

**UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA**

**BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM**

2016/2017

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Petra Čadová**

**Automobil jako zbraň**

Praha 2017

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Jiří Víšek

**JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE**

BACHELOR COMBINED STUDIES

2016/2017

**BACHELOR THESIS**

**Petra Čadová**

**Car as a weapon**

Prague 2017

The Bachelor Thesis Work Supervisor: Mgr. Jiří Víšek

### **Prohlášení**

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 26. Ledna 2017

Jméno autorky .....

## **Poděkování**

Děkuji vedoucímu práce Mgr. Jiřímu Víškovi za jeho odborné vedení bakalářské práce, za jeho cenné rady a připomínky.

## **Anotace**

Automobil je pro většinu lidí cenným pomocníkem, nástrojem osobní nezávislosti a symbolem cestování a přepravy, ale rovněž je pro společnost významným zdrojem nebezpečí či ohrožujících situací s negativními a mnohdy až tragickými následky. Ohrožena je celá společnost nežádoucími vlivy automobilismu na životní prostředí, specificky jsou ohroženi všichni jednotlivci v důsledku častých dopravních nehod zapříčiněných z naprosté většiny selháním člověka. Počet usmrcených osob mezi 5 a 44 roky při silničních dopravních nehodách patří mezi tři nejzávažnější příčiny úmrtí, zabíjející každoročně více lidí než malárie. Auta jsou také v poslední době využívána i k úmyslným útokům proti jednotlivcům či skupinám lidí. V rukách nepovolaných může být automobil mnohem nebezpečnější a ničivější než střelná zbraň.

## **Klíčová slova**

Automobil, bezpečnost, silniční doprava, riziko a hrozba, dopravní nehoda, psychologie osobnosti, trend, útok, střelná zbraň.

## **Annotation**

The car is for most people a valuable helper tool for personal independence and a symbol of traveling and transport, but for society is also an important source of danger or threatening situations with negative and sometimes tragic consequences. The whole society is threatened by undesirable effects of motoring on the environment, individuals are all threatened specifically due to frequent traffic accidents, which are caused by the failure of the vast majority of humans. The number of people, who are killed between five and forty four years by road accidents is one of the three major causes of death, killing more people every year than malaria. Cars are also recently used for the deliberate attacks against individuals or groups of people. The car can become more dangerous and destructive than a weapon, when using by wrong hands.

## **Keywords**

Assault, car, gun, psychology, risk and threat, road traffic, traffic accident, security, trend.

<b>ÚVOD.....</b>	<b>9</b>
<b>TEORETICKÁ ČÁST.....</b>	<b>11</b>
<b>1 INDIVIDUÁLNÍ MOBILITA - AUTOMOBILITA.....</b>	<b>11</b>
1.1 Historie automobilismu.....	12
1.2 Nebezpečí automobilové dopravy .....	14
1.3 Dopravní nehody.....	15
<b>2 BEZPEČNOST AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY.....</b>	<b>19</b>
2.1 Preventivní opatření.....	21
2.2 Osobnost člověka řidiče.....	24
<b>3 AUTOMOBILOVÉ ÚTOKY.....</b>	<b>27</b>
3.1 Útok Olgy Hepnarové.....	27
3.2 Útok v Nice.....	29
3.3 Útok v Berlíně.....	32
3.4 Nálože v autech.....	33
<b>4 TRENDY V BEZPEČNOSTI.....</b>	<b>35</b>
4.1 Technologie současnosti.....	35
4.2 Technologie budoucnosti.....	37
<b>PRAKTICKÁ ČÁST.....</b>	<b>39</b>
<b>5 ANALOGIE ZÍSKÁNÍ ŘIDIČSKÉHO A ZBROJNÍHO PRŮKAZU.....</b>	<b>39</b>
5.1 Získání řidičského průkazu.....	40
5.2 Získání zbrojního průkazu.....	43
<b>6 ANALOGIE POŘÍZENÍ AUTOMOBILU A ZBRANĚ.....</b>	<b>46</b>
6.1 Pořízení automobilu.....	46
6.2 Pořízení zbraně.....	46
<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>48</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....</b>	<b>51</b>
<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>54</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ.....</b>	<b>55</b>

<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>56</b>
---------------------------	-----------



## ÚVOD

*Je zářijové středeční odpoledne, pro mnohé běžný všední den. Lidé vracející se z práce nebo děti ze škol nevnímají dění kolem sebe, myšlenkami zpracovávají každodenní situace, přemítají o věcech budoucích i současných, někteří debatují o všedních starostech, jiní uvažují v rámci „svého světa“, do kterého nikdo jiný nemá přístup, a kolektivně všichni zapomínají, že se kdykoliv kdokoliv může stát obětí. Čekání na zastávce na hromadnou dopravu jako součást davu je nekonečné a prohlubuje všudypřítomnou nespokojenost. V tu chvíli si usmyslím, že pro některé z nich stanu katem. Svým vozem najedu do skupiny lidí s cílem jejich usmrcení, neboť se ztotožňuji s heslem, že „historie se opakuje“.*

Nejedná se o začátek žádného literárního díla, ani výsledek pokřivené mysli, záměrem je upozornit, jak opravdu snadná je možnost usmrcení člověka nebo více lidí automobilem. Již v historii byl takový negativní úmysl uskutečněn nejen v rámci naší země, ale i nedaleko českých hranic na půdě kultivované a vyspělé Evropy, v posledních letech s četností výskytu, jež má žel stoupající tendenci. Z historie se mnoho lidí může poučit a naštěstí, že se tak i děje, ale rovněž existují i tací, kteří si z historických událostí dokážou vzít příklad a útočníky ve svých činech následovat. Pokud bychom měli neustále přemýšlet o tom, že nám kdykoliv a od kohokoliv může hrozit riziko útoku, asi bychom se dříve nebo později stali nadmíru paranoidními, ale rozhodně není namístě toto riziko, které nás provází každodenním životem, jakkoliv podceňovat.

Navíc výše zmíněná negativní kapitola v oblasti automobilové dopravy je jen součástí černých statistických čísel, když větší podíl na ničení lidských životů má jednoznačně dopravní nehodovost. Té je však v oblasti snižování počtu dopravní nehod a zvyšování kvality zabezpečení účastníků silničního provozu věnováno nemalé úsilí. Stále se žel nedaří tuto problematiku eliminovat, a tudíž na silnicích zbytečně vyhasíná velké množství životů, ať se jedná o příčiny úmrtí vlivem dopravní nehody z nedbalosti nebo i příčiny činnosti úmyslné a cílené. V této souvislosti je třeba vzít do úvahy, zda by nebylo vhodné, aby se participace na silničním provozu stala jakousi formou celoživotního vzdělávání.

Situace, jež jsem záměrně pro ilustraci v úvodu uvedla, se mě svým způsobem osobně dotýká, proto bych se této problematice chtěla věnovat v rámci své bakalářské práce. Využívání automobilů k útokům s cílem usmrtit co možná největší počet lidí nebo i k útokům pomocí výbušnin umístěných právě v autech, stále častěji začíná být aktuální, a to nejen ve vzdálených konfliktních a nekulturních regionech. Výběr tohoto tématu umocňuje i skutečnost, kdy se během zpracování mé práce, objevil nový útok kamionem, který byl cíleně směřován do víru shromáždění velkého počtu lidí na vánočních trzích v německém hlavním městě Berlíně, tedy poměrně nedaleko hranic s naší republikou a o život zde přišlo více než dvanáct lidí. K této situaci se ve své práci ještě vrátím.

Cílem práce tedy bude poukázat na zvyšující se množství útoků ať už s teroristickým podtextem a záměrem zabít ve jménu většiny nebo ve jménu vyšší moci či útoků jednotlivců, kteří prostřednictvím takovéto agrese mohou řešit svou nedostatečnost nebo osobní problémy. Záměrem by mělo být zjištění, zda je zabezpečení rizikových situací v kontextu silniční dopravy dostatečné a jak jsou ošetřené okolnosti, které mohou z automobilu v nepovolaných rukách učinit ničivou zbraň s tragickými následky. Automobilová doprava má jistě své nesporné výhody, nicméně se ve své práci soustředím převážně na nebezpečí a potenciální ohrožení, které z ní vyplývají a týkají se především nežádoucího úmyslného jednání.

# TEORETICKÁ ČÁST

## 1 INDIVIDUÁLNÍ MOBILITA - AUTOMOBILITA

V dnešní době pokud někdo nevlastní automobil nebo alespoň řidičské oprávnění, bývá často považován za outsidera, neboť cestování automobilem se stalo natolik nedílnou součástí běžného dne, že už si bez něj svůj život řada lidí nedokáže představit. Lidé mnohdy pomocí automobilu prozrazují o sobě více, než by sami chtěli, prostřednictvím svých vozů a stylu řízení prezentují svou osobnost a prostřednictvím stylu řízení jsou lidé schopni hodnotit druhé. Význam automobilové dopravy neustále narůstá, když současná společnost by již pravděpodobně nemohla existovat bez neustálé přepravy surovin, výrobků, zboží nebo informací. V běžném každodenním životě používání vozidel k přepravě do škol, zaměstnání, na nákupy ale třeba i za účelem trávení volnočasových aktivit, téměř až hraničí s nutností. Pro mnoho lidí je bohužel i nepředstavitelné používat k přepravě alternativní možnost dopravy než je právě ta automobilová. Někteří se jistě ve svých životech setkali i s téměř až posměšnou okolní reakcí, pokud na dotaz, jakým způsobem se dopravují do zaměstnání, uvedli jinou formu hromadné dopravy, například vlak. Mnozí lidé tráví za volantem svých aut více času než třeba doma s rodinou, pokud však nejsou bráni v úvahu řidiči nákladní kamionové nebo hromadné dopravy. Automobil je mezi lidmi velmi oblíben především kvůli své flexibilitě, když je zde možnost s ním jezdit téměř kdykoliv a kamkoliv, ale je velmi populární také kvůli narůstajícímu trendu ve společnosti lidí a to je individualismus, když auto tak umožňuje jistou dávku nezávislosti a samostatnosti. Na nárůst silniční dopravy má svůj díl vlivu i fakt, že se lidé často stěhují z center měst do příměstských a satelitních oblastí, kde se přímou úměrou zvyšuje i nutnost použití jakéhokoliv dopravního prostředku, neboť venkovská občanská vybavenost bývá v porovnání s tou městskou pouze základní. Nevýhodou vozidel bývá nejčastěji relativně nákladný provoz nejen, co se týká pohonných hmot, omezená kapacita při přepravě více osob nebo většího nákladu a nesporným nedostatkem pak pro všechny je poškozování životního prostředí. Navzdory těmto nevýhodám stále však má automobil nezastupitelné místo v lidských životech. Důkazným faktem k tomuto tvrzení je jejich zvyšující se počet nejen v České Republice, ale i v Evropě a ve světě celkově. Mnozí

řidiči však ani netuší, v jakém časovém období lidské historie jsou dány začátky automobilismu.

## 1.1 Historie automobilismu

První počátky individuální mobility se dají přičítat úspěšným pokusům s vozidly poháněnými párou přibližně koncem 18. století a počátkem 19. století. Původně se jednalo o jednoduché stroje, které byly postupem času stále více zdokonalovány, stále ale byly poměrně provozně náročné s nízkou rychlostí a krátkým dojezdem. Obratem v automobilové dopravě se pak stal vynález spalovacích motorů, čímž byl odstartován vlastní vývoj dnešních automobilů. „Stalo se tak 29. ledna 1886, kdy podal Karl Benz na patentním úřadě žádost o zaregistrování svého „Patent Motorwagen“ a za více jak sto let se stalo auto součástí každodenního života. Tehdy to byl fenomén, který převrátil pozemský život naruby, dnes se dá říci, že žádný jiný výtvar moderního člověka neprošel tak razantním a rychlým vývojem jako právě automobil. Revoluční vynález, který jako žádný jiný ovlivňuje život dnešního člověka, který dovezl lidstvo do nového tisíciletí, který ale člověka také možná zahubí, neboť jak je převážně považován za dobrého služebníka, rázem se z něj může stát zlý pán.“<sup>1</sup> Automobilismus se pak naplno rozjel přibližně od druhé dekády dvacátého století a „zhruba od sedmdesátých let dvacátého století pak dochází v celé Evropě k velmi prudkému rozvoji motorizace a automobilismu, neboť individuální mobilita se stala základní potřebou společnosti zabezpečující svobodu a prosperitu. To se však neobejde bez nebezpečí, tudíž musí být individuální mobilita ve shodě se zájmy bezpečnosti společnosti a odpovědné chování každého jedince v dopravě je základním předpokladem pro bezproblémovou interakci mobilní společnosti.“<sup>2</sup> Většinu vozového parku v České Republice tvoří osobní a dodávkové automobily, neboť osobní automobily zastupují pro většinu lidí jistou dávku pohodlí a svým způsobem i bezpečí. Toto jde ruku v ruce i v souvislosti s ekonomickou úrovní země, která se neustále zvyšuje. Zvláště rychlý nárůst počtu osobních automobilů i nákladních automobilů v ČR nastal v době porevoluční, kdy jejich využití směřovalo

---

<sup>1</sup> AUTO.IDNES. *Historie automobilismu v datech* [online]. © 1999-2016 Mafra a.s., [cit. 2016-12-23]. Dostupné z: [http://auto.idnes.cz/historie-automobilismu-v-datech-doc-/auto\\_ojetiny.aspx?c=A060127\\_172200\\_auto\\_ojetiny\\_fdv](http://auto.idnes.cz/historie-automobilismu-v-datech-doc-/auto_ojetiny.aspx?c=A060127_172200_auto_ojetiny_fdv)

<sup>2</sup> ŠÚCHA, M., V. REHNOVÁ, M. KOŘÁN, D. ČERNOCHOVÁ. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vydání Praha: Grada Publishing, a.s., 2013. ISBN 978-80-247-4113-0, s. 14.

jak k soukromé, tak ale i podnikatelské činnosti, což však bohužel korespondovalo se zvyšující se zátěží na dopravní infrastrukturu, ale i na životní prostředí a automobilismus postupně začal potlačovat jiné alternativy veřejné dopravy, které byly oproti motorismu ekologičtější. Tento trend lze spatřovat i v dnešní době, kdy posádku osobních automobilů většinou tvoří pouze řidič.

**Tabulka č. 1: Počet vozidel registrovaných v ČR (údaje vždy k 31.12.)**

Rok	Motocykly	Osobní automobily	Mikrobusy a autobusy	Nákladní vozidla	Silniční taháče
1995	915 229	3 043 316	19 756	202 929	16 382
1996	918 159	3 192 532	20 489	225 477	17 482
1997	929 627	3 391 541	20 755	246 621	18 751
1998	927 080	3 492 961	19 960	260 276	20 035
1999	799 647	3 439 745	18 981	268 259	21 151
2000	748 140	3 438 870	18 259	275 617	22 669
2001	755 482	3 529 791	18 384	296 412	24 823
2002	760 219	3 647 067	21 340	323 434	26 061
2003	751 634	3 706 012	20 627	340 094	25 652
2004	756 559	3 815 547	19 948	371 437	24 769
2005	794 000	3 958 708	20 134	415 101	24 060
2006	822 703	4 108 610	20 331	468 282	22 622
2007	860 131	4 280 081	20 416	533 916	20 915
2008	892 796	4 423 370	20 375	589 598	17 814
2009	903 346	4 435 052	19 943	587 032	14 735
2010	924 291	4 496 232	19 653	584 921	13 045
2011	944 171	4 581 642	19 674	585 729	11 503
2012 <sup>1)</sup>	976 911	4 706 325	19 882	595 438	8 717
2013	977 197	4 729 185	19 619	593 439	7 626
2014	998 816	4 833 386	19 808	608 711	6 621
2015	1 046 467	5 115 316	19 950	646 792	5 283

Zdroj: <sup>3</sup>

V souvislosti se zvyšujícím se trendem počtu automobilů, kdy lze tvrdit, že dnešní česká nebo evropská běžná rodina vlastní minimálně jeden automobil, se rovněž zvyšuje riziko nebezpečí, které s sebou automobilová doprava přináší. Jak ukazuje výše uvedená tabulka, počet osobních automobilů stoupl za posledních dvacet let zhruba o 2

<sup>3</sup> ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Dopravní park – časové řady* [online]. © 6.1.2015 [cit. 2016-12-23]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/dopravni\\_park\\_casove\\_rady](https://www.czso.cz/csu/czso/dopravni_park_casove_rady) <sup>1)</sup> Pozn.: údaje k 1.7.2013 - z důvodu přechodu na nový systém evidence vozidel v Centrálním registru vozidel (CRV) v souladu s legislativou EU nejsou údaje k 31.12.2012 k dispozici.

miliony a počet nákladních automobilů se zvýšil zhruba o půl milionu, čímž stoupá i závažnost automobilové dopravy.

## **1.2 Nebezpečí automobilové dopravy**

Nebezpečí automobilové dopravy je pro většinu lidí velmi vysoké, neboť množství lidí i vozidel se ve světě zvyšuje. V této problematice však nejsou brány v úvahu rozvojové země, když zde panuje skutečnost, že se na příliv aut teprve připravují. Zkoumaná oblast je zaměřena především na rozvinuté země, kde silniční automobilová doprava začíná být skutečný problém a nebezpečí z této dopravy pramenící je oproti rozvojovým zemím značně zvýšené. Řada států se v současné době intenzivně věnuje úsilí směřující ke zlepšení situace této dopravy, zařazením alternativních pohonných hmot nebo větší participací hromadné dopravy a není dlužno opomenout i upřednostňování cyklistiky a pěší turistiky ve větších městech. Rizika a hrozby, které s sebou nese silniční doprava, se dotýkají více či méně každého, vždyť každý, kdo jakkoliv a kamkoliv cestuje, se nepochybně opět rád v pořádku vrátí zpět domů.

Automobilová silniční doprava v sobě skrývá mnohá rizika, když převážně se jedná o ty nejčtetnější, kterými jsou bezesporu dopravní nehody, související újmy a materiální škody, jimž se zkoumaná oblast bude věnovat podrobněji, ale také další negativní vlivy týkající se poškozování životního prostředí, jež rovněž způsobuje poškození lidského zdraví nebo v krajním případě i smrt a to i těch, kteří upřednostňují alternativní způsoby dopravy s menší ekologickou stopou. Další významná rizika související s motorismem vznikají při výstavbě nové dopravní infrastruktury a souvisejícím zábořem zemědělské půdy pro další budování silnic a mimoúrovňových křižovatek. Nedílnou součástí takového znečištění jsou pak samozřejmě emise oxidu uhelnatého, sloučeniny dusíku a sazí, které jsou automobily vypouštěny, ale také zvyšující se nutnost likvidace ojetých pneumatik, motorových olejů a ostatních nebezpečných látek spojených s provozem vozidel. Rovněž může dojít k výraznému poškození životního prostředí vlivem zmíněných dopravních nehod, kdy často dochází k proražení nádrže a úniku paliva nebo ostatních nebezpečných látek, významné nebezpečí pak souvisí s přepravovanými nebezpečnými látkami kamionovou dopravou, kde je samozřejmě riziko poškození životního prostředí výrazně vyšší. Svou roli v analýze nebezpečí automobilové dopravy má i aplikace posypových solí v zimním období. Se vším výše uvedeným samozřejmě

souvisí i problém odčerpávání neobnovitelných přírodních zdrojů při neustálém zvyšování lidské populace na zeměkouli, ale toto lze v současné době, především z důvodu nedostatečného zmapování světových ropných rezerv, velmi těžko předpovědět. V souladu s neobnovitelnými zdroji vzniká též riziko závislosti na dodávkách od jiných zemí. Svou nežádoucí úlohu automobilová doprava poskytuje bohužel i v oblasti životního stylu, kdy dávka pohodlí při cestování autem podporuje vznik civilizačních chorob vyskytujících se v důsledku nedostatku pohybu.

### 1.3 Dopravní nehody

Nebezpečí, jehož negativní vliv na zdraví a život člověka, který se dá jednoznačně prokázat, bývá nejčastěji vlivem dopravních nehod, kdy „přibližně každé tři minuty selže na českých silnicích nějaký řidič a každých šest hodin umírá člověk. Někdy srážku přežijí viníci a nevinní zahynou, jindy je tomu naopak.“<sup>4</sup> Dopravní nehody, ať už jsou děleny na havárie, kdy má na nehodě účast pouze jediné vozidlo, srážky, které znamenají střet dvou nebo více vozidel nebo malé a velké dopravní nehody, které jsou klasifikovány podle toho, jestli vzniká povinnost volat policii, což závisí na míře způsobené hmotné škody, patří bezesporu k negativním důsledkům automobilové dopravy. „Vznik dopravní nehody je spojen také s finanční škodou, kdy tyto finanční ztráty odráží nejen ekonomický dopad na účastníky nehody a jejich rodinu, ale i na celou společnost, snižuje se jimi produkce a ekonomický růst, zvyšuje se nezaměstnanost, náklady na léčení apod. Ekonomický dopad se nejvíce projevuje ve ztrátách a poškození lidského organismu, hmotných škodách, škodách na životním prostředí, ale i v dalších oblastech. Cenu lidského života lze přitom definovat jako peněžní částku, kterou je společnost ochotna vynaložit na jeho záchranu.“<sup>5</sup> Na dotaz, jakou cenu má lidský život, však řada lidí není schopna jednoznačně odpovědět, pro většinu lidí má ale hodnotu jednoznačně nevyčísitelnou. „Podle aktuálních informací z centra dopravního výzkumu nebyl vývoj nehodovosti a jejich následků v ČR za poslední dobu příznivý. Bude-li tento trend i nadále pokračovat, bude za několik let provoz na českých silnicích jedním z nejnebezpečnějších v celé Evropě. Kromě

---

<sup>4</sup> HAVLÍK, K., *Osudová střetnutí*. Praha TRITON 2010. ISBN 978-80-7387-349-3, s. 9.

<sup>5</sup> CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU MINISTERSTVA DOPRAVY ČR, *Repado, programy pro řidiče*, [online]. © 2016 [cit. 2016-12-16]. Dostupné z: <http://www.repado.cz/projekt/dopravni-bezpecnost-a-dopravni-nehody/>

osobních tragédií způsobují dopravní nehody také stále rostoucí celospolečenské ztráty, jen za loňský rok tyto ztráty dosáhly částky kolem 68 miliard korun. Na otázku, co bývá nejčastější příčinou dopravních nehod, pak centrum dopravního výzkumu uvádí zejména vysokou rychlost, nedání přednosti v jízdě, nepozornost, alkohol a drogy, nevěnování se řízení nebo únava. Jen malá část nehod bývá způsobena drobnou chybou, která má nakonec vážné důsledky a může se stát i tomu nejlepšímu a nejopatrnějšímu řidiči. Svou roli může hrát i aktuálně prožívané náročné životní období a stres.“<sup>6</sup>

**Tabulka č. 2: Vývoj počtu dopravních nehod v ČR**

Rok	Počet hlášených dopravních nehod	Počet nehod, při nichž došlo ke zranění nebo usmrcení	Počet usmrcených osob	Počet těžce zraněných osob do 24 hod.	Počet lehce zraněných osob do 24 hod.	Věcná škoda v (mil. Kč)
1995	175 520	28 746	1 588	6 298	30 866	4 877,22
1996	201 697	29 340	1 568	6 621	31 296	6 054,35
1997	198 431	28 376	1 597	6 632	30 155	5 981,58
1998	210 137	27 207	1 360	6 152	29 225	6 834,01
1999	225 690	26 918	1 455	6 093	28 747	7 148,80
2000	211 516	25 445	1 486	5 525	27 063	7 095,89
2001	185 664	26 026	1 334	5 493	28 297	8 243,90
2002	190 718	26 585	1 431	5 492	29 013	8 891,20
2003	195 851	27 320	1 447	5 253	30 312	9 334,27
2004	196 484	26 516	1 382	4 878	29 543	9 687,39
2005	199 262	25 239	1 286	4 396	27 974	9 771,28
2006	187 965	22 115	1 063	3 990	24 231	9 116,35
2007	182 736	23 060	1 222	3 960	25 382	8 467,29
2008	160 376	22 481	1 076	3 809	24 776	7 741,46
2009	74 815	21 706	901	3 536	23 777	4 981,09
2010	75 522	19 676	802	2 823	21 610	4 924,99
2011	75 137	20 487	773	3 092	22 519	4 628,08
2012	81 404	20 504	742	2 986	22 590	4 875,42
2013	84 398	20 342	654	2 782	22 577	4 938,17
2014	85 859	21 054	688	2 762	23 655	4 933,23
2015	93 067	21 561	739	2 540	24 426	5 439,12

Zdroj: <sup>7</sup>

<sup>6</sup> OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU. *Dopravní nehody nás v roce 2015 stály 68 miliard, zemřelo 737 osob* [online]. © 2008-2016 Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. [cit. 2016-12-24]. Dostupné z: <http://czrso.cz/clanky/dopravni-nehody-nas-v-roce-2015-staly-68-miliard-zemrelo-737-osob/>

<sup>7</sup> ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Nehody v dopravě – časové řady* [online]. © 6.1.2015 [cit. 2016-12-25]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/nehody\\_v\\_doprave\\_casove\\_rady](https://www.czso.cz/csu/czso/nehody_v_doprave_casove_rady)



Z výše uvedené tabulky vyplývá, že za posledních dvacet let se počet dopravních nehod i počet usmrcených nebo zraněných osob výrazně snížil, což se dá jistě přisoudit lepší a bezpečnější technologii bezpečnostních prvků při výrobě automobilů včetně rozšíření deformačních zón a také jistě velké dávce osvěty a věnované řidičům a účastníkům silničního provozu. Čísla však mohou být částečně zavádějící, neboť se v průběhu let změnila podmínky pro nahlásování dopravních nehod Policií ČR. Stále platí, že je povinné nahlásit dopravní nehodu, při které došlo k usmrcení nebo zranění zúčastněné osoby. Co se však týká majetkové škody, zde se v průběhu času změnila hodnota předběžného vyčíslení škod v závislosti na povinnosti dopravní nehodu nahlásit. „Do 31. prosince 2000 byla povinnost volat k nehodě Policií ČR, pokud částka škody převýšila 1.000 Kč, od 1. ledna 2001 byla tato předmětná částka zvýšena na 20.000 Kč, od 1. července 2006 byla částka opět zvýšena na 50.000 Kč a v současné době platí od 1. ledna 2009 povinnost hlásit dopravní nehodu Policií ČR v případě, že sice nedošlo ke zranění nebo usmrcení osoby, ale předběžná škoda na majetku v důsledku dopravní nehody se vyšplhala na 100.000 Kč.“<sup>8</sup>

Pro doplnění jsou zde uvedena čísla, která znamenají finanční ztráty pro ekonomický sektor, způsobené dopravními nehodami, a to za rok 2015. „Na výpočtu celkových ztrát z dopravní nehodovosti za rok 2015 pracovali experti z Centra dopravního výzkumu. Použili k tomu vlastní certifikovanou metodiku, kterou ve spolupráci s Českou kanceláří pojistitelů rozšířili a zpřesnili o výpočet hmotných škod a nákladů na zdravotní péči. Finanční čísla mohli uzavřít až po odpočítání všech ztrát, které bylo možno ekonomicky vyhodnotit až v letošním roce. V roce 2015 bylo policií ČR vyšetřeno 93 067 dopravních nehod, přičemž přímo na místě nehod nebo do druhého dne po nehodě zemřelo 660 osob, dalších 77 lidí zemřelo do 30 dnů po nehodě, těžké zranění pak utrpělo 2 463 lidí, lehké zranění utrpělo 24 426 osob a počet nehod s hmotnou škodou pak vzrostl na celkových 71 506. Podle odhadů dopravní policie se způsobená škoda přímo na místě nehody pohybovala kolem 5,5 miliardy korun. Podle výsledků Centra dopravního výzkumu se celková škoda vyšplhala na 68.254.421.000 Kč, výsledky byly zpřesněné díky spolupráci s Českou kanceláří pojistitelů. Ke škodám

---

<sup>8</sup> ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Nehody v dopravě – časové řady* [online]. © 6.1.2015 [cit. 2016-12-25]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/nehody\\_v\\_doprave\\_casove\\_rady](https://www.czso.cz/csu/czso/nehody_v_doprave_casove_rady)

na majetku je nutné na vrub dopravních nehod přičíst také náklady státu na zapojení celé řady institucí do likvidace jejich následků. K dopravním nehodám vyjíždí nejen policejní tým, ale i lékaři, hasiči nebo ostatní složky podílející se na znovu zprovoznění kritického místa nehody. Následky nehod se zabývají soudy a do součtu se také připočítávají ztráty pojišťoven, které musí oběti nehod odškodnit. Stát pak přichází o hospodářský přínos zraněné osoby a naopak musí vynakládat výdaje na její zdravotní a sociální zabezpečení a rovněž je třeba si uvědomit, že ekonomické následky nehodovosti mají dopad na obyvatele a národní ekonomiku po celá desetiletí. Zatímco pomačkanou kapotu nebo rozbitá světla lze opravit, těžké zranění s sebou zpravidla nese trvalé zdravotní omezení nebo dokonce smrt, která je nezvratná.<sup>9</sup>

**Tabulka č. 3: Ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti za rok 2015 v ČR**

<b>Druh</b>	<b>Počet osob/nehod</b>	<b>Ztráta na osobu/nehodu</b>	<b>Celkové ztráty v Kč</b>
Výše ztrát na lidských životech (zemřeli do 30 dnů po nehodě)	737	20 790 000	15 322 230 000
Výše ztrát v důsledku těžkých zranění	2 463	5 033 600	12 397 756 800
Výše ztrát v důsledku lehkých zranění	24 426	649 800	15 892 014 800
Výše ztrát z nehod pouze s hmotnou škodou	71 506	344 900	24 662 419 400
<b>Celkové ztráty za rok 2015 v Kč</b>			<b>68 254 421 000</b>

Zdroj: <sup>10</sup>

<sup>9</sup> OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU. *Dopravní nehody nás v roce 2015 stály 68 miliard, zemřelo 737 osob* [online]. © 2008-2016 Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. [cit. 2016-12-24]. Dostupnéz:<http://czrso.cz/clanky/dopravni-nehody-nas-v-roce-2015-staly-68-miliard-zemrelo-737-osob/>

<sup>10</sup> Viz tamtéž

## 2 BEZPEČNOST AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Úroveň bezpečnosti automobilové dopravy jde ruku v ruce s úrovní vyspělosti jednotlivých zemí, stále platí, že čím vyspělejší a pokroková země, tím bezpečnější systém nejen silniční dopravy. Bezpečnost dopravy v rámci České Republiky je svým způsobem třeba brát v úvahu v celém kontextu Evropské unie, jejíž je ČR součástí, neboť zde existuje společný Schengenský prostor, v rámci kterého funguje volný pohyb osob a zboží mezi účastnickými zeměmi bez nutnosti hraničních kontrol, a to souvisí i s volným pohybem v rámci automobilové dopravy. Co se týká bezpečnosti a přecházení dopravním nehodám, v tomto ohledu země EU spolu výrazně spolupracují. „Podle statistik v devadesátých letech minulého století umíralo na evropských silnicích každoročně okolo 70 000 osob, v roce 2000 to bylo již jen 52 000 a v roce 2010 se tento počet díky výraznému úsilí Evropské unie a Světové zdravotnické organizace i nadnárodních vlád výrazně snížil až na 31 800 osob. Úsilí ke zlepšení stavu je možno pozorovat v Evropské chartě dopravní bezpečnosti, Směrnících EU, Usnesení o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011 – 2020, v Plánu jednotného evropského dopravního prostoru, Směrnici o sjednocení řidičských oprávnění pro celou EU i v nejrůznějších mezinárodních výzkumných aktivitách.

Dne 2. 3. 2010 téměř sto vlád z celého světa rozhodlo o zvýšení počtu akcí k ovlivnění dopravně bezpečnostní krize na dalších deset let (A Decade of Action for Road Safety). Rezoluce Valného shromáždění Spojených národů byla podpořena a podepsána vládami stovky zemí. Tato „dekáda“ usiluje o záchranu životů zastavením zvyšujícího se trendu úmrtí a těžkých zranění při dopravních nehodách po celém světě, zvláště v rozvojových zemích.“<sup>11</sup> I přes veškerá úsilí v dopravní bezpečnosti stále umírá na silnicích při dopravních nehodách příliš mnoho osob. Očekává se, že bude zvýšeno úsilí ke zlepšení zdravotní péče po dopravních nehodách,lepší se dopravní infrastruktura, standardy bezpečnosti vozidel, silniční bezpečnostní edukace a zkvalitní se dopravně bezpečnostní management. Důvod pro takovou globální důležitost ochrany

---

<sup>11</sup> ŠÚCHA, M., V. REHNOVÁ, M. KOŘÁN, D. ČERNOCHOVÁ. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vydání Praha: Grada Publishing, a.s., 2013. ISBN 978-80-247-4113-0, s. 14.

všech uživatelů silnic je prostý – velké množství osob usmrčených při silničních dopravních nehodách, kdy v rámci celosvětového měřítka se jedná o zhruba tři tisíce osob každý den, každoročně zahyne přibližně 1,3 milionu lidí v důsledku dopravních nehod a více než polovina těchto osob necestuje v automobilu. Podle informací OSN počet usmrčených osob mezi 5 a 44 roky při silničních dopravních nehodách patří mezi tři nejzávažnější příčiny úmrtí, zabíjející každoročně více lidí než malárie.“<sup>12</sup>

V České Republice se o dopravní bezpečnost stará především Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, aktuálně na léta 2011 – 2020. Tato strategie patří do úseku činnosti Ministerstva dopravy a obsahuje konkrétní návrhy a opatření k posílení bezpečnosti na českých silnicích a také ke snížení nehodovosti. Strategie zapojuje do svého spektra činností i další ministerstva nebo jiné subjekty. „Česká republika se přijetím Národní strategie bezpečnosti silničního provozu připojila k zemím, jejichž obyvatelé projeví vůli bojovat s novodobou celosvětovou epidemií závažných následků dopravní nehodovosti. V rámci zemí EU patří Česká Republika mezi státy s horšími dosahovanými výsledky, míra úmrtnosti je zde výrazně vyšší, než je evropský průměr.“<sup>13</sup> Strategie dopravní bezpečnosti se také výrazně realizuje na vládní úrovni, vláda schvaluje materiály týkající se dopravní politiky předložené Ministerstvem dopravy. Jedná se o základní strategické dokumenty pro určité časové období, které jsou vrcholovými dokumenty vlády pro úsek dopravy. Ve svých poznámkách vychází především z předchozích vládních dokumentů pro úsek dopravy, při nichž jsou označeny problémové oblasti, na které je třeba se zaměřit a vytyčuje cíle vedoucí ke zvýšení bezpečnosti dopravy a snížení rizik a hrozeb z dopravy pramenících. Dokumenty jsou koncipovány s výhledem až do roku 2050.

Společné cíle pro všechny státy EU včetně České republiky, tak i pro státy mimo EU pak pramení ve vytipování problematických oblastí, na které je třeba se zaměřit, ze všech strategických dokumentů se především jedná o společné problematiky v oblasti zlepšení dopravní infrastruktury, obnova vozového parku s vyšším počtem kvalitnějších

---

<sup>12</sup> ŠÚCHA, M., V. REHNOVÁ, M. KOŘÁN, D. ČERNOCHOVÁ. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vydání Praha: Grada Publishing, a.s., 2013. ISBN 978-80-247-4113-0, s. 10.

<sup>13</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY, *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020*, [online]. © 2012 Besip [cit. 2016-12-26]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategie-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

bezpečnostních prvků a vývoj inteligentních vozidel, zajištění dodržování pravidel silničního provozu a posílení vydávání řidičských průkazů, posílení výcviku a školení řidičů a rovněž je třeba dbát na ochranu ohrožených skupin, kterými jsou děti a mládež, senioři, chodci a cyklisté a v neposlední řadě i recidivisté. Je kladen důraz na to, že každý účastník silničního provozu má právo na využívání komunikací a bezpečnou silniční dopravu, ale také povinnost se na bezpečnosti silničního provozu spolupodílet a nastavená pravidla tohoto provozu řádně dodržovat, neboť nejnebezpečnější článek v silniční dopravě bývá člověk, proto je zapotřebí věnovat nejvíce úsilí právě osobnosti řidiče a jeho způsobilosti k řízení motorových vozidel, neboť každá osobnost řidiče je jedinečná.

## **2.1 Preventivní opatření**

Při praktickém řešení výše uvedených problémových oblastí bývá úsilí ke zlepšení směřováno vzhledem k dodržování pravidel silničního provozu, zejména omezováním nadměrné rychlosti, zabránění řízení pod vlivem návykových nebo psychotropních látek, četnější kontroly dodržování bezpečnostních pásů, bezpečnosti při přepravě zboží a surovin, potírání používání mobilních telefonů za jízdy atd. Ze statistik pak vyplývá, že tyto negativní situace se nejvýznamněji podílejí na vysokém počtu přestupků nebo trestných činů páchaných v dopravě. Opatření proti těmto negativním vlivům jsou realizována především prostřednictvím policejních hlídek, které se zaměřují právě na kontroly dodržování dopravních předpisů, ale důraz je věnován také technickému stavu vozidel a dodržování bezpečnostních prvků vyplývajících z pravidel silničního provozu. Úsilí ke zlepšení této situace by mohla vést prostřednictvím zvýšení počtu takových policejních hlídek a zlepšení technického vybavení pro potírání výše uvedených nedostatků. Svým dílem by ke zlepšení této situace mohla přispět i účinnější represe negativních jevů, neboť současná se zdá být vůči některým řidičům méně účinná. Od 1. července 2006 byl v České Republice zaveden bodový systém, jehož specifikace je uvedena v zákoně č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Účelem tohoto zákona je postihovat především recidivu páchaní přestupků proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, když je nezodpovědným řidičům udělován k běžným trestům za spáchaný přestupek nebo trestný čin také příslušný počet „trestných bodů“ v souvislosti se závažností přestupku

nebo trestného činu a po dosažení hraničních dvanácti „trestných bodů“ řidič pozbývá způsobilosti k řízení motorových vozidel a s tím i řidičského oprávnění. Pro zpětné získání oprávnění k řízení motorových vozidel tak musí absolvovat přezkoušení z odborné způsobilosti, lékařskou prohlídku a dopravně psychologického vyšetření. „Bodový systém byl již dříve zaveden v některých evropských zemích, např. v Německu, Polsku, Velké Británii, Francii, Itálii a ve všech těchto zemích prokazatelně přispěl ke zvýšení kázně řidičů motorových vozidel a k eskalaci jejich ohleduplnosti vůči ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích. Rovněž došlo k poklesu počtu dopravních nehod i snížení závažnosti jejich následků.“<sup>14</sup>

Svou měrou ke zlepšení bezpečnosti přispívá i neustálé zlepšování dopravní infrastruktury, do které se každoročně investuje nemálo finančních prostředků. Zlepšuje se stav vozovek, upravují se dopravní křižovatky, zkvalitňuje se informovanost řidičů o objížďkách a omezeních, realizuje se výstavba nových silničních tahů, obchvatů měst a obcí, nicméně ani tyto úpravy nevedou k vymýcení nežádoucích dopravních situací. Svým způsobem však může být zlepšení dopravní infrastruktury kontraproduktivní, neboť na nedokonalém silničním povrchu bývá rychlost jízdy výrazně nižší. Rovněž se postupnými krůčky zlepšuje vozový park ČR, kdy na trh přichází stále novější automobily obsahující četné bezpečnostní prvky. „Do sériově vyráběných vozidel jsou rychlým tempem zaváděny nové technologie určené k usnadnění základních činností řidiče, úspore času či pro zvýšení bezpečnosti a pohodlí cestujících. Mezi tyto technologie patří např. ABS, EPS, ASR, palubní počítače, navigační systémy GPS, infračervená čidla, omezovače rychlosti, parkovací asistenti, varovné systémy pro udržení bezpečné vzdálenosti, deaktivace informačních systémů za jízdy, kontrola slepých úhlů, kamerové systémy ve vozech.“<sup>15</sup>

Velký důraz je třeba klást i na osvětu a zlepšení edukace ostatních účastníků silničního provozu, a to především děti a mladistvé, chodce a cyklisty. Od února roku 2016 vznikla zákonná povinnost vybavení chodců reflexními prvky za snížené viditelnosti, jejíž nedodržování lze pokutovat, ale taktéž se neosvětlený chodec může

---

<sup>14</sup> BODOVÝ SYSTÉM [online]. © 2016 [cit. 2016-12-26]. Dostupné z: <http://www.bodovsystem.cz/Proc-bodovy-system/>

<sup>15</sup> ŠÚCHA, M., V. REHNOVÁ, M. KOŘÁN, D. ČERNOCHOVÁ. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vydání Praha: Grada Publishing, a.s., 2013. ISBN 978-80-247-4113-0, s. 15.

vystavit riziku finančního postihu v souvislosti s výdaji na léčení nebo jiných nákladů vzniklých ve spojitosti s dopravní nehodou. Již dnes se tato povinnost odráží i ve výrobě různých produktů, obsahujících četné reflexní prvky, myšleno především svrchní oblečení, batohy a různé další doplňky. Osvěta je vedena především v souvislosti s působením na děti a mladistvé, kteří se samostatně do víru dopravních situací teprve chystají. Prevence negativních jevů v silniční dopravě je všestranně efektivnější než represe a finanční částka vynaložená na realizaci prevence a různých kampaní s cílem zvýšit bezpečnost je daleko nižší než částka vynaložená na pokrytí ztrát z dopravní nehodovosti. „Ekonomické studie vyhodnocující efektivnost preventivních opatření udávají velmi příznivý poměr k represí 1:3, což znamená, že jedna koruna na prevenci odpovídá 3 korunám na represí. S ohledem na dostupné informace o bodovaných a vyhodovaných řidičích i obětech dopravních nehod, je zřejmé, že má smysl se při prevenci zaměřovat na specifické skupiny řidičů – mladé řidiče, seniory nebo motorkáře. V rámci preventivních opatření pak zvyšuje efektivitu a dopad i zapojení jednotlivců či skupin z dané skupiny řidičů. Jako velmi efektivní se pak ukázaly programy pro mladé řidiče v procesu získávání řidičského oprávnění, kdy při minimálních nákladech se tato efektivita prokázala ve změně postojů směrem k vyšší dopravní bezpečnosti v krátkodobém i střednědobém horizontu. Tyto programy byly zaváděny a evaluovány přímo pro evropskou komisi v letech 2004 – 2006 a 2007 – 2010. Realizovány jsou rovněž jednorázové akce typu Evropská noc bez nehod (projekt s cílem upozornit na nebezpečí alkoholu za volantem) či semináře pro studenty základních škol, které jsou nutné pro veřejnou debatu nad problematikou dopravní bezpečnosti. Dalším druhem preventivních opatření, jež jsou realizovány Centrem dopravního výzkumu, jsou vzdělávací a doškolovací semináře pro učitele autoškoly nebo běžných školských zařízení a pracovníky dopravních a dopravně-správních odborů měst. Takové semináře umožňují posun informací z výzkumné sféry a aplikaci zjištěných poznatků při práci s cílovými populacemi a zároveň větší přehled o zamýšlených legislativních úpravách jak na národní, tak evropské úrovni.“<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU. *Lidský faktor v dopravě – Kampaně, prevence, rehabilitace* [online]. © 2008-2016 Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. [cit. 2016-12-26]. Dostupné z: <http://czrso.cz/clanky/lidsky-faktor-v-doprave-kampane-prevence-rehabilitace/>

## 2.2 Osobnost člověka řidiče

Ať už jsou realizována četná opatření vedoucí k ochraně zdraví a životů osob účastnících se aktivně i pasivně silničního provozu a automobilové dopravy na jakékoli úrovni, stálým a nejproblematičtějším článkem stále zůstává samotná osobnost člověka. Je možno mít nejdokonalejší a nejupravenější dopravní infrastrukturu, mnohé bezpečnostní prvky v autech, preventivní programy na nejvyšší úrovni, ale volant v ruce drží vždycky člověk. Dopravní chování je součástí každodenního chování lidí. Jednostranný důraz pouze na technické inovace je nedostatečný pro omezení dopravních nehod, pokud nepůjde ve shodě se zvýšenou odpovědností a ochotou uživatelů silnic převzít riziko, individuální mobilita může dokonale fungovat pouze tehdy, pokud každý uživatel přijme svou osobní zodpovědnost v souladu s obecným prospěchem. „Hlavní příčinou dopravních nehod je lidský činitel, tudíž nejvýznamnějším faktorem bezpečnosti v dopravě je chování řidiče a jeho psychická způsobilost pro řízení. Chování řidiče obecně vychází z charakteristik jeho osobnosti, především charakteristiky vlastností psychických procesů a charakteristiky psychických vlastností a konkrétní situace. Jedinečnost každé osobnosti současně zapříčiňuje těžkosti při nalezení standardního způsobu posuzování osobnosti řidiče a jeho způsobilosti k řízení. Je možné určit pouze vlastnosti, které jsou pro osobnost řidiče přínosem a rizikem obecně. Úspěšní řidiči mívají vyrovnaný a silný typ nervové soustavy, reagují přesně a pohotově, naproti tomu problémoví řidiči mají rysy nezodpovědnosti, neopatrnosti, impulzivnosti a emocionální přecitlivělosti a někdy i nerozhodnosti a úzkostlivosti. Již dříve vědci řadili rizikové řidiče do různých typologií s cílem určit jednotlivé kategorie a vlastnosti riskantní pro dopravní situaci, což mělo přispět k lepší orientaci při posuzování způsobilosti člověka k řízení. Především je třeba zaměřit se na charakteristiky rizikového řidiče. Viníci dopravních nehod jsou často osobnosti nestabilní, extravertní, méně adaptované s nižší inteligencí a sklonem k agresivnímu jednání. Lidé mající sklon k rizikovému chování bývají často s nízkou odpovědností vůči druhým, nedostatečně rozvinutou schopností anticipace, vyhledáváním situačního vzrušení a sklony k dobrodružství, snahou o sociální exhibici, nereálnou a sebejistou kompenzací pocitu méněcennosti.



Na základě předložených typologií a výzkumů zabývajících se rizikovými charakteristikami řidičů v české i zahraniční literatuře, byly vybrány za rizikové následující osobnostní proměnné řidiče. Jsou jimi dominance a sebepojetí jako kompenzace méněcennosti, kdy potřeba dominance a sebeprosazení, stejně jako nízké sebevědomí či sebeúcta jsou považovány za rizikové faktory dopravních nehod z důvodu, že se člověk snaží kompenzovat své nedostatky v aktu řízení, dále emoční stabilita versus labilita (neuroticismus), kdy stabilita se projevuje vyrovnanou, stabilní a přiměřenou emoční reakcí k podnětům, převažujícím klidem a rozvahou a naopak labilita znamená nestálé, lehce vyvolatelné a podnětům často nepřiměřené emoční reakce, kolísání nálad, neklid, zvýšenou senzitivitu, častou rozmrzelost či rozladěnost, přecitlivělost. Dalším charakteristickým rysem osobnosti řidiče je úzkostnost, která bývá nejčastěji prožívanou emocií za volantem a stoupá s vnímaným rizikem ohrožení bezpečnosti a vede častěji k větší chybovosti za volantem, i když se často stává, že úzkostnější řidiči naopak řídí opatrněji, to však nelze harmonizovat s koncentrovanou, plynulou a rozhodnou jízdou. Co se týká dalšího rysu, kterým je extroverze/introverze, nelze v této souvislosti prokazatelně deklarovat, že jedno nebo druhé výrazně koreluje s rizikovějším chováním za volantem, a to i přes četné studie naznačující zvýšenou rizikovost v extravertním chování za volantem, naopak další rys osobnosti, kterým je sebekontrola a respektování pravidel silničního provozu jasně ukazuje, že významný faktor nehodovosti je citlivost řidiče k odměně a trestu. Lidé s vysokým skóre v citlivosti k trestu a nízkým skóre v citlivosti k odměně jezdí v mezích zákona, naopak lidé s nízkou citlivostí na trest a vysokou citlivostí na odměnu jsou častějšími účastníky dopravních nehod. Výrazným rysem v chování řidiče může být také jeho míra odolnosti vůči zátěži, stresu a únavě, kdy především únava bývá velmi častou příčinou nehod, neboť se výrazně snižuje mozková aktivita, zatímco stres bývá určován kombinací osobnostních a situačních faktorů a přetěžující podmínky řízení mohou vyvolat větší pocit frustrace, což často vede k agresivní jízdě. Dalšími koncepty osobnosti ovlivňující řízení jsou pak tzv. chování typu A, které souvisí s nadměrnou soutěživostí, agresivitou, neklidem a výbušností, dále vyhledávání situačního vzrušení (sensation seeking) a dobrodružství, když se výrazně ukazuje souvislost mezi rizikovým řízením a tendencemi vyhledávat neobvyklé podněty, vzrušení a nové zážitky. Rovněž jsou důležitým konceptem osobnosti antisociální nebo naopak prosociální postoje, kdy

altruistické nebo prosociální chování vede ke snaze pohlížet na vlastní jízdu očima ostatních řidičů a pozitivním a přátelským postojem k ostatním. V tomto ohledu jsou altruistické tendence považovány za protektivní činitele při řízení. Neposledním v řadě konceptů osobnosti ovlivňujících řízení je LOC (Locus of Control) – vnitřní kontrola se sníženou anticipací, která poukazuje na to, že vnější místo kontroly souvisí s nedostatkem opatrnosti a neschopností činit preventivní opatření, které často vede k nižší odpovědnosti při řízení a větší pravděpodobnosti vzniku nehody. Toto bývá často zřejmé u mladých začínajících řidičů, kteří nejsou-li kontrolováni okolím, pak stoupají případy jejich nevhodného chování za volantem. Velmi významnou složkou psychologie osobnosti řidiče je tendence k agresi, agresivita a hněv, což je považováno, vzhledem k dynamicky se rozvíjející dopravou, za velmi závažný fenomén. Závažnost pramení především z důsledků a ztrát, které jsou spojovány s projevy agresivního chování v dopravě z pohledu materiálního, zdravotního, sociálního i psychologického. Mezi vybrané osobnostní indikátory agresivity pak patří především impulzivnost, jež se projevuje celkovou připraveností k riskantní jízdě a projevům chování zvyšující pravděpodobnost nehody či závažnost jejich následků, dalším indikátorem je sebevědomí, jež významně doprovází agresi, prokazatelnou spojitost nepřiměřené rychlosti a vysokého sebevědomí se podařilo indikovat pouze u adolescentů. Prozatím. Nedílnou součástí agresivity je rovněž emoční labilita (neuroticismus), která s sebou nese sníženou schopnost zvládat stresové situace a dávka agresivity je svým způsobem únikové řešení negativní situace, dalším indikátory jsou pak soutěživost, netrpělivost, které jsou typičtější spíše pro mužské řidiče.“<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> ŠÚCHA, M., V. REHNOVÁ, M. KOŘÁN, D. ČERNOCHOVÁ. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vydání Praha: Grada Publishing, a.s., 2013. ISBN 978-80-247-4113-0, s. 63-77.

## 3 AUTOMOBILOVÉ ÚTOKY

Negativní vlivy na nehodovost v automobilové dopravě jsou četné, z větší míry zahrnují negativní pojetí psychologie osobnosti řidiče, který svým riskantním chováním ohrožuje nejen sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu. Existuje ale i specifické nebezpečí pramenící z automobilové dopravy, se kterým se v moderním světě setkáváme stále častěji, a to je využívání automobilů k cíleným útokům ať už bezprostředně v rámci silničního provozu nebo jako prostředek, který dokáže pojmout velké množství výbušnin a být umístěn do strategických a významných lokalit se záměrem ničit a zabíjet. V okruhu uvedené problematiky by neměl být opomenut pravděpodobně nejznámější čin v rámci české historie, za který padl v historii Československa poslední trest smrti. Rovněž je nutno upozornit na aktuální dění v kontextu současné Evropy, které může být do budoucna velmi ohrožující takřka pro každého.

### 3.1 Útok Olgy Hepnarové

Nebezpečí trestných činů nespočívá jen v tom, že ohrožují bezpečnost společnosti, jí chráněné hodnoty, zájmy a společenské vztahy, ale bývá i často následován nebo napodobován. Čin pravděpodobně nejznámější české masové vražedkyně byl vskutku „originální“, neboť do té doby byly automobily používány především k vlastnímu užitku cestování nebo přepravy, byl zkrátka považován za významného pomocníka. Olga Hepnarová toto pojetí automobilu bezpochyby převrátila a učinila z něj velmi jednoduchou a dostupnou zbraň a její počín byl dokonce v průběhu roku 2016 zfilmován. Dle recenzí se Olga Hepnarová pro mnohé stala mučednicí a „filmovou hrdinkou“ i přes krutou realitu masové vražedkyně.

„Podle dostupných historických záznamů není pochyb o tom, že Olga Hepnarová ve svém životě prožívala duševní trápení v podobě izolace, kterou sama realizovala nejen v rámci své rodiny, ale i spolužáků ve škole, kamarádů, později spolupracovníků nebo partnerů, neboť se je před nimi snažila skrývat a okolí Olze tím pádem přirozeně nerozumělo, z čehož pramenilo pouze upevnění a prohloubení této izolace. Již ve svých třinácti letech se stala běžnou realitou všedního dne její nechuť chodit do školy, neboť

spolužáci jí ubližovali a učitelé ji nerozuměli. Tato realita byla završena několika útekami z domova a nedokonaným pokusem o sebevraždu, za což byla Olga fyzicky trestána, takže ztratila zbytek pocitu zázemí ve vlastní rodině. Následně prodělala četná psychiatrická a psychologická vyšetření, která prokázala narušení osobnosti, však vzhledem k tomu, že Olga odmítala s lékaři více komunikovat, nebylo jí pomůženo a byla umístěna do dětské psychiatrické léčebny, kde sice dokončila základní školu, nicméně výrazný posun v jejím traumatickém psychickém životě to nezaznamenalo. Po vyučení nastoupila do zaměstnání, nikde ale vzhledem ke své osamělé a podivínské povaze a špatné pracovní morálce nevydržela delší dobu. Neustále bojovala se svými pocity, že jí všichni nenávidí, cíleně ubližují, negativní poznámky na svou osobu si pečlivě ukládala do paměti a měla problém se vyrovnat i se svou sexuální orientací. Útěchou jí nebyly vztahy s mužskými ale ani s ženskými protějšky, neboť jak se každého člověka v okolí naučila vnímat jako nepřítele, tak se od ní každý odvracel. Rovněž nehledala ani odbornou pomoc při řešení svých psychických potíží, vinila z nich celou společnost a postupně osnovala plány na její potrestání. Částečnou záchranou se pro ni stal řidičský kurz, který úspěšně absolvovala ve svých devatenácti letech a mohla tak nastoupit do Městského dopravního závodu pošt a komunikací, kde i přes účast na čtyřech dopravních nehodách a nutnosti kontrolovat a revidovat její činnost, pracovala dva roky, než byla za četná pochybení propuštěna. Za výše uvedené prohřešky však nikdy nehledala vinu u sebe, neustále se ujišťovala, že celá společnost stojí proti ní, lidi dělila na menší nebo větší nepřátele a pocit samoty, slabosti a bezmoci se postupně měnil v pocit nenávisti. Již v té době se jí v hlavě rodily plány na potrestání společnosti. Zprvu uvažovala o tom, že vykolejí vlak plný lidí, později chtěla do místnosti plné lidí umístit nálož a odpálit nebo spřádala plány na postřílení velkého množství lidí pistolí, žádný z těchto plánů však později nerealizovala, neboť ve své hlavě plné nenávisti a zloby vůči lidem upředla úplně jiný, mnohem jednodušší plán a tím byl útok automobilem. Ve stejném roce po propuštění ze zaměstnání začala pracovat u technických služeb, kde pracovala jako řidička samosběrného nebo kropicího vozu, později si sama pořídila svůj vůz, který podnítil její sílící touhu po nezávislosti na lidech. Její psychický stav se pak pohyboval velmi dynamicky, chvíli se zdál být stabilizovaný, chvíli se rapidně zhoršoval, lékařskou pomoc však intenzivně nevyhledávala. Psychický stav se však náhle ustálil, jakmile se Olga rozhodla

definitivně zrealizovat svůj hrůzný nápad. Dne 10. července 1973 si vypůjčila nákladní automobil Praga RN a po krátké zkušební jízdě se pustila na svou cestu smrti. V osudnou dobu strhla volant náhradního automobilu směrem k tramvajové zastávce, kde čekal hlouček lidí na tramvaj a narazila do nich, svým činem tak usmrtila osm lidí a další zranila. Později se v rámci vyšetřování činu, ke kterému se Olga Hepnarová okamžitě doznala, ukázalo, že svým činem chtěla potrestat společnost. Její konkrétní slova pak zněla: „Není to dopravní nehoda, na chodník jsem vjela úmyslně, abych zachytila a zabila co nejvíc lidí, je to má pomsta vůči společnosti, rodičům a ostatním lidem, protože se všichni ke mně chovají nepřátelsky. Ničeho nelituju! Neměla jsem sice konkrétní úmysl zabít tyto konkrétní lidi, ale když má společnost právo trestat jedince, má jedinec právo trestat společnost!“. Později litovala pouze toho, že na zastávce nebyli její rodiče, spolužáci, učitelé, vychovatelé nebo psychiatři, kteří se jejím případem v minulosti zabývali. Výsledky testů prokázaly, že Olga Hepnarová nebyla pod vlivem žádné návykové látky a nebyla zjištěna ani žádná technická závada na vozidle. Také se později ukázalo, že se nejednalo o její první pokus o mstu, neboť se dříve pokusila i o žhářský útok s úmyslem usmrcení svého otce. Po ukončení vyšetřování si vyslechla Olga Hepnarová rozsudek smrti, který byl vykonán 12. března 1975 a stala se tak poslední popravenou osobou v historii Československa. Až příliš pozdě si uvědomila cenu vlastního života, v den smrti jí nebylo ani čtyřiaadvacet let.“<sup>18</sup>

Zjevné jsou zde především psychické problémy, které byly brány na lehkou váhu jak osobou samotnou tak i jejím okolím a nebyly relevantně řešeny. Podle tohoto případu by se mohlo zdát, že mezi lidmi se pohybují psychopatické osoby, které mají jediný cíl a tím je útok na společnost. Příkladem je také demonstrována jednoduchost použití automobilu jako nástroje úmyslného zabíjení. Jediná podmínka zde byla řidičský průkaz a zvládnutí zkušební jízdy, aby bylo možno si nákladní automobil zapůjčit.

### **3.2 Útok v Nice**

Současný svět sužuje fenomén zvaný terorismus. „Přesné vymezení pojmu terorismus sice není jednoduché, neboť tento jev lze vykládat odlišně. Dodnes například

---

<sup>18</sup> SLUŠNÝ, J., *Černá kniha českých bestiálních vražd*. 1. vydání Praha: NAKLADATELSTVÍ XYZ s. r. o., 2006. ISBN 80-87021-06-1, s. 74-89.

neexistuje na úrovni Organizace spojených národů jednotná a všemi uznávaná definice. V jednoduchosti lze terorismus ale specifikovat jako užití násilí nebo hrozba násilím za účelem vyvolání pocitu strachu ve společnosti, s cílem dosažení určitých, zpravidla politicky motivovaných cílů.<sup>19</sup> Tato definice je bohužel v praxi a ve světě využívána velmi často a stále častěji. V návaznosti na vybrané téma je zde uveden i jeden z útoků, který ochromil aktuální dění v Evropě a jeho dozvuky jsou stále intenzivní. Útok byl proveden dne 14. července 2016 v jihofrancouzském městě Nice při oslavách Dne výročí dobytí Bastily.<sup>20</sup>

Je zjevné, že útok byl předem velmi dobře naplánovaný a připravený, neboť byl uskutečněný za situace, kdy se shromáždil velký počet lidí na relativně malém místě, kteří právě čekali na ohňostroj. Z četných informačních zdrojů pak je známo, že „pachatel Tunisian Mohamed Lahouaiej Bouhlel, který byl později označen za teroristu, zaútočil do davu lidí nákladním automobilem. Nejméně 84 lidí jeho útoku podlehl a další desítky lidí byly zraněny. Masakr byl o to hrůznější, neboť mezi oběťmi jsou i děti. Nákladní vůz najížděl do lidí v úseku dlouhém až dva kilometry. Následně se strhla přestřelka mezi útočníkem a policií, nakonec však byl francouzskou policií zneškodněn a usmrcen. Francouzským prezidentem pak byl čin označen za teroristický, navíc se k němu později přihlásila teroristická organizace, která je známá jako Islámský stát. Organizace, která sdružuje radikální islamisty, dále uvedla, že útok byl proveden na jednu ze zemí koalice, která bojuje proti Islámskému státu. V rámci vyšetřování činu pak byly zjištěny další, však odlišné informace z pachatelova okolí, například, že jmenovaný nebyl nábožensky založený, nebyl extremistou, nefiguroval na seznamu teroristů francouzských zpravodajských služeb ani na seznamu podezřelých zradikalizovaných muslimů, jeho trestní rejstřík zahrnoval pouze drobnou kriminalitu a podle slov jeho rodiny a blízkých trpěl psychickými poruchami. Tunisko, které odmítá být spojováno s Islámským státem, tuto agresí ostře odsoudilo a nabídlo Francii

---

<sup>19</sup> POLICIE ČR, *Národní kontaktní bod pro terorismus* [online]. © 2015 [cit. 2016-12-16]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/kopie-terorismus.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

<sup>20</sup> Událost, která je ve francouzské historii považována za konec Francouzské monarchie a začátek Velké francouzské revoluce a vznik třetí Francouzské republiky.

jakoukoliv pomoc a spolupráci při vyšetřování i snaze ochránit obyvatele ale i návštěvníky Francie.“<sup>21</sup>

Alarmujícím jevem na celé události bylo to, že útočník byl profesionální řidič, dále se útok udál dne 14. července, což je ve Francii státní svátek a ve státní svátky a o nedělích je zde zakázána jízda kamionů. Bohužel pro tento okamžik si pachatel vybral „výmluvu“ o dodávkách potravin podléhajících rychlé zkáze, které mají ze zákona výjimku, k tomu je pak ale nutné dodat, že se dostal s kamionem do bezprostřední blízkosti velkého shromáždění lidí, aniž by prošel jakoukoliv důslednější kontrolou, která by případně mohla útok odvrátit, neboť v nákladním automobilu se nacházely atrapy zbraní a granátů. Další událostí, jež mohla přispět k odhalení činu, byl fakt, že útočník byl v březnu roku 2016 odsouzen k podmíněnému trestu odnětí svobody na šest měsíců za potyčku při dopravní nehodě. Tato informace by pravděpodobně sama nevyvolala jakékoliv podezření, ale hypoteticky se mohla stát součástí běžné bezpečnostní kontroly automobilu při úmyslu dostat se do bezprostřední blízkosti velkého shromáždění lidí a vyvolat tak alespoň minimální podezření. „Následně pak vyplouvaly na povrch další skutečnosti, ze kterých vyplývá, že útočník si svůj čin připravoval dlouhodobě, minimálně od předešlého roku. Navíc se v jeho telefonu našly záběry jiného předešlého obdobného činu, při němž vjelo vozidlo do davu, ale i další zprávy týkající se jeho přiznání k radikalizaci a napojení na Islámský stát, o čemž francouzské tajné služby dosud nevěděly.“<sup>22</sup> Z dostupných zjištěných informací není možné zjistit pravý účel pachatelova činu, neboť informace se poměrně odlišují. Agresor údajně nebyl radikalizovaným islamistou, ale těsně před útokem se měl k radikalizaci přihlásit. Navíc se Islámský stát k tomuto činu přihlásil až několik dní poté, což by mohlo dokazovat, že organizace s útokem nemá co do činění a tedy jednal na vlastní pěst. Islámskému státu se podobné úmyslné útoky na půdě civilizované Evropy „hodí“ pro demonstraci své síly. Vzhledem k tomu, že pachatel byl po činu zneškodněn, zůstává otázka příčiny útoku stále otevřená.

---

<sup>21</sup> IDNES. *Teroristický útok v Nice* [online]. © 1999-2016 MAFRA [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: <http://zpravy.idnes.cz/teroristicky-utok-v-nice-0hp-/zahranicni.aspx?klic=481594>

<sup>22</sup> NOVINKY.CZ, *Atentát v Nice*. [online]. © 2003-2016 Borgis, a.s.. [cit. 2016-12-28]. Dostupné z: <https://tema.novinky.cz/atentat-v-nice>

### 3.3 Útok v Berlíně

S ohledem na řešenou oblast se tato ukázala jako velmi aktuální téma, protože se v průběhu zpracování této práce objevily nové skutečnosti, a to čin obdobný výše uvedeným, který se stal 19. prosince 2016 v Německém hlavním městě Berlíně, tedy v kontextu Evropského kontinentu poměrně nedaleko hranic s Českou Republikou. Opět se jednalo o stejný scénář, jako u výše uvedených situací, když pachatel útoku bez váhání sjel z hlavní silnice na vánoční trh plný lidí a vysokou rychlostí těžkým a velkým kamionem začal narážet do lidí. Za jeho aktivitou zůstalo nejméně dvanáct mrtvých, desítky zraněných, když někteří lidé byli dlouhodobě v přímém ohrožení života a četné materiální škody. Zpočátku se objevovaly spekulace a dohady, jestli se nejednalo o nehodu zapříčiněnou selháním techniky nebo lidského faktoru, nakonec se však projevilo, že skutečně šlo o selhání lidského činitele, ale v tom smyslu, že čin byl proveden úmyslně a podle německých představitelů se jednalo o čin bezesporu teroristický. „V rámci vyšetřování se objevily informace, že kamion patřil polské firmě, řidičem byl příslušník polské národnosti, který byl spolu s kamionem pachatelem činu unesen. Nákladní vůz pak byl využit k útoku a polský řidič byl zabit střelnou zbraní. Aktérem útoku by měl, podle německých vyšetřovatelů, být původem z Tuniska jménem Anis Amri, jehož otisky prstů se našli uvnitř nákladáku, kde se současně našly další usvědčující důkazy. Pro úplnost je třeba ještě dodat, že větší tragédii zabránil palubní počítač, který kamion po prvním nárazu automaticky zbrzdil. Tunisian se do Německa dostal pravděpodobně v rámci vlídné německé migrační politiky, když se do Evropy, především do Německa a Švédska, snaží dostat velké množství uprchlíků, v rozsáhlých vlnách, a to převážně z důvodů válečných konfliktů ve svých rodných zemích většinou blízkého východu nebo z důvodu špatné ekonomické situace, kterou chtějí svým příchodem do civilizované Evropy zlepšit. Amri byl bezpečnostními agenturami identifikován jako potenciální hrozba, byla zamítnuta jeho žádost o azyl, ale k vyhoštění ze země nedošlo v důsledku chybějících dokladů totožnosti a skutečnosti, že jeho domovská země jej bez těchto dokladů odmítala jako svého občana. I přes politiku příznivě nakloněnou uprchlíkům z arabských zemí se dosud Německu masové útoky vyhýbaly, činnost teroristů byla za poslední dva roky zaměřená povětšinou na okolní státy, jako jsou Francie, Velká Británie nebo Španělsko. Od roku 1980 se na Německé půdě neodehrál žádný útok tak ničivého rozsahu. K útoku se



přihlásila již zmíněná teroristická organizace Islámský stát a není pochyb o tom, že provedený čin byl teroristický, neboť se jedná o politicky, nábožensky nebo jinak ideologicky motivované násilí. Jeho napojení na zmíněnou organizaci lze sledovat již od března roku 2016, když kontaktoval bojovníky Islámského státu a nabídl svou osobu jako sebevražedného útočníka. Nakonec byl viník dopaden a zneškodněn italskou policií nedaleko Milána.“<sup>23</sup> Na uvedeném případě je nešťastná skutečnost, že ani evropské špičky tajných služeb nemohou v takových případech preventivně zasáhnout, neboť podobných násilných činů pod rouškou terorismu neustále přibývá a jednoduše nelze podezřívát a lustrvat každého jedince, který se objeví na evropské půdě.

### 3.4 Nálože v autech

Vedle narůstajícího počtu uvedených teroristických činů se rovněž objevují i akty násilí, které jsou prováděny za pomoci náloží a výbušnin umístěných v autech. „Tyto akty jsou pro teroristy velmi výhodné, neboť tato technika umožňuje dopravit velké množství výbušniny a dalších látek s destruktivním účinkem. Automobily se rovněž stávají velmi oblíbeným nástrojem pro sebevražedné atentátníky. První zaznamenaný útok tohoto typu byl proveden arménskými separatisty proti otomanskému sultánovi Abdulu Hamídovi II. v roce 1905 v Istanbulu. V roce 1920 provedl Italský anarchista Mário Buda útok v New Yorku na Wall street. Nálož byla uložena ve voze taženém koněm. Výbuch zabil 38 lidí a 400 dalších zranil. K obětem patřili poslíčkové a úředníci, často mladí lidé. Bránit se proti sebevražedným útočníkům v autech je částečně možné tím, že se jim neumožní dostat se blízko cíle, kterým bývá budova nebo shromáždění lidí. Také je možné upravovat budovy tak, aby vydržely případnou explozi. Je jasné, že všechna tato opatření znamenají značnou zátěž pro normální život. V Praze znamenala opatření u budovy bývalého federálního shromáždění dlouhodobé blokování silnice ve středu města. Teroristé, kterým je znemožněno zasáhnout lákavé cíle, jako třeba vládní budovy, potom mohou zasáhnout místa, jež není možné účinně chránit, například obchody, nádraží, tržnice.“<sup>24</sup> Frekvence takových útoků se děje

---

<sup>23</sup> REUTERS, Germany says Tunisian's fingerprints found in Christmas market crash truck [online]. © 2016 Reuters [cit. 2016-12-28]. Dostupné z: <http://www.reuters.com/article/us-germany-truck-idUSKBN148287>

<sup>24</sup> JANDOUREK, J., *Sociologie zločinu, aneb proč lidé vraždí a jezdí načerno*. Praha: Portál 2011. ISBN 978-80-262-0026-0, s. 122.

v současné době převážně v zemích blízkého východu, jako je například Turecko, Jordánsko, Sýrie, Somálsko nebo Írák, ale nevyhýbají se ani civilizovaným rozvinutým zemím.

Demonstrativní příklad je možno najít opět na půdě evropské, konkrétně v Norsku, které je obecně považováno za symbol vysoké životní úrovně a vyspělé ekonomiky. Přesto se v historii této země stal čin, který je svou povahou opět teroristický a byl uskutečněn norským občanem bez návaznosti na teroristickou organizaci. Anders Behring Breivik dne 22. července 2011 zosnoval bombový útok ve vládní čtvrti Osla právě pomocí nákladního automobilu, prostřednictvím něhož a převleku do uniformy ostražky se dostal do bezprostřední blízkosti strategických budov, kde nálož umístěnou v automobilu na dálku odpálil. Tím získal větší možnost pro realizaci svých dalších útoků, tentokrát střelnou zbraní na setkání mladých příznivců sociálně demokratické vládní strany. Vlivem jeho „působení“ přišlo o život 77 lidí, další byli zraněni a jeho útoky mají na svědomí i četné materiální škody. „Při vyšetřování případu pak vyplouval na povrch psychologický profil jeho osobnosti, kdy on sám sebe označil za plně svéprávného a odpovědného za své činy, svůj čin měl předem velmi dobře promyšlený a připravený a podle svých slov ani nepočítal s takovým „úspěchem“. Motivem jeho činnosti pak bylo osvobodit Evropu od přistěhovalců, výrazně nesouhlasil s multikulturalismem, jenž je tolerantními evropskými národy obecně přijímán a nesouhlasil s norskou společností, norskou vládou a levicovou politikou vůbec a právě proto si pro svůj útok vybral setkání sympatizantů sociálně demokratické strany. Cílem údajně nebylo usmrtit co největší počet lidí, ale zmobilizovat norskou a evropskou veřejnost ke kritice současné politiky. Znalci z oblasti psychologie a psychiatrie jej pak souhlasně označili za narcistu s fašistickými rysy osobnosti, ale plně svéprávného a odpovědného za své činy.“<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> NOVINKY.CZ. *Anders Behring Breivik* [online]. © 2003-2016 BORGIS, a. s., [cit 2016-12-18]. Dostupné z: <https://tema.novinky.cz/anders-behring-breivik>

## 4 TRENDY V BEZPEČNOSTI

Během posledních let se bezpečnost v oblasti dopravy výrazně zlepšila. I přes stále se zvyšující množství automobilů v silniční dopravě výrazně ubylo dopravních nehod, cesta k vytoužené nulové nehodovosti však bude ještě hodně dlouhá a není jasné, zda se k tomuto číslu ve statistikách dopravní nehodovosti společnost přiblíží více či méně nebo zdali vůbec. Již v současnosti je však patrné, že společnost kráčí správným směrem. Pozitivní vliv na snižování počtu autonehod má bezesporu zmíněná prevence jak na místní, národní nebo i mezinárodní úrovni a konkrétní bezpečnostní opatření z nich plynoucí.

### 4.1 Technologie současnosti

Zásadní vliv na snížení počtu negativních událostí pramenících z dopravních nehod, mají bezesporu aktivní i pasivní bezpečnostní prvky automobilů. Aktivních prvků neboli asistenčních systémů v automobilech neustále přibývá a zvyšuje se jejich podíl na lepším zabezpečení nejen v rámci jízdy, bezpečnosti cestujících, ale tyto prvky mají rovněž za úkol snižovat riziko při možné dopravní nehodě především snadnější manipulací s vozidlem nebo zmírněním možného nárazu. Aktivními prvky již dnes disponuje řada aut, u nových aut jsou tyto prvky téměř samozřejmostí. Není pochyb, že právě i tato technologie přispěla ke snížení nehodovosti nebo přinejmenším ke snížení dopadů z nehod pramenících. „Nejčastěji užívanými aktivními prvky jsou bezesporu ABS, které výrazně přispívá ke zvýšení aktivní bezpečnosti jízdy, když zabraňuje zablokování kol během brzdění, tento prvek je oceňován především na kluzkém povrchu. ASR je prvek, který zabraňuje protáčení předních hnacích kol a ESP pak zvyšuje kontrolu nad vozidlem v krajních jízdních situacích, například při rychlé jízdě do zatáčky nebo na kluzkém povrchu. Další významnou součástí jsou bezesporu brzděné systémy MBA a HBA, které mají za úkol maximalizovat brzděný účinek v krizové situaci a HHC zase řidiči usnadňuje rozjezd do kopce. Důležitými bezpečnostními prvky jsou také Front assistant, který hlídá prostor před vozem a dokáže účinně reagovat od signalizace nebezpečí až po samotné brzdění, čímž je schopen zabránit možnému střetu s vozidlem vpředu a Lane assistant zase hlídá jízdu v pruhu upozorněním řidiče, tímto zabraňuje vyjetí z tohoto pruhu. City Safe Drive zase umí sledovat prostor před automobilem pomocí laserového CV senzoru a v případě, že řidič nezareaguje na blížící

se překážku, zahájí nouzové brzdění, tento systém je uplatňován při rychlostech do 30 km/h, jeho důležitost se zvyšuje například v kolonách. Díky systému světel AFS je možné optimální osvětlení vozovky a jejího okolí i vzhledem k nepříznivým povětrnostním podmínkám, Corner funkce pak umožňuje osvětlení prostoru, kam se vůz chystá odbočit, systém nočního vidění pomáhá včas identifikovat překážky na silnici za snížené viditelnosti, a tím předcházet možným nehodám. Díky prvku TPM je pak možné předcházet možným rizikům díky monitorování tlaku v pneumatikách.<sup>26</sup> Aktivních bezpečnostních prvků automobilů je celá řada. Ať už jsou součástí běžné nebo nadstandardní výbavy, jsou bezpochyby velkým přínosem pro bezpečnost silničního provozu pro všechny jeho účastníky. Nezastupitelné místo v bezpečnosti dopravy mají také pasivní ochranné prvky spolu s legislativním nařízením využívání některých z nich. Jejich hlavní úlohou je ochrana cestujících snížením dopadu autonehody. Jsou jimi převážně pevnější karoserie kabin a zesílené deformační zóny, bezpečnostní pásy, airbagy, opěrky hlavy nebo spolehlivější upevnění dětských autosedaček.

„Jak uvádí zpráva Evropské komise o monitorování a posouzení pokročilých bezpečnostních prvků vozidel, jejich rentability a proveditelnosti pro účely revize nařízení o obecné bezpečnosti vozidel a nařízení o ochraně chodců a jiných zranitelných účastníků silničního provozu, provedl automobilový průmysl četné inovace a technologický vývoj právě na základě nařízení EU, v důsledku čehož se také snížil počet smrtelných nehod. Nařízení EU spočívá v zavedení povinné vybavení všech vozů elektronickými systémy kontroly stability a vyspělými systémy nouzového brzdění a u nákladních aut a autobusů systémy varování při vybočení z jízdního pruhu.“<sup>27</sup>

V každém případě však nezáleží pouze na množství a efektivitě jednotlivých bezpečnostních prvků a ochranných systémů, využívání těchto elementů je závislé především na stylu jízdy jednotlivých řidičů. I při maximálním množství bezpečnostních aspektů automobilů je důležité nepolevit v ostražitosti a důsledné

---

<sup>26</sup> BEZPEČNÉ CESTY, *Vývoj bezpečnosti automobilů* [online]. © 2014-2016 Simopt, s. r. o. [cit. 2017-01-01]. Dostupné z: <http://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecnost-automobilu/aktivni-prvky-bezpecnosti>

<sup>27</sup> ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ, *Záchrana životů: zvyšování bezpečnosti vozidel v EU* [online]. © 2016 Europa.eu [cit. 2017-01-01]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/CS/COM-2016-787-F1-CS-MAIN.PDF>

pozornosti za volantem kdykoliv a kdekoliv. Otázka bezpečnosti v dopravě rovněž nezáleží pouze na množství technologických bezpečnostních „vychytávek“, je odvislá i od ekonomického aspektu, když každý bezpečnostní prvek v automobilech odráží i jejich celkovou pořizovací cenu.

## 4.2 Technologie budoucnosti

Stejně jako v jiných sférách lidského života, je i oblast dopravní bezpečnosti předmětem vědeckého zkoumání a následného zavádění inovativních technologií do automobilů. Novinky v automobilovém průmyslu však mají za cíl nejen zvýšení bezpečí účastníků silničního provozu, ale také mohou být přínosem v oblasti hospodárnosti, ochrany životního prostředí nebo úspore času a jeho efektivnějšímu využití. Řeč je zejména o autonomním řízení. „V posledních letech se automobilový průmysl (ale i firmy z jiných oborů, jako např. Google) intenzivně zabývá vývojem vozidel schopných autonomní jízdy, a to osobních i užitkových. První plně funkční prototypy jsou již dávno na silnicích a zahájení sériové výroby je tedy jen otázkou času a také vytvoření nezbytného legislativního rámce, k němuž byl učiněn důležitý krok v květnu 2014 doplněním Vídeňské úmluvy o silničním provozu o ustanovení, podle něhož jsou systémy pro autonomní řízení vozidla přípustné, pokud je může řidič kdykoli deaktivovat.

Autonomní jízda vyžaduje zajištění čtyř základních funkcí, těmi jsou navigace, situační analýza, plánování pohybu a řízení trajektorie pohybu. Funkce autonomní jízdy se tedy neobejde bez schopnosti vozidla rozpoznávat a analyzovat své okolí pomocí různých druhů senzorů a vyspělé elektroniky a bez obousměrné komunikace s dopravní infrastrukturou a ostatními účastníky silničního provozu. „Vnímání“ okolí vozidla zajišťuje soubor ultrazvukových, radarových, laserových a kamerových senzorů, které umožňují detekci a identifikaci objektů, jejich polohy, rychlosti a směru pohybu a celou řadu dalších funkcí. Tyto informace jsou porovnávány s velmi podrobnými mapovými podklady, jejichž detailnost, preciznost a aktuálnost musí daleko přesahovat aktuální mapové soubory navigačních systémů. Komunikace s okolím je dalším zdrojem nezbytných informací, které usnadňují situační analýzu. Již z tohoto stručného výčtu základních předpokladů pro realizaci autonomní jízdy je zřejmá nesmírná komplexnost systému, která klade nejvyšší nároky na zajištění jeho maximální spolehlivosti a

odolnosti vůči chybám a poruchám. Výrobci automobilů proto přicházejí nejprve s jednotlivými stavebními kameny v podobně nejrůznějších asistenčních funkcí, od brzdových a parkovacích asistentů, přes adaptivní tempomaty až po rozpoznávání dopravních značek nebo využívání navigačních dat řídicími jednotkami motoru a převodovky, jejichž postupným propojováním dělají malé krůčky k finálnímu cíli a tím je automobil se schopností autonomní jízdy.

Jak taková budoucnost může vypadat v dálkové nákladní dopravě, předvedl Mercedes-Benz v běžném dálničním provozu s prototypem autonomní návěšové soupravy s názvem Mercedes-Benz Future Truck 2025, který zvládá kromě automatického udržování bezpečného odstupu a bezpečné rychlosti také najetí na dálnici, předjíždění a opuštění dálnice bez asistence řidiče. V případě, že systém zaznamená situaci, jejíž vyřešení by přesahovalo jeho schopnosti, upozorní včas řidiče, aby převzal řízení. U ještě vyspělejšího systému si lze samozřejmě představit i konvoje nákladních vozidel jedoucích bez přítomnosti řidiče v kabině. Pro jízdu v konvojích se uvádí, že kromě snížení nehodovosti může ušetřit až 15 % paliva. Poslední úsek distribuce má však před sebou nejdelsí cestu k autonomní jízdě, protože se odehrává v nejméně předvídatelném prostředí obcí a měst, v nichž dochází k velmi komplexním situacím s velkým počtem účastníků silničního provozu a složitou infrastrukturou.“<sup>28</sup> Zavedení této technologie do běžného provozu je reálnou součástí budoucího vývoje automobilismu, v současné době ale čelí množstvím nedostatků, které je pro budoucnost třeba ještě doladit. Zejména je problém ve schopnosti improvizace v nepředvídatelných a nestandardních situacích, v tomto ohledu jsou stroje ještě pozadu za člověkem. Překážkou bezpilotnímu provozu na silnicích je i legislativa, jíž zatím nelze náležitě upravit a podle toho implementovat. Již v tuto chvíli jsou inovativní technologie, týkající se autonomie vozidel, pro výrobce prioritní, což je příčinou snadné dostupnosti kvalitních a ekonomicky nenáročných senzorických součástí. Ty jsou nutné k důsledné kontrole okolí aut, což přirozeně vede k nižší nehodovosti a plynulejšímu provozu, když zvýšená nehodovost je právě příčinou častých dopravních zácp.

---

<sup>28</sup> SYSTEM ONLINE, *Autonomní vozidla jsou budoucností logistiky* [online]. © 2001-2017 CCB spol. s r.o. [cit. 2017-01-01]. Dostupné z: <https://www.systemonline.cz/it-pro-logistiku/autonomni-vozidla-jsou-budoucnosti-logistiky.htm>

## **PRAKTICKÁ ČÁST**

### **5 ANALOGIE ZÍSKÁNÍ ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU A ZBROJNÍHO PRŮKAZU**

S přihlédnutím ke stále se zvyšujícímu počtu automobilů se úměrně zvyšuje i riziko nebezpečí s tím související, neboť svým způsobem každý, kdo řídí automobil a aktivně se účastní dopravy na pozemních komunikacích, má ve své ruce zbraň, když způsob zneužití se může reálně rovnat útoku se zbraní střelnou. K tomuto faktu však většina řidičů nepřihlíží nebo jen v minimálním měřítku a málokdo si to vůbec uvědomuje. Riziko vzniku takového nebezpečí je výrazně stupňováno při požívání alkoholu a návykových nebo psychotropních látek. Proces vydávání řidičských oprávnění a oprávnění k držení a manipulaci se střelnou zbraní, stejně jako proces prodlužování jejich platností a kontrola dodržování podmínek stanovených platnou legislativou, by tedy měl být uskutečňován na srovnatelné úrovni.

Následující část práce se bude zaměřovat na konkrétní a specifické požadavky pro udělení řidičského průkazu a konkrétní a specifické požadavky po udělení zbrojního průkazu, náležitosti jejich splnění a následného dalšího dodržování po dobu jejich platnosti. Cílem této analogie je zjištění, zda je dostatečně legislativně zmapovaná oblast řešící odbornou způsobilost, zdravotní způsobilost (fyzickou i psychickou), bezúhonnost a spolehlivost žadatelů nebo držitelů řidičských a zbrojních průkazů, zda se v souvislosti se zjištěným pochybením v jiné oblasti toto pochybení řeší i v rámci zmíněné problematiky, nebo jejich možná provázanost.

S přihlédnutím k tomu, že automobil je v základu společností považován více za symbol velmi populárního a nepostradatelného prostředku vlastní nezávislosti a předmětu, který má všeobecně usnadňovat život, je třeba neustále zdůrazňovat rizika a hrozby, která může pro společnost také představovat. Zde se tedy nabízí otázka, zda není legální pořízení automobilu až příliš snadnou záležitostí právě v porovnání s pořízením zbraně v praktickém životě a zda je řádně upravena nutnost jeho zabezpečení proti možnému zneužití.

## 5.1 Získání řidičského oprávnění

„Vznik řidičského oprávnění je upraven zákonem č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu) a dále zákonem č. 133/2011 Sb. ze dne 3. května 2011, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých dalších zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů a dále zákonem č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Uvedené předpisy zde mimo jiné upravují práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, vydávání řidičských oprávnění a řidičských průkazů, působnost a pravomoc orgánů Policie ČR ve věcech provozu na pozemních komunikacích a dále podmínky pro provozování autoškol a práva a podmínky provozovatelů autoškol a učitelů, způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o získání odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla a řidičského oprávnění, způsob provádění zkoušek k získání řidičského oprávnění nebo vydávání průkazů profesní způsobilosti řidiče a působnost správních úřadů a státní dozor.

Pro získání řidičského průkazu skupiny B (opravňující řízení motorových vozidel s maximální přípustnou hmotností nepřevyšující 3 500 kg a maximálně 8 místy k sezení mimo řidiče), která je v České republice podle statistik nejčastější, je nutné podat žádost o přijetí k výuce a výcviku vybrané autoškole, k čemuž je nutné splňovat základní požadavky dosažení předepsaného věku 18 let a doložení obvyklého bydliště na území ČR nebo doklad o studiu na území ČR v minimální délce 6 měsíců, když studiem se rozumí základní, střední nebo vyšší odborné vzdělávání v denní formě a prezenční studium v akreditovaných studijních programech vysokých škol.<sup>29</sup> K tomu je nutné dodat posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel podle § 84 zákona č. 361/2000 Sb., který vydává posuzující praktický lékař na základě prohlášení žadatele, výsledku lékařské prohlídky a dalších případně potřebných odborných vyšetření a nesmí

---

<sup>29</sup> Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České Republiky*, 2000 částka 98. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#cast1-hlava3> a zákon č. 247 ze dne 30. června 2000, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České Republiky*, 2000 částka 73. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247/zneni-20160220#cast4>



být starší než tři měsíce. „Lékař je povinen provést zdravotní prohlídku žadatele na základě vyhlášky ministerstva zdravotnictví č. 277/2004 Sb. o stanovení způsobilosti k řízení motorových vozidel, když tato vyhláška zapracovává i předpisy Evropské unie a upravuje podrobnosti o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat. Prohlídka nutně obsahuje komplexní fyzikální vyšetření sluchu, zrakové ostrosti a barvocitu, orientační vyšetření zorného pole a rovnováhy a orientační neurologické vyšetření s cíleným zaměřením zjištění příznaků nemocí vylučujících nebo omezujících řízení motorových vozidel. V případě potřeby následuje další odborné vyšetření lékařem specializované způsobilosti k vyloučení podezření na nemoc nebo stanovení stadia nemoci, které by mohly omezovat způsobilost k řízení motorových vozidel. Odborné vyšetření se provádí vždy, pokud je žadatel v trvalé péči jiného lékaře nebo klinického psychologa pro nemoc omezující zdravotní způsobilost. Posudek zdravotní způsobilosti musí být jednoznačný a nesmí obsahovat diagnózu, žadatel je tedy označen za osobu buď zdravotně způsobilou k řízení motorových vozidel, zdravotně způsobilou k řízení motorových vozidel s podmínkou, když podmínky jsou specifikovány v příloze 3 zmíněného nařízení nebo může být žadatel označen za osobu zdravotně nezpůsobilou k řízení motorových vozidel, když toto musí posuzující lékař bezodkladně oznámit obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému podle obvyklého bydliště nebo místu studia žadatele, na základě čehož se zamítá žádost o vydání řidičského průkazu.“<sup>30</sup>

„Následně je nutné absolvovat výuku a výcvik v rámci autoškoly, když rozsah hodin potřebných pro zvládnutí výcviku je celkem 34, z čehož se jedná o výuku v rozsahu 2 hodin na autocvičišti, 5 hodin jízd v minimálním provozu, 21 hodin jízd v rámci středního provozu, 2 hodiny věnované praktickému výcviku údržby vozidla a 4 hodiny věnované praktickému výcviku zdravotnické přípravy. Finální fází k získání řidičského oprávnění skupiny B je zkouška odborné způsobilosti, na základě podané žádosti. Zkouška se koná u stanoveného zkušebního komisaře příslušné obce s rozšířenou

---

<sup>30</sup> Vyhláška č. 277 ze dne 26. dubna 2004, o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel). In *Sbírka zákonů České Republiky*, 2004, částka 89. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-277>

působností, jedná se o jeden test z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy a praktická jízda s výcvikovým vozidlem. Na základě řádně dodaných podkladů a řádně splněného výcviku a zkoušky z odborné způsobilosti je příslušným úřadem obce s rozšířenou působností vydán řidičský průkaz s platností na 10 let (podle současně platné legislativy).<sup>31</sup> Po uplynutí doby platnosti je nutné nechat si řidičský průkaz prodloužit podáním žádosti o vydání řidičského průkazu spolu s aktuální fotografií a uhrazením správního poplatku, který činí dle sazebníku zákona č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích částku 50 Kč. Zákon obsahuje i povinnost podrobení se dopravně psychologickému vyšetření, které je však cíleno pouze na konkrétní skupiny osob, když se jedná o držitele příslušných řidičských oprávnění, kteří řídí nákladní nebo speciální automobil nebo jízdní soupravu o nejvyšší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg a dále se tato povinnost vztahuje na osoby, které dosáhly celkového počtu 12 trestných bodů, osoby, kterým byl soudem uložen zákaz činnosti řízení motorových vozidel nebo správním úřadem uložena sankce zákazu této činnosti, a to na dobu nejméně 6 měsíců.

Stávající právní úprava, pokud je všemi institucemi včetně žadatele řádně dodržována, dostatečně a řádně pokrývá proces při získání nového řidičského oprávnění, ovšem při prodlužování jeho platnosti zde již chybí náležitosti dokládající a kontrolující neměnný stav odborné a zdravotní způsobilosti. Podle zákona o provozu na pozemních komunikacích není nutné při běžném užívání automobilů v běžné dopravě dokládat zdravotní způsobilost při prodlužování platnosti řidičského průkazu, když povinné pravidelné lékařské podmínky je nutné dokládat pouze řidiči vozidel s modrým majákem, řidiči z povolání na základě pracovněprávního vztahu, řidiči, u nichž je řízení motorového vozidla využíváno k samostatně výdělečné činnosti, držitelé řidičského oprávnění pro skupiny nákladních automobilů, pokud taková vozidla řídí nebo učitelé autoškol.

---

<sup>31</sup> Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České Republiky*, 2000 částka 98. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#cast1-hlava3>  
a zákon č. 247 ze dne 30. června 2000, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České Republiky*, 2000 částka 73. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247/zneni-20160220#cast4>

## 5.2 Získání zbrojního průkazu

„Získání zbrojního průkazu, jakožto veřejné listiny, která opravňuje k nabývání vlastnictví a držení zbraně upravuje zákon č. 119/2002 Sb. o střelných zbraních a střelivu a o změně zákona č. 156/2000 Sb., o ověřování střelných zbraní, střeliva a pyrotechnických předmětů a o změně zákona č. 288/1995 Sb., o střelných zbraních a střelivu, ve znění zákona č. 13/1998 Sb., a zákona č. 368/1992 Sb., o správních poplatcích ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání ve znění pozdějších předpisů (zákon o zbraních). Tímto zákonem jsou mimo jiné upraveny kategorie střelných zbraní, podmínky pro nabývání vlastnictví, držení, nošení a používání zbraně nebo střeliva, práva a povinnosti držitelů zbraně a střeliva, podmínky pro vývoz a dovoz a sankce a výkon státní správy v oblasti zbraní a střeliva.“<sup>32</sup>

Pro získání zbrojního průkazu je nutné mít trvalý pobyt na území ČR, je třeba doložit zdravotní způsobilost, když posudek praktického lékaře nesmí být starší tři měsíců, dovršení předepsaného věku pro konkrétní skupinu zbrojního průkazu, úspěšně absolvovat zkoušku odborné způsobilosti před zkušebním komisařem, je nutná bezúhonnost, spolehlivost a plná způsobilost k právním úkonům. Konkrétní kroky pak spočívají v odevzdání vyplněného formuláře přihlášky k vykonání odborné způsobilosti na příslušném pracovišti Policie ČR, když útvar následně určí místo a čas konání zkoušky, která se skládá ze dvou částí. Teoretická část je složena z testu na základě znalostí zákona č. 119/2002 o zbraních a střelivu, a právních předpisů vydaných k jeho provedení, dále zvláštních právních předpisů upravujících oprávněné použití zbraně, nauky o zbraních a střelivu a zdravotnické minimum. Praktická část je založena na zjištění znalostí bezpečné manipulace se zbraní a střelivem a střelby na pevný cíl ze vzdálenosti podle žádané skupiny zbrojního průkazu. Po úspěšném absolvování zkoušky odborné způsobilosti je třeba vyplnit formulář žádosti o vydání zbrojního

---

<sup>32</sup> Zákon č. 119 ze dne 8. března 2002 o střelných zbraních a střelivu a o změně zákona č. 156/2000 Sb., o ověřování střelných zbraní, střeliva a pyrotechnických předmětů a o změně zákona č. 288/1995 Sb., o střelných zbraních a střelivu, ve znění zákona č. 13/1998 Sb., a zákona č. 368/1992 Sb., o správních poplatcích ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání ve znění pozdějších předpisů (zákon o zbraních). In: Sbíрка zákonů České Republiky 2002, částka 52. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-119>

průkazu a odevzdat ho spolu s ostatními dokumenty a aktuální pasovou fotografií na příslušný útvar policie, na základě čehož bude následně zbrojní průkaz vydán.

K ověření trvalého pobytu žadatele o zbrojní průkaz je zapotřebí mít platný občanský průkaz, bezúhonnost je žadatelem dokládána výpisem z rejstříku trestů, když se posuzuje, jestli se žadatel v minulosti nedopustil žádného úmyslně spáchaného trestného činu. Spolehlivost žadatele se pak zjišťuje na příslušném obecním úřadě v rámci evidence přestupků. Podstatu lékařské prohlídky určuje vyhláška Ministerstva zdravotnictví č. 493/2002 Sb. o posuzování zdravotní způsobilosti k vydání nebo platnosti zbrojního průkazu a obsahu lékárníčky první pomoci provozovatele střelnice a jejím účelem je zjištění, jestli je žadatel zdravotně popřípadě psychicky způsobilý k držení a manipulaci se střelnou zbraní. Zdravotní způsobilost žadatele posuzuje praktický lékař, u něhož je žadatel registrován k léčebné péči, v případě žadatele o vydání průkazu skupiny D (k výkonu povolání) posuzuje zdravotní způsobilost lékař zařízení, poskytujícího závodní preventivní péči. „V rámci zdravotní prohlídky je podle zákona nutné posuzovat především komplexní fyzikální vyšetření včetně vyšetření sluchu, zrakové ostrosti, barvocitu, zorného pole, rovnováhy, orientační vyšetření neurologické a ortopedické a nutné je rovněž vyšetření na zjištění anamnestických údajů s cíleným zaměřením na vyloučení nemocí, které zdravotní způsobilost vylučují nebo omezují (různé duševní poruchy, poruchy osobnosti a chování, poruchy sociálního přizpůsobení, snížená úroveň intelektu nebo epilepsie). V rámci lékařské prohlídky je rovněž možné odborné vyšetření v případě, že je u žadatele nezbytné vyloučit podezření na nemoc, která omezuje nebo vylučuje zdravotní způsobilost žadatele. Odborné vyšetření se pak provádí vždy, pokud je žadatel v soustavné péči jiného lékaře nebo klinického psychologa pro nemoc, která omezuje zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel. Posudek o zdravotní způsobilosti, který vychází z lékařské prohlídky vstupní, periodické nebo mimořádné, musí být jednoznačný a nesmí obsahovat diagnózu. Posudkový závěr pak zní ve smyslu, že osoba buď je, nebo není

zdravotně způsobilá nebo je zdravotně způsobilá s použitím příslušných zdravotnických prostředků, které musí být v posudku vždy výslovně uvedeny, nebo s doprovodem.“<sup>33</sup>

Na základě výše uvedeného je posuzování vhodnosti žadatele na velmi dobré úrovni. Zákon vyžaduje jednoznačné informace pro posouzení vhodnosti žadatele o získání zbrojního průkazu, co se týká bezúhonnosti a spolehlivosti. V rámci zdravotní prohlídky je zákonný požadavek zcela jasný a vyhovující, ovšem pokud jednotliví lékaři provádí své povinnosti v mezích stanovených zákonem a tyto pravidla řádně dodržují. Praktický lékař zná nejlépe zdravotní stav svého klienta, navíc se v jeho zdravotní dokumentaci shromažďují další výsledky jiných zdravotních vyšetření nebo výkonů zdravotnické péče, a to rovněž ze zákona a nadto má i pacient povinnost informovat svého praktického lékaře pravdivě a úplně informovat o svém zdravotním stavu. Pokud lékař u svého klienta objeví známky pozbytí nebo změny zdravotní způsobilosti, může kdykoliv provést zdravotní prohlídku a vydat posudek s tím, že pokud by se pozbytí způsobilosti potvrdilo, je možno činit okamžitě kroky k odebrání zbrojního průkazu. V minulosti se objevovaly návrhy na rozšíření přístupnosti do databáze držitelů zbrojních průkazů všem lékařům, což je z morálního hlediska nevhodné a nadbytečné, neboť k posuzování zdravotní způsobilosti žadatele nebo držitele zbrojního průkazu plně postačí, pokud bude praktickými lékaři plně dodržována současná právní úprava.

„K dovršení celého procesu vydání zbrojního průkazu je nutné uhrazení správních poplatků, které jsou stanoveny zákonem č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích. Poplatky se hradí v kolcích, když sazba za vydání nového zbrojního průkazu za každou skupinu rozsahu oprávnění činí 700 Kč, při vystavení duplikátu na základě odcizení, zničení nebo ztráty průkazu se hradí poplatek ve výši 100 Kč. Přijetí přihlášky ke zkoušce odborné způsobilosti žadatele o vydání zbrojní průkaz je zpoplatněno částkou 100 Kč a přijetí žádosti o povolení k nabytí vlastnictví, držení nebo nošení zbraně kategorie B (zbraně podléhající povolení) je zpoplatněno částkou 200 Kč.“<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> Vyhláška č. 493 ze dne 14. listopadu 2002, o posuzování zdravotní způsobilosti k vydání nebo platnosti zbrojního průkazu a o obsahu lékárničky první pomoci provozovatele střelnice. In: *Sbírka zákonů České Republiky*, 2002, částka 172. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-493>

<sup>34</sup> Zákon č. 634 ze dne 26. listopadu 2004 o správních poplatcích. In: *Sbírka zákonů České Republiky*, 2004, částka 215. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-634>

## **6 ANALOGIE POŘÍZENÍ AUTOMOBILU A STŘELNÉ ZBRANĚ**

### **6.1 Pořízení automobilu**

Pořízení automobilu neprovází žádné zvlášť závažné a náročně splnitelné podmínky, zpravidla ke koupi postačí platný doklad totožnosti, na základě kterého je sepsána kupní smlouva. K tomu, aby mohlo být vozidlo provozováno, je nutná platná technická kontrola a uzavřené povinné ručení, které lze sjednat okamžitě na prodejně i s možností krátkodobé platnosti. Registrace automobilu na dopravním inspektorátu pak probíhá následně, není však stanovena lhůta pro přepsání majitele, nejedná-li se o nový automobil. K řádné registraci vozidla je nutný platný průkaz totožnosti, smlouva o nabytí dopravního prostředku, velký technický průkaz a zelená karta (sjednané povinné ručení) a vyplněný příslušný formulář pro registraci. To vše může probíhat buď svépomocí, nebo za účasti zplnomocněnce k tomuto úkonu. Automobil rovněž lze registrovat na podnikatelský subjekt neboli na firmu, když k tomuto účelu je nutné navíc dodat výpis z živnostenského rejstříku. Po řádné registraci, s platnou technickou prohlídkou a zelenou kartou pak za volant může usednout zpravidla kdokoli, kdo vlastní řidičské oprávnění.

### **6.2 Pořízení zbraně**

Získání zbraně je oproti nákupu automobilu náročnější záležitost podléhající složitější kontrole. Podmínky a postup pro nákup zbraně se liší dle její kategorie, když zbraně kategorie A jsou zakázané zbraně, střelivo nebo doplňky ke zbraním. Do kategorie B pak spadají zbraně poléhající povolení, do kategorie C patří zbraně podléhající ohlášení a do zbraní kategorie D náleží ostatní zbraně. Následný postup se bude týkat zbraní kategorie B, neboť jejich účinek v rámci ostatních kategorií je zpravidla nejničivější, pokud nebude brána v úvahu kategorie zbraní zakázaných. Mezi zbraně kategorie B se řadí zejména pistole a revolvery a většina samonabíjecích zbraní, kompletní výčet je pak upraven § 5 zákona o zbraních. Konkrétní postup při koupi zbraně je upraven § 12 zákona o zbraních, když je nutné být držitelem zbrojního průkazu, dále povolení od Policie k nabytí, držení či nošení zbraně (nošení zbraně je

však pouze pro držitele zbrojního průkazu skupiny E - k ochraně života, zdraví, majetku). Pokud policie rozhodne kladně, vydá povolení na příslušnou zbraň kategorie B, se kterým je možno zbraň zakoupit. Platnost povolení je jeden rok a platí na nákup pouze jedné zbraně. Po nákupu zbraně je pak nutné zbraň registrovat u příslušného útvaru policie a to do deseti pracovních dnů od nákupu, když v rámci její registrace bude vydán i průkaz zbraně, bez něhož nelze zbraň nosit. V případě nabytí vlastnictví je také nezbytné předložit nenabitou zbraň ke kontrole.

## ZÁVĚR

Aniž by bylo nezbytné nad uvedenou problematikou jakkoliv hloubat, není pochyb o tom, že automobil byl vymyšlen a zkonstruován zejména pro to, aby lidem pomáhal, nikoliv škodil. V úvodu jeho éry tomu tak skutečně bylo, neboť se nejednalo o běžnou záležitost, kterou si bez problémů mohl dovolit každý. Zprvu se jednalo o vymoženost mocných a majetných, postupem času se technologie i užití materiály zdokonalovaly a v zájmu konkurenceschopnosti se vozy stávaly dostupnějšími pro větší spektrum jeho uživatelů. Náhled na automobily však stále trval v duchu pozitivně laděném, vůz byl považován za něco velmi užitečného a nebývale flexibilního, nicméně pokud vzrůstá poptávka, nabídka nesmí zůstat pozadu. V současné době se osobní vozy staly ve vyspělých zemích běžným článkem téměř každé domácnosti, jsou dostupné téměř komukoliv a téměř kdekoliv a kdykoliv. Přímo úměrou se ale začaly zvedat statistiky nehodovosti a narušení bezpečnosti negativními vlivy silniční dopravy, vozy začaly být zneužívány ke kriminálním činům a začaly se v hojné míře porušovat právní předpisy a vznikaly oblasti pro řešení problematiky ničení ovzduší a životního prostředí a jiné nežádoucí záležitosti a jevy pramenící z přesytené dopravy. Aktuálně již nelze stagnovat v řešení těchto problematik a východiska z nich nelze individualizovat, nýbrž řešit kolektivně na národní i mezinárodní úrovni v rámci mezinárodních organizací. Okruh negativních jevů je velmi rozsáhlý, zmíněná oblast se týká hrozeb bezprostředně působících na člověka, jež je jednoznačně prokazatelná.

Dopravní nehodovost se v posledních několika letech výrazně snížila, toto je dáno především vlivem působení vzájemné spolupráce různých oblastí nejen bezpečnostních. Automobilový průmysl se neustále vyvíjí a zdokonaluje a výsledkem jsou propracovanější technologie využívané v autech, dokonalejší použité materiály, větší množství bezpečnostních prvků nebo prvků, které mají za cíl usnadnit řízení a koordinaci pohybu aut na vozovkách. Zlepšuje se i stav dopravní infrastruktury, do oprav a údržby silnic a dálnic se investují nemalé částky, stále však existuje mnoho záležitostí, které je třeba dovést k větší dokonalosti. Podle dostupných statistických čísel je původcem dopravních nehod a nežádoucích situací v dopravě z převážné většiny lidský činitel, jehož nejčastějším a nejnebezpečnějším pomocníkem bývá alkohol. Ten pak ve spojitosti s nezapnutými bezpečnostními pásy a mobilním telefonem na uchu



řidiče, může zapříčinit opravdu nežádoucí stav a mezi řidiči je bohužel stále dost takových, kteří neváhají riskovat a ohrozit tak velký počet nevinných lidí. Oblast psychologie osobnosti v okruhu řidičů je opravdu rozmanitá, v základu je však zapotřebí si uvědomit, že automobil v rukou nedokonale vyvinuté osobnosti se velmi rychle a efektivně může stát nástrojem ničivějším, než je střelná zbraň.

Záležitost je o to víc nebezpečná, pokud je v České Republice registrováno nepoměrně více řidičských průkazů a automobilů oproti zbrojnímu průkazu a zbraním. Je to samozřejmě dáno tím, že zbraň není nezbytná součást každodenního života, která jej má usnadnit, nicméně získání zbrojního průkazu je, podle výše uvedené analogie, daleko obtížnější a k jeho dosažení je zapotřebí rozsáhlejší a důslednější kontroly žadatele. Navíc se jak o držitelích zbrojních průkazů vede důsledná evidence, při některých skupinách zbrojních průkazů (skupiny k výkonu povolání a k pyrotechnickým účelům) je nutné pravidelně dokládat zdravotní způsobilost. Toto je v rámci řízení automobilů vedeno rovněž pouze u vybraných skupin řidičů, ostatní při prodlužování platnosti řidičského oprávnění svou zdravotní způsobilost dokládat nemusí, vyjma těch, kteří dosáhli zákonem stanoveného „seniorského“ věku. S ohledem na situaci, kdy je platnost řidičského průkazu deset let a ani po uplynutí této doby není nutné dokládat zdravotní způsobilost, je zřejmé, že maximálně sedmačtyřicet let (rozdíl mezi osmnácti lety, kdy je zpravidla možné řidičský průkaz získat nejdříve a šedesáti pěti lety, kdy zákon ukládá povinnost doložit lékařské osvědčení o zdravotní způsobilosti) je poměrně dlouhá doba na podstatnou změnu zdravotního stavu, který může ovlivnit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Legislativa navíc ukládá posuzujícím lékařům provést mimořádnou lékařskou prohlídku v případě zjištění nebo důvodného podezření ze změny nebo ztráty zdravotní způsobilosti, když problém je především v tom, že řada lidí si změnu svého zdravotního stavu, který může omezit řízení, často neuvědomuje, nevěnuje mu dostatečnou pozornost nebo si jej jednoduše odmítá připustit. Navíc v rámci zjištění spáchání trestné činnosti pod vlivem alkoholu v oblasti silniční dopravy se může postupovat zadržením nejen řidičského, ale i zbrojního průkazu, pokud je pachatel trestné činnosti za volantem jeho držitelem, neboť v této chvíli již není považován za bezúhonného a spolehlivého, pokud by však nastala opačná situace, není jisté, zda by bylo postupováno stejným způsobem, a to zadržením kromě zbrojního i řidičského průkazu. V mnoha případech by tedy posílení kontroly

zdravotní způsobilosti pravidelnými lékařskými prohlídkami v horizontu minimálně deseti let (platnost zbrojního nebo řidičského průkazu) mohlo vést k dokonalejšímu přehledu o lidech, kteří svým působením za volantem mohou ovlivnit život druhých a černá čísla statistik by se tímto opět mohly více přiblížit k nulové hranici.

Při pořizování zbraně je legislativně dán jednoznačný postup, který upravuje podmínky, kdy zbraň může pořídit pouze držitel zbrojního průkazu, a to na základě povolení od policie a je upraven termín, do kdy je nutné zbraň na policii registrovat. Oproti tomu je pořízení automobilu daleko benevolentnější, při jeho koupi postačí mít platný doklad totožnosti, když není zákonem stanovená lhůta pro registraci vozidla. Navíc pořízení automobilu může být zprostředkováno na základě zplnomocnění, když i zplnomocněnec pro tento úkon, nebo další úkony s automobilem související, může zplnomocnit další cizí osobu. Ani zde by tedy nebylo zbytečné posílit jistou kontrolu a dohled nad vozovým parkem a řádných registrací vozidel. Nadto zákon o zbraních ukládá jejich majitelům povinnost zbraň a střelivo řádně uschovávat a zamezit tak jejich případnému zneužití, kdežto v rámci automobilů se jejich zabezpečení proti případnému zneužití nijak nespécifikuje. Každý si samozřejmě svůj vůz zabezpečí proti odcizení a míra zabezpečení je na každém individuálně, nicméně například ukládání klíčů je v řadě domácností řešeno v rámci nejdostupnějších a nijak nezabezpečených míst.

Na základě výše uvedeného se pak často stávají vážná pochybení, která mohou mít tragické následky, jimž by se dalo preventivními opatřeními předejít. Nedokonalým zabezpečením automobilů se otevírají dveře jejich odcizením, pomocí nich je pak často páchána další trestná činnost, když demonstrováné příklady použití automobilu jako zbraně s prokazatelným úmyslem útočit na společnost, se v civilizovaných a rozvinutých zemích žel stávají čím dál častěji a pro mnohé další potenciální útočníky se mohou stát hodnými následování. Skutečnost, že automobil se v rukách nepovolaných a nevyzrálých osobností, může proměnit ve skutečnou zbraň s daleko ničivějšími následky než u střelných zbraní, je třeba využít k důslednějším kontrolám a přísnějším podmínkám dostupnosti takových prostředků, které povedou k lepšímu zabezpečení celé společnosti.

# SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

## Seznam použitých českých zdrojů

HAVLÍK, K., *Osudová střetnutí*. Praha: TRITON 2010. ISBN 978-80-7387-349-3.

JANDOUREK, J., *Sociologie zločinu, aneb proč lidé vraždí a jezdí načerno*. Praha: Portál 2011. ISBN 978-80-262-0026-0.

SLUŠNÝ, J., *Černá kniha českých bestiálních vrahů*. 1. vydání Praha: NAKLADATELSTVÍ XYZ s. r. o., 2006. ISBN 80-87021-06-1.

ŠÚCHA, M., V. REHNOVÁ, M. KOŘÁN, D. ČERNOCHOVÁ, *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vydání Praha: Grada Publishing, a.s., 2013. ISBN 978-80-247-4113-0.

## Seznam použitých internetových zdrojů

AUTO.IDNES. *Historie automobilismu v datech* [online]. © 1999-2016 Mafra a.s., [cit. 2016-12-23]. Dostupné z: [http://auto.idnes.cz/historie-automobilismu-v-datech-doc-/auto\\_ojetiny.aspx?c=A060127\\_172200\\_auto\\_ojetiny\\_fdv](http://auto.idnes.cz/historie-automobilismu-v-datech-doc-/auto_ojetiny.aspx?c=A060127_172200_auto_ojetiny_fdv)

BEZPEČNÉ CESTY, *Vývoj bezpečnosti automobilů* [online]. © 2014-2016 Simopt, s. r. o. [cit. 2017-01-01]. Dostupné z: <http://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecnost-automobilu/aktivni-prvky-bezpecnosti>

BODOVÝ SYSTÉM [online]. © 2016 [cit. 2016-12-26]. Dostupné z: <http://www.bodovsystem.cz/Proc-bodovy-system/>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU MINISTERSTVA DOPRAVY ČR, *Repado, programy pro řidiče*, [online]. © 2016 [cit. 2016-12-16]. Dostupné z: <http://www.repado.cz/projekt/dopravni-bezpecnost-a-dopravni-nehody/>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Dopravní park – časové řady* [online]. © 6.1.2015 [cit. 2016-12-23]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/dopravni\\_park\\_casove\\_rady](https://www.czso.cz/csu/czso/dopravni_park_casove_rady).

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Nehody v dopravě – časové řady* [online]. © 6.1.2015 [cit. 2016-12-25]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/nehody\\_v\\_doprave\\_casove\\_rady](https://www.czso.cz/csu/czso/nehody_v_doprave_casove_rady)

IDNES. *Teroristický útok v Nice* [online]. © 1999-2016 MAFRA [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: <http://zpravy.idnes.cz/teroristicky-utok-v-nice-0hp-/zahranicni.aspx?klic=481594>

MINISTERSTVO DOPRAVY, *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020*, [online]. © 2012 Besip [cit. 2016-12-26]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

NOVINKY.CZ. *Anders Behring Breivik* [online]. © 2003-2016 BORGIS, a. s., [cit. 2016-12-18]. Dostupné z: <https://tema.novinky.cz/anders-behring-breivik>

NOVINKY.CZ, *Atentát v Nice*. [online]. © 2003-2016 Borgis, a.s.. [cit. 2016-12-28]. Dostupné z: <https://tema.novinky.cz/atentat-v-nice>

OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU. *Dopravní nehody nás v roce 2015 stály 68 miliard, zemřelo 737 osob* [online]. © 2008-2016 Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. [cit. 2016-12-24]. Dostupné z: <http://czrso.cz/clanky/dopravni-nehody-nas-v-roce-2015-staly-68-miliard-zemrelo-737-osob/>

OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU. *Lidský faktor v dopravě – Kampaně, prevence, rehabilitace* [online]. © 2008-2016 Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. [cit. 2016-12-26]. Dostupné z: <http://czrso.cz/clanky/lidsky-faktor-v-doprave-kampane-prevence-rehabilitace/>

POLICIE ČR, *Národní kontaktní bod pro terorismus* [online]. © 2015 [cit. 2016-12-16]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/kopie-terorismus.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

REUTERS, *Germany says Tunisian's fingerprints found in Christmas market crash truck* [online]. © 2016 Reuters [cit. 2016-12-28]. Dostupné z: <http://www.reuters.com/article/us-germany-truck-idUSKBN148287>

SYSTEM ONLINE, *Autonomní vozidla jsou budoucností logistiky* [online]. © 2001-2017 CCB spol. s r.o. [cit. 2017-01-01]. Dostupné z: <https://www.systemonline.cz/it-pro-logistiku/autonomni-vozidla-jsou-budoucnosti-logistiky.htm>

Vyhláška č. 277 ze dne 26. dubna 2004, o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel). In *Sbírka zákonů České Republiky*, 2004, částka 89. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-277>

Vyhláška č. 493 ze dne 14. listopadu 2002, o posuzování zdravotní způsobilosti k vydání nebo platnosti zbrojního průkazu a o obsahu lékárničky první pomoci provozovatele střelnice. In: *Sbírka zákonů České Republiky*, 2002, částka 172. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-493>

Zákon č. 119 ze dne 8. března 2002 o střelných zbraních a střelivu a o změně zákona č. 156/2000 Sb., o ověřování střelných zbraní, střeliva a pyrotechnických předmětů a o změně zákona č. 288/1995 Sb., o střelných zbraních a střelivu, ve znění zákona č. 13/1998 Sb., a zákona č. 368/1992 Sb., o správních poplatcích ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání ve znění pozdějších předpisů (zákon o zbraních). In: *Sbírka zákonů České Republiky 2002*, částka 52. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-119>

Zákon č. 247 ze dne 30. června 2000, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České Republiky*, 2000 částka 73. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247/zneni-20160220#cast4>

Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České Republiky*, 2000 částka 98. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#cast1-hlava3>

Zákon č. 634 ze dne 26. listopadu 2004 o správních poplatcích. In: *Sbírka zákonů České Republiky*, 2004, částka 215. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-634>

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ, *Záchrana životů: zvyšování bezpečnosti vozidel v EU* [online]. © 2016 Europa.eu [cit. 2017-01-01]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/CS/COM-2016-787-F1-CS-MAIN.PDF>

## SEZNAM ZKRATEK

LOC - Locus of control – místo či centrum odkud je člověk převážně řízen, ovládán, manipulován – může být buď vnitřní, tedy řízení vlastním svědomím, psychikou a osobností nebo vnější, tedy primární řízení mimo vlastní svědomí, psychiku a osobnost

ABS – Anti-lock braking systém – bezpečnostní systém v automobilech, který zabraňuje zablokování kol během brzdění

ESP – Electronic stability program – bezpečnostní prvek, který zvyšuje kontrolu nad vozidlem v krajních jízdních situacích, např. při rychlé jízdě do zatáčky nebo na kluzkém povrchu.

ASR – Anti-slip Regulation – bezpečnostní systém aut, který zabraňuje protáčení předních hnacích kol během akcelerace.

MBA – Mechanic Brake Assist – brzdový asistent maximalizující brzdny účinek v krizové situaci, tj. zvyšuje v případě prudkého brzdění brzdnu sílu a umožňuje rychle vytvořit potřebný tlak v brzdovém systému

HBA – Hydraulic Brake Assist – brzdový asistent maximalizující brzdny účinek v krizové situaci, tj. zvyšuje v případě prudkého brzdění brzdnu sílu a umožňuje rychle vytvořit potřebný tlak v brzdovém systému

AFS – Adaptive Front-light System – optimální osvětlení vozovky a jejího okolí vzhledem k rychlosti jízdy a povětrnostním podmínkám

TPM – Tyre Presssure Monitoring – monitorování tlaku v pneumatikách

## SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

### Seznam tabulek

Tabulka 1: Počet vozidel registrovaných v ČR.....	13
Tabulka 2: Vývoj počtu dopravních nehod v ČR.....	16
Tabulka 3: Ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti za rok 2015 v ČR.....	18

## SEZNAM PŘÍLOH

<b>Příloha A – Lékařský posudek zdrav. způs. k řízení motorových vozidel .....</b>	<b>I</b>
<b>Příloha B – Prohlášení posuzované osoby ke své zdrav. způsobilosti .....</b>	<b>II</b>
<b>Příloha C – Žádost o přijetí k výuce a výcviku .....</b>	<b>IV</b>
<b>Příloha D – Žádost o přezkoušení odborné způsobilosti .....</b>	<b>VI</b>
<b>Příloha E – Přihláška ke zkoušce odborné způsobilosti .....</b>	<b>VIII</b>
<b>Příloha F – Žádost o vydání zbrojního průkazu .....</b>	<b>X</b>
<b>Příloha G – Žádost o povol. k nabytí vlastnictví, držení, nošení zbraně kat. B .....</b>	<b>XI</b>
<b>Příloha H – Oznámení o nabytí nebo převodu vlastnictví zbraně .....</b>	<b>XII</b>



## Příloha A – Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel

### LÉKAŘSKÝ POSUDEK O ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOSTI K ŘÍZENÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL

[zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky č. 277/2004., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů]

#### POSUZOVANÁ OSOBA

Jméno, popřípadě jména, a příjmení posuzované osoby: ..... .....
Datum narození: ..... Průkaz totožnosti – číslo <sup>1)</sup> .....
Adresa obvyklého bydliště na území České republiky:..... .....

#### VYPLŇUJE POSUZUJÍCÍ LÉKAŘ

Identifikační údaje poskytovatele zdravotních služeb, jehož jménem se posudek vydává, identifikační číslo, bylo-li přiděleno, adresa sídla nebo místa podnikání: ..... .....
Druh lékařské prohlídky, které se podle zákona posuzovaná osoba podrobila:.....
Posouzení podle skupiny 1 <sup>2)</sup> – skupiny 2 <sup>2)</sup> přílohy č. 3 vyhlášky.
Dopravně psychologické vyšetření podle § 87a zákona bylo provedeno: a) Ano <sup>2)</sup> , a to v roce ..... b) Ne <sup>2)</sup>
Posuzovaná osoba a) je zdravotně způsobilá <sup>2)</sup> pro skupinu řídičského oprávnění: .....
b) není zdravotně způsobilá <sup>2)</sup> pro skupinu řídičského oprávnění:.....
c) je zdravotně způsobilá s podmínkou <sup>2,3)</sup> pro skupinu řídičského oprávnění: .....
Datum ukončení platnosti posudku <sup>4)</sup> : .....
..... Datum vydání posudku
..... Jméno, popřípadě jména, příjmení, podpis lékaře, otisk razítka poskytovatele zdravotních služeb

#### Poučení:

Proti tomuto posudku je možno do 10 pracovních dnů ode dne jeho prokazatelného předání podat návrh na jeho přezkoumání poskytovateli zdravotních služeb, který posudek vydal. Osoba, které uplatněním posudku vznikají práva nebo povinnosti a které byl posudek předán posuzovanou osobou, může návrh na přezkoumání lékařského posudku podat do 10 pracovních dnů ode dne jeho předání, a to poskytovateli uvedenému vevětě první. Návrh na přezkoumání lékařského posudku nemá odkladný účinek, jestliže z jeho závěru vyplývá, že posuzovaná osoba je pro účel, pro nějž byla posuzována, zdravotně nezpůsobilá nebo zdravotně způsobilá s podmínkou<sup>5)</sup>.

1) Občanský průkaz, u cizinců cestovní doklad; lze uvést i jiný doklad prokazující totožnost jeho držitele.

2) Nehodící se škrtněte.

3) Uvede se podmínka, která podmiňuje zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel (například nezbytný zdravotnický prostředek, technická úprava motorového vozidla nebo jiné omezení, podrobení se odbornému vyšetření podmiňujícím zdravotní způsobilost a tím i platnost posudku).

4) Vyplní se v případech stanovených v § 4 odst. 2 vyhlášky o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

5) § 46 odst. 1 a 3 zák. č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách, ve znění pozdějších předpisů.

## Příloha B – Prohlášení posuzované osoby ke své zdravotní způsobilosti

### Prohlášení posuzované osoby ke své zdravotní způsobilosti

[§ 84 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů]

Jméno, popřípadě jména, a příjmení žadatele: .....

.....

Adresa obvyklého bydliště na území České republiky: .....

.....

.....

Datum narození: ..... průkaz totožnosti,<sup>1)</sup> jeho číslo .....

.....

Skupina vozidel, ke které je prohlášení vydáváno .....

.....

Prohlašuji, že

a) se cítím zdrav a že si nejsem vědom, že mám stav, vadu nebo nemoc, které jsou nebezpečné pro řízení motorového vozidla<sup>2)</sup>,

b) se necítím zdrav, mám následující zdravotní obtíže:<sup>2)</sup>

.....

.....

c) se cítím zdrav, ale mám níže uvedený stav, vadu nebo nemoc:<sup>3)</sup>

.....

.....

d) užívám pravidelně následující léčivé přípravky:<sup>2)</sup>

.....  
.....  
e) užívám - užíval<sup>2)</sup> jsem pravidelně - nepravidelně<sup>2)</sup> tyto návykové látky:

.....  
.....  
f) období bez projevů nemoci, vady nebo stavu trvá:<sup>3)</sup>

.....  
.....  
Jméno, popřípadě jména, příjmení a adresa registrujícího poskytovatele<sup>4)</sup>, pokud není posuzujícím lékařem .....

.....  
.....  
Jméno, popřípadě jména, příjmení a adresa odborného lékaře, popřípadě klinického psychologa, pokud se u něho žadatel opakovaně nebo dlouhodobě léčil .....

.....  
.....  
Prohlašuji, že jsem všechny údaje uvedl úplně a pravdivě.

V .....dne .....

.....  
podpis posuzované osoby

1) Například občanský průkaz, u cizinců cestovní doklad; lze uvést i jiný doklad prokazující totožnost jeho držitele.

2) Nehodící se škrtněte.

3) Vyplní se v případě, kdy je tato skutečnost rozhodná pro posouzení zdravotní způsobilosti podle vyhlášky č. 277/2004 Sb. Uvede se počet měsíců, popřípadě roků, kdy se nemoc nebo stav neprojeví.

4) Registrujícím poskytovatelem se rozumí poskytovatel zdravotních služeb v oboru všeobecné praktické lékařství nebo v oboru praktické lékařství pro děti a dorost (§ 2 odst. 1 vyhlášky č. 277/2004 Sb.).

## Příloha C – Žádost o přijetí k výuce a výcviku

### ŽÁDOST O PŘIJETÍ K VÝUCE A VÝCVIKU

#### VYPLŇUJE ŽADATEL

Žádám o přijetí k výuce a výcviku pro získání řidičského oprávnění skupiny vozidel: .....

Jsem držitelem řidičského oprávnění pro skupinu vozidel: ..... číslo řidičského průkazu: .....

#### O své osobě uvádím:

Jméno: ..... příjmení (titul): .....

datum narození: ..... místo: ..... rodné číslo <sup>1)</sup> .....

státní občanství: ..... doklad totožnosti číslo: ..... tel.: .....

adresa bydliště: ..... PSC: .....

obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný podle adresy bydliště: .....

K žádosti přikládám: doklad o ukončeném vzdělání (pokud je třeba)

#### ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

Čestně prohlašuji, že nejsem nezpůsobilým k právním úkonům, že mi nebyl uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, případně, že pominula doba stanovená pro pozbytí řidičského oprávnění podle zvláštního zákona<sup>2)</sup>, v případě rozšíření řidičského oprávnění splňuji další podmínky k udělení řidičského oprávnění podle zvláštního zákona<sup>3)</sup>, že netrpím tělesnou nebo duševní vadou, která by mne činila nezpůsobilým k řízení motorových vozidel a že všechny uvedené údaje jsou pravdivé.

V ..... dne .....  
( podpis žadatele)

#### SOUHLAS ZÁKONNÉHO ZÁSTUPCE:

Souhlasím s přijetím do výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění skupiny vozidel .....

.....  
(podpis zákonného zástupce)

#### \*) Potvrzení podmínky přijetí k výuce a výcviku podle zvláštního právního předpisu<sup>4)</sup>

Potvrzujeme, že výše uvedený žadatel o přijetí k výuce a výcviku je osobou zařazenou do vstupního školení a v této souvislosti bude řídit motorová vozidla zařazená do příslušné skupiny vozidel.

datum: ..... razítko organizace: ..... podpis: .....

\*) pouze pro skupiny vozidel C, C+E, D a D+E

#### VYPLŇUJE PROVOZOVATEL AUTOŠKOLY

Datum podání žádosti: ..... Datum zahájení výuky výcviku: .....

.....  
(razítko provozovny) ..... (evidenční číslo)

Datum ukončení výuky a výcviku: .....

Pozn.: <sup>1)</sup> rodné číslo – vyplňuje žadatel v době podání žádosti o udělení řidičského oprávnění, pokud mu bylo přiděleno

<sup>2)</sup> § 94a, §123c zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

<sup>3)</sup> § 91 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

<sup>4)</sup> § 13 odst. 1 písm. b) a odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů

# ZÁZNAM O ZKOUŠKÁCH Z ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

Číslo testu žadatele:

VYPLŇUJE ZKUŠEBNÍ KOMISAŘ

Evidenční číslo protokolu .....

### Předpisy o provozu na pozemních komunikacích

Řádný termín	Opakovaná zkouška	
datum:	datum opakované zkoušky a hodnocení:	hodnocení prospěl:
<b>prospěl – neprospěl</b>		datum:
razítko ZK ..... podpis ZK		razítko ZK ..... podpis ZK

### Ovládání a údržba vozidla

Řádný termín	Opakovaná zkouška	
datum:	datum opakované zkoušky a hodnocení:	hodnocení prospěl:
<b>prospěl – neprospěl</b>		datum:
razítko ZK ..... podpis ZK		razítko ZK ..... podpis ZK

### Řízení motorových vozidel

Řádný termín	Opakovaná zkouška	
datum:	datum opakované zkoušky a hodnocení:	hodnocení prospěl:
skupina vozidel: ..... <b>prospěl – neprospěl</b>		datum:
skupina vozidel: ..... <b>prospěl – neprospěl</b>		
skupina vozidel: ..... <b>prospěl – neprospěl</b>		
razítko ZK ..... podpis ZK		razítko ZK ..... podpis ZK

**Žadatel splnil podmínky odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel zařazených do skupiny vozidel:**.....

Omezení řídičského oprávnění: .....

.....  
(datum ukončení zkoušek)

razítko ZK

razítko obecního úřadu obce  
s rozšířenou působností

.....  
(podpis zkušební komisaře)

## ŽÁDOST O PŘEZKOUŠENÍ Z ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

VYPLŇUJE ŽADATEL

Žádám o přezkoušení z odborné způsobilosti za účelem vrácení řídičského oprávnění

skupiny vozidel: .....

Jsem držitelem řídičského oprávnění pro skupinu vozidel: .....

### O své osobě uvádím:

Jméno: ..... příjmení (titul): .....

datum narození: ..... místo: ..... rodné číslo: .....

státní občanství: ..... doklad totožnosti číslo: ..... tel.: .....

adresa bydliště: ..... PSČ: .....

obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný podle adresy bydliště: .....

### ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

Čestně prohlašuji, že nejsem nezpůsobilým k právním úkonům, že mi nebyl uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, případně, že pomínila doba stanovená pro pozbytí řídičského oprávnění podle zvláštního zákona 1), v případě rozšíření řídičského oprávnění splňuji další podmínky k udělení řídičského oprávnění podle zvláštního zákona 2), že netrpím tělesnou nebo duševní vadou, která by mne činila nezpůsobilým řízení motorových vozidel a že všechny uvedené údaje jsou pravdivé.

V ..... dne .....  
(podpis žadatele)

VYPLŇUJE PROVOZOVATEL AUTOŠKOLY

**Datum podání žádosti: .....**

.....  
(razítko autoškoly)

.....  
(evidenční číslo)

Pozn.:

- 1) § 94a, §123c zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)
- 2) § 91 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

**Poučení:**

Přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel se provádí podle zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, § 45, který zní:

- (1) Přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel podle zvláštního zákona (361/2000 sb.) se provádí zkouškou podle tohoto zákona (247/2000 Sb.). Náklady zkoušky hradí žadatel.
- (2) Jestliže řidič při přezkoušení z odborné způsobilosti neprospěl, může zkoušku opakovat pouze jednou. Opakovaná zkouška může být provedena nejdříve za pět pracovních dnů. Neuspěje-li řidič při opakované zkoušce, musí se podrobit nové výuce nebo výcviku z předmětu, ve kterém neprospěl.
- (3) Opakovací díleí zkoušky i zkoušky po ukončení nové výuky nebo výcviku z některého předmětu je řidič povinen složit ve lhůtě šesti měsíců ode dne konání první zkoušky při přezkoušení z odborné způsobilosti; jinak se musí podrobit nové výuce a výcviku v plném rozsahu.

# ZÁZNAM O PŘEZKOUŠENÍ Z ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

Číslo testu žadatele:

VYPLŇUJE ZKUŠEBNÍ KOMISAŘ

Evidenční číslo protokolu:

**506 02/20 -**

### Předpisy o provozu na pozemních komunikacích

Řádný termín	Opakovaná zkouška	
datum:	datum opakované zkoušky a hodnocení:	hodnocení prospěl:
prospěl - neprospěl		datum:
razítko ZK .....		razítko ZK .....
podpis ZK		podpis ZK

### Ovládání a údržba vozidla

Řádný termín	Opakovaná zkouška	
datum:	datum opakované zkoušky a hodnocení:	hodnocení prospěl:
prospěl - neprospěl		datum:
razítko ZK .....		razítko ZK .....
podpis ZK		podpis ZK

### Řízení motorových vozidel

Řádný termín	Opakovaná zkouška	
datum:	datum opakované zkoušky a hodnocení:	hodnocení prospěl:
skupina vozidel: ..... prospěl - neprospěl		datum:
skupina vozidel: ..... prospěl - neprospěl		
skupina vozidel: ..... prospěl - neprospěl		
skupina vozidel: ..... prospěl - neprospěl		
razítko ZK .....		
podpis ZK		podpis ZK

**Žadatel splnil podmínky odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel zařazených do skupiny vozidel:**

.....

Omezení řídičského oprávnění (zdravotní nezjišťováno): .....

..... razítko ZK                      razítko obecního úřadu obce                      .....  
(datum ukončení zkoušek)                      s rozšířenou působností                      (podpis zkušební komisaře)

# **PŘIHLÁŠKA** **ke zkoušce odborné způsobilosti**

Osobní údaje žadatele:

Jméno, popřípadě jména,  
a příjmení

Rodné příjmení

Datum a místo narození

Místo pobytu\*)

Žádám o provedení zkoušky pro vydání zbrojního průkazu skupin(-y): \*\*)

- |                          |   |   |                                       |
|--------------------------|---|---|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> | A | - | ke sběratelským účelům                |
| <input type="checkbox"/> | B | - | ke sportovním účelům                  |
| <input type="checkbox"/> | C | - | k loveckým účelům                     |
| <input type="checkbox"/> | D | - | k výkonu zaměstnání nebo povolání     |
| <input type="checkbox"/> | E | - | k ochraně života, zdraví nebo majetku |

Přihláška podána u

dne

.....  
podpis nebo elektronický  
podpis žadatele

Poznámka:

\*) podle § 2 odst. 2 písm. c) zákona č. 119/2002 Sb.

\*\*) skupiny zbrojního průkazu, o které žádáte, označte křížkem





**Příloha F – Žádost o vydání zbrojního průkazu – nového zbrojního průkazu po uplynutí doby platnosti dosavadního zbrojního průkazu**

# Ž Á D O S T

## **o vydání zbrojního průkazu - nového zbrojního průkazu po uplynutí doby platnosti dosavadního zbrojního průkazu \*)**

Přiložte fotografii o rozměru  
35 x 45 mm. Na její zadní  
stranu se uveďte příjmení.  
(Nelepit!)

### Osobní údaje žadatele:

Jméno, popřípadě jména,  
a příjmení

Rodné příjmení

Datum a místo narození

Místo pobytu\*\*)

### Žádám o zbrojní průkaz skupiny:

- |                          |   |   |                                       |
|--------------------------|---|---|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> | A | - | ke sběratelským účelům                |
| <input type="checkbox"/> | B | - | ke sportovním účelům                  |
| <input type="checkbox"/> | C | - | k loveckým účelům                     |
| <input type="checkbox"/> | D | - | k výkonu zaměstnání a povolání        |
| <input type="checkbox"/> | E | - | k ochraně života, zdraví nebo majetku |
| <input type="checkbox"/> | F | - | k provádění pyrotechnického průzkumu  |

Mám - nemám\*) místo pobytu ještě v jiném členském státě Evropské unie, jiném smluvním státě Dohody o Evropském hospodářském prostoru nebo Švýcarské konfederaci, příp. kterém

V posledních 10 letech před podáním žádosti jsem se více než 6 měsíců nepřetržitě zdržoval / nezdržoval\*) mimo území České republiky, příp. ve kterém státě

V \_\_\_\_\_ dne

.....  
podpis nebo elektronický  
podpis žadatele

### Poznámka:

Do okénka u příslušné skupiny udělejte křížek



Žadatel přiloží k žádosti:

- posudek o zdravotní způsobilosti ne starší než 3 měsíce
- doklad o odborné způsobilosti pro požadovanou skupinu, to neplatí při podání žádosti o vydání nového zbrojního průkazu po uplynutí doby platnosti dosavadního zbrojního průkazu
- fotografii

Žadatel, který má místo pobytu ještě v jiném členském státě Evropské unie, jiném smluvním státě Dohody o Evropském hospodářském prostoru nebo Švýcarské konfederaci, předloží též předchozí souhlas tohoto státu s vydáním zbrojního průkazu nebo prohlášení o tom, že tento není nezbytný, s překladem do jazyka českého vyhotoveným tlumočnickem zapsaným v seznamu znalců a tlumočnicků.

Žadatel, který se více než šest měsíců nepřetržitě zdržoval v posledních deseti letech před podáním žádosti mimo území ČR, předloží též doklad obdobný popisu z evidence rejstříku trestů ze státu, ve kterém se zdržoval, s překladem do jazyka českého vyhotoveným tlumočnickem zapsaným v seznamu znalců a tlumočnicků

\*) Nehodící se škrtně

\*\*\*) podle § 2 odst. 2 písm. c) zákona č. 119/2002 Sb.

## Příloha G – Žádost o povolení k nabytí vlastnictví, držení, nošení zbraně kategorie B

# ŽÁDOST O POVOLENÍ

Žádám o povolení k nabytí vlastnictví, držení, nošení\*) zbraně kategorie B

### Osobní údaje fyzické osoby:\*)

Jméno, popřípadě jména,  
a příjmení

Rodné příjmení

Datum a místo narození

Místo pobytu\*\*)

Číslo zbrojního průkazu

### Identifikační údaje právnické osoby:\*)

Název nebo obchodní  
firma a právní forma  
právnické osoby

Sídlo právnické osoby

IČO  Číslo zbrojní  
licence

### Údaje o zbraní:

Druh  Značka výrobce

Vzor [model]  Ráže

Výrobní číslo

### Důvod žádosti:

Provozování muzejnictví nebo sběratelské činnosti <input type="checkbox"/>	Zajišťování ostrahy majetku a osob <input type="checkbox"/>
Uskutečňování sportovní, lovecké, kulturní nebo jiné zájmové činnosti nebo příprava na povolání <input type="checkbox"/>	Zabezpečování úkolů podle zvláštního právního předpisu <input type="checkbox"/>
Provozování koncesovaných živností v oboru zbraní a střeliva <input type="checkbox"/>	Ochrana života, zdraví nebo majetku <input type="checkbox"/>

Mám - nemám\*) místo pobytu ještě v jiném členském státě Evropské unie, jiném smluvním státě Dohody o Evropském hospodářském prostoru nebo Švýcarské konfederaci, příp. kterém

V  dne

.....  
podpis nebo elektronický  
podpis žadatele nebo  
oprávněné osoby  
(razítko)

### Poznámka:

Žadatel, který má místo pobytu ještě v jiném členském státě Evropské unie, jiném smluvním státě Dohody o Evropském hospodářském prostoru nebo Švýcarské konfederaci, předloží též předchozí souhlas tohoto státu s udělením povolení nebo prohlášení o tom, že tento není nezbytný, s překladem do jazyka českého vyhotoveným tlumočnickem zapsaným v seznamu znalců a tlumočnicků.

\*) Nehodící se škrtně

\*\*) podle § 2 odst. 2 písm. c) zákona č. 119/2002 Sb.

\*\*\*) Křížkem označte důvod, pro který o vydání povolení žádáte (§ 12 odst. 5 zákona č. 119/2002 Sb.)

# **O Z N Á M E N Í**

## **o nabytí vlastnictví nebo převodu vlastnictví zbraně \*)**

### **Osoba nabývající vlastnictví zbraně - zakázaného doplňku zbraně<sup>\*)</sup>**

#### **Osobní údaje fyzické osoby:<sup>\*)</sup>**

Jméno a příjmení

Rodné příjmení

Datum a místo narození  Číslo zbrojního průkazu

Místo pobytu

#### **Identifikační údaje právnické osoby:<sup>\*)</sup>**

Název nebo obchodní firma a právní forma právnické osoby

Sídlo právnické osoby

IČO  Číslo zbrojní licence

### **Osoba převádějící zbraň - zakázaný doplněk zbraně<sup>\*)</sup>**

#### **Osobní údaje fyzické osoby:<sup>\*)</sup>**

Jméno a příjmení

Rodné příjmení

Datum a místo narození  Číslo zbrojního průkazu

Místo pobytu

#### **Identifikační údaje právnické osoby:<sup>\*)</sup>**

Název nebo obchodní firma a právní forma právnické osoby

Sídlo právnické osoby

IČO  Číslo zbrojní licence

#### **Údaje o zbraní - zakázaném doplňku zbraně:<sup>\*)</sup>**

Druh  Značka výrobce

Vzor [model]  Ráže

Výrobní číslo

#### **Údaje o ověření zbraně:**

Číslo zbrojního průvodního listu (je-li vydán)

**Poznámka:**

*\*) Nehodící se škrtněte*

*Datum a podpis (razítko) nebo  
elektronický podpis oznamovatele*

Doklad o převodu vlastnictví ke zbrani - doplňku zbraně

## **BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE**

**Jméno autora: Petra Čadová, DiS.**

**Obor: Bezpečnostní studia**

**Forma studia: kombinované**

**Název práce: Automobil jako zbraň**

**Rok: 2017**

**Počet stran textu bez příloh: 42**

**Celkový počet stran příloh:13**

**Počet titulů českých použitých zdrojů: 4**

**Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 0**

**Počet internetových zdrojů: 22**

**Vedoucí práce: Mgr. Jiří Víšek**