

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra statistiky



Bakalářská práce

**Bodový systém ČR a jeho vliv na bezpečnost silničního
provozu**

Kateřina Klatovská

© 2020 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Kateřina Klatovská

Hospodářská politika a správa
Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Bodový systém ČR a jeho vliv na bezpečnost silničního provozu

Název anglicky

The point system of the Czech Republic and its impact on road traffic safety

Cíle práce

Cílem práce je posoudit pomocí statistických metod dopad zavedení bodového systému v ČR na chování řidičů v souvislosti s dopravními nehodami a jejich následky. Výsledky řešení budou vycházet ze statistické analýzy relevantních ukazatelů a součástí práce bude formulace návrhů na zlepšení situace a zvýšení bezpečnosti v silničním provozu. Údaje použité v práci budou získány z veřejně dostupné statistické databáze Českého statistického úřadu, Ministerstva dopravy České republiky a případně Dopravního inspektorátu Policie České republiky

Metodika

Podkladové údaje budou zpracovány metodami popisné statistiky a postupy z oblasti časových řad.

Harmonogram:

Studium odborné literatury a odborných textů: 03/2020-09/2020

Předložení konečné podoby literární rešerše: 10/2020

Výběr a zpracování dat: 08/2020-01/2021

Předložení konečné podoby bakalářské práce: 15.2. 2021

Doporučený rozsah práce

30-50 stran

Klíčová slova

Bodový systém, bezpečnost, dopravní nehoda, přestupek, silniční provoz, nehody, časová řada

Doporučené zdroje informací

BERAN, T. Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona. 1. vyd. Brno: Computer Press 2006, ISBN 80-251-0909-7.

BUŠTA, P. Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. Praha: JUDr. Pavel Bušta 2016, ISBN: 978-80-906024-1-0.

HINDLS, R. – HRONOVÁ, S. – SEGER, J. *Statistika pro ekonomy*. Praha: Professional publishing, 2006. ISBN 80-86419-99-1.

HINDLS, R. – SEGER, J. – HRONOVÁ, S. *Statistika pro ekonomy*. Praha: Professional Publishing, 2002. ISBN 80-86419-30-4.

KOČÍ, R. – KUČEROVÁ, H. *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009. ISBN 978-80-87212-10-3.

KOVALČÍKOVÁ, D. Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář 2. vyd. V Praze: C.H.Beck, 2011, Beckovy texty zákonů s komentářem. ISBN: 978-80-7400-418-6.

KUČEROVÁ, H. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. Vydání čtvrté, Praha: Leges s.r.o., 2018. 840 s. ISBN: 978-80-7502-292-9.

NOVOTNÝ, P. Bodový systém a pravidla silničního provozu platná od 1.7.2006, CPRES 2006, ISBN: 978-80-7226-736-1.

SCHRÖTER, Z. Nová pravidla a bodový systém: (včetně novely ze dne 25.4.2006). Praha: Grada, 2006, 2006. ISBN: 80-247-1642-9.

WEIGEL, O. *Autoškola : pravidla, značky, testy : aktualizováno k 1.4.2009 v souladu s novelizovanými zákony a vyhláškami : učebnice je určena pro získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel*. Brno: Computer Press, 2009. ISBN 978-80-251-2494-9.

Předběžný termín obhajoby

2020/21 LS – PEF

Vedoucí práce

doc. Ing. Marie Prášilová, CSc.

Garantující pracoviště

Katedra statistiky

Elektronicky schváleno dne 2. 10. 2020

prof. Ing. Libuše Svatošová, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 19. 10. 2020

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 30. 10. 2020

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Bodový systém ČR a jeho vliv na bezpečnost silničního provozu" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské 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 autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 30.11.2020

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucí práce, paní doc. Ing. Marii Prášilové, CSc., za odborné vedení práce, cenné rady, vstřícnost a ochotu. Dále bych ráda poděkovala své rodině za podporu a trpělivost.

Bodový systém České republiky a jeho vliv na bezpečnost silničního provozu

Abstrakt

Práce je zaměřena na bodový systém, jeho vymezení v zákoně, na bodované přestupky a jejich nebezpečnost. Práce dále statisticky analyzuje dosavadní relevantní ukazatele. Zaměřuje se na vývoj počtu dopravních nehod, počtu mírných, těžkých a smrtelných úrazů při nehodách. Na základě ukazatelů hodnotí vliv požití alkoholu řidičem na počet vzniklých nehod a souvztažnost mezi věkem řidiče a počtem způsobených nehod. Veškeré zkoumání bylo zaměřeno na období mezi lety 2005 a 2019, kdy bylo zavedeno bodové hodnocení řidičů. V závěru práce je zpracováno doporučení a návrhy, které by mohly mít dopad na zlepšení dopravní situace a bezpečnost v silničním provozu.

Klíčová slova: bodový systém, bezpečnost, dopravní nehoda, přestupek, silniční provoz, silniční infrastruktura, řidič

The point system of the Czech Republic and its impact on road traffic safety

Abstract

The bachelor thesis is focused on point system, its definition in the law, on driving offenses penalized by points and their dangerousness. Furthermore, the current relevant indicators are statistically analysed in the thesis. It focuses on the development of the number of traffic accidents and the number of mild, serious, and fatal injuries in them. Based on the indicators, the effect of alcohol consumption by drivers on the number of the accidents is evaluated. Also, the correlation between the age of the drivers and the number of accidents caused is analysed. Our research was focused on the period between years 2005, when point system for drivers was introduced, and 2019. The bachelor thesis includes recommendations and suggestions which could improve the traffic situation and safety on the roads.

Keywords: point system, traffic safety, traffic accident, offense, road traffic, road infrastructure, driver

Obsah

1 Úvod.....	11
2 Cíl práce a metodika	13
2.1 Cíl práce	13
2.2 Metodika práce.....	13
3 Teoretická východiska	15
3.1 Historický vývoj silniční dopravy	15
3.2 Bodový systém.....	16
3.2.1 Bodový systém v zemích Evropy	17
3.2.2 Práva a povinnosti řidiče při dosažení 12 bodů	18
3.3 Zavedené pokuty k nejčastěji bodovaným přestupkům	19
3.4 Registr řidičů.....	21
3.4.1 Centrální registr řidičů	21
3.4.2 Registr řidičů.....	21
3.5 Dopravní nehoda	21
3.5.1 Dopravní nehoda.....	21
3.5.2 Povinnosti řidičů při vzniku dopravní nehody.....	22
3.6 Nejčastější příčiny vzniku nehod	23
3.6.1 Alkohol za volantem	23
3.6.2 Nízký věk řidiče.....	24
3.7 Struktura silniční sítě.....	25
3.8 Význam dopravy pro národní hospodářství a pro obyvatelstvo.....	27
3.9 Fondy EU	29
3.10 Úlohy Ministerstva dopravy ČR	29
3.11 Integrovaný záchranný systém.....	30
3.12 BESIP.....	30
3.12.1 Dětská dopravní hřiště	31
3.12.2 Naše práce není válka... ..	31
3.12.3 „Ty to zvládneš“	31
3.12.4 Agresivita zabíjí.....	32
4 Analýza bodového systému ČR a jeho dopad po zavedení.....	33
4.1 Struktura silniční sítě a počty dopravních prostředků.....	33
4.2 Vývoj v počtu dopravních nehod na území České republiky	35
4.3 Věcné škody a ekonomické ztráty státu	42

4.4	Vývoj dopravních nehod zapříčiněné požitím alkoholu	44
4.5	Vývoj dopravních nehod v krajích ČR.....	46
4.6	Vývoj vzniklých dopravních nehod zaviněné mladými řidiči do 24 let	47
5	Návrhy a doporučení	49
6	Závěr.....	51
7	Seznam použitých zdrojů	53
8	Přílohy	57

Seznam tabulek

Tabulka 1 Přehled evropských zemí s bodovým systémem	18
Tabulka 2 Vývoj délky silniční sítě v ČR (km)	34
Tabulka 3 Přehled stavu a struktury vozového parku v letech 2012-2019.....	35
Tabulka 4 Vývoj počtu dopravních nehod na území ČR v letech 2005-2019.....	36
Tabulka 5 Celkový počet usmrcených osob na území ČR v letech 2005-2019.....	38
Tabulka 6 Celkový počet osob s těžkým zraněním na území ČR v letech 2005-2019	40
Tabulka 7 Celkový počet osob s lehkým zraněním na území ČR v letech 2005-2019	41
Tabulka 8 Vývoj v počtu dopravních nehod zaviněných požitím alkoholu na území ČR ve sledovaném období 2005-2019.....	45
Tabulka 9 Vývoj počtu dopravních nehod zaviněných řidiči do 24 let na území ČR v období 2009-2019	48

Seznam grafů

Graf 1 Vývoj podílu vlivu alkoholu při dopravních nehodách na území ČR ve sledovaném období 2005-2019	37
Graf 2 Vliv alkoholu na počet usmrcených osob při dopravních nehodách na území ČR ve sledovaném období 2005-2019.....	39
Graf 3 Porovnání následků dopravních nehod na území ČR celkem za sledované období 2005-2019 (%).....	42
Graf 4 Věcné škody vzniklé při dopravních nehodách na území ČR za období 2005-2019 (mld. Kč)	43
Graf 5 Vývoj ekonomických ztrát z dopravních nehod na území ČR za sledované období 2005-2019	44
Graf 6 Podíl viníků vzniklých dopravních nehod zaviněných požitím alkoholu v ČR v období 2005-2019 (%).....	46
Graf 7 Vývoj dopravních nehod v krajích ČR ve sledovaném období 2005-2019..	47

1 Úvod

Silniční provoz je již několik generací neodmyslitelnou součástí denní činnosti, které se nevyhne takřka žádná osoba. Ať už je to používání osobních automobilů, motorek či snad prostředků hromadné veřejné dopravy ve městech ale i mimo ně. Počet automobilů na silnici má neustále vzrůstající tendenci a v dnešní době je vlastníkem řidičských oprávnění takřka 6,3 milionů občanů České republiky.

Doprava na pozemních komunikacích a samotný silniční provoz prošly nevídanou změnou od výroby prvního automobilu až po současnost. Dopravní infrastruktura a pravidla jsou nucena neustále reagovat na vzrůstající počet vozidel, a tím dochází k vymezování pravidel, zákonů a jiných nařízení. Výrobci dopravních prostředků se neustále snaží zdokonalovat v oblasti bezpečnostních prvků, které by měly mírnit následky dopravních nehod. Velký pokrok byl také zaznamenán v oblasti systémů, které mají za cíl nehodám předcházet. I přes tento technologický pokrok má působení lidského faktoru na vznik nehod velkou roli. S cílem snížit a zmírnit počty dopravních nehod a jejich následků se Česká republika snaží na řidiče působit pomocí preventivních opatření a dopravně bezpečnostních akcí.

Se vstupem České republiky do Evropské unie přišlo rozhodnutí o zavedení bodového systému, který byl převzat po vzoru ze sousedních zemí. Bodový systém má působit především preventivně proti recidivě přestupků a trestných činů spáchaných v silničním provozu. Bodový systém byl v České republice zaveden v roce 2006 a od té doby prošel několika novelizacemi, které se snaží usměrnit a minimalizovat páchání dopravních přestupků a nehod. Přesto se v posledních letech vedou diskuze o novelizaci zákona č. 361/200 Sb., o silničním provozu, kde je bodový systém zachycen. Novela zákona by měla vejít v platnost v roce 2022 a bere si za cíl zpřísnit závažné prohřešky, jako je překročení maximální povolené rychlosti, alkohol za volantem, ale na druhé straně chce vymanit z bodovaných přestupků drobné prohřešky, např. špatné parkování či nerozsvícení světel během dne. Ze stávajících sedmibodových bodovaných skupin, by tak měly být pouze tři. Další úprava se týká výše finanční odpovědnosti za provedený prohřešek, který by měl v případě spáchání porušení pravidel mít vyšší hodnotu, než je tomu doposud.

Ne nadarmo může řidič potkat na silnicích nápis „Pospíchej pomalu“. V době, kdy každý pořád jenom spěchá a je na něj vyvíjen nátlak okolí, zaměstnavatele i rodiny se mnozí řidiči za volantem přestanou ovládat a vybíjí si zde svou agresivitu. Tímto jednáním ohrožují nejen sebe, ale především své okolí. Agresivita, nezodpovědnost, nepozornost, nevěnování se jízdě, to vše jsou nejčastější příčiny u vzniku dopravních nehod. Bohužel ne vždy se nehoda obejde bez zranění a některé z nich mají tragické následky, které ovlivní nejen účastníky nehody, ale především rodiny a přátele zahynulé osoby. Je nutné si uvědomit, že pokud člověk usedne za volant, mělo by být jeho cílem se především ve zdraví dostat do požadovaného cíle a chovat se na silnici zodpovědně a ohleduplně vůči svému okolí.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem práce je posoudit vliv zavedení bodového systému na chování řidiče v silniční dopravě, ale i vznik dopravních nehod a následky vzniklé dopravními nehodami. Práce bude obsahovat hodnocení vlivu bodového systému v letech 2005-2019 a navrhnout zlepšení situace v silničním provozu. Hodnocení bude provedeno na různých ukazatelích, jako je vývoj v počtu vzniklých dopravních nehod, tragické a lehké následky nehod, příčiny jejich vzniku z důvodu požití alkoholu řidičem a nízkého věku řidičů. Údaje použité v práci budou získány z veřejně dostupné statistické databáze Českého statistického úřadu, Ministerstva dopravy České republiky a případně Dopravního inspektorátu Policie České republiky

2.2 Metodika práce

Teoretická část práce byla zpracována za pomoci zdrojů literárních, internetových a také zákonů vymezujících bodový systém, provoz na pozemních komunikacích a dopravy. Data v analytické části práce jsou získána ze statistik ČSÚ, ročenek Policie ČR a Ministerstva dopravy. Data byla zpracována pomocí časových řad.

Časové řady

Časová řada je uspořádání charakteristik v posloupnosti, které jsou z časového pohledu uspořádány od minulosti směrem do přítomnosti, popřípadě pomocí predikce do budoucnosti k dalšímu vývoji [1].

Elementární charakteristiky časových řad

Elementární charakteristiky zkoumají, jak rychle se změní hodnoty sledovaného ukazatele v závislosti na čase. Níže zmíněné elementární charakteristiky byly využity v bakalářské práci [2].

První absolutní difference

Jinými slovy absolutní přírůstky. Absolutní difference definuje absolutní přírůstek nebo úbytek zkoumaného ukazatele v daném období v porovnání s obdobím, které bezprostředně tomuto předchází [2].

$$dy_t = y_t - y_{t-1} \quad t = 2, 3, \dots, n$$

Bazický index

Pomocí bazických indexů se porovnávají časové řady. Porovnává se sledovaná veličina v daných obdobích a jejich změna oproti určenému základnímu období. Řadí se mezi relativní charakteristiky růstu [2].

$$k_0 = \frac{y_t}{y_0}$$

Koeficient růstu

Koeficient se také řadí mezi relativní charakteristiky růstu a popisuje, jak se postupně mění rychlost hodnot v dané časové řadě. Pokud se koeficient růstu vyjádří v procentech, pak se jedná o tempo růstu [2].

$$k_t = \frac{y_t}{y_{t-1}} \quad t = 2, 3, \dots, n$$

Průměrný koeficient růstu

Průměrný koeficient růstu se určuje za celou časovou řadu. Vyjádřen je nejčastěji jako geometrický průměr jednotlivých koeficientů [2].

$$\bar{k} = \sqrt[n-1]{\frac{y_n}{y_1}}$$

3 Teoretická východiska

3.1 Historický vývoj silniční dopravy

Teprve na přelomu 18. a 19. století se začaly budovat rozsáhlejší silniční sítě, předpisy upravující provoz se týkaly pouze nemotorových vozidel. Od této doby šel pokrok v oblasti motorismu rapidně vzhůru a začala se objevovat první motorová vozidla. U nás se první motorové vozidlo začalo projíždět po silnicích v roce 1893. Zanedlouho na to, se v roce 1897 vyrobil úplně první automobil, který byl poháněn spalovacím motorem. Auto neslo název Präsident a vyrobeno bylo na Moravě ve městě Kopřivnice. Po roce 1900 se automobily začaly vyrábět v Mladé Boleslavi a roku 1905 se výroba rozšířila o známé značky ŠKODA a PRAGA. Reakcí na vzrůstající trend automobilové dopravy dalo za vznik tzv. Pražské úmluvě, která byla přijata 11.října 1909. Jednalo se o mezinárodní dohodu, ve které byl vymezen provoz automobilů na veřejných komunikacích [3].

Vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích bylo zavedeno v roce 1953. Cílem tohoto zákona bylo zařídit plynulost a bezpečnost silničního provozu, vymezení povinností účastníků silničního provozu a určení zodpovědné státní instituce, dále pak inspektoráty, které měly za úkol zajistit právě výše zmíněné cíle. Nástroje, které používají při tomto dohledu, jsou:

- a) řízení provozu na silnicích,
- b) dohled nad výcvikem řidičů, mít právo rozhodnutí, o odborné způsobilosti instruktorů pro výuku řidičů a vydání řidičského oprávnění,
- c) vychovávání řidičů ke kázni,
- d) dohled nad technickými stránkami silnic,
- e) zpracovávání evidence řidičů a motorových vozidel [4].

Tento zákon však neobsahoval vše potřebné, a tak během let byl doplňován prováděcími vyhláškami:

- vyhláška Ministerstva vnitra č. 145/1956 Ú. 1., o provozu na silnicích,
- vyhláška Ministerstva vnitra č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech,
- vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění,
- vyhláška č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích,

a další [5].

V počátku devadesátých let se začala šířit nevole vůči dosavadním zavedeným pravidlům silničního provozu, které byly vydané vládním nařízením. Veřejnost našla oporu v článku 4 odstavce 1 Listiny základních lidských práv a svobod, který poukazuje na to, že povinnosti mohou být nařizovány pouze zákonem. Výsledkem byl výklad, že povinnosti, které ukládá nařízení, nemají charakter povinností v uvedené Listině [6].

Toto jednání vedlo v negativní chování řidičů v provozu, na silnicích. Pácháno nebylo pouze jen v nedodržování pravidel bezpečného silničního provozu, ale i ve zdůrazňování nesouhlasu s policií, které tak bylo bráněno v plynulém dodržování povinností nejen při ochraně bezpečnosti, ale i plynulosti silničního provozu [7].

Toto jednání vyústilo k tomu, že byl přijat tzv. překlenovací zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, který obstaral vyhlášce 99/1989 Sb., zákonný podklad. Dalším komplexním zákonem byl nový zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Zákon měl za cíl modernizovat a ucelit právní úpravy o provozu na pozemních komunikacích. Za cíl měl také sjednotit ústavní požadavky plynoucí z předpisů Evropské unie. Tento zákon byl mnohokrát novelizován, což značí velké nedostatky, a však platný je doposud [6].

Velkou změnu přinesla novela zákona účinná od 1.7.2006, která byla zavedena dva roky po vstupu České republiky do Evropské unie. Tato novela přinesla novinku v podobě zavedení bodového systému, podněty čerpala ze zákonů a vyhlášek zemí Evropské unie, které již bodový systém měly zaveden [8].

3.2 Bodový systém

Bodový systém byl v České republice zaveden 1.července roku 2006 na základě zákonů č. 411/2005 Sb. a 226/2006 Sb., které jsou novelami zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. Přijetí bodového hodnocení přestupků a trestných činů spáchaných řidiči motorových vozidel při provozu na pozemních komunikacích bylo vyústěním dlouhodobě neunesitelné situace na silnicích. Žádný z dosavadních zákonných pravidel nepůsobil na řidiče motorových vozidel preventivně, což v mnoha ohledech přitěžovalo i práci Policie ČR. Nejen na její podnět se začaly vést diskuze o zavedení bodového hodnocení řidičů při přípravách zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na

pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Tento návrh nebyl nakonec do zákona zanesen, neboť se dostatečně neshodoval se skutkovou podstatou přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Dalším důvodem byla nemožnost administrativně zajistit spuštění systému bodového hodnocení, jelikož v té době nebyl zaveden v České republice registr řidičů. Hlavním cílem, který systém bodového hodnocení sleduje, je zamezení recidivy konaných závažných přestupků či trestných činů páchaných řidiči motorových vozidel. Měl by donutit řidiče, aby se v budoucnu nedopouštěli stejných prohřešků. Podstatou všeho je sledování jednotlivých konání proti pravidlům a jejich evidence. Trestem za spáchání porušení pravidel jsou „trestné“ body, které řidič motorového vozidla získá [9].

Zákon, ve kterém je bodový systém zanesen, obsahuje tabulkový seznam s výčtem jednání, jejichž spáchání je důvod k připsání daného počtu bodů. Obecné pravidlo je takové, že čím závažnější je porušení dopravních předpisů, tím je řidiči připsáno více bodů. Každý jednotlivý přestupek či trestný čin je fixně obodován. Poruší-li řidič několik bodovaných přestupků současně, je mu do registru řidičů zanesen pouze ten, který je nejvíce bodově ohodnocen, respektive body za nejzávažnější spáchaný přestupek. Spáchá-li však řidič několik přestupků v různém časovém období, je bodově trestán za každý jednotlivý spáchaný čin. V České republice je systém bodového hodnocení nastaven tak, že se body přidělené řidiči přičítají, tzn., že každý řidič motorového vozidla má na počátku nulový stav konta s body a při spáchání bodovaného přestupku se řidiči připíše určitý počet bodů dle charakteru deliktu. Body se přičítají od dvou do sedmi. Maximální počet dosažených bodů je 12, poté bude řidiči odebráno řidičské oprávnění příslušným obecním úřadem obce s rozšířenou působností, jehož povinností je písemně oznámit tuto skutečnost vlastníkovvi řidičského oprávnění, a do doby pěti pracovních dnů od obdržení výzvy je povinnost řidiče odevzdat řidičský průkaz [10].

3.2.1 Bodový systém v zemích Evropy

Německo bylo první zemí, které přijalo bodový systém, a to již roku 1974 naopak oproti tomu Česká republika se řadí mezi poslední státy, kde je tento systém bodování zaveden. Německo se tak právem řadí mezi státy, kde je toto hodnocení protiprávního jednání řidičů nejpropracovanější. Všechny státy vypsane v Tabulce 1 mají bodový systém zaveden na podobném principu a cíli, avšak nejrazantnější rozdíly jsou patrné v maximálním počtu

dosažených bodů a způsobu evidence. Dalo by se říct, že jsou dva způsoby, jeden spočívá v přičítání bodů a ten druhý naopak v odečítání tzv. bodů bonusových [11].

Tabulka 1 Přehled evropských zemí s bodovým systémem

Evropský stát	Rok přijetí BS	Maximální počet bodů	Způsob evidence
Německo	1974	8	Přičítání
Francie	1992	12	Odečítání
Polsko	1993	21	Odečítání
Řecko	1993	25	Přičítání
Velká Británie	1995	12	Přičítání
Chorvatsko	1996	7	Odečítání
Slovinsko	1998	18	Přičítání
Bulharsko	2000	39	Odečítání
Irsko	2001	12	Přičítání
Lucembursko	2002	12	Odečítání
Itálie	2003	20	Odečítání
Lotyšsko	2004	16	Odečítání
Maďarsko	2004	18	Přičítání
Norsko	2004	12	Přičítání
Rakousko	2005	3 (3x)	Přičítání
Dánsko	2005	3 (3x)	Přičítání
Španělsko	2006	12	Přičítání
Česká republika	2006	12	Přičítání

Zdroj: Centrum služeb pro silniční dopravu, vypracování vlastní

3.2.2 Práva a povinnosti řidiče při dosažení 12 bodů

Dosažením 12 bodů v bodovém hodnocení začíná situace, kdy většina řidičů musí odevzdat svůj řidičský průkaz, a to na dobu jednoho roku. Tento stav se nazývá „vybodování“. Příslušný obecní nebo městský úřad písemně sděluje a zároveň vyzývá řidiče k odevzdání řidičského průkazu nejpozději do pěti pracovních dnů od doručení. V případě, že řidič pobývá na jiné adrese a nemá zajištěno vyzvedávání pošty a tudíž neví, že mu pošta přišla, je rozhodnutí doručeno tzv. „fickí“, aniž by o tom řidič věděl. Nastane-li situace, kdy vybodovaný řidič překročí výše zmíněnou lhůtu pěti dnů, nemění to nic na

tom, že mu zaniká řidičské oprávnění a nesmí řídit motorové vozidlo. Pokud by tak vybodovaný řidič učinil, dopouští se tím trestného činu maření výkonu rozhodnutí, který je trestán až jedním rokem odnětí svobody. Každý řidič má právo podat odvolání proti tomuto rozhodnutí odebrání řidičského průkazu a může tak podniknout právní kroky [12].

Vybodovaný řidič si může zažádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po uplynutí jednoho roku. Avšak aby se tak stalo, musí absolvovat závěrečné zkoušky v autoškole, které musí být doprovázeny dopravními psychotesty. Ve chvíli, kdy je řidiči vrácen průkaz, jsou mu automaticky smazány všechny dosažené trestné body. Je-li však řidiči udělen krom odejmutí řidičského průkazu dovršením dvanácti bodové hranice i zákaz řízení, kde oba tresty běží souběžně, avšak je-li trest zákazu řízení delší než jeden rok, může řidič požádat o vrácení řidičského průkazu až po uplynutí této lhůty [12].

3.3 Zavedené pokuty k nejčastěji bodovaným přestupkům

Získání bodů za spáchání přestupku nebo trestného činu v provozu není jediným trestem, který řidič získá. Před zavedením bodového hodnocení řidičů byli neposlušní řidiči pokutováni a trestáni např. zákazem řízení motorového vozidla. Každý delikt je ohodnocen jinou finanční částkou, která se mění v závislosti na vážnosti spáchaného přestupku či trestného činu. Pokutu je možno udělit třemi způsoby, první z nich se nazývá bloková pokuta, ta je udělována k tomu oprávněnou osobou přímo na místě spáchání přestupku nebo trestného činu. Druhý z těchto způsobů je udělení pokuty ve správním řízení a třetí je pokuta v řízení příkazním [13].

Pokuta za překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h (ale více než o 5 km/h)

Jedná se o přestupek trestaný dvěma body, uložením blokové pokuty 1000,- Kč nebo sankcí 1.500,- Kč až 2.500,- Kč ve správním řízení. Tento přestupek se mimo jiné nazývá „*Střední překročení rychlosti*“ a je to vůbec nejčastěji pokutovaný a páchaný bodovaný přestupek [14].

Pokuta za držení v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení při řízení vozidla

Zákon v tomto případě nezakazuje telefonování za jízdy, nýbrž držení hovorového zařízení v ruce. Za tento přestupek jsou řidiči uděleny dva trestné body a v rámci blokové pokuty do 1.000,- Kč. Za předpokladu, že by se přestupek projednával ve správním řízení, pokuta by se pohybovala v rozmezí 1.500,- Kč až 2.500,- Kč [15].

Pokuta za porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu

Tuto povinnost ukládá odstavec 1 § 6 zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, taktéž jsou v tomto zákoně ukotveny situace, kdy není nutno tyto povinnosti dodržet. Tento přestupek je již o něco závažněji hodnocen než předchozí dva, proto jsou udělovány tři trestné body a výše blokové pokuty do 2.000,- Kč. Ve správním řízení hrozí řidiči pokuta v rozmezí 1.500,- Kč až 2.500,- Kč. V případě, že by řidič nepoužil dětskou sedačku pro dítě, hrozí mu stejný finanční postih, ale získá 4 trestné body [14].

Pokuta za překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km/h a více

Jedná se již o celkem závažný přestupek, zvaný také jako „*vyšší překročení rychlosti*“. Jsou za něj udělovány tři trestné body, bloková pokuta do 2.500,- Kč, ve správním řízení je pokuta 2.500,- až 5.000,- Kč. Dále hrozí řidiči zákaz činnosti na jeden a šest měsíců, v případě spáchá-li řidič 2x nebo vícekrát stejný přestupek během následujících 12 měsíců [16].

Pokuta za překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km/h (ale více než 10 km/h)

„*Střední překročení rychlosti*“ charakterizuje tento spáchaný přestupek. Dva trestné body a bloková pokuta do výše 1.000,- Kč hrozí řidiči při spáchání tohoto přestupku. Přestupek by byl projednáván ve správním řízení, pak je pokuta v rozmezí 1.500,- Kč až 2.500,- Kč. Za porušení nehrozí zákaz činnosti [14].

3.4 Registr řidičů

3.4.1 Centrální registr řidičů

Centrální registr řidičů je informační systém spravovaný Ministerstvem dopravy a je zakotven v § 122 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. K údajům z tohoto registru má přístup pouze Ministerstvo dopravy a Policie ČR, Ministerstvo vnitra, GIPS, Vojenská policie, policie obecní, soudy, státní zastupitelstva a BIS. Těmto orgánům státní moci jsou poskytovány údaje zvláštním právním předpisem, výstupem jsou ověřené údaje z informačního systému veřejné správy [17].

3.4.2 Registr řidičů

Registr řidičů je podřízeným systémem centrálního registru řidičů a je spravován obecním úřadem obce s rozšířenou působností. Jedná se o informační systém, který eviduje informace o řidičích. Podle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů obsahuje registr řidičů evidenční karty a spisy řidičů. V evidenčních kartách jsou uvedeny osobní údaje řidičů, údaje o řidičských průkazech, mezinárodních řidičských průkazech, řidičských oprávnění, spáchaných přestupcích a údaje o bodovém hodnocení řidičů aj. Ve spisu jsou doloženy originály nebo kopie veškerých písemností, které je povinen žadatel o řidičské oprávnění nebo již držitel řidičského oprávnění předložit při správních úkonech [4].

3.5 Dopravní nehoda

3.5.1 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je definována zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích jako událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Dopravní nehodu lze rozdělit do dvou skupin, kde hlavním kritériem je výše škody, zda došlo ke zranění nebo usmrcení při vzniklé dopravní nehodě nebo zda došlo ke vzniku škody na majetku třetí strany (osoby) [17].

Dopravní nehoda bez povinnosti přivolání PČR

Při vzniku dopravní nehody nejsou účastníci povinni volat Polici ČR v případech vypsanych v silničním zákoně. Jsou však povinni společně sepsat záznam o dopravní nehodě, který následně stvrzenými podpisy předají pojistiteli. Aby tento záznam mohli sepsat, musí se shodnout na viníkovi nehody, nesmí dojít ke zranění či usmrcení osoby. Při dopravní nehodě nesmí být škoda na majetku třetí osoby a škoda na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí větší než 100 000 Kč. Řidičům motorových vozidel není žádným předpisem nařízena povinnost vozit formulář u sebe, a však Ministerstvo dopravy doporučuje tzv. Evropský záznam o dopravní nehodě, který také doporučuje všem řidičům vozit s sebou v autě, který je v Příloze 11 této práce [17].

Dopravní nehoda s povinností přivolání PČR

Nutnost přítomnosti policie u dopravní nehody je v případě zranění nebo usmrcení osoby, dojde-li na některém vozidle ke škodě v hodnotě vyšší než 100 000 Kč (i s přepravovanými věcmi), pokud jeden z účastníků odmítne sepsání formuláře o dopravní nehodě nebo se účastníci neshodnou na viníkovi nehody, dojde-li ke škodě na majetku u třetí osoby (poškození veřejného osvětlení, plotu, nehoda služebního vozidla, apod.), při poškození pozemní komunikace a také nejsou-li účastníci nehody schopni obnovit plynulost provozu [18].

3.5.2 Povinnosti řidičů při vzniku dopravní nehody

K základním povinnostem řidiče při vzniku dopravní nehody patří:

- řidič, který se účastní dopravní nehody musí neprodleně zastavit vozidlo, nesmí požit alkohol či jinou návykovou látku do doby, kdy by mu to mohlo způsobit újmu či škodu při zjišťování přítomnosti alkoholu či jiné návykové látky v době při nebo před dopravní nehodou. Dále je povinen provézt opatření, aby zabránil případnému vzniku škod osobám nebo věcem, pokud tak hrozí v důsledku vzniklé dopravní nehody. Řidič také musí spolupracovat při zjišťování skutkového stavu,
- účastníci dopravní nehody jsou povinni označit místo nehody, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, mohou také řídit dopravu, vyžaduje-li si to situace a okolnosti. V případě, že došlo ke zranění, musí poskytnout první pomoc tak jak je v jeho silách a možnostech a přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby. Oznámit nehodu PČR v případech

uvedených v zákonech, umožnit obnovení provozu, a to především vozidel hromadné dopravy osob, a jiné [17].

3.6 Nejčastější příčiny vzniku nehod

3.6.1 Alkohol za volantem

Řidič jedoucí po silnici pod vlivem alkoholu je nebezpečný nejen pro sebe, ale i pro své okolí. Chování řidiče po požití alkoholu se výrazně mění a řidič nedokáže bezpečně řídit vozidlo. Především alkohol zpomaluje reakce řidiče, a to způsobuje chybné vyhodnocení situace. Také ovlivňuje vnímání a posuzování rychlosti a vzdálenosti od ostatních účastníků v provozu. Alkohol v určitých případech zvyšuje agresivitu za volantem a přeceňování řidičských schopností. Tzv. „tunelové vidění“ je způsobeno u řidičů, kteří požili větší množství alkoholu, jedná se o zúžení zorného pole a řidiči tak mají velice ovlivněné periferní vidění. Pakliže střízlivý řidič je schopen vnímat celý prostor, řidič s 0,8 promile v krvi je schopen vnímat necelé tři čtvrtiny a řidič s 1,8 promile pouze čtvrtinu. Negen kvůli těmto faktorům je v České republice nulová tolerance alkoholu v krvi [21].

V české právní úpravě jsou sankce za požití alkoholu rozděleny do čtyř pomyslných skupin:

- alkohol do 0,3 ‰ – jedná se o přestupek, za který hrozí pokuta 2 500 až 20 000 Kč a zákaz řízení v délce 6-12 měsíců. Za tento přestupek řidiči nehrozí trestné body,
- alkohol od 0,3 do 1 ‰ – také se jedná o přestupek, finanční trest a zákaz řízení jsou stejné jako u předchozího přestupku, za tento však řidiči vyinkasují i sedm trestných bodů,
- alkohol od 1 ‰ – 1,5 ‰ – zde je hranice mezi přestupkem a trestným činem, kdy zpravidla hranice do 1,5 ‰ je trestaná stále jako přestupek. V těchto případech je celá situace předána policií na státní zastupitelství, které rozhodne, zda se jí bude zabývat nebo ji předá na správní orgán, který má možnost ji řešit jako přestupek. V tomto případě hrozí řidiči finanční trest v rozmezí 25 000 – 50 000 Kč, zákaz řízení v délce 12–24 měsíců a připsání sedmi trestných bodů,

- alkohol nad 1,5 ‰ – řidič se dopouští páchaní trestného činu podle § 274 trestního zákoníku č. 40/2009 Sb., kdy hrozí sedm trestných bodů, odnětí svobody až na tři roky a zákaz řízení v délce od 1 roku do 10 let, pokuta v rozmezí 25 000 - 50 000 Kč [20].

V rámci silniční kontroly je policista oprávněn vyzvat řidiče vozidla k podrobení se orientačnímu vyšetření, který má za úkol zjistit, zda neřídí řidič vozidlo pod vlivem alkoholického nápoje. Orientační vyšetření spočívá v provedení dechové zkoušky analyzátozem, popřípadě jednorázovou detekční pomůckou. V případě pozitivního výsledku je test opakován. Dojde-li k situaci, že řidič podroben dechové zkoušce má pozitivní výsledek, je policista povinen zakázat řidiči další jízdu podle právních předpisů vyplývajících ze Zákona č. 361/200 Sb., případně zabránit odjezdu, ke kterému je oprávněn využít technické prostředky nebo odtažení vozidla dle § 118a odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích [17].

3.6.2 Nízký věk řidiče

Věk je jeden z faktorů, na který se zaměřuje ve svých statistikách Policie ČR. Na tyto statistiky reaguje Česká republika prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR v podobě zařazení nízké věkové skupiny do dílčích cílů Národní strategie bezpečnostního silničního provozu 2011-2020. Cílem je snížení počtu vzniklých dopravních nehod a zmírnění jejich následků. V roce 2020 by nemělo zemřít na silnicích více než 83 mladých osob a těžce zraněno by nemělo být více než 358. Mladí řidiči často způsobují nehody v důsledku nedostatečné zkušenosti, vysokou rychlostí nebo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky. Nejedná se pouze o řidiče automobilů, ale častými viníky nehody jsou mladí řidiči motocyklů, kde faktorem vzniku nehody je nezkušenost a reakce v panice. Důsledkem vzniku dopravních nehod mimo obec bývá těžké zranění, které způsobili mladí řidiči tím, že nepřizpůsobili rychlost stavu vozovky. Ve městech mají nehody většinou za následek mírné zranění a důvodem vzniklé nehody je nerespektování dopravního značení řidičem [21].

Mladiství řidiči nemají dostatečně vyvinuté části mozku v souvislosti se zodpovědností a zvažováním případných následků, které se mohou stát. K vyvrání dopravního charakteru dochází až během šestileté praxe nebo po najetí padesáti tisíc kilometrů. K tomuto dozrání přispívá i osobnostní vyspělost, morální či sociální výchova. U některých jedinců to může

být již v osmnácti letech, u jiných se vyspělost nemusí dostavit ani ve třiceti letech či později [22].

3.7 Struktura silniční sítě

Silniční sítě jsou tvořeny pozemními komunikacemi, které jsou určeny k užívání silničními a jinými vozidly a chodci. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích vymezuje pozemní komunikaci do čtyř kategorií:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelová komunikace [4].

Dálnice

Dálnice je charakterizována jako pozemní komunikace určená rychlé dálkové jízdě a pro mezinárodní dopravu používanou silničními motorovými vozidly. Je záměrně stavěna bez úrovnových křížení, s oddělenými pruhy a s napojeními pro vjezd či výjezd. Dálnice se dle své podstaty a charakteru určení dělí na dálnice I. třídy a dálnice II. třídy. Dálnici pak smí používat pouze motorová vozidla, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis v Zákonu č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, tj. 80 km/hod. Nejvyšší povolenou rychlostí je pak 130 km/hod [4].

Silnice

Silnice je pozemní komunikace, která je veřejně přístupná k užití silničními i jinými vozidly a chodcům. Rozdělují se do tří skupin dle svého určení a dopravního významu:

- a) „silnice I. třídy je určena především pro dálkovou a mezinárodní dopravu a přepravu,*
- b) silnice II. třídy je určena pro dopravu mezi okresy,*
- c) silnice III. třídy je určena k vzájemnému propojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.“ [17].*

Maximální povolená rychlost na silnicích mimo obec je 90 km/hod., v obci je to pak 50 km/hod. Silnice určené pouze motorovým vozidlům, tj. silnice I. třídy je vždy budována bez úrovnových křížení, s oddělenými pruhy pro napojení při vjezdu či výjezdu. Na těchto

silnicích je pak maximální povolená rychlost 110 km/hod. mimo obec a vede-li silnice obcí, smí jet motorová vozidla rychlostí maximálně ve výši 80 km/hod [17].

Místní komunikace

Vlastníkem místních komunikací je podle zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích příslušná obec. Jedná se o veřejně přístupnou komunikaci sloužící převážně místní dopravě na území obce. Dle dopravního významu, určení a stavebně technického stavu se dělí do čtyř tříd:

- a) *místní komunikace I. třídy,*
- b) *místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,*
- c) *místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,*
- d) *místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz [23].*

Účelová komunikace

Účelová komunikace je popsána jako pozemní komunikace sloužící ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi. Slouží také k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Účelovou komunikací může být také pozemní komunikace v uzavřeném prostoru či objektu sloužící potřebě vlastníkovu či provozovateli. Tato komunikace není veřejně přístupná a rozhodnutí, zda se jedná o uzavřený prostor, vydává příslušný silniční správní úřad [24].

Dopravní síť

Dopravní síť je soubor navzájem provázaných dopravních cest, které mají různé druhy klasifikace:

- **odotropní síť**—jedná se o jednu hlavní silnici, na které leží všechny hlavní uzly. Ostatní silnice se k ní připojují kolmo. Tento typ sítě se nejčastěji vyskytuje v místech s řídkou hustotou osídlení, a to v místech mezi městy,

- **monocentrická síť**-základem je jeden hlavní uzel do kterého se paprskovitě sbíhají hlavní komunikace. Tento druh se nejčastěji vyskytuje kolem metropolí, kde jsou zvýrazněny obchvaty,
- **polycentrická síť**-všechny cesty mají stejnou úroveň užití (není zde rozlišeno do hlavních a vedlejších cest) a vzájemně propojují větší počet přibližně podobných uzlů. Nachází se v rozsáhlých aglomeracích a konurbacích,
- **vějířovitá síť**-svým charakterem je rovna síti monocentrické, s tím rozdílem, že síť vějířovitá je omezena přírodními nebo politickými překážkami, jako jsou kotliny, státní hranice nebo v okolí přístavů,
- **víceosá síť**-jedná se o několik oddělených, téměř rovnoměrných cest ve stejném směru. Vliv na vznik měl historický vývoj nebo přírodní památky.
- **Konvergentní síť**-tento typ vznikl historickým vývojem z předchozích modelů, nemá žádný charakteristický tvar nebo strukturu, cesty jsou vedeny všemi směry. Nejčastěji jej najdeme v hustě osídlených megalopolích.

Všechny typy sítí krom sítě konvergentní jsou vyobrazeny v Příloze 1 této práce [26].

Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen ŘSD) je příspěvkovou organizací zřízenou Ministerstvem dopravy ČR a jeho hlavní činností je vykonávání práv státu k nemovitostem tvořící dálnice a silnice I. třídy, jejich údržba, opravy, modernizace a správa. Ve své poslední ročence, kterou zveřejnili v roce 2017 uvádějí, že k 1.7.2017 bylo na území České republiky celkem 55 769,9 km komunikací. Z čehož dálnice tvořily 1 231 km a silnice I. třídy 5 832 km. Zbylou většinou část tvoří silnice II. a III. třídy [26].

3.8 Význam dopravy pro národní hospodářství a pro obyvatelstvo

Doprava nepřináší pouze pozitivní přínos společnosti, ale bohužel i negativní dopad obyvatelstvu a ekonomice státu. Ztráty v oblasti lidského života jsou jen těžko vyčíslitelné, a však stát tuto úlohu zastává a do nákladů spojených s dopravní nehodou se počítají i např. náklady na zdravotní péči účastníka dopravní nehody nebo odškodnění pro oběti dopravních nehod. K výše zmíněným nákladům se také připočítává práce policistů,

záchranářů, škody vzniklé pojišťovnám a jiné. Celospolečenské ztráty, do kterých se řadí i dopravní nehody, se dělí na dvě oblasti, první oblast se nazývá přímé náklady a druhá nepřímé náklady. O celospolečenských ztrátách se zde jedná proto, že stát přichází o příjem zraněné či usmrcené osoby, a naopak musí investovat finance do jeho zdravotního a sociálního pojištění [27].

Náklady přímé:

- náklady na zdravotní péči,
- náklady na HZS,
- náklady na policii,
- hmotné škody včetně nákladů pojišťoven,
- soudy a správní orgány.

Náklady nepřímé:

- ztráty na produkci,
- sociální výdaje,
- náhrada škody a nemajetkové újmy stanovená soudy [27].

Vlivem dopravních nehod na pozemních komunikacích vznikají státu, ale i pojišťovnám nemalé výdaje. Jenom v roce 2017 se celkové ekonomické ztráty z nehod vyšplhaly na 72,7 miliard korun, což představovalo 1,4 % hrubého národního produktu (HDP). V tomto roce se historicky poprvé překročila hranice 70 mld. Kč. Při dopravních nehodách zemřelo 577 osob, 2 286 bylo těžce zraněno a 24 719 osob se zranilo lehce. Výpočtem nákladů se zaobírají odborníci z Centra dopravního výzkumu. Ti také vyčíslili, že v roce 2017 vyšla stát 1 usmrcená osoba při dopravní nehodě na 19 784 000 Kč. Celkem pak na lidských životech došla k celkové ztrátě téměř 11,5 mld. Kč [28].

Celkový dopad ztrát nehodovosti ovlivňuje jak státní rozpočet, kterého stály v roce 2017 7,9 mld. Kč., což je asi 11 % z celkových ztrát 72,2 mld. Kč. Další části hradí také ministerstva:

- Ministerstvo zdravotnictví částečně přispívá na zdravotní péči,
- Ministerstvo vnitra hradí veškeré náklady spojené s výkonem policie na místě nehody. Dále se podílí na nákladech HSZ,
- Ministerstvo spravedlnosti, Ústavní soud hradí náklady personální a administrativní týkající se řízení spojené s dopravní nehodou,

- Ministerstvo práce a sociálních věcí vyplácí sociální výdaje v důsledku dopravních nehod vycházejících ze stávajících platných předpisů o nemocenském a důchodovém pojištění,
- Ministerstvo dopravy hradí za škody způsobené na komunikacích.

Nejvyšší dopad na příjem státního rozpočtu má položka ztráty na produkci. Ztráta na produkci vznikne v důsledku usmrcení nebo zranění osoby, která není schopna produkovat určitou výši hrubého národního produktu. Za důsledek to vede ke snížení výše HDP a tím i daňový příjem do státního rozpočtu, který činí 5,3 % celkových ztrát z dopravních nehod [28].

3.9 Fondy EU

ŘSD čerpá finanční prostředky z Fondů EU, které jsou cílené na dopravu a správu silnic. V letech 2014–2020 čerpá tyto prostředky z Operačního programu Doprava 2014–2020 (dále jen OP Doprava). Jedná se o největší finanční dotaci České republiky v tomto odvětví – cca 4,7 mld. EUR. Tento program navazuje svým zaměřením na OP Doprava 2007-2013. Hlavním cílem tohoto programu je Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách, zejména:

- dokončení páteří infrastruktury na pojení regionů na síť TEN-T,
- zlepšení po stránce kvality a funkčnosti,
- odstranění přetrvávajících úzkých míst v klíčové infrastruktuře,
- podpora udržitelné mobility s důrazem na města [29].

3.10 Úlohy Ministerstva dopravy ČR

Ministerstvo dopravy ČR je ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy, je zodpovědné za tvorbu politiky a v rozsahu své působnosti i za její uskutečnění v této oblasti. Úlohou Ministerstva dopravy je plnění úkolů v bezpečnosti silniční, železniční dopravy, letecké i vnitrozemské vodní a námořní dopravě. Krom toho dbá zájmů obrany a bezpečnosti státu. V rámci mezinárodních vztahů zodpovídá za provádění mezinárodních smluv a dohod v dopravě. V zajišťování bezpečnosti se podílí i jiná ministerstva, především Ministerstvo vnitra a ministerstvo financí (jedná se pak o pasovou a celní službu) [30].

3.11 Integrovaný záchranný systém

Integrovaný záchranný systém je definován v zákoně č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a změně některých zákonů. Integrovaný záchranný systém (dále jen IZS) je spolupráce všech záchranných a bezpečnostních složek, které se podílí na společném provádění záchranných a likvidačních prací, dále také při jednáních a přípravách na mimořádných událostech. Za vznikem stála dennodenní účast při spolupráci hasičů, policie a jiných složek, které řešily různé mimořádné události (např. dopravní nehody, havárie, požáry, aj.) Tento systém má svá pravidla spolupráce a řízení, tak aby fungoval efektivně. Hlavním koordinátorem je Hasičský záchranný sbor ČR, tzn., že pokud zasahuje na místě více složek IZS, zpravidla zásahu velí příslušník HZS ČR, který koordinuje záchranné a likvidační práce, rozhoduje o součinnosti složek IZS [31].

IZS je tvořen ze dvou složek, hlavní a vedlejší.

Hlavní složka IZS:

1. Hasičský záchranný sbor ČR,
2. Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany,
3. poskytovatelé zdravotnické záchranné služby,
4. Policie ČR.

Vedlejší složka IZS:

1. vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil,
2. Obecní policie,
3. orgány ochrany veřejného zdraví,
4. havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby,
5. zařízení civilní obrany,
6. neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím [32].

3.12 BESIP

Jeden z nástrojů pro bezpečnost na silnici je koordinační subjekt Ministerstva dopravy ČR s názvem BESIP. Jak vyplývá z názvu této zkratky, jedná se o bezpečnost silničního provozu. Neustálý nárůst silniční dopravy a rozvoj silniční infrastruktury vede

ke zvedajícímu se počtu dopravních nehod, proti kterým se snaží BESIP bojovat prevencí a dopravními kampaněmi. Nejznámější a nejaktuálnější jsou podrobněji popsány níže [33].

3.12.1 Dětská dopravní hřiště

Jedna z nejznámějších preventivních opatření jsou bezesporu dětská dopravní hřiště, kterých se v České republice nachází více než 160. Tímto se řadíme mezi země s nejrozvinutějším počtem hřišť v Evropě. Cílem těchto hřišť je vštěpovat dětem dodržování bezpečnosti a pravidel na silnicích, nejen jako potencionálním budoucím řidičům motorového vozidla, ale také jako cyklista či chodec. Je třeba, aby si děti uvědomily, že všichni tito aktéři jsou v reálném životě účastníky silničního provozu. Výchovou dětí k zodpovědnosti se velkou mírou přispívá k bezpečnosti na komunikacích. Dopravní hřiště jsou určena jednotlivcům, skupinám, organizovaným skupinám, které zde pořádají projekty rozvoje dopravní výchovy do rodin. Děti se zde naučí také rozlišovat dopravní značení, které odpovídá reálným značkám, chování na silnici a je vhodné jak pro žáky základních škol, tak pro děti předškolního věku [34].

3.12.2 Naše práce není válka...

Jedná se o nejnovější kampaň, kterou vede oddělení BESIP Ministerstva dopravy ve spolupráci se Sdružením pro výstavbu silnic. Motem této kampaně je „Nejsme ve válce, musíme to všichni přežít“ a jejím cílem je upozornit řidiče na fakt, že v místech, kde jsou dopravní uzavírky a zúžení, je třeba se chovat dle nařízených předpisů. Vozidla jsou v těchto místech v bezprostřední blízkosti s pracovníky stavebních a údržbových firem. Při nedodržování pravidel pro bezpečný průjezd může dojít i k ohrožení života jak řidičů, tak i pracovníků. V lepším případě se jedná o finanční škody na majetku řidiče či firmy, která provádí údržbu či úpravu v daném místě. Za poslední roky rapidně vzrostl počet těchto dopravních nehod a v roce 2020 se stali oběťmi již 4 silničáři. V České republice je tato kampaň unikátní a vůbec poprvé takového druhu [35].

3.12.3 „Ty to zvládneš“

Celorepubliková kampaň běžící od roku 2016 je zaměřená na širokou veřejnost, zejména na oblast v poskytování první pomoci u dopravních nehod a je zaměřena na časté laické chyby. Součástí kampaně je deset krátkých emotivních spotů poukazujících na časté chyby, ale také instruktážní video, které je zaměřené na správný postup při poskytování

první pomoci při havárii vozidel či jiné dopravní nehody. Kampaň je realizována Asociací Záchranný kruh, která úzce spolupracuje s HZS ČR, složkami IZS a Ministerstvem dopravy, v jehož kompetenci je BESIP. Je realizována v rámci projektu „Záchrana života při dopravních nehodách“ za pomoci finanční podpory z Fondu zábrany škod ve výši téměř 4 milionů korun [36].

3.12.4 Agresivita zabíjí

Tato kampaň je zaměřená na chování řidičů, a to konkrétně na to, jak řidiči zvládají, spíše tedy nezvládají svůj vztek. Sedm z deseti řidičů přiznává, že se někdy nechalo vyprovokovat k agresivní a tím pádem nebezpečné jízdě, přičemž ještě více alarmující číslo je u řidičů ve věku mezi 18 a 29 lety, ti přiznávají, že k ostřejšímu způsobu jízdy mělo sklony 81,8 % řidičů. To jenom dokládá, jak nebezpeční dokážou být jedinci, kteří právě sedí za volantem. Nejvíce agrese v řidičích vyvolá pomalá jízda jiných řidičů, předjíždějící se kamiony nebo odbočování bez použití blinkrů. Cílem této kampaně je kladení důrazu na bezpečnější jízdu. Pokud se na vozovce nechová jeden řidič dle představ toho druhého řidiče, nedává mu to právo chovat se tak, aby ohrozil plynulost a bezpečnost provozu či způsobil dopravní nehodu. Člověk nacházející se ve vzteku nemusí vždy vyhodnotit nastalou situaci správně a ke způsobení dopravní nehody zbývá už jen opravdu málo [37].

4 Analýza bodového systému ČR a jeho dopad po zavedení

Vlastní práce analyzuje dopad a vliv na bezpečnost silničního provozu po zavedení bodového systému v České republice v roce 2006. Konkrétně je analýza provedena na zkoumání počtu nehod, následky vzniklých dopravních nehod a ukazatelů příčin vzniku dopravních nehod ve sledovaném období od roku 2005 do roku 2019 přidat roky.

4.1 Struktura silniční sítě a počty dopravních prostředků

Na bezpečnost v silniční dopravě nelze pohlížet pouze z pohledu účastníků silničního provozu. Další faktory, který mají nemalý vliv, jsou stav a vývoj silniční infrastruktury a počet vozidel a jejich technický stav. Bariéry nesoucí vinu za pomalý vývoj a rekonstrukci silnic je velmi často těžké překonat. Ať se jedná o získání dotací z fondů Evropské unie, kde je zřejmá velká administrativní zátěž a v případě získání dotace lze finanční prostředky použít pouze pro účely konkrétního užití. Není možné dotaci využít na místě, kde by bylo potřeba. V praxi to může mít za následek renovaci a opravu dálnic či silnic I. třídy, kde to není až tak nutné, ale silnice II. a III. tříd, které často bývají v dezolátním stavu, nelze opravit z prostředků získaných na opravu dálnic a silnic I. tříd. Česká republika má oproti jiným státům Evropské unie vyšší náklady na budování silniční infrastruktury, ale i horší stav a kvalitu silnic. Proti výstavbě nových silničních sítí je často i sama příroda a její ochránci, kde procesy a snahy o získání povolení k výstavbě leckdy trvají i desítky let.

V průměru každoročně výstavba od roku 2005 do roku 2019 vzrostla o 0,00003 a meziroční změna délky pouze o 18 km. Současný stav v roce 2019 je 55 768 km, což znamená, že ve sledovaném období se silnice rozšířily o 258 km od roku 2005. Oproti tomu Tabulka 3 popisuje meziroční nárůst osobních automobilů v průměru o cca 180 000. Stav a množství silnic a dálnic je nedostačující hustotě dopravních prostředků, a tím vzniká větší míra nebezpečí při pohybu po silničních komunikacích.

Tabulka 2 Vývoj délky silniční sítě v ČR (km)

Rok	Délka silnic (km)	Absolutní diference	Koeficient růstu	Bazický index (%)
2005	55 510	x	x	100,000
2006	55 585	75	1,001	100,135
2007	55 584	-1	0,999	100,133
2008	55 654	70	1,001	100,259
2009	55 719	65	1,001	100,376
2010	55 752	33	1,000	100,436
2011	55 742	-10	1,000	100,418
2012	55 716	-26	1,001	100,372
2013	55 761	45	1,000	100,453
2014	55 748	-13	1,000	100,428
2015	55 738	-10	1,000	100,410
2016	55 757	19	1,000	100,445
2017	55 756	-1	1,000	100,444
2018	55 744	-12	1,000	100,422
2019	55 768	24	1,000	100,465
Průměr	55 702	18	1,0003	x

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Tabulka 3 ukazuje na průměrné stáří vozidel pohybujících se na silnici. Čím starší vozidlo je, tím je jeho technický stav horší a je větší pravděpodobnost vzniku dopravní nehody způsobené právě stavem technického stavu vozidla. Pokud se už dopravní nehoda stane, výhodou novějších aut je bezesporu bezpečnostní vybavenost, jako je například počet a umístění airbagů ve vozidle. Moderní technologie, které umí např. rozpoznat přejezd mezi pruhy nebo dokážou pomocí čidel a systému zabudovaném v autě vypočítat vzdálenost od vozidla jedoucím před ním a automaticky uzpůsobit rychlost dojezdu můžou případné nehodě i zabránit. Průměrné stáří všech registrovaných vozidel ve sledovaném období 2012-2019 je 17,15 roků, přičemž průměrné stáří osobních automobilů je 14,24 let. V roce 2019 bylo celkem registrováno 8 152 259 vozidel, z čehož osobních automobilů bylo 5 989 838. Z celkového počtu registrovaných vozidel byly osobní automobily v 73,47 %.

Celkové stáří vozidel je o 2,13 let vyšší v roce 2019 než bylo v roce 2012. U osobních automobilů to je 0,43 roku.

Tabulka 3 Přehled stavu a struktury vozového parku v letech 2012-2019

Rok	Celkový počet registrovaných vozidel			Z toho: osobních automobilů			Podíl osobních automobilů k celkovému počtu (%)
	Počet	Absolutní diference	Průměrné stáří (roky)	Počet	Absolutní diference	Průměrné stáří (roky)	
2012	6 571 620	x	15,78	4 734 317	x	12,98	72,04
2013	6 677 455	105 835	16,66	4 820 299	85 982	13,78	72,19
2014	6 827 986	150 531	16,97	4 937 206	116 907	14,06	72,31
2015	7 119 185	291 199	17,26	5 158 516	221 310	14,33	72,46
2016	7 381 829	262 644	17,38	5 368 661	210 145	14,48	72,73
2017	7 655 797	273 968	17,54	5 592 738	224 077	14,62	73,05
2018	7 915 701	259 907	17,7	5 802 521	209 783	14,75	73,30
2019	8 152 259	236 558	17,91	5 989 538	187 017	14,93	73,47
Průměr	7 287 729	225 805	17,15	5 300 474	179 317	14,24	72,73

Zdroj: SDA ve spolupráci s MD ČR, CRV MVČR a Sdružením AP, vlastní zpracování

4.2 Vývoj v počtu dopravních nehod na území České republiky

Zavedení bodového systému v České republice v roce 2006 je prokazatelně znát i na počtu vzniklých dopravních nehod, oproti roku 2005 se totiž celkový počet dopravních nehod snížil o více než 11 000. Mimo této skutečnosti Tabulka 4 popisuje vývoj v počtu vzniklých dopravních nehod na území České republiky ve sledovaném období v letech 2005-2019. Průměrný koeficient růstu vyjadřuje meziroční pokles dopravních nehod o 4,3 %. Přestože v posledních pár letech má počet dopravních nehod vzrůstající tendenci, a to především z důvodu nepřiměřené rychlosti, nesprávnému předjíždění a nedání přednosti, z celkového pohledu má zavedení bodového hodnocení řidičů zásadní vliv. Celkově totiž počet dopravních nehod klesl o 56 % od začátku sledovaného období. V průměru ubylo každý rok 6 549 dopravních nehod. Nejlepším rokem, co se počtu nehod týče byl rok 2009 s celkovým množstvím 74 815, pozitivní vliv na to měla změna v hlášeních dopravních nehod zavedená v lednu 2009. Novela zákona 274/2008 Sb. o silničním provozu obsahuje změny v povinnosti ohlašovací povinnosti, kdy původní limit pro ohlášení nehody byl 50 000 Kč, od roku 2009 je limit od 100 000 Kč. Další změnou je povinnost sepsání záznamu o dopravní nehodě u těch nehod, ke kterým se policie nevolá.

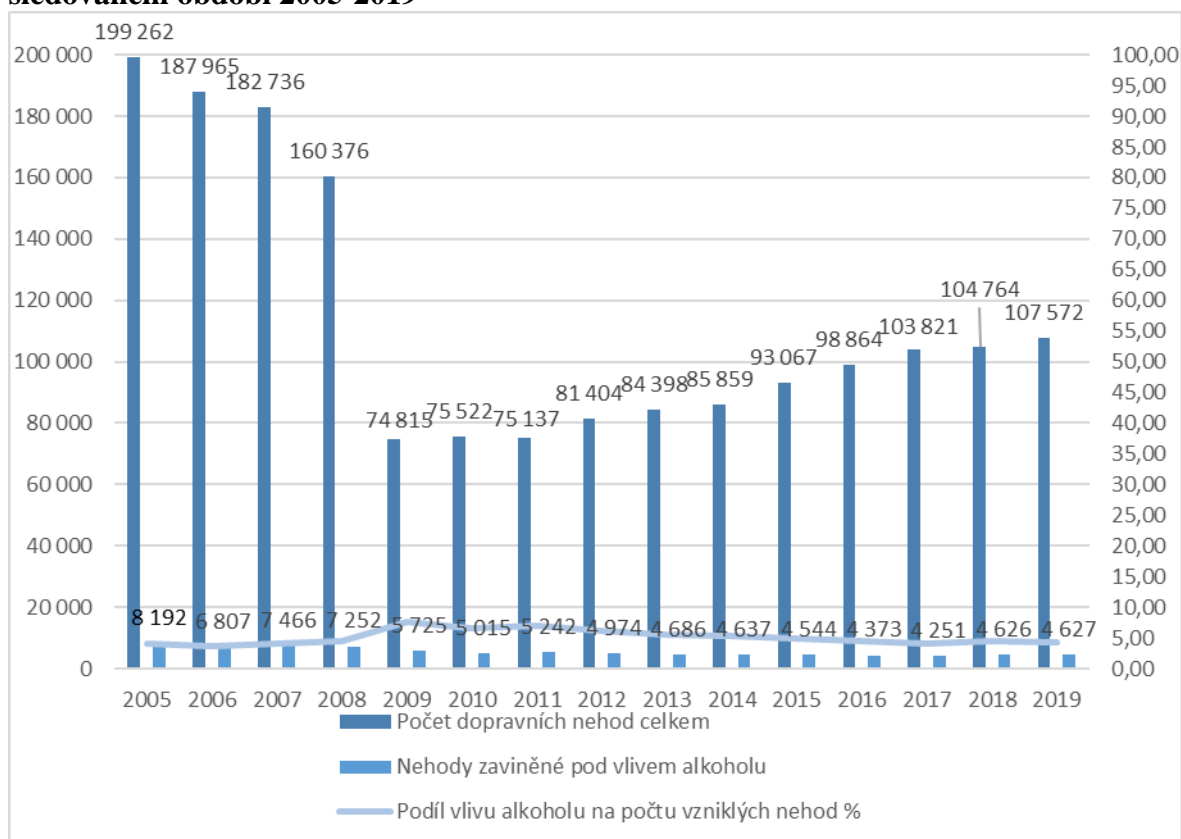
Tabulka 4 Vývoj počtu dopravních nehod na území ČR v letech 2005-2019

Rok	Počet dopravních nehod	Absolutní diference	Koeficient růstu	Bazický index (%)
2005	199 262	x	x	100
2006	187 965	-11 297	0,943	94
2007	182 736	-5 229	0,972	92
2008	160 376	-22 360	0,878	80
2009	74 815	-85 561	0,466	38
2010	75 522	707	1,009	38
2011	75 137	-385	0,995	38
2012	81 404	6 267	1,083	41
2013	84 398	2 994	1,037	42
2014	85 859	1 461	1,017	43
2015	93 067	7 208	1,084	47
2016	98 864	5 797	1,062	50
2017	103 821	4 957	1,050	52
2018	104 764	943	1,009	53
2019	107 572	2 808	1,027	54
Průměr	114 371	-6 549	0,957	x

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Graf 1 vycházející z Přílohy 4 znázorňuje vliv alkoholu na vznik dopravních nehod z celkového počtu v průměru 5 % za sledované období mezi roky 2005 a 2019. Průměrný koeficient růstu říká, že meziroční počet nehod způsobených pod vlivem alkoholu klesá o 4 %. Celkem řidiči pod vlivem alkoholu způsobili 82 417 dopravních nehod. Nejvyšší podíl alkoholu na celkový počet nehod bylo v roce 2009 s počtem 7,65 %. Alkohol nepříznivě působí na vnímání řidiče, omezuje jeho rozpoznávací schopnosti a ovlivňuje smysly.

Graf 1 Vývoj podílu vlivu alkoholu při dopravních nehodách na území ČR ve sledovaném období 2005-2019



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Celkový počet dopravních nehod od roku 2006 znatelně klesal, stejně tak to mu je i u dopravních nehod, které měly za následek usmrcení osoby. Tabulka 5 znázorňuje vývoj těchto vzniklých dopravních nehod a od zavedení bodového hodnocení řidičů ročně klesal počet usmrcených osob v průměru o 48. Ve sledovaném období 2005-2019 na území České republiky zahynulo celkem 12 339 osob, což je 0,76 % z celkového počtu vzniklých dopravních nehod. Nejmenší množství nehod ze sledovaného období se stalo v roce 2017, kdy na silnicích zahynulo 577 osob, naopak nejvíce nehod s takto tragickým následkem se stalo v roce 2005, tedy rok před zavedením bodového systému. Vliv na stále nižší počty usmrcených má nejen zavedení bodového hodnocení řidičů, ale i probíhající osvěta řidičům o chování na pozemních komunikacích. Ať už se jedná o aktivity BESIPu, které se snaží převychovat stávající řidiče nebo vychovat řidiče budoucí. Zvýšení kvality bezpečnostních prvků v automobilech a silniční infrastruktury nelze opomenout. V roce 2007 byl zaznamenán velký nárůst nehod oproti přecházejícímu roku, důvodem byl vyšší

počet dopravních nehod zaviněných řidiči do věku 24 let, tito řidiči zavinili o 891 více dopravních nehod než v roce 2006 a také měli velký podíl na dopravních nehodách pod vlivem alkoholu v nočních hodinách přes víkend. Dále se zvýšil počet nehod zaviněných motocyklisty nebo počet usmrčených řidičů nákladních automobilů.

Tabulka 5 Celkový počet usmrčených osob na území ČR v letech 2005-2019

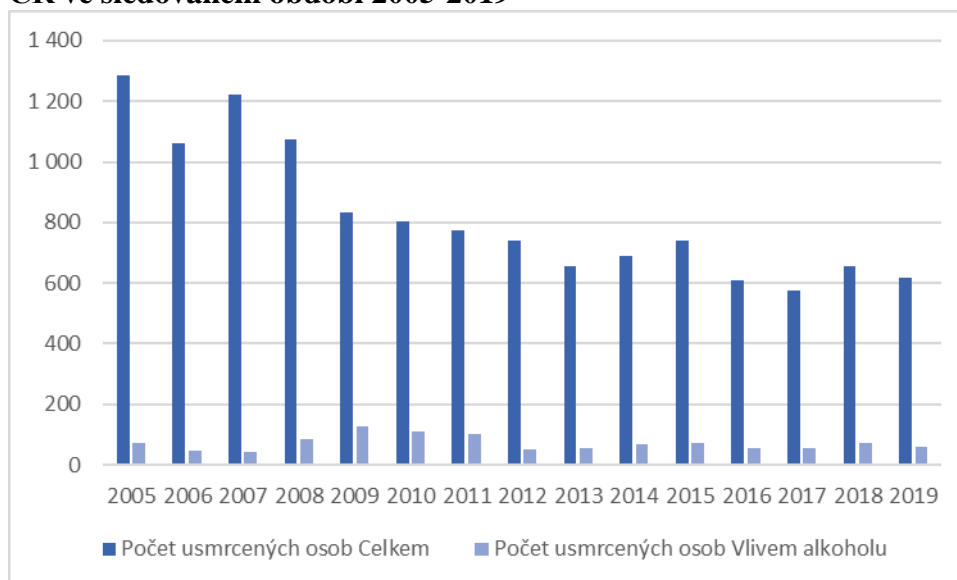
Rok	Počet usmrčených	Absolutní diference	Koeficient růstu	Bazický index (%)	Podíl usmrčených osob z celkového počtu nehod (%)
2005	1 286	x	x	100	0,65
2006	1 063	-223	0,827	83	0,57
2007	1 222	159	1,150	95	0,67
2008	1 076	-146	0,881	84	0,67
2009	832	-244	0,773	65	1,11
2010	802	-30	0,964	62	1,06
2011	773	-29	0,964	60	1,03
2012	742	-31	0,960	58	0,91
2013	654	-88	0,881	51	0,77
2014	688	34	1,052	53	0,80
2015	739	51	1,074	57	0,79
2016	611	-128	0,827	48	0,62
2017	577	-34	0,944	45	0,56
2018	656	79	1,137	51	0,63
2019	618	-38	0,942	48	0,57
Průměr	823	-48	0,949	x	0,76

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Graf 2, který je vytvořený na základě sesbíraných dat uvedených v příloze 5, znázorňuje vývoj nehod s následky smrti a míru zavinění těchto nehod vlivem alkoholu ve sledovaném období. Z celkového pohledu na sledované období se počet nehod snížil o 53 %, viz. údaje uvedené v Tabulce 5. Ovlivněné schopnosti řidiče alkoholem bezpečně řídit vozidlo způsobilo smrtelné zranění v průměru u 9 % případů. V roce 2009 měl alkohol největší vliv za sledované období mezi roky 2005 a 2019. Celkem bylo způsobeno smrtelných

zraněných v 15,26% případů z celkového počtu smrtelných dopravních nehod způsobených v tomto roce.

Graf 2 Vliv alkoholu na počet usmrcených osob při dopravních nehodách na území ČR ve sledovaném období 2005-2019



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

V následujících dvou tabulkách 6 a 7 byla provedena analýza nehod u kterých byl následek v podobě těžkých zranění a lehkých zranění. Od počátku sledovaného období, tj. rok 2005 ubylo meziročně v průměru 163 nehod s těžkým zraněním a 289 nehod se zraněním lehkým. Průměrný koeficient růstu pro nehody s následkem těžkého zranění znázorňuje 5,1 % meziroční pokles, u nehod s lehkým zraněním je pak průměrný koeficient růstu s poklesem o 1,1 %. Důvodem poklesu tragických následků je zvýšený zájem médií o problematiku v bezpečnosti a plynulosti na pozemních komunikacích, kdy v rámci reportáží či novinových článků denně apelují na účastníky silničního provozu. Pravidelnost a zvýšení počtu preventivních akcí a kampaní, inovativní projekty, které jsou realizované z Fondu zábrany škod. Nelze opominout zodpovědnější chování samotných účastníků silničního provozu a jejich uvědomění vlastní i cizí bezpečnosti. K těmto pozitivním číslům přispívá i vývoj a implementace nových bezpečnostních prvků do motorových vozidel.

Tabulka 6 Celkový počet osob s těžkým zraněním na území ČR v letech 2005-20019

Rok	Počet těžce zraněných	Absolutní diference	Koeficient růstu	Bazický index (%)	Podíl těžce zraněných osob z celkového počtu nehod (%)
2005	4 396	x	x	100	2,21
2006	3 990	-406	0,908	91	2,12
2007	3 960	-30	0,992	90	2,17
2008	3 809	-151	0,962	87	2,38
2009	3 536	-273	0,928	80	4,73
2010	2 823	-713	0,798	64	3,74
2011	3 092	269	1,095	70	4,12
2012	2 986	-106	0,966	68	3,67
2013	2 782	-204	0,932	63	3,30
2014	2 762	-20	0,993	63	3,22
2015	2 540	-222	0,920	58	2,73
2016	2 580	40	1,016	59	2,61
2017	2 339	-241	0,907	53	2,25
2018	2 465	126	1,054	56	2,35
2019	2 110	-355	0,856	48	1,96
Průměr	3 078	-163	0,949	x	2,90

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Z tabulky 7 je zřejmé, že počet vzniklých nehod s lehkým zraněním má velice pozvolný pokles. Nejvíce nehod se stalo v roce 2005 s celkovým počtem 27 974 a nejméně nehod se odehrálo v roce 2010 v počtu 21 610. V průměru za sledované období mezi roky 2005 a 2019 se nehody s lehkým zraněním přihodily celkem ve 23% případech.

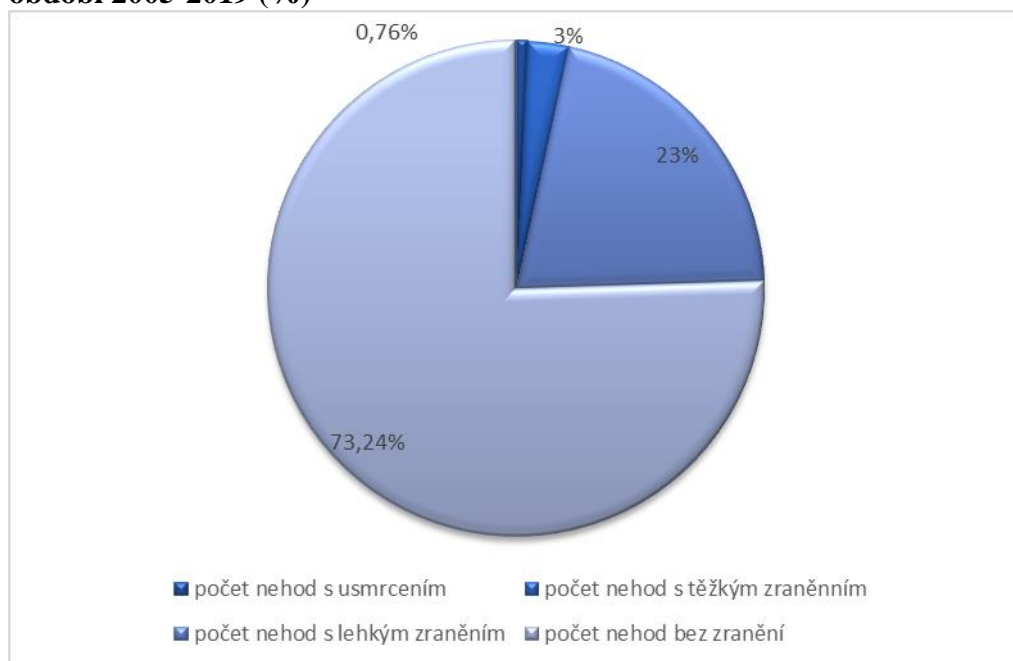
Tabulka 7 Celkový počet osob s lehkým zraněním na území ČR v letech 2005-20019

Rok	Počet lehce zraněných	Absolutní diference	Koeficient růstu	Bazický index (%)	Podíl lehce zraněných osob z celkového počtu nehod (%)
2005	27 974	x	x	100	14,04
2006	24 231	-3 743	0,866	87	12,89
2007	25 382	1 151	1,048	91	13,89
2008	24 776	-606	0,976	89	15,45
2009	23 777	-999	0,960	85	31,78
2010	21 610	-2 167	0,909	77	28,61
2011	22 519	909	1,042	80	29,97
2012	22 590	71	1,003	81	27,75
2013	22 577	-13	0,999	81	26,75
2014	23 655	1 078	1,048	85	27,55
2015	24 426	771	1,033	87	26,25
2016	24 501	75	1,003	88	24,78
2017	24 740	239	1,010	88	23,83
2018	25 215	475	1,019	90	24,07
2019	23 935	-1 280	0,949	86	22,25
Průměr	24 127	-289	0,989	x	23,32

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Graf 3 byl proveden na základě analýzy dat obsažených v tabulkách 5, 6 a 7. Z celkového počtu dopravních nehod, které byly nahlášený a jsou předmětem této analýzy ve sledovaném období 2005-2019, nebyl nikdo zraněn v 73,24% případů. Na pomyslném druhém místě jsou nehody s lehkým zraněním, kterých bylo 23 %, poté se těžce zranily osoby ve 3% z celkového počtu a k usmrcení došlo pouze v 0,76% případech.

Graf 3 Porovnání následků dopravních nehod na území ČR celkem za sledované období 2005-2019 (%)

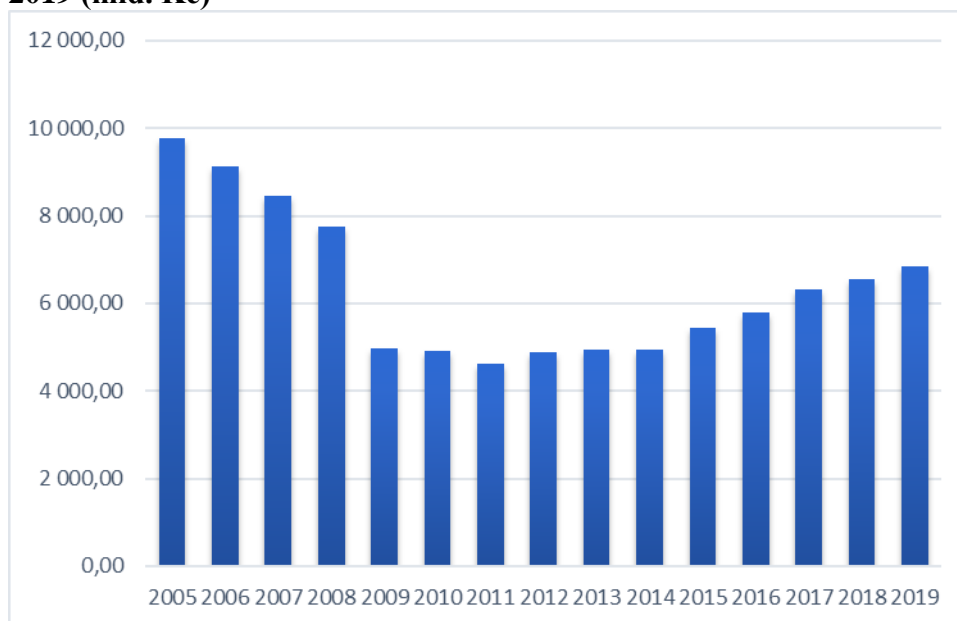


Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

4.3 Věcné škody a ekonomické ztráty státu

Věcná škoda je škoda skutečná, která byla způsobena na vozidle a věcech, které ve vozidle byly při vzniku dopravní nehody. Dále se do věcné škody počítá ušlý zisk a nemajetková újma účastníka dopravní nehody, který tuto nehodu nezavinil. Všechny tyto aspekty jsou graficky vyobrazeny v grafu 4, který byl zpracován na základě dat obsažených v Příloze 6. V letech, ve kterých klesal počet dopravních nehod, klesala i hodnota věcných škod. Tento pokles byl ovlivněn zavedením bodového systému. Ve sledovaném období 2005-2019 dosáhly věcné škody hodnoty více než 95 mil. Kč, což je v průměru 55 5000 Kč na jednu vzniklou dopravní nehodu.

Graf 4 Věcné škody vzniklé při dopravních nehodách na území ČR za období 2005-2019 (mld. Kč)



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Ekonomické ztráty České republiky, vyobrazené v Grafu 5 vyplývající z Přílohy 7, zapříčiněné vznikem dopravních nehod ve sledovaném období měly za následek ztrátu více než 884 mld. Kč. V průměru se tak ztráty vyšplhaly meziročně na 58,9 mld. Kč. Od roku 2015 ekonomické ztráty rostly. Za sledované období byly zaznamenány největší ekonomické ztráty v roce 2018. Důvodem nebylo zvýšení počtu dopravních nehod, ale jejich tragické následky. Oproti předešlému roku na silnicích zahynulo více lidí, nehod s vážnými a lehkými následky taktéž přibýlo. To je hlavní důvod zvýšení ekonomických ztrát. Hlavním důvodem tragických nehod byla nepozornost řidičů. Na nehodách se také podílí mladí nezkušení řidiči a v tomto roce bylo zaznamenáno velké množství nehod v letních měsících, kdy bylo dlouho slunné počasí a řidiči na silnice vyráželi více než v letech předchozích.

Graf 5 Vývoj ekonomických ztrát z dopravních nehod na území ČR za sledované období 2005-2019



Zdroj: BESIP, vlastní zpracování

4.4 Vývoj dopravních nehod zapříčiněné požitím alkoholu

Alkohol v krvi řidiče má zásadní vliv na bezpečnost v silničním provozu, osoba, která užije alkohol a vědomě si sedá za volant je nebezpečná nejen sobě, ale i svému okolí. Zásadní uvědomění je, že v tu chvíli se z vozidla a opilého řidiče stává nekontrolovatelná zbraň, která v nejhorších případech může i zabít. Alkohol snižuje funkci mozku, zhoršuje myšlení, ztěžuje adekvátní uvažování a koordinaci svalů. Bez těchto schopností není řidič schopen řídit vozidlo bezpečně. Každoročně se v průměru stane více než 5000 dopravních nehod, které mají na vině řidiči pod vlivem alkoholu. Přibližně každá desátá osoba zemře na silnici v důsledku vlivu alkoholu. Od roku 2006 kdy byl zaveden bodový systém jsou řidiči poslušnější a nehod ubývá, vyjma let 2007 a 2008 kdy naopak počet nehod vzrostl na více než 7000. Od roku 2005 jsme se však dostali téměř na polovinu nehod vzniklých v daném roce, což znázorňuje bazický index v Tabulce 8. Průměrný koeficient růstu ukazuje meziroční pokles v průměru o 6 %. Ve sledovaném období 2005-2019 bylo způsobeno celkem 82 417 nehod zapříčiněných požitím alkoholu, což je 5,12 % z celkového množství vzniklých nehod.

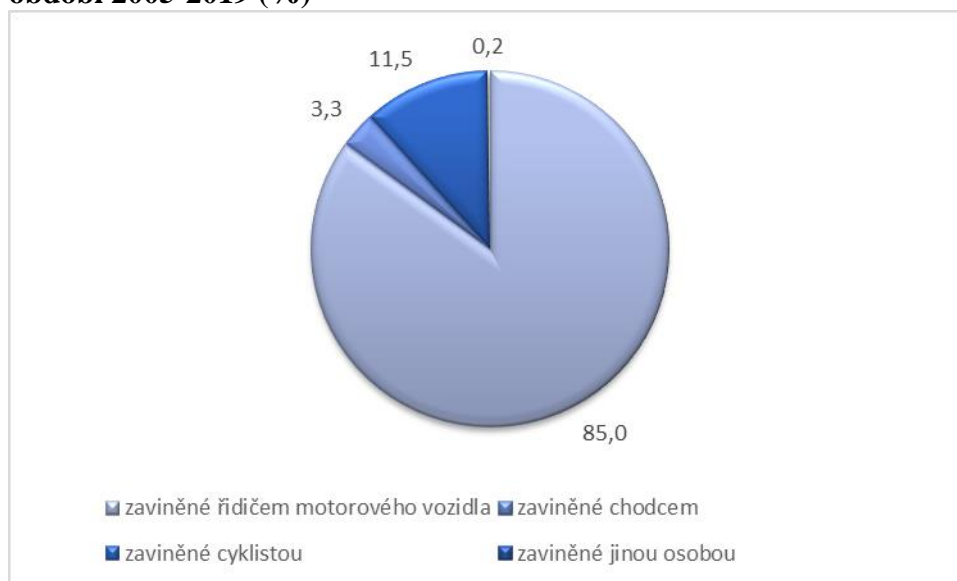
Tabulka 8 Vývoj v počtu dopravních nehod zaviněných požitím alkoholu na území ČR ve sledovaném období 2005-2019

Rok	Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu	Absolutní diference	Koeficient růstu	Bazický index (%)	Podíl alkoholu na celkový počet nehod (%)
2005	8 192	x	x	100	4,11
2006	6 807	-1 385	0,831	83	3,62
2007	7 466	659	1,097	91	4,09
2008	7 252	-214	0,971	89	4,52
2009	5 725	-1 527	0,789	70	7,65
2010	5 015	-710	0,876	61	6,64
2011	5 242	227	1,045	64	6,98
2012	4 974	-268	0,949	61	6,11
2013	4 686	-288	0,942	57	5,55
2014	4 637	-49	0,990	57	5,40
2015	4 544	-93	0,980	55	4,88
2016	4 373	-171	0,962	53	4,42
2017	4 251	-122	0,972	52	4,09
2018	4 626	375	1,088	56	4,42
2019	4 627	1	1,000	56	4,30
Průměr	5 494	-255	0,960	x	5,12

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

V grafu 6 zpracovaném na základě dat obsažených v příloze 8 je vyobrazen procentuální podíl viny různých skupin u nehod, kde byla příčina vzniku alkohol. Nejvíce těchto nehod způsobili řidiči motorových vozidel a to v 85 % případů, tj. celkem 70 065 nehod. 11,5 % jsou zastoupeni v grafu cyklisté, chodci jsou na vině v 3,3 % případů a zbylou část 0,2 % jsou zaviněné jinou osobou. V roce 2019 zavinili cyklisté 2 603 nehod a téměř ve třetině případů byl cyklista pod vlivem alkoholu. V témže roce zemřelo při dopravních nehodách 36 cyklistů, 309 jich bylo těžce zraněno. Ve sledovaném období jde i přes to o nejpříznivější bilanci.

Graf 6 Podíl viníků vzniklých dopravních nehod zaviněných požitím alkoholu v ČR v období 2005-2019 (%)

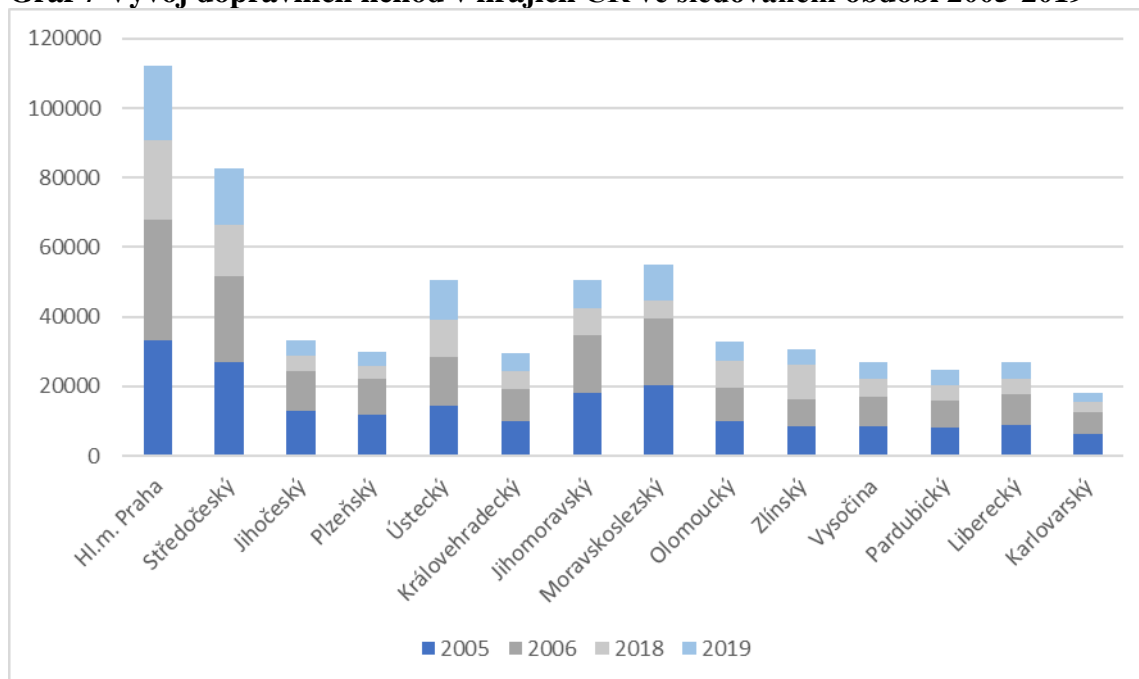


Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

4.5 Vývoj dopravních nehod v krajích ČR

Následující graf 7 simuluje vzniklé dopravní nehody v jednotlivých krajích za sledované období, data byla zpracována v příloze 9. Sledování vzniklých nehod napříč kraji je důležitý aspekt pro konkrétní určení příčin jejich vzniku. Takto se následně lépe zaměřuje prevence na určité skupiny osob. Ve sledovaném období zastupuje pomyslnou první příčku v počtu nehod Hlavní město Praha s celkovým množstvím 349 407 za sledované období. Data se však nedají porovnávat s ostatními kraji, jelikož v Praze je největší hustota provozu, především v dopravních špičkách. Ke snížení nehod na území hlavního města v průběhu sledovaného období mělo vliv rozšíření Pražského obchvatu v roce 2010 nebo vybudování tunelového komplexu Blanka v roce 2015. Za nehodami nejčastěji stojí nepozornost řidičů a neúplné se věnování řízení. Nejbezpečněji se řidič může cítit v kraji Karlovarském, kde bylo ve sledovaném období nejmenší počet dopravních nehod, číslo se vyšplhalo na 45 717, nejčastější příčiny vzniku jsou stejné jako u hlavního města. V grafickém vyobrazení jsou porovnávány roky 2005, tedy rok před zavedením bodového systému, dále pak roky 2006, 2018 a 2019. Dle výsledků je patrné, že pokles v počtu vzniklých nehod se týká všech krajů České republiky.

Graf 7 Vývoj dopravních nehod v krajích ČR ve sledovaném období 2005-2019



Zdroj: Ročenka nehodovosti 2020 PČR, vlastní zpracování

4.6 Vývoj vzniklých dopravních nehod zaviněné mladými řidiči do 24 let

Dle statistiky vyplývající z tabulky 9 je prokázána vina mladým řidičům do 24 let v průměru v 11,42 % případů z celkového množství vzniklých dopravních nehod, tj. že každá desátá vzniklá nehoda připadá na viníka mladšího 24 let. Na svědomí mají však každého šestého mrtvého nebo těžce zraněného. Je potvrzeno, že pravděpodobnost usmrcení při vzniklé dopravní nehodě je o 75% vyšší než u řidičů starších 24 let. V roce 2019 bylo usmrceno těmito řidiči 84 osob a těžce se zranilo 272. Při tragických nehodách mladých řidičů umírá obvykle 2 a více účastníků. Na vině jsou řidičské nezkušenosti, přeceňování vlastních schopností, agresivní a nebezpečné řízení, závodění v plném provozu s jinými mladými řidiči, nebezpečné přejíždění mezi pruhy, předjíždění a zvýšená míra požití alkoholu či jiných návykových látek. Projekty zaměřené nejen na tuto věkovou skupinu jsou kampaně „Nenech se ovlivnit“, která nabádá proti řízení pod vlivem alkoholu a jinými návykovými látkami a kampaň „Agresivita zabíjí“, která upozorňuje na agresivní řidiče. Kampaně mají vliv na počet nehod, a i díky nim úmrtí pozvolným tempem klesá viz. Tabulka 5. V roce 2018 se kvůli nepozornosti staly dopravní nehody u řidičů osobních automobilů ve 28,6 % případů a řidičů motocyklů ve 28,80 %. Druhým nejčastějším faktorem mající vliv na nehody u řidičů osobních vozidel byla vysoká rychlost a nepřizpůsobení jízdy v 23,70 % případů a u řidičů motocyklů se jedná o nezkušenost, při

kteřé nehody vznikly v 20,30 % pŕípadů. Alkohol hrál roli ve 4,60 % pŕípadů u řidičů motorových vozidel, avšak u řidičů motocyklů nebyl zaznamenán žádný pŕípad požití alkoholu a následné dopravní nehody. Tyto údaje vyplývají z pŕiložené tabulky č. 10, kteřá byla zpracována na základě dat získaných ze statistik Ministerstva dopravy.

Tabulka 9 Vývoj počtu dopravních nehod zaviněných řidiči do 24 let na území ČR v období 2009-2019

Rok	Počet nehod zaviněných řidiči do 24 let	Absolutní diference	Koeficient růstu	Bazický index (%)	Podíl nehod zaviněných řidiči do 24 let z celkového počtu nehod (%)
2009	11 177	x	x	100	14,94
2010	9 616	-1 561	0,860	86	12,73
2011	9 676	60	1,006	87	12,88
2012	10 020	344	1,036	90	12,31
2013	9 628	-392	0,961	86	11,41
2014	9 636	8	1,001	86	11,22
2015	10 036	400	1,042	90	10,78
2016	10 619	583	1,058	95	10,74
2017	10 528	-91	0,991	94	10,14
2018	10 051	-477	0,955	90	9,59
2019	9 576	-475	0,953	86	8,90
Průměr	10 051	-160	0,989	x	11,42

Zdroj: PČR, vlastní zpracování

5 Návrhy a doporučení

Z provedení statistické analýzy vyplynulo, že zavedení bodového hodnocení mělo pozitivní vliv na počet vzniklých dopravních nehod a celkovou bezpečnost v silničním provozu. Bodový systém byl aplikován v České republice od roku 2006 a v témže roce a letech následujících byl znatelný pokles dopravních nehod. Od roku 2012 má množství vzniklých dopravních nehod vzrůstající tendenci, to znamená, že bodový systém je zastaralý a nevyhovující. Bohužel i s rostoucím počtem nehod rostly i počty usmrcených a těžce zraněných osob při silničních haváriích. Reakcí na tento nepříznivý stav z posledních let je připravovaná novela zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve kterém je bodový systém vymezen. V připravované novele, která by měla vejít v planost v roce 2022, by se počet bodových skupin měl zúžit na pouhé tři, což má za následek zpřísnění závažnějších přestupků, kde následkem bývá i smrt, na druhé straně bagatelní přestupky nebudou bodově hodnoceny. Vzorem pro chystanou novelu jsou západní země Evropské unie, kde je kladen větší důraz na nejčastější prohřešky, jako jsou nevěnování se řízení kvůli telefonování, vysoká rychlost nebo alkohol za volantem. Cílem by mělo být postihování řidičů, kteří záměrně porušují předpisy a vyloučení tzv. pirátů silnic z provozu na pozemních komunikacích.

Dalším důležitým faktorem ovlivňujícím počty vzniklých dopravních nehod jsou ty nehody, kde řidiči požili alkohol či jinou návykovou látku. Tito řidiči tak ohrožují svým jednáním bezpečnost provozu. Je potřeba působit preventivně proti tomuto nezodpovědnému jednání. V 5 % vzniklých dopravních nehod byl na vině právě alkohol. Osoba, která požije alkohol a usedne za volant, ztrácí kontrolu nad svým jednáním a rozhodováním. Reakce na danou dopravní situaci jsou opožděné a často dochází jejímu chybnému vyhodnocení.

Řada odborníků, ale i řidičů s dlouholetou zkušeností za volantem se shodnou, že příprava budoucích řidičů v autoškolách je nedostačující. Řidiči ve věku do 24 let způsobili přibližně 12 % nehod z celkového počtu. Je důležité se zaměřit na tuto konkrétní skupinu řidičů a změnit opatření tak, aby se čísla z minulosti neopakovala. Začít by se mělo v autoškolách, kde by bylo zapotřebí zpřísnit výstupní testy, omezit počet pokusů k získání řidičského oprávnění a mít podloženou skutečnost, že budoucí řidič se při výuce setkal s nepřízní přírody v podobě dešťů, větru i sněhu a že má opravdu splněné všechny povinnosti před získáním řidičského oprávnění. Snížení rizika u čerstvých řidičů by mohl

být tzv. řidičák na zkoušku, kde je bodový systém přísnější v počtu možných dosažených bodů, tzn. je jich méně než u běžného řidičského oprávnění. Touto změnou by se Česká republika mohla nechat inspirovat u jiných zemích Evropské unie.

Vzhledem k rostoucím platům občanů České republiky a sílící ekonomice jsou finanční tresty nepřiměřené. Od roku 2007 nebyl zákon zásadně novelizován, jedná-li se o výši sankcí a výměru správních trestů. Pokud by byly přestupky a trestné činy na silnici přísněji hodnoceny, řidiči by jistě jezdili opatrněji a záměrně by se nedopouštěli přestupků jako je překročení povolené rychlosti či nevěnování se řízení, např. při používání mobilní telefonu. Jsou to možná opatření proti nejčastějším prohřeškům, které způsobují největší množství dopravních nehod.

Další aspekt, který by mohl působit preventivně na povědomí řidičů, je zvýšení neohlášených bezpečnostních akcí Policie ČR. V posledních letech Policie ČR pořádá celorepublikové akce v měření rychlostí, které jsou ovšem ohlášeny dopředu. Řidiči, kteří v těchto dnech vyjedou do ulic, si ovšem dávají větší pozor a jezdí dle pravidel, což z preventivního pohledu však působí pouze na omezenou dobu, jelikož po skončení dopravně bezpečnostní akce se řidiči vrací ke svým zvykům a k porušování předpisů.

Na závěr se doporučení týká silniční infrastruktury, a to konkrétně technickému stavu vozovek a hustoty provozu v konkrétních úsecích. Je třeba budovat nové silnice především kolem větších měst, tzv. obchvaty, které by ulevily provozu ve městě, a efektivně opravovat stávající vozovky na místech, kde je to skutečně potřeba.

6 Závěr

Zavedení bodového hodnocení řidičů a zjištění jeho vlivu na bezpečnost v silničním provozu bylo cílem bakalářské práce. Cílem bylo také zjistit, zda zavedení bodového systému mělo vliv na snížení počtu dopravních nehod z celkového pohledu, dále z pohledu vlivu alkoholu na počet vzniklých nehod, na vývoj dopravních nehod s následkem smrti, těžkých a lehkých zranění a na počet nehod zaviněných řidiči do 24 let či na druhu prostředí ve kterém se nehody staly. Sesbíraná data byla rozdělena na jednotlivé úseky a každý z nich byl zkoumán pomocí elementárních charakteristik časových řad, jako je první absolutní diference, koeficient růstu a bazický index.

V analytické části práce byl hodnocen vývoj nehodovosti ve sledovaném období mezi roky 2005 a 2019 na celém území České republiky. Kdy rok 2005 byl posledním rokem před zavedením bodového systému a také je to rok, kdy byl největší počet dopravních nehod za sledované období s počtem 199 262. Po zavedení bodového systému v roce 2006 začala nehodovost klesat, důvodem byly obavy řidičů z postihu, který bodový systém nesl a jeho neznalost. Rokem s nejnižším počtem nehod byl rok 2009 s počtem 74 815.

Dalším zkoumaným aspektem byl dopad dopravních nehod na zdraví. Konkrétně se měřil vývoj u nehod, které měly za následek lehké a těžké zranění, ale i tragické nehody, kdy následkem byla smrt řidiče či jiného účastníka nehody. Vývoj usmrcených osob po celou dobu zkoumání klesal a za 15 let, tedy za dobu sledovaného období klesl počet usmrcených osob téměř o polovinu. Počet nehod, kde následkem nehody bylo těžké zranění má obdobný klesající vývoj jako nehody s úmrtím. Na druhé straně nehody s lehkými následky měly klesající tendenci do roku 2010, od té doby jejich počet roste a od roku 2011 se jejich počet nedostal pod hranici 22 000 nehod za rok.

Dopravní nehody neovlivňují pouze zdraví osob nebo hmotnou škodu na dopravních prostředcích, ale zasahují i do ekonomické stránky státu. Jedna smrtelná dopravní nehoda vyjde stát v průměru na 20 mil. Kč. Ve sledovaném období přišly stát dopravní nehody v průměru na 58,9 mld. Kč ročně, což je výdaj ve výši více než 500 000 Kč na jednu vzniklou dopravní nehodu.

Alkohol a jeho vliv na chování a zhoršené vnímání je popsán v teoretické části. Praktická část pak zkoumala toto selhání jedince v číslech a vývoj následků, které byly zapříčiněné

požitím alkoholu. Zavedení bodového systému zapůsobilo na řidiče a počet nehod měl klesající tendenci téměř po celou dobu sledování mezi lety 2005 a 2019, alkohol se totiž řadí mezi nejpřísnější hodnocené bodované přestupky. Alkohol hrál roli celkem u 5 % vzniklých nehod a jeho celkový počet za sledované období klesl o 46 %, bohužel však v důsledku požití alkoholu zemře na silnicích každoročně každá 10 osoba. V 85 % případů byl viníkem řidič motorového vozidla, který měl alkohol v krvi.

Z pohledu krajů vyšlo po analýze, že nejvíce způsobených dopravních nehod se uskuteční na území Hlavního města Prahy, důvodem je především velká koncentrace aut ve všední dny. Ročně se tak na tomto území stane v průměru více než 23 000 dopravních nehod. Nejbezpečněji se naopak účastník silničního provozu může cítit projíždí-li Karlovarským krajem, tam se stane průměrně 2 800 nehod za rok.

Posledním významným ukazatelem, který byl zkoumán, je věk řidiče. Práce byla zaměřena konkrétně na nejrizikovější skupinu, tj. řidičů do 24, kteří mají malou zkušenost. Z analýzy vyplynulo, že tito řidiči způsobili nehody celkem v 11 % všech vzniklých dopravních nehod. V roce 2019 způsobilo z této kategorie řidičů největší množství nehod. U této věkové skupiny nelze zkoumat, zda má vliv zavedení bodového systému na chování, jelikož řidičské oprávnění získali až v roce 2013, tedy 7 let po jeho zavedení. I toto je jeden z důvodů, proč je tak nutné provést novelu zákona č. 361/200 Sb., o silničním provozu.

Všechny zkoumané ukazatele byly pozitivně ovlivněny zavedením bodového systému v prvních několika letech, kdy došlo k celkovému snížení počtu dopravních nehod, snížení počtu usmrcených i těžce a lehce zraněných osob. V posledních letech čísla však mírně stoupají a je zřejmé, že bodový systém nepůsobí v takové míře jako v letech následujících těsně po jeho zavedení. Obavy řidičů ze získaných bodů nejsou tak veliké, aby to zamezilo recidivnímu jednání, úmyslnému porušování dopravních předpisů a bodový systém tak v dosavadní podobě ztrácí na významu.

7 Seznam použitých zdrojů

Knižní:

[1] HINDLS, Richard. Statistika pro ekonomy. 8. vydání. Praha: Prague Publishing, 2007. ISBN 978-80-86946-43-6

[2] SVATOŠOVÁ, Libuše, KÁBA, Bohumil. Statistické metody II. ISBN: 978-80-213-1736-9

[4] KUČEROVÁ, Helena. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. 4. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2018, s. 597-610. ISBN 978-80-7502-292-9

[6] SVÁTEK, Zdeněk., Z historie pravidel provozu. Příloha Metodické zpravodaje autoškol – BESP 2003, Právní předpisy

[7] RYBA, Jaroslav, K historii dopravy na území České republiky. Praha: Institut Jana Pernera, 2004. ISBN: 80-86530-14-0

[8] BUŠTA, Pavel. Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0

[9] SCHRÖTER, Zdeněk. Nová pravidla a bodový systém: [včetně novely ze dne 25.4.2006]. Praha: Grada, 2006. ISBN 80-247-1642-9

[10] NOVOTNÝ, Pavel. Bodový systém a pravidla silničního provozu. CPRESS, 2006. ISBN 978-80-7226-736-1

[14] BERAN, Tomáš. Nová pravidla silničního provozu. Brno: Computer Press, 2006. ISBN 80-251-0909-7

[18] BERAN, Tomáš. Dopravní nehody. Brno: Computer Press, 2007, ISBN 978-80-251-1791-0.

[20] BERAN, Tomáš. Právní rádce pro řidiče. Brno: CPress, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2

[22] HAVLÍK, Karel. Kompendium praktické dopravní psychologie a psychodiagnostiky. Vogel Medien International, 2013. ISBN 8026046277, 9788026046271

[24] KUČEROVÁ, Helena. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. Praha: Leges, 2016-. Komentátor. ISBN 978-80-7502-105-2

Internetové

[3] Historie silničního provozu v České republice [online]. 19.1.2019 [cit 2020-07-08]. Dostupné z: <http://www.czinfo.org/doprava>

[5] Vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích. *Zákony pro lidi* [online]. 7.4.1953. [cit. 2020-07-08]. Dostupné z: <http://zakonprolidi.cz/cs/2000-361/historie>

[11] Centrum služeb pro silniční dopravu: Bodový systém v Evropě a v České republice [online]. 2014. [cit. 2020-7-10]. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/212-bodovy-system-v-evrope-a-v-ceske-republice>

[12] Bodový systém [online]. 13.2.2007. [cit. 2020-7-10]. Dostupné z: <http://epravo.cz/top/clanky/bodovy-system-46205.html>

[13] Průvodce zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich [online]. 19.1.2018. [cit. 2020-7-11]. Dostupné z: <https://www.pozary.cz/clanek/50740-zakon-239-2000-sb-o-integrovanem-zachrannem-systemu/>

[15] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, Metodický zpravodaj autoškol č. 87/2016. [online]. 1.1.2016. [cit. 2020-7-10]. Dostupné z: <http://autoklub.cz>

[16] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, Metodický zpravodaj autoškol č. 87/2016. [online]. 1.1.2016. [cit. 2020-7-12]. Dostupné z: <http://autoklub.cz>

[17] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. *Zákony pro lidi* [online]. 1.1.2016. [cit.2020-7-13]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

[19] Alkohol a drogy [online]. 2020. [cit. 2020-7-18]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Alkohol-a-drogy>

[21] Mladí řidiči [online]. 2020. [cit. 2020-7-18]. Dostupné z: https://www.ibesip.cz/getattachment/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-v-roce-2019/Mladi-ridici/Mladi-ridici_new.pdf

[23] Předpis č. 13/1997 Sb., zařazování pozemních komunikací do jednotlivých kategorií a tříd a jejich změny [online]. 30.4.2020. [cit. 2020-7-25]. Dostupné z: <https://www.podnikatel.cz/zakony/zakon-o-pozemnich-komunikacich/f1732115/>

[25] HS, Geografie nevýrobní sféry, Přednáška č. 6 [online]. 30.4.2020. [cit. 2020-7-25] Dostupné z: <https://adoc.pub/vychodiska-a-ramec-cestovniho-ruchu-geografie-nevyrobnisfer.html>

[26] Ředitelství silnic a dálnic [online]. 2020. [cit. 2020-7-25]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/>

[27] Ztráty z dopravních nehod... *Centrum dopravního výzkumu* [online]. Brno, 24.1.2018 [cit. 2020-8-7]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/ztraty-z-dopravnich-nehod-v-roce-2016-skoda-pres-69-miliard-korun>

[28] Ztráty z dopravní nehodovosti [online]. 18.2.2019. [cit. 2020-8-7]. Dostupné z:

<https://www.cdv.cz/tisk/ztraty-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-poprve-prekrocily-hranici-70-mld-kc/>

[29] Fondy EU [online]. 2020. [cit. 2020-8-9]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/wps/portal>

[30] Ministerstvo dopravy [online]. 2020. [cit. 2020-8-10]. Dostupné z: www.mdcz.cz

[31] IZS [online]. 26.6.2009. [cit. 2020-8-24]. Dostupné z:
<https://www.hzscr.cz/clanek/integrovaný-zachranný-system.aspx>,

[32] Zákon č. 239/2000 Sb. *Zákony pro lidi* [online]. 9.8.2000 [cit. 2020-08-24]. Dostupné z: www.zakonprolidi.cz

[33] BESIP [online]. 2020 [cit. 2020-08-29]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz>

[34] Dětská dopravní hřiště [online]. 2020 [cit. 2020-08-29]. Dostupné z:
<https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Detska-dopravni-hriste>

[35] Naše práce není válka [online]. 25.6.2020 [cit. 2020-08-30]. Dostupné z:
<https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/NASE-PRACE-NENI-VALKA>

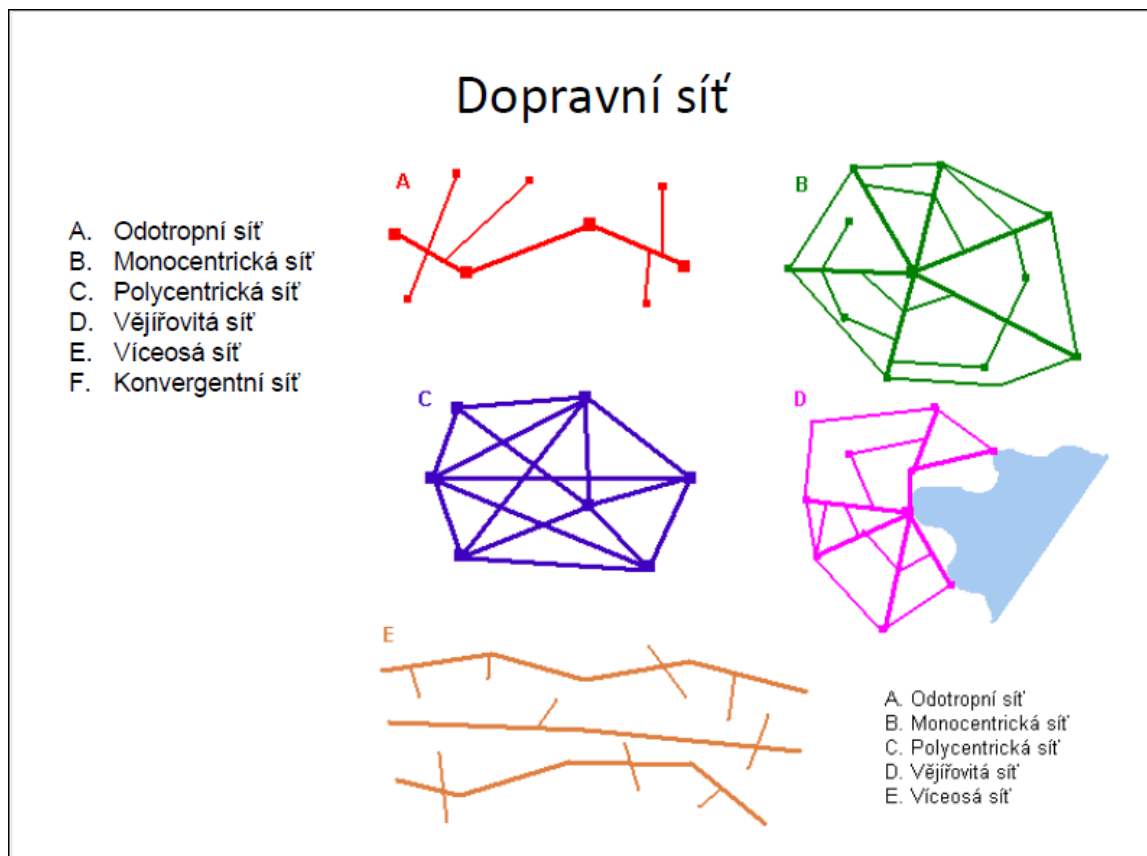
[36] Ty to zvládneš [online]. 29.6.2016 [cit. 2020-08-30]. Dostupné z:
<https://www.tytozvladnes.cz/zprava/1-kampan-ty-to-zvladnes-startuje>

[37] Agresivita zabíjí [online]. 17.9.2020 [cit. 2020-09-25]. Dostupné z:
<https://agresivitazabiji.cz/>

8 Přílohy

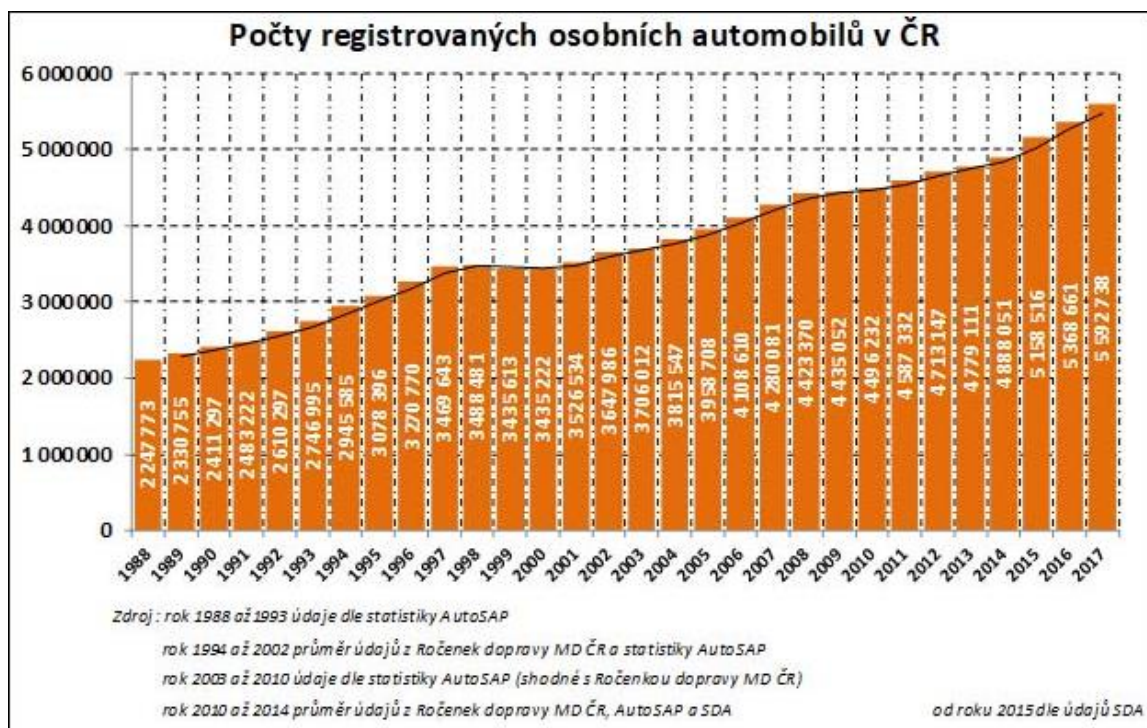
Příloha 1 Dopravní síť	58
Příloha 2 Počty registrovaných automobilů v ČR	58
Příloha 3 Vývoj věkové struktury vozového parku osobních automobilů v ČR	59
Příloha 4 Vliv alkoholu na počet nehod.....	60
Příloha 5 Podíl vlivu alkoholu na počet usmrcených osob	61
Příloha 6 Věcná škoda	62
Příloha 7 Celkové ekonomické ztráty	63
Příloha 8 Nehody dle zavinění spáchané pod vlivem alkoholu	64
Příloha 9 Vývoj nehodovosti v krajích ČR ve vybraných letech.....	65
Příloha 10 Příčiny a faktory vzniklých nehod v roce 2018.....	65
Příloha 11 Záznam o dopravní nehodě	66

Příloha 1 Dopravní síť



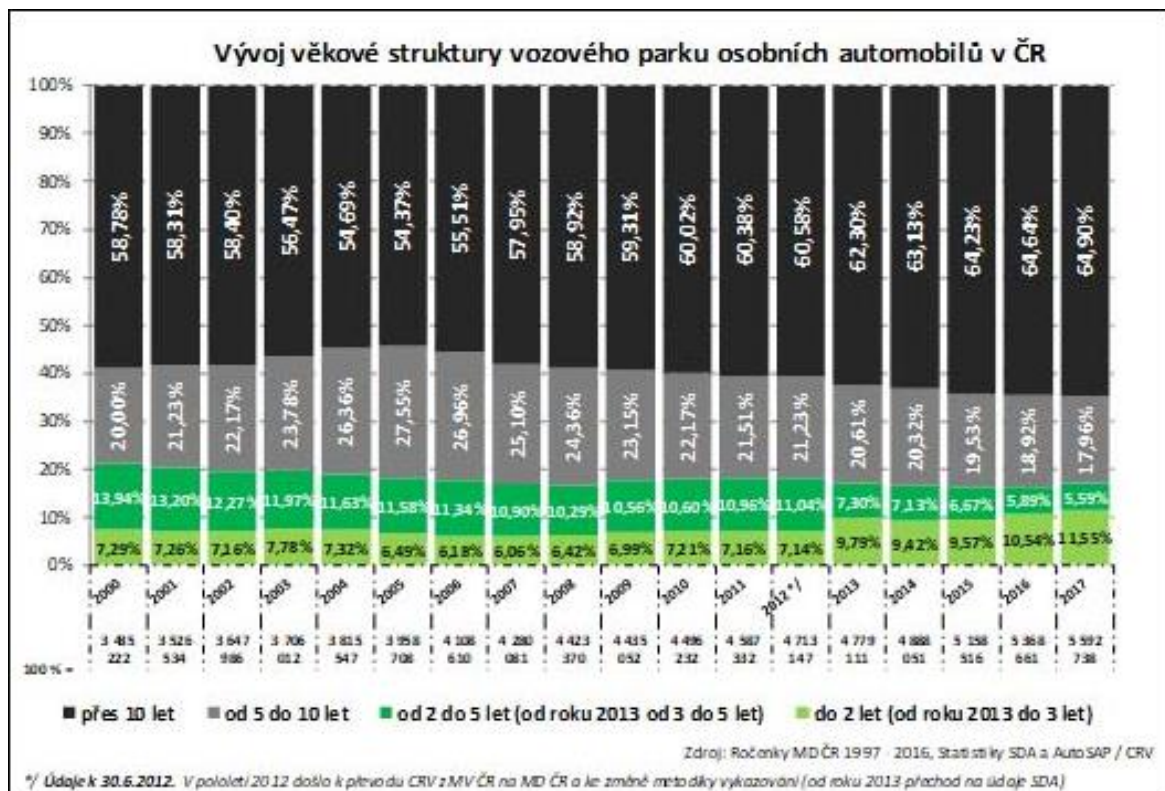
Zdroj: © HS Geografie nevyrobní sféry Přenáška č. 6

Příloha 2 Počty registrovaných automobilů v ČR



Zdroj: UAMK

Příloha 3 Vývoj věkové struktury vozového parku osobních automobilů v ČR



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Příloha 4 Vliv alkoholu na počet nehod

Rok	Počet dopravních nehod celkem	Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu	Podíl vlivu alkoholu na počtu vzniklých nehod %	Koeficient růstu
2005	199 262	8 192	4,11	x
2006	187 965	6 807	3,62	0,83
2007	182 736	7 466	4,09	1,10
2008	160 376	7 252	4,52	0,97
2009	74 815	5 725	7,65	0,79
2010	75 522	5 015	6,64	0,88
2011	75 137	5 242	6,98	1,05
2012	81 404	4 974	6,11	0,95
2013	84 398	4 686	5,55	0,94
2014	85 859	4 637	5,40	0,99
2015	93 067	4 544	4,88	0,98
2016	98 864	4 373	4,42	0,96
2017	103 821	4 251	4,09	0,97
2018	104 764	4 626	4,42	1,09
2019	107 572	4 627	4,30	1,00
Průměr	114 371	5 494	5,12	0,96

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Příloha 5 Podíl vlivu alkoholu na počet usmrcených osob

Rok	Počet usmrcených osob		Podíl vlivu alkoholu na počtu usmrcených osob (%)
	Celkem	Vlivem alkoholu	
2 005	1 286	71	5,52
2006	1 063	48	4,52
2 007	1 222	41	3,36
2 008	1 076	85	7,90
2 009	832	127	15,26
2 010	802	108	13,47
2 011	773	100	12,94
2 012	742	50	6,74
2 013	654	56	8,56
2 014	688	68	9,88
2 015	739	72	9,74
2 016	611	57	9,33
2 017	577	53	9,19
2 018	656	71	10,82
2 019	618	60	9,71
Průměr	823	71	9,13

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Příloha 6 Věcná škoda

Rok	Věcná škoda
2005	9 771,28
2006	9 116,35
2007	8 467,29
2008	7 741,46
2009	4 981,09
2010	4 924,99
2011	4 628,08
2012	4 875,42
2013	4 938,17
2014	4 933,23
2015	5 439,12
2016	5 804,22
2017	6 316,26
2018	6 547,91
2019	6 838,60
Průměr	6 354,90

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Příloha 7 Celkové ekonomické ztráty

Rok	Celkové ekonomické ztráty (mld. Kč)
2005	52,5
2006	48,3
2007	50,8
2008	49,3
2009	47,4
2010	53,3
2011	52,7
2012	52,3
2013	52,8
2014	55,2
2015	68,3
2016	69,4
2017	72,7
2018	80,1
2019 (odhad)	79,1
Průměr	58,9
Součet	884,2

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Příloha 8 Nehody dle zavinění spáchané pod vlivem alkoholu

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu					
Rok	Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu	zaviněné řidičem motorového vozidla	zaviněné chodcem	zaviněné cyklistou	zaviněné jinou osobou
2005	8 192	7 487	169	526	10
2006	6 807	6 118	171	503	15
2007	7 466	6 800	196	462	8
2008	7 252	6 602	203	435	12
2009	5 725	4 992	203	522	8
2010	5 015	4 271	201	531	12
2011	5 242	4 396	190	639	17
2012	4 974	4 030	206	727	11
2013	4 686	3 775	180	722	9
2014	4 637	3 645	193	784	15
2015	4 544	3 608	184	738	14
2016	4 373	3 520	151	690	12
2017	4 251	3 463	135	638	15
2018	4 626	3 679	159	778	10
2019	4 627	3 679	148	773	27
Průměr	5 494	4 671	179	631	13
Celkem	82 417	70 065	2 689	9 468	195
% podíl	100	85,0	3,3	11,5	0,2

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Příloha 9 Vývoj nehodovosti v krajích ČR ve vybraných letech

Kraj	2005	2006	2018	2019	průměr
Hl.m. Praha	33349	34689	22767	21458	23294
Středočeský	27047	24613	14866	16014	14950
Jihočeský	13027	11463	4360	4495	5240
Plzeňský	11800	10538	3673	4091	4727
Ústecký	14579	13755	10820	11292	9906
Královehradecký	10094	9085	5074	5191	5268
Jihomoravský	18157	16593	7689	8141	8565
Moravskoslezský	20398	19248	5074	10250	10467
Olomoucký	9962	9658	7689	5508	5842
Zlínský	8453	7904	9705	4592	4474
Vysočina	8688	8132	5251	4810	4508
Pardubický	8233	7788	4228	4358	4523
Liberecký	9018	8564	4558	4752	4889
Karlovarský	6457	5935	2977	2620	2804

Zdroj: Ročenka PČR, vlastní zpracování

Příloha 10 Příčiny a faktory vzniklých nehod v roce 2018

Příčiny a faktory vzniklých nehod v roce 2018	Řidiči osobních vozidel	Řidiči motocyklů
nepozornost	28,60%	28,80%
vysoká rychlost a nepřizpůsobení jízdy	23,70%	18,60%
nezkušenost	14,50%	20,30%
nesprávné vyhodnocení situace	10,40%	13,60%
alkohol	4,60%	0%
omezený výhled (nezpůsobený hustým provozem)	4,60%	1,70%
únava a mikrospánek	2,90%	0%
reakce v panice	2,90%	8,50%
vědomé nerespektování pravidel silničního provozu	2,90%	5,10%
riskantní předjíždění	2,50%	3,40%
oslnění	0,80%	0%
vliv léků	0,80%	0%
zdravotní indispozice	0,40%	0%
sebevražda	0,40%	0%

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

Příloha 11 Záznam o dopravní nehodě

Záznam o dopravní nehodě

Slouží k dokumentaci průběhu nehody za účelem rychlejšího vyřízení náhrady škody. Vyplní řidiči obou vozidel.

1. Datum nehody	Hodina	2. Místo (ulice, č. domu resp. kilometrovník)	3. Zranění? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano
4. Jiná škoda než na vozidlech A a B <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano		5. Svědci (jméno, adresa, telefon - spolujezdce podtrhnout)	5a. Policejně šetřeno? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano Kým:

Vozidlo A	12. Zaškrtněte odpovídající body vozidlo:	Vozidlo B
6. Pojištěný (jméno a adresa)	A	6. Pojištěný (jméno a adresa)
Telefon (od 9.00 do 16.00)		Telefon (od 9.00 do 16.00)
Plátce DPH? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano		Plátce DPH? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano
7. Vozidlo Tov. značka, typ		7. Vozidlo Tov. značka, typ
Rok výroby		Rok výroby
Státní poznávací značka		Státní poznávací značka
8. Pojistitel		8. Pojistitel
Adresa pobočky		Adresa pobočky
Číslo poj. odpovědnosti		Číslo poj. odpovědnosti
Číslo zelené karty		Číslo zelené karty
Hraniční pojištění platné do		Hraniční pojištění platné do
Je vozidlo pojištěno havarijně? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano		Je vozidlo pojištěno havarijně? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano
Pojistitel		Pojistitel
9. Řidič Příjmení		9. Řidič Příjmení
Jméno		Jméno
Adresa		Adresa
Číslo řidičského průkazu		Číslo řidičského průkazu
Skupina Vydal		Skupina Vydal

Vozidlo A	13. Náskres	Vozidlo B
10. Označte šipkou body vzájemného střetu	B	10. Označte šipkou body vzájemného střetu
11. Viditelná poškození	A	11. Viditelná poškození
14. Poznámky		14. Poznámky
15. Podpisy řidičů	A	15. Podpisy řidičů
B		B

Po podpisu a oddělení listů nete již údaje měnit.

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR