-10,99%
2011	14	773	-29	70	0,96	-3,62%
2012	15	742	-31	-2	0,96	-4,01%
2013	16	654	-88	-57	0,88	-11,86%
2014	17	688	34	122	1,05	5,20%
2015	18	739	51	17	1,07	7,41%
2016	19	611	-128	-179	0,83	-17,32%
2017	20	577	-34	94	0,94	-5,56%
2018	21	656	79	113	1,14	13,69%

Zdroj: Policie ČR, vlastní zpracování, 2020



Graf 4: Vývoj počtu usmrcených osob



Zdroj: Policie ČR, vlastní zpracování, 2020

Na základě tabulky (*Tabulka 10*) a sestrojeného grafu (*Graf 4*) osob usmrcených v důsledku dopravních nehod můžeme konstatovat následující. Až do roku 2006 (2008) byly počty usmrcených osob v jednotlivých letech až na dva výkyvy celkem stabilní. Od roku 2006, potažmo roku 2008 dochází k mírnému poklesu tohoto parametru po celou dobu. V roce 2018 vidíme nárůst o 79 osob, což je nárůst o 13,69%. Na základě statistických údajů můžeme vypočítat prognózu na roky 2019, 2020 a 2021. Tento trend bude více méně stabilní nebo bude mírně klesající. Pro zachycení trendu počtu usmrcených osob jsme tentokrát zvolili lineární trendovou funkci (2.5). Index determinace  $R^2$  je v našem případě 0,9052. Čím více se hodnota  $R^2$  rovná jedné, tím více vystihuje skutečný vývoj v letech předešlých a podobně bude vystihovat i vývoj v letech budoucích. Prognóza na rok 2021 je tedy 366 usmrcených osob, což je pokles o 46,80% oproti roku 2018.

Tabulka 11: Prognóza počtu usmrcených osob

Rok	2019	2020	2021
Prognóza	469	417	366

Zdroj: vlastní zpracování

#### 4.2.4 Analýza počtu těžce zraněných osob

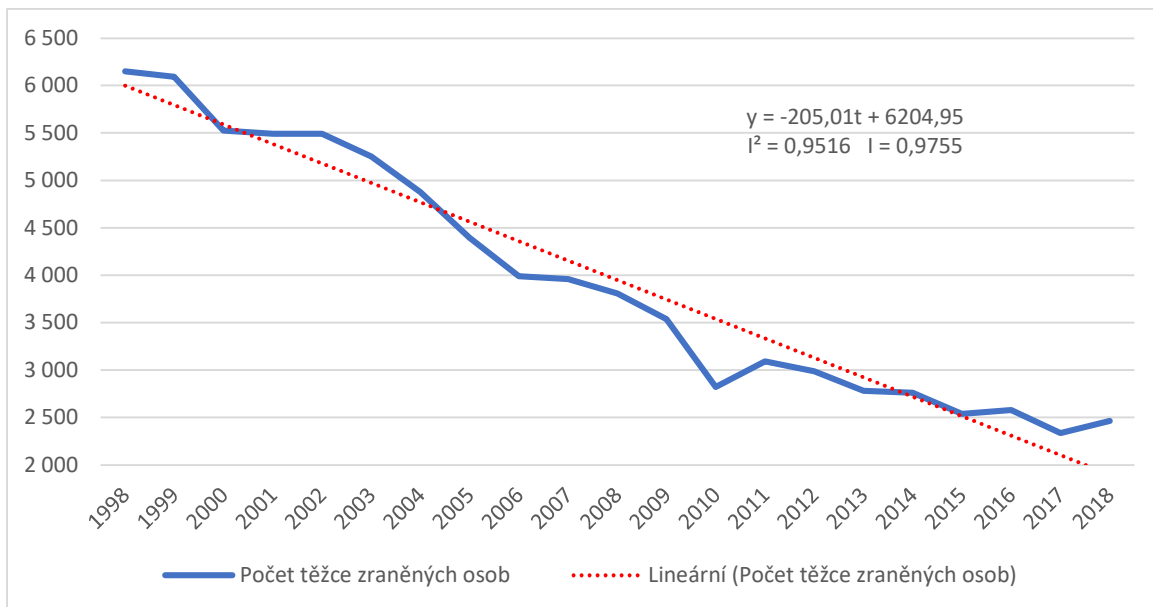
Tabulka znázorňuje počet těžce zraněných osob v České republice v rozmezí let 1998 až 2018, a to těžce zraněných v přímé souvislosti s dopravními nehodami. Těžká zranění jsou v těchto případech klasifikována Policií České republiky na základě platné legislativy uvedené v teoretické části této práce. Z grafického znázornění vývoje počtu těžce zraněných v důsledku dopravních nehod (*Graf 5*) je zřejmé následující. Po celou dobu sledovaného období od roku 1998 až do roku 2018 je trend tohoto parametru mírně klesající. Je ale zřejmé, že v posledních letech dochází ke stagnaci a počty osob těžce zraněných dále neklesají. Z tabulky (*Tabulka 12*) lze vyčíst, že největší propad v počtu těžce zraněných byl mezi roky 2009 a 2010, kdy tento propad činil 20,16%. Naopak největší nárůst byl v roce 2011 a to o celých 9,53%.

Tabulka 12: Počet těžce zraněných osob 1998 - 2018

Rok	t	Počet těžce zraněných osob $y_t$	1. diference $dy_t$	2. diference $d^{(2)}y_t$	koeficient růstu $k_t$	tempo růstu v %
1998	1	6 152				
1999	2	6 093	-59		0,99	-0,96%
2000	3	5 525	-568	-509	0,91	-9,32%
2001	4	5 493	-32	536	0,99	-0,58%
2002	5	5 492	-1	31	1,00	-0,02%
2003	6	5 253	-239	-238	0,96	-4,35%
2004	7	4 878	-375	-136	0,93	-7,14%
2005	8	4 396	-482	-107	0,90	-9,88%
2006	9	3 990	-406	76	0,91	-9,24%
2007	10	3 960	-30	376	0,99	-0,75%
2008	11	3 809	-151	-121	0,96	-3,81%
2009	12	3 536	-273	-122	0,93	-7,17%
2010	13	2 823	-713	-440	0,80	-20,16%
2011	14	3 092	269	982	1,10	9,53%
2012	15	2 986	-106	-375	0,97	-3,43%
2013	16	2 782	-204	-98	0,93	-6,83%
2014	17	2 762	-20	184	0,99	-0,72%
2015	18	2 540	-222	-202	0,92	-8,04%
2016	19	2 580	40	262	1,02	1,57%
2017	20	2 339	-241	-281	0,91	-9,34%
2018	21	2 465	126	367	1,05	5,39%

Zdroj: Policie ČR, vlastní zpracování, 2020

Graf 5: Vývoj počtu těžce zraněných osob



Zdroj: Policie ČR, vlastní zpracování, 2020

Na základě výše uvedených údajů můžeme opět odhadnout prognózu na roky 2019, 2020, a 2021. Tento trend bude spíše klesající. Pro zachycení trendu dopravních nehod jsme opět zvolili lineární trendovou funkci (2.5). Index determinace  $R^2$  je v našem případě 0,9516, což značí, že z 95,16% je tento trend reálný. Index korelace  $I$  dle vzorce (2.12) je v tomto případě 0,9755. Prognóza na rok 2019 říká, že počet těžce zraněných osob klesne na číslo 1 695 a v dalších letech na 1 490 a v roce 2021 to bude 1 285 těžce zraněných osob.

Tabulka 13: Prognóza počtu těžce zraněných osob

Rok	2019	2020	2021
Prognóza	1 695	1 490	1 285

Zdroj: vlastní zpracování

#### 4.2.5 Analýza počtu lehce zraněných osob

Z grafického znázornění vývoje počtu lehce zraněných v důsledku dopravních nehod můžeme konstatovat následující. V první polovině sledovaného období od roku 1998 až do

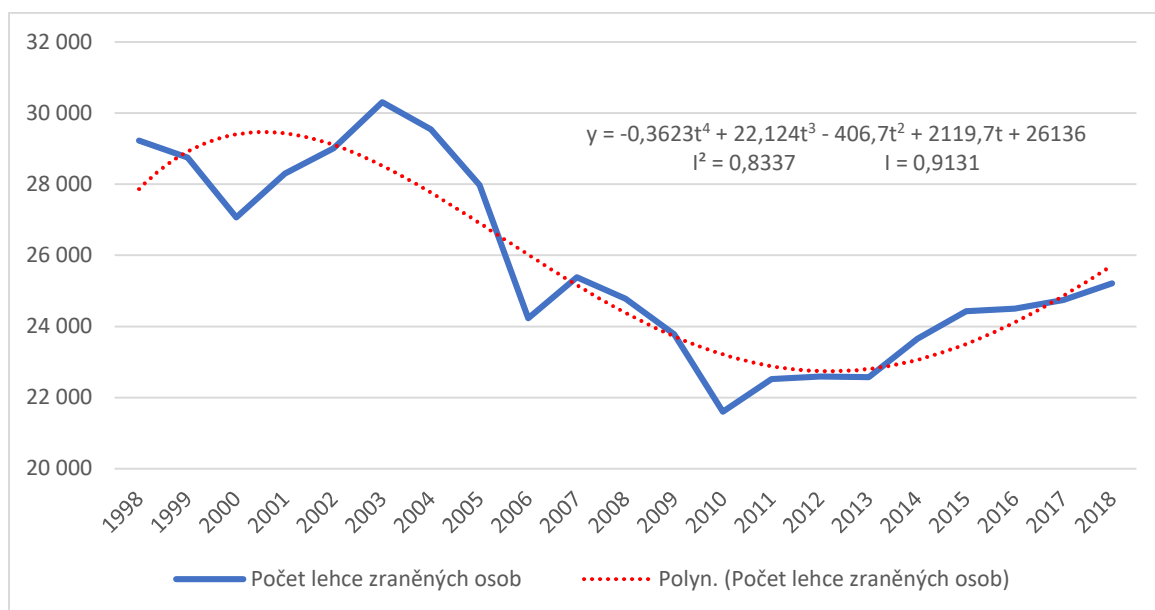
roku 2018 je trend počtu osob lehce zraněných i když s výkyvy mírně klesající. Ve druhé polovině sledovaného období ale dochází k postupnému nárůstu počtu zraněných osob, a tento trend je stabilní. Největší nárůst jsme zaznamenali v roce 2014 a to o 4,77%. Naproti tomu největší pokles lehce zraněných osob byl v roce 2006, kdy počet klesl o 3 743 lehce zraněných osob oproti roku 2005.

Tabulka 14: Počet lehce zraněných osob 1998 - 2018

Rok	t	Počet lehce zraněných osob $y_t$	1. diference $dy_t$	2. diference $d^{(2)}y_t$	koefficient růstu $k_t$	tempo růstu v %
1998	1	29 225				
1999	2	28 747	-478		0,98	-1,64%
2000	3	27 063	-1 684	-1 206	0,94	-5,86%
2001	4	28 297	1 234	2 918	1,05	4,56%
2002	5	29 013	716	-518	1,03	2,53%
2003	6	30 312	1 299	583	1,04	4,48%
2004	7	29 543	-769	-2 068	0,97	-2,54%
2005	8	27 974	-1 569	-800	0,95	-5,31%
2006	9	24 231	-3 743	-2 174	0,87	-13,38%
2007	10	25 382	1 151	4 894	1,05	4,75%
2008	11	24 776	-606	-1 757	0,98	-2,39%
2009	12	23 777	-999	-393	0,96	-4,03%
2010	13	21 610	-2 167	-1 168	0,91	-9,11%
2011	14	22 519	909	3 076	1,04	4,21%
2012	15	22 590	71	-838	1,00	0,32%
2013	16	22 577	-13	-84	1,00	-0,06%
2014	17	23 655	1 078	1 091	1,05	4,77%
2015	18	24 427	772	-306	1,03	3,26%
2016	19	24 501	74	-698	1,00	0,30%
2017	20	24 740	239	165	1,01	0,98%
2018	21	25 215	475	236	1,02	1,92%

Zdroj: Policie ČR, vlastní zpracování, 2020

Graf 6: Vývoj počtu lehce zraněných osob



Zdroj: Policie ČR, vlastní zpracování, 2020

Pro zachycení trendu dopravních nehod byly použity hodnoty z tabulky (*Tabulka 14*), kdy tentokrát byla vybrána polynomiální trendová funkce 4 řádu s indexem determinace  $R^2$  0,8337, který nám říká, že v počtu lehce zraněných osob je trend. Z 83,37% můžeme vyjádřit polynomiální trendovou funkcí (2.10) počet lehce zraněných osob na období 2019 až 2021. Tento trend bude spíše mírně narůstat. V roce 2021 bude počet lehce zraněných podle prognózy 28 389, což je nárůst o 3 174 osob (12,59%) oproti roku 2018. Od roku 1998 je to pokles o 836 osob, to je o 2,86%.

Tabulka 15: Prognóza počtu lehce zraněných osob

Rok	2019	2020	2021
Prognóza	26 632	27 541	28 389

Zdroj: vlastní zpracování

## 5 Výsledky a diskuse

Na základě získaných informací a statistických dat je zřejmé, že se trendy vývoje nehodovosti v námi sledovaných parametrech mění ve třech obdobích mezi roky 1998 až 2018. Z tohoto důvodu můžeme toto dvacetileté období popsat následujícím způsobem. V první dekádě sledovaného období, tedy v rozmezí let 1998 až 2008, je vývoj parametrů stabilní a k jeho konci dochází k postupnému poklesu absolutních čísel jednotlivých parametrů. V tomto období je vývoj nehodovosti tedy postupně příznivý a vykazuje známky postupného mírného zlepšení. Druhé období je charakterizováno poklesem parametrů v období let 2007 až 2008, tedy v letech po zavedení bodového systému v České republice v roce 2006. U některých parametrů je tento pokles velice razantní. Prodleva mezi zavedením bodového systému a poklesem počtu nehod, úmrtí a zranění je dán postupným načítáním trestných bodů a následnou hrozbou odebrání řidičského oprávnění. Tento trend pokračuje až do roku 2015, kdy dochází ke stabilizaci parametrů a postupnému mírnému navyšování absolutních čísel. V období od roku 2015 do roku 2018 jsou počty dopravních nehod a s nimi související úmrtí a zranění osob stabilní nebo stoupají.

Je potřeba nicméně konstatovat, že statistická data získaná z jednotlivých zdrojů nejsou přesná a absolutní. K uvedeným počtům by bylo potřeba přičíst matematický koeficient, který navýší výše uvedené absolutní počty. Tento koeficient totiž při výpočtech nahrazuje množství dopravních nehod a případně množství osob s lehkým zraněním u dopravních nehod, která nejsou nahlášena a tím pádem šetřena Policií České republiky. Z tohoto důvodu se tedy nedostanou do statistik Policie ČR ani dalších organizací, i když je odborné veřejnosti známo, že tyto případy existují a není jich statisticky zanedbatelné množství. V našem případě ale v rámci této práce není nutné tento koeficient zahrnout do přehledů a predikce vývoje nehodovosti v České republice.

Dalším faktorem ovlivňujícím námi sledované parametry jsou technické a technologické změny v konstrukci a provozu moderních automobilů. Současné konstrukce jsou plně podřízeny bezpečnostním otázkám na úkor složitosti a ceně nových systémů. Kvalita materiálů podléhá neustálé kontrole a jsou vybírány i s ohledem na jejich bezpečnostní parametry. Tento faktor je tedy nutno zejména zohlednit u počtů osob usmrčených a počtu osob těžce zraněných v přímé souvislosti s nehodami na pozemních komunikacích. Toto se týká jak řidičů a dalších spolujezdců, kteří jsou chráněni samotnou

karoserií a konstrukcí vozidel, tak nepřímo ostatních účastníků dopravního provozu, jelikož brzdové a ostatní bezpečnostní systémy (ABS a další) chrání svou funkcí i osoby mimo vozidla.

Na základě výše uvedeného vývoje můžeme říct, že zavedením bodového systému došlo ke zlepšení dopravně-bezpečnostní situace na pozemních komunikacích v České republice, a to velice výrazným způsobem. V roce 2006 byl zaveden legislativně i v praxi bodový systém pro řidiče v České republice. V následujících letech, zejména od roku 2008 je patrný pokles dopravní nehodovosti a s tím spojené snížení počtu zraněných osob a také úmrtí osob v souvislosti s dopravními nehodami na pozemních komunikacích. I když nebyl v důsledku tento zavedený bodový systém dokonalý, jeho vliv na vývoj nehodovosti, snížení následků dopravních nehod a zvýšení bezpečnosti provozu je nesporný.

Naopak trend ve vývoji nehodovosti v České republice od roku 2015 není příznivý. Nejenže došlo ke stagnaci množství dopravních nehod a zranění řidičů či dalších účastníků provozu na pozemních komunikacích, ale zejména v posledních dvou letech dochází k navýšení těchto parametrů a počty nehod a zraněných osob včetně úmrtí osob se zvyšují.

Je tak možno indikovat nepříznivý vývoj situace na českých silnicích a nutnost zavedení změn. Tyto změny mohou být jak v bodovém systému ohodnocení řidičů, tak mimo něj v rámci doplňující schválené legislativy. Nutnost změny v bodovém systému ohodnocení řidičů se diskutuje již nejméně dva roky, nicméně připravované legislativní změny byly v letošním roce 2020 odsunuty prozatím z důvodu „koronavirové“ epidemie.

Ministerstvo dopravy České republiky dokončilo novelu silničního zákona, která změní tresty za přestupky a trestné činy na silnicích. Zvyšuje tresty například u telefonování za volantem nebo překročení povolené rychlosti. Naopak mírnější tresty čekají řidiče za méně vážné přestupky. Novela zákona počítá s účinností k prvnímu lednu roku 2022. Novela přináší změny v bodovém systému ohodnocení řidičů. Řidič bude moci dostat jen dva, čtyři nebo šest trestných bodů. Ministerstvo dopravy ČR chce také klást větší důraz na dodržování bezpečné vzdálenosti mezi jedoucimi vozidly. Jde totiž o jednu z nejčastějších příčin nehod a úpravy v pravidlech silničního provozu a postih při jejich porušení v tomto bodě byly již v okolních zemích provedeny. Navrhuje rovněž navýšení pokut. Za držení telefonu v ruce z jednoho tisíce korun na 2500 korun, za jízdu na červenou se pokuta zvedá na pět tisíc korun, stejně tak je tomu při vjezdu na železniční přejezd přes zákaz (červené blikající světlo,

závory, zvukové znamení). Naopak pokuty za parkování se mají snižovat, z dvou tisíc korun na patnáct set. Důležitým bodem je pak upuštění od možnosti Policie České republiky odebrat na místě řidičský průkaz osobě, která se z vlastní vůle nepodrobila povinné lékařské prohlídce. Beze změny zůstává postup odebrání řidičského průkazu po dosažení dvanácti bodů.<sup>74</sup> Nový bodový systém bude po svém schválení jen krokem k celkovému zlepšení bezpečnostní situace na silnicích.

Další podstatnou složkou ovlivňující bezpečnost na vozovce je bezpečnost samotných vozovek. Existuje stále velké množství překážek, hlavně stromů, které se podílí až na 30 % nehod. Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod patří nepřiměřená rychlost, tragické následky má často i nesprávný způsob jízdy, nedání přednosti nebo nesprávné předjíždění. Největším problémem českých řidičů jsou především nepozornost, neukázněnost, někdy přehnaná sebedůvěra.

Jednou ze změn připravované novely má být řidičský průkaz na zkoušku. Do dvou let od získání oprávnění o něj lidé přijdou už při ztrátě šesti bodů. Opatření cílí na mladé řidiče, následky jejich nehod jsou často vážnější než u ostatních motoristů. Tento krok je však v mnohém kritizován odbornou veřejností, a tak až čas ukáže, zda toto ustanovení nové legislativy se odrazí ve větší bezpečnosti na silnicích.

Skutečností zůstává, že bezpečnost na silnicích nelze zajistit nějakými jednostrannými kroky. Musí se jednat o systém kroků, které budou zahrnovat autoškoly, školící střediska, Dopravní policii České republiky, celoživotní vzdělávání a hlavně výchovu v samotné společnosti, protože jakým způsobem se k sobě chováme ve společnosti, tak se k sobě budeme chovat i na silnicích. Je to jen odraz našeho vnímání mezilidských vztahů.

---

<sup>74</sup> ČESKÁ TELEVIZE. *Ct24: Zpřísnění bodového systému situaci na silnicích zlepší, věří Havlíček. Někteří považují novelu za represivní* [online]. © Česká televize 1996 – 2021 [cit. 2020-12-27]. Dostupné z: <https://www.12bodu.cz/skoleni-bezpecne-jizdy.html>



## 6 Závěr

Cílem této práce bylo získání přehledu o nehodovosti na českých silnicích v období let 1998 až 2018 se zaměřením na analýzu statistických údajů nehodovosti, hledání souvislostí s legislativními úpravami a vysvětlením a shrnutím základních trendů v tomto vývoji. Pozornost byla věnována zákonu č. 411/2005 Sb. zavádějící bodový systém a jeho odrazu právě ve statistických údajích nehodovosti v České republice.

V teoretické části práce jsou objasněny základní pojmy týkající se silničního provozu, nehodovosti v České republice a jejich příčin. Jsou představeny legislativní změny v průběhu námi zkoumaných let 1998 až 2018. Zejména je pozornost zaměřena na definování pojmů doprava, pozemní komunikace, účastníci provozu na pozemních komunikacích, nehodovost, a také jsou v legislativním rámci představeny přestupky a trestné činy v dopravě včetně případných sankcí za jejich spáchání. Dále v teoretické části nalezneme představení projektu BESIP, který se dlouhodobě stará o bezpečnost silničního provozu a snaží se představit občanům České republiky základní pravidla jako účastníků provozu na pozemních komunikacích. Závěr teoretické části představuje popis bodového systému zavedeného v roce 2006 v České republice. Tento bodový systém nesporně přispěl ke zvýšení bezpečnosti na českých silnicích a snížil množství nehod a v souvislosti s nimi také počty úmrtí a zraněných osob.

V praktické části práce byla čerpána data ze statistik ročenek nehodovosti Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky za roky 1998 až 2018 a také statistické údaje Ministerstva dopravy ČR a z Českého statistického úřadu. Byly vybrány sledované parametry, kam jsme zařadili počty nehod, počty úmrtí a počty osob s těžkým a lehkým zraněním v souvislosti s dopravními nehodami. Získané údaje byly následně zařazeny do tabulkových přehledů. Na základě provedené analýzy časových řad byly získány údaje pro analýzu předmětného období v rozmezí let 1998 až 2018.

Na základě provedené analýzy bylo zjištěno, že zejména zavedení nového bodového systému ohodnocení řidičů v roce 2006 mělo zásadní vliv na snížení počtu jednotlivých sledovaných parametrů, a tím tedy snížení nehodovosti v rámci České republiky. Z analýzy je ale také zřejmé, že se vliv bodového systému časem „rozměnil“ a mnozí řidiči již nadále nereflektují na pravidla provozu na pozemních komunikacích. Zejména v posledních třech

letech sledovaného období opět narůstá počet nehod a s tím i počty mrtvých a zraněných v souvislosti s provozem na silnicích.

Bylo konstatováno, že novela bodového systému je nutná stejně tak jako další doplňkové programy v souvislosti se zajištěním bezpečnosti provozu a ochraně života a zdraví účastníků silničního provozu. Bylo také konstatováno, že řidiči v České republice na rozdíl od řidičů sousedních zemí nerespektují nijak zvlášť platnou legislativu týkající se bezpečnosti na pozemních komunikacích. Více než tomu rozumějí zejména „restriktivním“ opatřením ve formě finančních pokut a dalších sankcí.

Na základě výše uvedených poznatků je zřejmá nutnost provedení změn týkajících se bezpečnosti na silnicích, zejména ve vztahu k chování jednotlivých řidičů balancujících až na pomezí páchaní úmyslných trestných činů.

## 7 Seznam použitých zdrojů

### Tištěné zdroje

- ADAMEC, Vladimír. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada, , 2008. 160 s. ISBN 978-80-247-2156-9.
- BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: CPress, 2014. 184 s. ISBN 978-80-264-0260-2.
- BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče. Výklad práva, jednání s policisty i úřady a odpovědi na otázky týkající se přestupků*. Brno : CPress, 2014. 184 s. ISBN 978-80-264-0260-2.
- BUDÍKOVÁ, Marie, Maria KRÁLOVÁ a Bohumil MAROŠ. *Průvodce základními statistickými metodami*. Praha: Grada, 2010. 272 s. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-3243-5.
- ČERNÍNOVÁ, Michaela. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 528 s. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-652-5.
- ČERNÝ, Jan, Eva HORZINKOVÁ a Helena KUČEROVÁ, [1994]-. *Přestupkové řízení: příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů : podle platného stavu k ...* Praha: Linde, 158 s. Praktická právnická příručka. ISBN 978-80-7201-859-8.
- GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 3. rozš. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2004. 343 s. Právnické učebnice (Aleš Čeněk). ISBN 8086473856.
- HAVLÍČEK Brain Team., *Místní komunikace. Odstranění pevné překážky (151/VIII/2010 ČJ, 4 As 12/2010-89)*. Česká judikatura. 2010, č. 8, str. 111 – 120. ISSN 1802 – 9981, In: Beck-online [online právní informační systém]. Nakladatelství C. H. Beck
- HINDLS, Richard, Stanislava HRONOVÁ a Jan SEGER. *Statistika pro ekonomy*. 5. vyd. Praha: Professional Publishing, 2004. 418 s. ISBN 80-86419-59-2.
- CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 80-7380-211-2.
- JEMELKA, Luboš. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář*. V Praze: C.H. Beck, 2011. 534 s. Beckovy malé komentáře. ISBN 9788074003554.

- KAUN, Miroslav a František LEHOVEC. *Pozemní komunikace 20*. Vyd. 2. přeprac. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2004. 233 s. ISBN 80-01-02874-7.
- KONRÁD, Zdeněk. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 3. nezm. vyd. Praha: Policejní akademie České republiky, 1999. 512 s. ISBN 80-7251-023-1.
- KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi, aneb, Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. Praha: Linde, 2002. 384 s. ISBN 8072013211.
- PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 378 s. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.
- ROČENKA NEHODOVOSTI: *Na pozemních komunikacích v České republice v roce*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 1998 - 2018.
- STRAKA, Jan a Jana FABIÁNOVÁ. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2017*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, 2017. 256 s.
- SVATOŠOVÁ, Libuše a Bohumil KÁBA. *Statistické metody II*. V Praze: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, 2008, 105 s. ISBN 978-80-213-1736-9.
- SVATOŠOVÁ, Libuše, Bohumil KÁBA a Marie PRÁŠILOVÁ. *Zdroje a zpracování sociálních a ekonomických dat: učební texty*. V Praze: Česká zemědělská univerzita v Praze, Provozně ekonomická fakulta, Katedra statistiky, 2004. 196 s. ISBN 8021311894.
- ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe)*. Praha: Karolinum, 2006. 218 s. ISBN 80-246-1096-5.
- ZELENÝ, Lubomír. *Osobní doprava*. V Praze: C.H. Beck, 2017. 213 s. ISBN 978-80-7400-681-4.

### **Internetové zdroje**

- 12bodů.cz: *Školení bezpečné jízdy* [online]. © 2011-2021 [cit. 2020-12-05]. Dostupné z: <https://www.12bodů.cz/skoleni-bezpecne-jizdy.html>
- BESIP: *Aktuální strategie* [online]. © 2010 - 2020 [cit. 2020-12-11]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>
- BESIP: *BESIP Team* [online]. © 2010 - 2020 [cit. 2020-11-24]. Dostupné z: <https://ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>

- BESIP: *Historie BESIP* [online]. © 2010 - 2020 [cit. 2020-11-21]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/Historie-BESIP>
- BESIP: *Kdo jsme* [online]. © 2010 - 2020 [cit. 2020-11-21]. Dostupné z: <https://ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>
- BESIP: *Národní strategie BESIP* [online], © 2020. [cit. 2020-12-07]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP>
- BESIP: *Rada vlády BESIP* [online]. © 2010 - 2020 [cit. 2020-12-08]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Rada-vlady-BESIP>
- Bodový systém: *Důvodová zpráva k návrhu zákona č.411/2005 Sb. (tisk 833)* [online]. © 2020 [cit. 2020-12-27]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>
- ČESKÁ TELEVIZE. *Ct24: Zpřísnění bodového systému situaci na silnicích zlepší, věří Havlíček. Někteří považují novelu za represivní* [online]. © Česká televize 1996 – 2021 [cit. 2020-12-27]. Dostupné z: <https://www.12bodu.cz/skoleni-bezpecne-jizdy.html>
- České dálnice: *Rozdíl mezi D a R* [online]. © 2002 – 2019 [cit. 2020-10-25]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/odborne-info/rozdily-mezi-d-a-r/>
- DOPRAVNÍ PŘESTUPKY S. R. O. *DOPRAVNÍ PRÁVO.CZ: Trestné činy* [online]. © 2010 - 2020 [cit. 2020-11-17]. Dostupné z: <http://www.dopravni-pravo.cz/trestne-ciny/>
- HERČÍK, Jan, *Historický vývoj dopravy*, *Geography.upol.cz* [online] [cit. 2020-10-23]. Dostupné z: <http://geography.upol.cz/soubory/lide/hercik/GEDP/Prednasky/historie.pdf>
- CHLUBNÝ, J. *Antika: Římské silnice* [online], © 2004. [cit. 2020-10-20]. Dostupné z: <http://antika.avonet.cz/article.php?ID=1499>
- JANDA, Tomáš. *České dálnice: Historie dálnic* [online]. © 2002 – 2019 [cit. 2020-10-18]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/odborne%20%E2%80%93%20info/historie%20-%20dálnic/>
- Silniční zákon a bodový systém: *Změny od léta 2011*. In: *AUTO.CZ* [online]. 2011, 17. 5. 2011 [cit. 2020-11-05]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/silnicni-zakon-a-bodovy-system-zmeny-od-leta-2011-58710>

Vyhláška č. 470/2012 Sb.: Vyhláška o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným. AION CS, S.R.O. *Www.zakonyprolidi.cz* [online]. Zlín, © 2010-2021. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-470>

Zákon č. 13/1997 Sb.: Zákon o pozemních komunikacích. AION CS, S.R.O. *Www.zakonyprolidi.cz* [online]. Zlín, © 2010-2021. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

Zákon č. 40/2009 Sb.: Zákon trestní zákoník. AION CS, S.R.O. *Www.zakonyprolidi.cz* [online]. Zlín, © 2010-2021. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>

Zákon č. 361/2000 Sb.: Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. AION CS, S.R.O. *Www.zakonyprolidi.cz* [online]. Zlín, © 2010-2021. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>