**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**katedra práva**

**Diplomová práce**

# Škody na zdraví a majetku způsobené dopravními nehodami v ČR

**Bc. Roland Köhler, DiS.**

**© 2016 ČZU v Praze**

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

# ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Roland Köhler, DiS.

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Škody na zdraví a majetku způsobené dopravními nehodami v ČR

Název anglicky

Injuries and damage to property caused by traffic accidents in the Czech Republic

---

Cíle práce

Cílem diplomové práce je zjistit vývoj silničních dopravních nehod v ČR za delší časové období, příčiny nehod, výše škod na zdraví a majetku, dopad na státní rozpočet a výdaje zdravotních pojišťoven. Na základě výsledků
zkoumání navrhnout opatření k jejich eliminaci.

Metodika

-soustředění právních předpisů a odborné literatury ke zkoumanému problému

-konzultace s vedoucím diplomové práce

-prostudování právních předpisů a literatury k teoretické části práce a jejich

zhodnocení

-získání a prostudování konkrétních materiálů

-vyhodnocení získaných dat

-sumarizace výsledků zkoumání a jejich hodnocení

Doporučený rozsah práce
60 – 80 listů

Klíčová slova
bezpečnost, dopravní nehoda, odpovědnost, pozemní komunikace, účastník silničního provozu

Doporučené zdroje informací
Další literatura po dohodě s vedoucím práce
CHMELÍK, J., a kol., Dopravní nehody, 1 vyd. Plzeň: 2009, 540 s., ISBN 978-80-7380-211-0
Statistické údaje MV ČR, vlastní zpracování
Zákon číslo 13/1997 Sb., O pozemních komunikacích
Zákon číslo 140/1961 Sb., Trestní zákon
Zákon číslo 200/1990 Sb., O přestupcích
Zákon číslo 361/2000 Sb., O provozu na pozemních komunikacích
Zákon číslo 40/2009 Sb., Trestní zákoník
Zákon číslo 89/2012 Sb., Občanský zákoník

Předběžný termín obhajoby
2015/16 LS – PEF

Vedoucí práce
JUDr. Milan Uhlík, CSc.

Garantující pracoviště
Katedra práva

Elektronicky schváleno dne 27. 10. 2015
JUDr. Jana Borská
Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 11. 11. 2015
Ing. Martin Pelikán, Ph.D.
Děkan

V Praze dne 29. 02. 2016

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Škody na zdraví a majetku způsobené dopravními nehodami v ČR" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne _____

Poděkování

Rád bych touto cestou upřímně poděkoval zejména JUDr. Milanu Uhlíkovi, CSc. z katedry práva za konzultace, odbornou pomoc, cenné rady a vedení diplomové práce. Poděkování patří též zaměstnancům Policie ČR z krajského ředitelství Liberec, Odboru dopravní policie za ochotu a rady při konzultacích. Poděkování patří také respondentům osloveným s rámci prováděného průzkumu.

Závěrem bych také rád poděkoval své rodině za pochopení, trpělivost a psychickou podporu, kterou projevovali během mého studia na České zemědělské univerzitě.

# Škody na zdraví a majetku způsobené dopravními nehodami v ČR

---

# Injuries and damage to property caused by traffic accidents in the Czech Republic


**Souhrn**

Diplomová práce je zaměřena na přehled současné platné právní úpravy a metodiky, která je orientována na provoz na pozemních komunikacích a je ukotvena nejen v českých právních normách, ale i v předpisech Evropské unie a mezinárodních předpisech. Dále poskytuje přehled organizace dopravní policie a vývoje dopravních nehod v dlouhodobém horizontu, analýzu škod způsobených dopravními nehodami a dopady na státní rozpočet včetně výdajů zdravotních pojišťoven, přehled hlavních příčin dopravních nehod s možnostmi a způsoby jejich řešení. Praktická část práce je zaměřena na průzkum ve městě Liberec, který má odhalit, zda je právní úprava silničního provozu dostačující a zda by účastníci silničního provozu ve městě Liberec souhlasili s navrženou změnou právní úpravy. V závěru je zpracováno vyhodnocení provedeného průzkumu a doporučena opatření ke snížení nehodovosti.



**Summary**

A summary of the thesis is focused on an overview of the current legislation and methodology, which is oriented to the traffic on the road and is anchored not only in the Czech legal standards, but also in the legislation of the European Union and international regulations. Also provides an overview of the Organization of traffic police and the development of road traffic accidents in the long term, the analysis of the damage caused by traffic accidents, and the impact on the State budget, including the cost of health insurance, an overview of the main causes of road accidents with the possibilities and ways of their solution. The practical part of the thesis is focused on the exploration in Liberec, which is to reveal whether the legislation is sufficient and that the road would be the participants of road traffic in Liberec agreed to the proposed change in legislation. In conclusion, the evaluation carried out by the survey is processed and recommended measures to reduce the accident rate.

**Klíčová slova:** Bezpečnost
Dopravní nehoda
Odpovědnost
Pozemní komunikace
Účastník silničního provozu

**Keywords**: safety,
traffic accident,
responsibility,
road,
traffic participant.

# Obsah

1 Úvod ..... 1
2 Cíl práce a metodika ..... 3
3 Přehled platné právní úpravy ..... 5
3.1 Mezinárodní smlouvy upravující provoz na pozemních komunikacích ..... 5
3.2 Právní předpisy Evropské unie ..... 7
3.3 Zákony České republiky upravující provoz na komunikacích ..... 10
3.4 Vyhlášky ministerstev upravující provoz na pozemních komunikacích ..... 15
3.5 Závazné a pokyny a další interní akty řízení PČR ..... 18
3.5.1 Závazné pokyny Policejního prezidenta: ..... 18
3.5.2 Pokyny ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR: ..... 19
4 Analýza zkoumané problematiky ..... 21
4.1 Názor autora na současnou právní úpravu ..... 21
4.2 Organizace a řízení PČR ..... 24
4.2.1 Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ..... 24
4.2.2 Krajské dopravní inspektoráty PČR ..... 25
4.2.3 Dopravní inspektoráty územních odborů ..... 26
4.2.4 Postup policie při šetření dopravních nehod ..... 27
4.2.5 Názor autora na současnou organizaci a řízení dopravní policie ..... 28
4.3 Vývoj dopravních nehod v ČR ..... 29
4.4 Výše způsobených škod na zdraví a majetku ..... 32
4.5 Příčiny dopravních nehod ..... 38
4.5.1 Nepřiměřená rychlost ..... 42
4.5.2 Nedání přednosti v jízdě ..... 44
4.5.3 Nesprávné předjíždění ..... 45
4.5.4 Nesprávný způsob jízdy ..... 47
4.5.5 Jízda pod vlivem alkoholu nebo návykových látek ..... 47
4.5.6 Špatný stav komunikace ..... 50
4.5.7 Technická závada vozidla ..... 53
4.5.8 Nepředvídaná událost, střet s chodcem nebo střet se zvířetem či zvěří ..... 54
4.5.9 Dopravní prostředí ..... 58
4.6 Způsoby řešení dopravních nehod ..... 58

4.6.1 Mimo soudní vyrovnání ..... 59
4.6.2 Správní řešení dopravních nehod ..... 61
4.6.3 Trestní řešení dopravních nehod ..... 66
4.6.4 Občanskoprávní řešení dopravních nehod ..... 70
5 Shrnutí zkoumaných výsledků ..... 74
5.1 Srovnání výsledků vlastního průzkumu s průzkumy jiných autorů. ..... 77
5.2 Navrhovaná opatření ..... 79
6 Závěr ..... 81
7 Seznam použitých zdrojů ..... 83
7.1 Seznam použité literatury ..... 83
7.2 Seznam elektronických zdrojů ..... 84
7.3 Mezinárodní smlouvy, zákony, vyhlášky a interní akty ..... 87
8 Přílohy ..... 95
8.1 Seznam tabulek ..... 95
8.2 Seznam obrázků ..... 96
8.3 Seznam grafů ..... 97
8.3 Seznam příloh ..... 98
8.4 Seznam zkratek ..... 100
8.5 Přílohy 1 – 27 ..... 101

# 1 Úvod

Lidé se od pradávna pohybují a přemisťují za potravou, půdou, lepšími životními podmínkami či pracovními příležitostmi. S postupným vývojem lidstva se také rozvíjela i doprava. Z počátku lidé využívali zvířat jako hnací síly, která tahala jednoduché vozíky a povozy pro přepravu. S nástupem vědeckotechnické revoluce došlo k prudkému rozvoji dopravních prostředků a s tím spojené automobilní, železniční, lodní i letecké dopravy. Dnešní dopravní prostředky jsou vybaveny nejmodernější technikou, která zvyšuje jejich rychlost, výkon a bezpečnost. Během postupného vývoje nabírá doprava na intenzitě i významu při přepravě zboží i osob, mezi obcemi, městy, státy či kontinenty.

V současné době je doprava ve vyspělých státech jedna z nejdůležitějších každodenních činností, bez které si člověk neumí představit svůj život ve 21 století. Česká republika se rovněž řadí mezi ekonomicky vyspělé státy a zároveň se nachází v samém středu ekonomicky vyspělé Evropy. Z geografické polohy České republiky, zejména po pádu socialistického režimu v roce 1989, pramení také masivní rozvoj silniční dopravy a infrastruktury, která pomáhá hospodářskému růstu naší země, ale i okolních států. Nejrozšířenější dopravou v České republice je v současné době silniční doprava, která neustále roste s rostoucími potřebami člověka. Silniční doprava slouží k přepravě materiálů a zboží, zajišťování služeb nejrůznějšího druhu, ale také k uspokojování individuálních či společenských potřeb. Technický rozvoj s sebou přináší i celou řadu negativních konsekvencí způsobených dopravními nehodami, mezi které patří především citelné škody na zdraví, majetku nebo životním prostředí. Některé z uvedených škod bývají nevratné a to se týká bohužel zejména poškození zdraví, v nejhorších případech dochází ke ztrátám na životech. V případech, kdy dojde k újmě na zdraví, musí mnohdy takový jedinec, byť na krátkou dobu změnit způsob dosavadního života nebo jej určitým způsobem dočasně omezit na obvyklém způsobu života. V závažnějších případech, kdy dojde k nezvratné ujmě na zdraví, musí takový jedinec, vzhledem k rozsahu poškození svého zdraví změnit svůj způsob dosavadního života, což bývá jím samotným negativně vnímáno. Majetkové škody bývají často vysoké, ale zpravidla ne tak závažné, jako škody způsobené na zdraví, neboť jsou téměř vždy nahraditelné. Újmy na zdraví i majetku, které mají společnou příčinu, dopravní nehodu, mohou mít za následek i psychické poruchy samotných účastníků, které se v některých případech jen velmi těžko léčí.

Počet dopravních nehod rostl přiměřeně ke zvyšujícímu se počtu dopravních prostředků a rostoucí hustotou dopravní infrastruktury, zejména pak od druhé poloviny 20 století Zároveň postupně vznikala potřeba legislativní úpravy pohybu účastníků silničního provozu na silnicích, dálnicích a jiných pozemních komunikacích, kde jsou zakotvena pravidla chování s ohledem na bezpečnost a zdraví všech účastníků silničního provozu. Součástí rozvíjející se legislativy je i vývoj koncepce odpovědnosti za škody na zdraví a majetku způsobené dopravními nehodami.

Česká republika patří mezi deset zemí v Evropě, které mají největší počet dopravních nehod a právě proto je problematika dopravních nehod a zejména jejich následků stále častěji diskutovaným tématem. Vysoká nehodovost a její následky jsou do jisté míry zapříčiněny poklesem zájmu a respektu populace k platným právním normám upravujícím provoz na pozemních komunikacích a mylným domněnkám, že nejnovější technologie používané v automobilovém průmyslu dokáží eliminovat dopravní nehody nebo spolehlivě ochránit osádku automobilu při dopravní nehodě. Nejnovější technologie bezesporu zachrání řadu lidských životů, ale zároveň otvírají nové možnosti zejména při zvyšování výkonů motorů a dosahované rychlosti vozidel, které velmi často vedou k selhání lidského faktoru a následně k dopravní nehodě.

Proto dle mého názoru není hlavním příčinám dopravních nehod věnována dostatečná pozornost, neboť většina dopravních nehod je způsobena nedbalostí, neznalostí, nepozorností a přeceněním schopností jedinců. Zmíněná problematika se týká převážné většiny obyvatel včetně dětí, neboť všichni jsou denně za určitých podmínek účastníky silničního provozu.

## 2 Cíl práce a metodika

Cílem diplomové práce je zjistit vývoj silničních dopravních nehod v ČR za delší časové období, příčiny nehod, výše škod na zdraví a majetku, dopad na státní rozpočet a výdaje zdravotních pojišťoven. Na základě výsledků zkoumání navrhnout opatření k jejich eliminaci.

Výzkumné otázky:

- Jsou občané spokojeni s právní úpravou v ČR, která zabezpečuje bezpečnost a plynulost silničního provozu na pozemních komunikacích?

- Uvítaly by občané ve městě Liberec změnu úpravy silničního provozu ve formě odstranění většiny dopravních značek upravujících přednost, aby většinově platila přednost zprava?

- Snížil by se počet dopravních nehod a jejich následků ve městě Liberec při odstranění většiny dopravních značek upravujících přednost tak, aby platila přednost zprava?

- Bylo by vhodné v ČR uzákonit určitou povolenou hladinu alkoholu v krvi řidiče motorových vozidel např. 0,3 promile?

Při zkoumání problematiky škod na zdraví a majetku způsobených dopravními nehodami v České republice, se autor nejprve seznámí s právními předpisy, odbornou literaturou, závaznými pokyny a pokyny, zákony a elektronickými zdroji, které poskytují komplexní pohled na danou problematiku a zároveň ji upravují. Na základě prostudované literatury a právních předpisů autor vypracuje teoretickou část, která bude průběžně konzultována s vedoucím práce.

Po zpracování teoretické části autor přistoupí k vypracování praktické části této diplomové práce. K získání potřebných dat bude zvolena kvantitativní dotazníková metoda, a proto bude pracovní postup v pořadí, sběr dat, třídění dat, analýza a vyhodnocení dat. Údaje k dotazníkovému průzkumu budou získávány od občanů města Liberec, ale i od ostatních občanů, kteří se stali účastníky silničního provozu ve městě Liberec. Sběr dat

bude probíhat v období od 1. 2. 2016 – 14. 2. 2016. Aby byla zachována reprezentativnost vzorku, bude sběr dat probíhat na několika místech v centru Liberce, konkrétně se jedná o okolí obchodního centra MY, Plaza, Babylon a okolí vědecké knihovny. Tyto objekty byly vybrány záměrně, neboť se zde vyskytuje větší koncentrace osob a bude tak možné získat větší množství dotazníků.

Zpracovaný anonymní dotazník vychází z cíle diplomové práce a výzkumných otázek a byl zkonzultován na katedře statistiky. Dotazník s průvodním dopisem, viz příloha č. 1 a 2, bude distribuován osobně a za pomocí rodinných příslušníků náhodným respondentům bez rozdílu pohlaví a věku v předem vytypovaných lokalitách. Dotazník bude na jednom listu o velikosti A4, který bude oboustranně potištěn s celkem 26 otázkami. Otázky byly koncipovány tak, aby byla získána odpověď na výzkumné otázky a do jaké míry se nehodovostí na pozemních komunikacích setkali občané v Liberci a jeho okolí. Další otázky mají funkci zjišťovacího a kontrolní charakteru.

Po vytřídění a následném vyhodnocení anonymních dotazníků, bude k jednotlivým otázkám zpracováno grafické znázornění, které vystihuje vnímání občanů Liberce a jeho okolí. Zároveň bude k jednotlivým otázkám zpracováno grafické znázornění. Na základě uvedených dílčích vyhodnocení bude provedeno shrnutí průzkumu. Samotné celkové shrnutí provedeného průzkumu poslouží k vyjádření vlastních návrhů či opatření směřujících ke snížení dopravních nehod a jejich následků.

# 3 Přehled platné právní úpravy

Právní úprava v České republice je členěna podle síly právních norem na:

- mezinárodní smlouvy,
- ústavní zákony, mezi které patří i Ústava ČR a Listina základních práv a svobod,
- zákony,
- nařízení vlády,
- vyhlášky ministerstev a ústředních orgánů státní správy,
- vyhlášky územních samosprávných celků.[1]

## 3.1 Mezinárodní smlouvy upravující provoz na pozemních komunikacích

Právní úprava o provozu a bezpečnosti na pozemních komunikacích v České republice se opírá o supranacionální úmluvy, nařízení a směrnice Evropského společenství a Evropské unie, které jsou implementovány do národních norem a následně jsou k těmto normám zpracovány metodické pokyny. Nadnárodních norem k provozu a bezpečnosti na pozemních komunikacích existuje celá řada a proto jsou níže uvedeny pouze stěžejní normy a normy, které přímo souvisí s tématem diplomové práce.

- Úmluva o silničním provozu ze Ženevy roku 1949 byla ratifikována tehdejší Československou republikou a vešla v platnost 26 března 1952. Po vzniku České republiky jako nástupnického státu České a Slovenské Federativní republiky vešla úmluva v účinnost 1. ledna 1993. V úmluvě je uvedeno několik základních pojmů jako např. „*silnice znamená každou cestu přístupnou veřejnosti k provozu vozidel*“ nebo „*vozovka znamená část silnice normálně používanou k provozu vozidel*“[2] a několik málo dalších. Dále jsou zde zakotveny základní pravidla chování řidičů s ohledem na bezpečnost silničního provozu, normy obsahující základní konstrukční vybavenost motorových a přípojných vozidel a pravidla pro mezinárodní provoz včetně mezinárodního označení vozidel a jízdních kol z hlediska bezpečnosti jejich provozu na komunikacích pro mezinárodní provoz. V úmluvě jsou také dány

[1] European justice, *právočlenského státu, Česká republika:* [online]. 2015 [cit. 2015-04-06]. Dostupné z WWW: https://e-justice.europa.eu/content_member_state_law-6-cz-maximizeMS-cs.do?member=1

[2] Sbírka mezinárodních smluv., *Sdělení Ministerstva zahraničí o sjednání Úmluvy o silničním provozu přijaté v Ženevě dne 19. září 1949*, Částka 46, Česká republika: 2013, s 33.

primární podmínky, které je povinen splňovat řidič v mezinárodním provozu včetně náležitostí řidičského průkazu.[3]

- Úmluva o silničním provozu z Vídně roku 1968 vstoupila v platnost pro tehdejší Československou socialistickou republiku 7. června 1977. Po vzniku České republiky jako nástupnického státu České a Slovenské Federativní republiky vešla úmluva v účinnost 1. ledna 1993. Úmluva navazuje na úmluvu z roku 1949 ze Ženevy a již mnohem podrobněji definuje základní pojmy a nově se zde objevují pojmy dálnice, cyklostezka, jízdní pruh a další. Nově jsou zde ukotvena základní pravidla používání a umisťování dopravního značení a popsány pokyny, které používají policisté při řízení provozu. Jsou zde rozšířená všeobecná pravidla chování s ohledem na zvýšení bezpečnosti provozu a za zmínku stojí některé následující bezpečnostní předpisy, které v předchozí úmluvě upraveny nebyly:
  - Řidič nesmí obtěžovat ostatní uživatele silnice hlukem, prachem nebo se má takovým okolnostem vyhnout.
  - Řidič je povinen dbát opatrnosti k cyklistům, chodcům, dětem a starším osobám nebo osobám tělesně postiženým.
  - Povinnost řidiče a ostatní cestující připoutat se bezpečnostními pásy pokud jsou sedadla bezpečnostními pásy vybavena.
  - Návrh k implementaci národní legislativy na zákaz používání telefonů pro řidiče za jízdy.
  - Všeobecná pravidla pro bezpečné předjíždění a jízda proudů vozidle.
  - Úprava přednosti v jízdě na křižovatkách.[4]
  - Chování při dopravní nehodě a jak se zachovat v případě, kdy došlo ke zranění či usmrcení osoby.
  - Pravidla pro používání osvětlení vozidel.[5]
  - Všeobecné technické podmínky pro brzdění vozidel, brzdění přípojných vozidel a souprav.

---

[3] Sbírka mezinárodních smluv. *Sdělení Ministerstva zahraničí o sjednání Úmluvy o silničním provozu přijaté v Ženevě dne 19. září 1949*, Částka 46, Česká republika: 2013, s 34- 66.

[4] Sbírka mezinárodních smluv. *Sdělení Ministerstva zahraničí o sjednání Úmluvy o silničním provozu přijaté ve Vídni dne 08. listopadu 1968*. Částka 46, Česká republika: 2013, kniha [online]. 2015 [cit. 2015-02- 06]. 158 – 167 s. (PDF) Dostupné z WWW: http://www.epravo.cz/_dataPublic/sbirky/2013/sb0046-2013m.pdf

[5] Sbírka mezinárodních smluv. *Sdělení Ministerstva zahraničí o sjednání Úmluvy o silničním provozu přijaté ve Vídni dne 08. listopadu 1968*. Částka 46, Česká republika: 2013, kniha [online]. 2015 [cit. 2015-02-06]. 179 – 182 s. (PDF) Dostupné z WWW: http://www.epravo.cz/_dataPublic/sbirky/2013/sb0046-2013m.pdf

- Všeobecné technické podmínky pro osvětlení a světelné signalizace vozidel.[6]

### 3.2 Právní předpisy Evropské unie

- Nařízení Rady EHS č. 3820/85, o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě, které je účinné od 29. 9. 1986 a stanovuje vzhledem k bezpečnosti nejnižší věk pro řidiče nákladní dopravy v maximální dobu řízení a stanovuje doby odpočinku pro řidiče. K 11. 7. 2007 bylo stávající nařízení zrušeno a nahrazeno nařízením ES č. 561/2006.[7]
- Nařízení Rady EHS č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě, které je účinné od 29. 9. 1986. Dle článku 1 se nařízení vztahuje na záznamová zařízení, jejich montáž, konstrukci, užívání a zkoušení.[8]
- Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, které bylo účinné od 10.9.1996 do 25. 8. 2010. Uvedené rozhodnutí se vztahuje na rozvoj silniční, železniční, vodní vnitrozemské, námořní a letecké sítě s ohledem na ochranu životního prostředí jak je uvedeno ve směrnicích 85/337/EHS a 92/43/EHS.[9]
- Nařízení vlády č.168/2002, kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, s účinností od 1. 1. 2003. Dle ustanovení § 1 nařízení stanovuje požadavky na organizaci práce, pracovních postupů, které má zaměstnavatel povinnost zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky.[10]
- Směrnice rady č. 91/671/EHS, o sbližování právních předpisů členských států týkajících se povinného používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s hmotností do 3,5 tuny, která je účinná od 20. 1. 1992 a vztahuje se dle článku 1 na všechna

---

[6] Sbírka mezinárodních smluv., *Sdělení Ministerstva zahraničí o sjednání Úmluvy o silničním provozu přijaté ve Vídni dne 08. listopadu 1968,* Částka 46, Česká republika: 2013, kniha [online]. 2015. 206 -209 s. (PDF) [cit. 2015-02-06]. Dostupné z WWW: http://www.epravo.cz/_dataPublic/sbirky/2013/sb0046-2013m.pdf

[7] Nařízení Rady EHS č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985, *o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě,* Úřední věstník, CZ 223 z 03.09.1985.

[8] Nařízení Rady EHS číslo 3821/85 ze dne 20 prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě.

[9] EU. Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996, *o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě.* Úřední věstník, CZ, L 228 z 09.09.1996.

[10] EU. Nařízení vlády č.168/2002 ze dne 25 března 2002, kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky.

motorová vozidla kategorie M1, M2 s hmotností do 3,5 tuny a vozidla kategorie N1 s povolenou rychlostí nad 25 km/h.[11]

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES, o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, která je účinná od 20. 7. 2000. Dle článku 1 se vztahuje na daně z vozidel, mýtné a poplatky za užívání ukládané na vozidla, zároveň jsou zde uvedeny i určité výjimky.[12]
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2003/20/ES, kterou se mění směrnice Rady 91/671/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se povinného používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s hmotností do 3,5 tuny, s účinností od 9. 5. 2003 a vztahuje se dle článku 1 na všechny kategorie motorových vozidel M1, M2, M3, N1, N2, N3, určená pro provoz na pozemních komunikacích, která mají nejméně čtyři kola a nejvyšší povolenou rychlost nad 25 km/h. Dále se vztahuje na bezpečnostní pásy, dětské zádržné systémy a jejich součásti.[13]
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2004/52/ES, o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství, účinná od 20. 5. 2004. Dle článku 1 stanoví podmínky k zajištění interoperability elektronických systémů mýtného ve Společenství, elektronické vybírání poplatků na určených silnicích, dálnicích, stavbách a trajektech. V odstavci 2 jsou uvedeny i výjimky, na které se směrnice nevztahuje.[14]
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2004/54/ES o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě, která je účinná od 30. 4. 2004. Směrnice dle článku 1 upravuje minimální bezpečnost uživatelů komunikací v tunelech transevropské silniční sítě prostřednictvím předcházení vzniku událostí, které mohou ohrozit lidský život, životní prostředí a zařízení tunelu. Dále se vztahuje na zajištění ochrany v případě nehod.[15]

---

[11] EU. Směrnice Rady 91/671/EHS ze dne 16. prosince 1991, *o sbližování právních předpisů členských států týkajících se povinného používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s hmotností do 3,5 tuny.*

[12] EU. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999, *o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly*. Úřední věstník, CZ, L 187 z 20.07.1999.

[13] EU. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/20/ES ze dne 08 dubna 2003, kterou se mění směrnice Rady 91/671/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se povinného používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s hmotností do 3,5 tuny.

[14] Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství.

[15] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/54/ES ze dne 29. dubna 2004, *o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě.*

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/38/ES, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.[16]
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/126/ES, o řidičských průkazech, které je účinná od 19. 1. 2007 a upravuje vydávání, prodlužování, platnost, odebírání a obsah řidičských průkazů, dále upravuje odstupňování skupin řidičských oprávnění a stanovení minimální věkové hranice pro jejich získání.[17]
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2008/96/ES, o řízení a bezpečnosti silniční infrastruktury, která je účinná od 19. 12. 2008. Dle článku 1 se vztahuje na hodnocení dopadů, audity a řízení bezpečnosti silničního provozu jednotlivých států. Tato směrnice se nevztahuje na silniční tunely.[18]
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES, s účinností od 4. 12. 2009. Nařízení dle článku 1 upravuje přístup podnikatele v silniční dopravě a výkon povolání.[19]
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2010/40/EU, o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy, která je účinná od 26. 8. 2010. Dle článku 1 stanoví zavádění a využívání dopravních systémů ITS v rámci Unie a stanoví obecné podmínky a nezbytné normy pro tento účel v zájmu nezbytné ochrany.[20]
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2011/82/EU o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu, která je účinná od 6. 11. 2011 a vztahuje se na překročení nejvyšší dovolené rychlosti, nepoužití bezpečnostních pásů, nezastavení na červený signál světelného signalizačního zařízení, řízení vozidla pod vlivem alkoholu, řízení vozidla pod

[16] Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/38/ES ze dne 17. května 2006, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.
[17] EU. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006, *o řidičských průkazech,* Úřední věstník, CZ 112 z 30.4.2004.
[18] EU. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008, *o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury*. Úřední věstník Evropské unie, CZ, L 319/59 z 29.11.2008.
[19] EU. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21 října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES.
[20] EU. Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy.

vlivem drog, nepoužití ochranné přílby, použití zakázaného pruhu, nedovolené použití mobilního telefonu nebo jiného komunikačního zařízení za jízdy.[21]

- Dalším neméně důležitým dokumentem, který se dotýká i národních norem České republiky je Bílá kniha z Bruselu ze dne 28. 3. 2011. Je to plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívající zdroje" Jedná se o dlouhodobý plán sloužící jako obecný náhled se zaměřením na problematiku úzce související s dopravou, který obsahuje řadu doporučení. Některé z nejdůležitějších doporučení jsou:
  - Celosvětové omezení skleníkových plynů, EU se zavázala snížit tyto plyny do roku 2050 o 80 – 95%.
  - Ve městech snížit používání konvenčně poháněných automobilů a ve velkých městech zavést logistiku bez $CO_2$.
  - "*30% silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy doprav, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50%. Napomoci by tomu měly i účinné a zelené koridory pro nákladní dopravu. Splnění tohoto cíle si rovněž vyžádá zavedení vhodné infrastruktury."*
  - Sjednocení dopravních systémů západní a východní Evropy.
  - Zavedení nových technologií pro řízení dopravy a vozidla.[22]

### 3.3 Zákony České republiky upravující provoz na komunikacích

Zákony České republiky mají nižší právní sílu než ratifikované mezinárodní smlouvy, které jim jsou obecně nadřazeny. V této kapitole jsou vyjmenovány účinné a nejdůležitější zákony, které se dotýkají provozu na pozemních komunikacích.

- Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), s účinností od 30. července 1999. Zákon dle ustanovení § 1, upravuje pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.[23]

---

[21] EU. Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2011/82/EU ze dne 25. října 2011 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

[22] EU. Bílá kniha, *Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*, [online]. 2015. 3 – 9 s. (DOC) [cit. 2015-04-06]. Dostupné z WWW: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:DOC

[23] Česko. Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti provozu vozidla).

- Zákon č. 187/2006 Sb., o nemocenském pojištění, s účinností od 1. ledna 2009. Zákon dle ustanovení § 1 upravuje podmínky placení nemocenské pojištění, stanovuje podmínky vyplacení nemocenského pojištění v případech pracovní neschopnosti, těhotenství, mateřství, ošetřování člena rodiny a nařízené karantény.[24]
- Zákon č. 45/2013 Sb., o obětech trestných činů a o změně některých zákonů (zákon o obětech trestných činů), s účinností od 25. února 2013. Zákon dle ustanovení § 1 upravuje zapracování předpisů Evropské unie, upravuje práva obětí trestných činů a poskytování peněžité pomoci obětem trestných činů. Dále vztahy mezi státem a subjekty.[25]
- Zákon č. 285/2002 Sb., o darování, odběrech a transplantaci tkání a orgánů a o změně některých zákonů (transplantační zákon), s účinností od 1. září 2002. Zákon dle ustanovení § 1 upravuje nakládání s lidskými orgány určenými k transplantaci.[26]
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění zákona č. 307/1999 Sb., s účinností od 1. července 2001. Předmětem úpravy tohoto zákona dle ustanovení § 1 je právní režim na pozemních komunikacích, dopravní prostředky, podmínky registrace vozidel, technické podmínky pro užívání silničních a zvláštních vozidel včetně schvalování technické způsobilosti a kontroly technického stavu. Dále práva a povinnosti osob, vyrábějící vozidla, dovážející vozidla, uvádějící vozidla na trh, vlastníků, provozovatelů, stanic technické kontroly včetně stanice měření emisí. Zákon také stanovuje výkon státní správy a dozoru v resortu provozu vozidel na pozemních komunikacích.[27]
- Zákon č. 239/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o

[24] Česko. Zákon č. 187/2006 Sb., o nemocenském pojištění.
[25] Česko. Zákon č. 45/2013 Sb. o obětech trestných činů a o změně některých zákonů (zákon o obětech trestných činů)
[26] Česko. Zákon č. 285/2002 Sb., o darování, odběrech a transplantaci tkání a orgánů a o změně některých zákonů (transplantační zákon).
[27] Česko. Zákon č. 56/2001 Sb., Zákon číslo 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona číslo 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících předpisů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění zákona číslo 307/1999 Sb.

pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, s účinností od 1. ledna 2014. Zákon dle ustanovení § 1 upravuje podmínky provozu vozidel, jejich registraci, technické požadavky na provoz a schvalování technické způsobilosti. Dále práva a povinnosti provozovatelů, vlastníků, stanic technické kontroly a dovozců a výrobců vozidel.[28]

- Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník s účinností od 1. června 1963. Zákoník dle ustanovení § 1 upravuje občanskoprávní vztahy, naplňování práv, svobod, ochrany osobnosti včetně nedotknutelnosti vlastnictví. Dále upravuje majetkové vztahy mezi fyzickými a právnickými osobami a vztahy mezi těmito osobami státem. Tento zákoník pozbyl účinnosti k 1. lednu 2014, neboť jej nahradil nový občanský zákoník.[29]
- Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, s účinností od 1. ledna 2014. Občanský zákoník stanovuje práva a povinnosti osob v soukromém právu v oblasti osobní a majetkové povahy, pokud tato práva a povinnosti nejsou upravena jinými právními předpisy, vznik a zánik práv a povinností plynoucí ze závazků, upravuje vztahy fyzických a právnických osob, dále upravuje také rodinné právo. Úprava občanského zákoníku je velice rozsáhlá a pro potřeby této práce je důležité zmínit, že zákon v ustanoveních § 2894 – 2971 upravuje i náhradu majetkové a nemajetkové újmy.[30]
- Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon s účinností od 1. ledna 1962. Prostřednictvím tohoto zákona se chrání zájmy společnosti, fyzických a právnických osob a ústavní zřízení České republiky. Vyjmenovává trestné činy včetně stanovení možného trestu, který je možné uložit osobám za takové jednání. Tento zákon pozbyl účinnosti k 1. lednu 2010, neboť jej nahradil nový trestní zákoník.[31]
- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, s účinností od 1. ledna 2010. Upravuje a vysvětluje některé právní pojmy a zákonitosti, ukládání trestů, druhy trestů, promlčení a zánik trestů apod. Ve své druhé části vyjmenovává druhy přečinů a

[28] Česko. Zákon č. 239/2013 Sb. kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony
[29] Zákon č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník.
[30] Česko. Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník.
[31] Zákon č. 140/1961 Sb., Trestní zákon.

zločinů včetně výše možného trestu, který je možné uložit osobám za takové protiprávní jednání.[32]

- Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, s účinností od 1. července 1990. Předmětem úpravy tohoto zákona je řízení o přestupcích z různých resortů a sankcionování případného přestupkového jednání. Pro potřeby této práce je důležité zmínit zejména uplatnění škody v trestním řízení, silniční dopravu, náhradu škody v občanském právu, blokové řízení, alkoholismus a toxikomanii.[33]
- Zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, s účinností od 1. ledna 2013. Zákon upravuje správní přestupky a delikty, způsobilost pro povolání, zaměstnání, upravuje Státní celní správu, rozvoj informačních systémů, povinnost zachovávat mlčenlivost, právo na ochranu osobních údajů, obecně upravuje činnost a pravomoc orgánů celní správy.[34]
- Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, s účinností od 1. ledna 1992. Zákon upravuje podmínky vytvoření a rušení obecní policie, práva, povinnosti a rozsah působnosti strážníků obecní policie. Pro potřeby této práce je podstatné zmínit, že se strážníci také podílí v rámci svých oprávnění na dohled nad bezpečností silničního provozu.[35]
- Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, s účinností od 1. ledna 2009. Zákon upravuje postavení a činnost policie, její práva, povinnosti a oprávnění policie, působnost policie a spolupráci s fyzickými a právnickými osobami a spolupráci na mezinárodní úrovni. Dále stanovuje správní delikty a výši sankcí za tyto delikty.[36]
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, s účinností od 1. srpna 1994. Předmětem úpravy tohoto zákona dle ustanovení § 1 je stanovení podmínek pro provozování silniční dopravy, která je prováděna pro vlastní nebo cizí potřebu a za účelem podnikání včetně práv a povinností fyzických i právnických osob. Zákon také stanovuje pravomoc a působnost příslušným orgánům státní správy a státního

[32] Česko. Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník.
[33] Česko. Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích.
[34] Česko. Zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky.
[35] Česko. Zákon č. 553/1991 Sb., o Obecní policii.
[36] Česko. Zákon č. 273/2012 Sb., o Policii České republiky.

odborného dozoru včetně řešení přestupkového jednání dle tohoto zákona. Zmíněný zákon, se nevztahuje na silniční dopravu, pokud není prováděna za úplatu.[37]

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, s účinností od 1. 1. 1995. Zákon dle § 1 upravuje v návaznosti na příslušné předpisy Evropské unie, podmínky pro stavbu železničních a tramvajových drah, trolejbusových a lanových staveb, podmínky provozování drážní dopravy a s tím spojeného práva a povinností právnických a fyzických osob. Zákon se nevztahuje na důlní, přenosné a průmyslové dráhy.[38]
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, s účinností od 1. dubna 1994. Předmětem úpravy tohoto zákona dle ustanovení § 1 je zejména členění pozemních komunikací včetně podmínek jejich užívání a ochrany, stanovení práv a povinností jejich vlastníků, vymezení práv a povinností jejich uživatelů a výkon státní správy související s pozemními komunikacemi.[39]
- Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony, s účinností od 1. 7. 2006.[40]
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), s účinností od 1. ledna 2001. Předmětem úpravy tohoto zákona dle ustanovení § 1 je aplikování příslušných předpisů EU, vymezení práv a povinností účastníků na pozemních komunikacích, stanovení pravidel a řízení provozu na pozemních komunikacích, stanovení podmínek řidičských oprávnění a průkazů, stanovení pravomocí a působnosti Policie ČR a orgánů státní správy v oblasti provozu na pozemních komunikacích.[41]
- Zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, s účinností od 1. září 1997. Předmětem úpravy tohoto

[37] Česko. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.
[38] Česko. Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách,
[39] Česko. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.
[40] Česko. Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.
[41] Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu).

zákona dle ustanovení § 1 je stanovení technických podmínek na výrobky s ohledem na zvýšení bezpečnosti. Dále upravuje práva a povinnosti při uvádění do výroby nebo na trh včetně státního zkušebnictví.[42]

- Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů, s účinností od 23. října 2000. Zákon dle ustanovení § 1 stanovuje práva a povinnosti nezbytné k zajištění provozu a využívání informačních systémů ve veřejné správě.[43]
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, s účinností od 1. ledna 2006. Zákon dle ustanovení § 1 stanovuje pravidla a zásady správních orgánů při uplatňování své pravomoci, zejména pak obecná pravidla při vedení správního řízení, pravomoc a příslušnost správních orgánů.[44]
- Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, s účinností od 1. září 2012. Zákon stanovuje podmínky k ochraně ovzduší, k omezování jeho znečištění a podmínky upravující prevenci znečišťování ovzduší. Dále stanovuje správní delikty, kterých se mohou dopustit fyzické i právnické osoby porušením některého z ustanovení tohoto zákona včetně stanovení případných sankcí za porušení zákona. Pro potřeby této práce je důležité zmínit, že zákon se týká i dopravních prostředků, emisních hodnot pohonných hmot.[45]

### 3.4 Vyhlášky ministerstev upravující provoz na pozemních komunikacích

V této kapitole jsou uvedeny účinné a nejdůležitější vyhlášky, které přímo souvisí s úpravou provozu na pozemních komunikacích.

- Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 130/1976 Sb., ze dne 23. srpna 1976, o Úmluvě o právu použitelném pro dopravní nehody, s účinností od 11. července 1976. Předmětem úpravy této vyhlášky je náhrada škody v občanském právu,

[42] Česko. Zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů.
[43] Česko. Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů.
[44] Česko. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.
[45] Česko. Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

odpovědnost v silniční dopravě na základě mnohostranné mezinárodní smlouvy a mezinárodní smlouvy o dopravě a přepravě.[46]

- Vyhláška č. 64/1987 Sb., ze dne 26. května 1987 o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), která je účinná od 1. července 1987. Předmětem úpravy jsou smlouvy o dopravě a přepravě, silniční přeprava nákladů a smlouvy o mezinárodní přepravě.[47]
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., ze dne 27 května 1995, kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, která je účinná od 23. června 1995. Předmětem úpravy této vyhlášky jsou podmínky zdravotní způsobilosti a podmínky k vydání licence či průkazu k řízení drážního vozidla nebo licence strojvedoucího.[48]
- Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., ze dne 23. dubna 1997, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, s účinností od 7. května 1997. Předmětem úpravy této vyhlášky je právní režim pozemních komunikací a provozu na nich, ochrana hluku, vážení dopravních prostředků, dopravní předpisy v silničním provozu, údržba staveb a další.[49]
- Vyhláška Ministerstva zdravotnictví č. 134/1998 Sb., ze dne 2. června 1998, kterou se vydává seznam zdravotních výkonů s bodovými hodnotami. Vyhláška je účinná od 1. července 1998. Předmětem úprav je ohodnocení zdravotnických výkonů bodovými hodnotami.[50]
- Vyhláška Ministerstva financí č. 205/1999 Sb., ze dne 15. září 1999, kterou se provádí zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění a odpovědnosti z provozu vozidla), s účinností od 23. září 1999. Předmětem úpravy této vyhlášky je pojištění odpovědnosti za škody a havarijní pojištění vozidel.[51]

[46] Česko. Vyhláška Ministra zahraničních věcí č. 130/1976 Sb., o Úmluvě o právu použitelném pro dopravní nehody.
[47] Vyhláška č. 64/1987 Sb. ze dne 26. května 1987 o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).
[48] Česko. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy.
[49] Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 130/1976 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.
[50] Česko. Vyhláška č. 134/1998 Sb., kterou se vydává seznam zdravotních výkonů s bodovými hodnotami.
[51] Česko. Vyhláška Ministerstva financí č. 205/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění a odpovědnosti z provozu vozidla).

- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., ze dne 14. prosince 2000, kterou se provádí zákon o silniční dopravě, s účinností od 29. prosince 2000. Předmětem úpravy této vyhlášky je silniční doprava, právní režim pozemních komunikací a provozu na nich, upravuje způsobilost pro řidiče z povolání a taxislužby, silniční přepravu nákladů, silniční přeprava osob zavazadel.[52]
- Vyhláška č. 440/2001 Sb., ze dne 30. listopadu 2001, o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění, s účinností od 1. ledna 2002. Předmětem úpravy dle ustanovení § 1 je náhrada za bolest a společenského uplatnění způsobené úrazem, nemocí z povolání nebo jiným poškozením. Pozbyla platnosti k 1. lednu 2014.
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., ze dne 10. ledna 2001, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, s účinností od 31 ledna 2001. Předmětem úpravy této vyhlášky je právní režim pozemních komunikací a provozu na nich, dopravní předpisy v silničním provozu, světelné a akustické označení na komunikacích, dopravní značení a zařízení. Označení speciálních vozidel, výstražných doplňků apod.[53]
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb., ze dne 10. ledna 2001, o evidenci dopravních nehod, s účinností od 31. ledna 2001. Předmětem úpravy této vyhlášky dle ustanovení § 1 je evidence dopravních nehod a způsob předávání podkladů do centrální evidence.[54]
- Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb., z 29. července 2010, kterým se nahrazují sdělení ministerstva zahraničních věcí č.108/1976 Sb., č. 82/1984 Sb. a č. 80/1994 Sb. o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), s účinností od 29 července 2010. Předmětem úpravy tohoto sdělení je evropská dohoda o práci mezinárodních osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě, dopravní předpisy v silničním provozu.[55]

[52] Česko. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 205/1999 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě.
[53] Česko. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.
[54] Česko. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod.
[55] Česko. Sdělení ministerstva zahraničních věcí č. 32/2001 Sb., o vyhlášení a přijetí změn dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR.

- Vyhláška č. 341/2014 Sb., ze dne 19. prosince 2014, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, s účinností od 01. ledna 2015. Předmětem úpravy této vyhlášky dle ustanovení § 1 je schvalování technické způsobilosti, technické podmínky provozu vozidel.[56]
- Vyhláška č. 343/2014 Sb., ze dne 19. prosince 2014 o registraci vozidel, s účinností od 01. ledna 2015. Předmětem úpravy této vyhlášky dle ustanovení § 1 je návaznost na předpisy EU v registru vozidel, způsobu zápisu do registru vozidel, registrační značky a jejího umístění na vozidle a zvláštním vozidle.[57]

### 3.5 Závazné a pokyny a další interní akty řízení PČR

Závazné pokyny policejního prezidenta navazují na předchozí příslušné zákonné normy a vyhlášky a usnadňují jejich implementaci do obecné praxe. Závazné pokyny policejního prezidenta jsou interní akty řízení pro policii, v tomto případě se jedná o dopravní policii. Obecně z názvu závazného pokynu Policejního prezidenta či názvu pokynu ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia ČR nebo názvu pokynu některého krajského ředitelství vychází i konkrétní předmět úpravy daného pokynu. Hierarchicky je nejvýše postaven závazný pokyn policejního prezidenta, následuje pokyn ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR a nejníže je postaven pokyn krajského ředitele.

#### 3.5.1 Závazné pokyny Policejního prezidenta:

- Závazný pokyn Policejního prezidenta č. 156/2009, kterým se upravuje provozování informačního systému „Evidence dopravních nehod“.
- Závazný pokyn Policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
- Závazný pokyn Policejního prezidia č. 58/2010, o dopravním zpravodajství.
- Závazný pokyn Policejního prezidenta č. 221/2011, kterým se upravují některé postupy v řízení o přestupcích.

[56] Česko. Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
[57] Česko. Vyhláška č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel.

- Závazný pokyn Policejního prezidenta č. 87/2012, k policejním doprovodům při přepravě nadrozměrných nákladů.
- Závazný pokyn Policejního prezidenta č. 190/2011, kterým se upravuje postup při manipulaci s pokutovými bloky a finančními prostředky vybranými v blokovém řízení a kterým se mění závazný pokyn policejního prezidenta č. 221/201, kterým se upravují některé postupy v řízení o přestupcích.
- Pokyn Policejního prezidenta č. 103/2013, o plnění úkolů policejních orgánů Policie České republiky v trestním řízení.
- Pokyn policejního prezidenta č. 47/2014, kterým se mění pokyn policejního prezidenta č. 103/2013, o plnění některých úkolů policejních orgánů Policie České republiky v trestním řízení.
- Pokyn policejního prezidenta č. 266/2014, kterým se mění závazný pokyn policejního prezidenta č. 221/2011, kterým se upravují postupy v řízení o přestupcích.
- Pokyn policejního prezidenta č. 76/2015, kterým se mění závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.[58]

### 3.5.2 Pokyny ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR:

- Pokyn č. 1/2010 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR ze dne 11. ledna 2010, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.
- Pokyn č. 3/2010 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR ze dne 11. ledna 2010, kterým se upravuje činnost dálničních oddělení Policie České republiky.
- Pokyn č. 4/2010 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR ze dne 12. ledna 2010, kterým se upravuje činnost při šetření dopravních nehod.
- Pokyn č. 5/2010 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR ze dne 5. června 2012, kterým se upravuje zpracování událostí v „Informačním systému zpracování a evidence dopravních nehod“.

[58] Policie ČR. Policejní prezidium, metodické pokyny, 2015 [cit. 2015-06-15]. Nedostupné.

- Pokyn číslo 7/2010 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR ze dne 26. března 2010, kterým se upravuje postup při organizování dopravně bezpečnostní akce nebo opatření s využitím leteckého dohledu na silniční provoz.
- Pokyn číslo 6/2012 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, kterým se zřizuje pracovní skupina pro problematiku dopravně inženýrského úseku.
- Pokyn číslo 8/2012 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR ze dne 13. září 2012, kterým se upravuje činnost při provádění kontroly nadrozměrných nákladů a při kontrolním vážení.
- Pokyn číslo 10/2012 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR ze dne 19. prosince 2012, kterým se upravuje postup při manipulaci s pokutovými bloky a finančními prostředky vybranými v pokutovém řízení.
- Pokyn číslo 3/2013 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, kterým se mění pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 8/2012, kterým se upravuje provádění kontroly přeprav nadrozměrných nákladů a při kontrolním vážení.[59]

[59] Policie ČR. Ředitelství služby dopravní policie, metodické pokyny, 2015 [cit. 2015-06-19]. Nedostupné.

# 4 Analýza zkoumané problematiky

## 4.1 Názor autora na současnou právní úpravu

Současná právní úprava není ideální a má několik nedostatků. V posledních letech si mohou řidiči v některých případech sami vyřešit dopravní nehodu sepsáním záznamu o dopravní nehodě (euroformulář) viz příloha č. 3. Tato možnost je zakotvena v ustanovení § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, podrobnější vysvětlení viz příloha č. 4. Z toho vyplývá, že Policie ČR v současné době nedisponuje kompletními daty dopravní nehodovosti a v informačním systému Lotus Notes jsou pouze všechny nahlášené dopravní nehody, tudíž nehodové mapy jsou nekompletní. Tato skutečnost má vliv na směřování výkonu služby dohledu nad BESIP a na přijímaná opatření dopravních inženýrů. Dalším úskalím řešení dopravních nehod na sepsáním euroformuláře je, že nedojde k odhalení řidičů pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky a zároveň pachatelům přestupků není připsáno bodové ohodnocení přestupků do evidenční karty řidiče. Řešením dopravní nehodovosti na euroformuláře by bylo zpřístupnění databáze všech pojišťoven v České republice pro Policii ČR například cestou umožnění přístupu do databáze nehod České kanceláře pojistitelů, dále jen ČKP.

Úvahu stojí také zvýšení výše ukládaných pokut za přestupky, které nejčastěji souvisí s hlavními příčinami dopravních nehod. Samotné bodové ohodnocení přestupků je dle názoru autora relativně spravedlivé. Rozsah bodového ohodnocení viz příloha č. 5. Pouze u velmi závažných přestupků, kterých se řidič dopouští opakovaně, by bylo vhodné zvýšit bodové hodnocení. Například vjíždění na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno je v současné době ohodnoceno 7 body. Pokud se řidič dopouští uvedeného jednání opakovaně a úmyslně, bylo by vhodné zvýšit bodové ohodnocení např. na 9 bodů. Diskutabilním tématem je také řešení některých přestupků, které lze projednat v blokovém řízení a uložit sankci do 2500,- Kč. Současná právní úprava dává policistovi možnost, aby se rozhodl, v jaké výši a zda vůbec sankci uloží, neboť má ve své pravomoci řešit některé přestupky domluvou, kdy řidič neobdrží žádné bodové ohodnocení anebo může policista uložit sankci za přestupek v rozpětí 0 – 2500,- Kč. V těchto limitních případech může docházet k tomu, že za stejné přestupkové jednání obdrží jeden řidič blokovou pokutu 2500,- Kč a bude mu připsán příslušný počet bodového ohodnocení do evidenční karty řidiče a druhý řidič bude za stejné přestupkové jednání vyřešen pouze domluvou. Oba případy jsou plně v souladu s platnou právní úpravou. Řešením přestupků v blokovém

řízení se sankcí od domluvy do uložení blokové pokuty ve výší 2500,- Kč je stanovení fixních sazeb za jednotlivá přestupková jednání. Tím by se předcházelo rozdílnému řešení přestupkového jednání řidiče v totožných situacích a bylo by tím dosaženo spravedlivějšího postupu při řešení přestupků.

V České republice patří mezi hlavní příčiny dopravních nehod nepřiměřená rychlost. Pokud dojde ve vysoké rychlosti k dopravní nehodě, tak bývají v důsledku takové nehody fatální následky na životech a značné hmotné škody. K omezení této příčiny a snížení hmotných škody by dle názoru autora stálo za úvahu jít cestou Velké Británie a instalovat na všech rizikových místech stacionární radary nebo využít také mýtné brány pro úsekové měření. Druhé řešení bylo nedávno v návrhu zákona zamítnuto. Řešením by také bylo zvýšení počtu měření rychlosti stacionárními radary u škol, v tunelech a na dopravně rizikových místech. Dalším řešením by mohla být instalace záznamových zařízení na důležitých či velkých křižovatkách řízených světelnými signály tříbarevné soustavy, která by registrovala průjezdy na signál s červeným světlem stůj.

Současná právní úprava by mohla přísněji postihovat agresivní řidiče, jejichž počet v posledních letech dramaticky narůstá. Agresivní řidiči ohrožují ostatní účastníky silničního provozu svým chováním, ale i jednáním například tzv. vybržďováním na dálnici či silnici I třídy, bezohlednou agresivní jízdou, nebezpečným předjížděním, fyzickým napadením jiného účastníka silničního provozu. Agresivita bývá mnohdy spojována s další hlavní příčinou dopravních nehod a tou je zneužívání alkoholu či jiných návykových látek. Samotná agresivita řidičů by mohla být řešena např. psychologickými vyšetřeními a následně nařízenými kurzy sebeovládání. Co se alkoholu a návykových látek týká, to je velmi složitá problematika. U opakovaného zjištění řidiče pod vlivem alkoholu či návykové látky by mohlo být řešením například propadnutím věci (vozidla) ve prospěch státu a z jeho prodeje zaplatit část nákladů na řízení. V tomto případě taková úprava částečně funguje s tím, že nelze zabavit věc v nápadném nepoměru ke spáchanému jednání. Pokud by se jednalo o řidiče páchajícího deštní jednání opakovaně a úmyslně je na zvážení změna zákona, aby mohlo dojít k propadnutí věci (vozidla) bez ohledu na spáchané jednání.

Další nedostatky v právní úpravě se týkají oblasti postihování deliktů, po jejichž spáchání nejsou řidiči bezprostředně fyzicky zastavováni Policií ČR a řešeni za spáchaný delikt. Nejčastěji se jedná například o měření nejvyšší dovolené rychlosti stacionárními

radary, kdy při překročení rychlosti obdržel provozovatel vozidla od příslušného správního orgánu předvolání k podání vysvětlení a k následnému projednání spáchaného přestupkového jednání. Mnoho takových případů v minulosti končilo tak, že se provozovatel vozidla odvolal na osobu blízkou a postihu za přestupek se tím vyhnul. Z těchto důvodů byl zákonem č. 297/2011 Sb., novelizován zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu. Novela zákona č. 297/2011 vešla v účinnost 19. 1. 2013 kde, ustanovení § 125f je možnost postihnout provozovatele vozidla za spáchaný delikt. V současné době se jedná o omezeně použitelný nástroj, neboť skutečně lze postihnout provozovatele vozidla, pokud se provozovatel vozidla, se kterým byl spáchán přestupek, bude opět odvolávat na to, že vozidlo v době přestupku řídila osoba blízká, hrozí provozovateli vozidla výše pokuty v rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje. Pokuta však nepřevýší 10 000,- Kč a případnému bodovému ohodnocení za spáchaný přestupek se opět vyhne.

Nedostatky jsou také u pasivní bezpečnosti na pozemních komunikacích. Jedná se zejména o umístění pevných překážek, jako jsou příhradové konstrukce různých reklam a konstrukce reklam z různých druhů profilů U, I apod., které jsou umístěny v ochranném pásmu pozemních komunikací. Negativním jevem reklam je, že odvracejí pozornost řidiče při řízení motorového vozidla a představují tak riziko střetu s nosnou částí reklamy nebo střetu s jiným vozidlem. S účinností zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích je tato problematika částečně vyřešena v ustanoveních § 30 a § 31, kde je osazování reklam regulováno. Problémem však zůstává regulace a odstraňování reklam a jejich konstrukcí, které byly usazeny do ochranného pásma pozemních komunikací před účinností zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. Do této problematiky částečně spadá i umisťování kamenů či sloupků v ochranném pásmu pozemních komunikací, které se nachází v zastavěných oblastech. Pokud ochranné pásmo pozemní komunikace spadá do soukromého vlastnictví, jsou jen velmi omezené možnosti, jak úředně nařídit odstranění takových kamenů či sloupků i přesto, že tyto překážky představují poměrně veliké bezpečnostní riziko v případě vjetí motorového vozidla do takového ochranného pásma.

Poměrně vážným nedostatkem je, že Policii ČR respektive příslušný orgán policie nebo Ministerstvo vnitra, žádají obecní úřady nebo krajské úřady o stanovisko k místní a přechodné úpravě provozu na pozemních komunikacích, jak je uvedeno v ustanovení § 77

zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, které bohužel není závazné a má pouze doporučující charakter. Záleží pouze na příslušném dožadujícím obecním úřadu nebo krajském úřadu, zda bude nebo nebude respektovat stanovisko policie nebo Ministerstva Vnitra a v jakém rozsahu.

### 4.2 Organizace a řízení PČR

Státní správu v oblasti provozu na pozemních komunikacích vykonává Ministerstvo dopravy a spojů, které je zároveň ústředním orgánem státní správy, krajských úřadů a obecních úřadů s rozšířenou působností. Dále státní správu v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích vykonává Ministerstvo vnitra a Policie České republiky.

V rámci bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích je nejvyšším orgánem Ministerstvo vnitra, pod které spadá Policie ČR. Policie ČR je rozdělena na několik specializovaných resortů. Zmiňovanou problematikou se zabývají níže uvedené organizační články řazené podle podřízenosti:

- Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia, dále jen (ŘSDP PP ČR).
- Krajské dopravní inspektoráty, v Praze je to Dopravní inspektorát hlavního města Prahy.
- Dopravní inspektoráty územních odborů, dříve okresní.[60]

#### 4.2.1 Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia

Organizačně je Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia přímo řízeno náměstkem policejního prezidenta. Organizace ŘSDP PP ČR je následující:

- Ředitel ŘSDP PP ČR.
- Skupina metodiky a koordinace výkonu služby. Do této skupiny spadá dopravní inženýrství, dopravní nehody, dohled nad silničním provozem, ADR, AETR, a přestupkové řízení.
- Skupina inženýrsko-technických činností, do které spadají statistiky dopravních nehod a informační systém Lotus Notes.[61]

[60] PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost, obecná část*. Praha: 2004, s. 143 - 146.
[61] PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost, obecná část*. Praha: 2004, s. 149 - 150.

ŘSDP PP ČR je zejména metodický, iniciativní, výkonný a kontrolní útvar služby dopravní policie na úseku organizace, řízení a kontrolní činnosti. Dále plní úkoly, *„které pro Ministerstvo vnitra vyplývají z postavení ústředního orgánu státní správy republiky a úkoly vyplývající pro speciální složku policie na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu ze zákona o Policii ČR a zejména ze zákona o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích i předpisů vydaných k jeho provedení“*.[62] Za zmínku stojí zejména některé níže uvedené důležité úkoly, které plní ŘSDP PP ČR:

- Provádí metodickou, analytickou a kontrolní činnost na všech úrovních dopravní policie.
- Plní funkci nadřízeného orgánu a rozhoduje o odvoláních proti rozhodnutí krajských dopravních inspektorátů, vydává rozhodnutí o opravných prostředcích.
- Vypracovává odborná vyjádření.
- Sleduje vývoj nehodovosti, analyzuje ji a navrhuje příslušná opatření
- Vykonává dopravně- inženýrskou činnost.
- Zajišťuje vzdělání a odbornou přípravu příslušníků.
- Organizuje doprovody nadměrných nákladů a cenností na území ČR.
- Vede statistiky a přehledy dopravních nehod.
- Spolupracuje s Ministerstvem vnitra a stanovuje priority.
- Spolupracuje s mimorezortními subjekty, mezinárodními organizacemi a složkami jiných států.
- Předkládá a zpracovává návrhy na vyhlašování dopravně bezpečnostních akcí policejního prezidia.[63]

### 4.2.2 Krajské dopravní inspektoráty PČR

Organizace jednotlivých krajských dopravních inspektorátů je následující:

- Vedení Odboru dopravní policie příslušného kraje.
- Metodik silničního dohledu, v minulosti I. skupina dopravního inspektorátu, ADR, AETR apod.
- Metodik dopravních nehod, v minulosti II. skupina dopravního inspektorátu
- Metodik dopravní inženýrství.

[62] PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost, obecná část*. Praha: 2004, s. 147.
[63] PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost, obecná část,* Praha: 2004, s. 149 - 150.

- Dálniční oddělení, (není zřízeno ve všech krajských ředitelstvích)
- Oddělení silničního dohledu.

První a druhá skupina dopravního inspektorátu byla zrušena závazným pokynem policejního prezidenta č. 170/2009, vzorová systemizace krajských ředitelství policie a městských ředitelství policie. V současné době prakticky oficiálně neexistují.[64] Krajské dopravní inspektoráty jsou zařazeny do středního stupně řízení zejména ve věcech organizace a řízení. Přímo řídí činnost oddělení silničního dohledu, dálničních oddělení a prostřednictvím dopravního inspektorátů na příslušných územních odborech, vykonává dohled na silniční provoz. Dále působí jako správní orgán I. stupně pro své podřízené organizační články. Krajské dopravní inspektoráty mají především pozici iniciativních, kontrolních a výkonných útvarů, ve vztahu k jednotlivým dopravním inspektorátům územních odborů spadající do jejich kompetence. Specifické postavení má dopravní služba Správy Policie hl. města Prahy. V rámci své působnosti vykonávají organizační články na krajské úrovni zejména následující činnost:

- Koordinují, řídí a kontrolují výkon a činnost dopravních inspektorátů.
- Zpracovává návrhy a odborná stanoviska.
- Provádí analytickou a metodickou činnost ke svým organizačním článkům.
- Provádí přezkum pravomocných rozhodnutí uložených v blokovém řízení a řeší spory o místní příslušnosti v přestupkovém a trestním řízení.
- Sleduje nehodovost, navrhuje opatření a působí preventivně na účastníky silničního provozu.
- Organizuje a pořádá školení pro dopravní inspektoráty.
- Předkládá návrhy ke změně obecně závazných předpisů.
- Spolupracuje s ministerstvem prezídiem a dalšími subjekty.[65]

### 4.2.3 Dopravní inspektoráty územních odborů

V minulosti byly územní odbory nazývány okresními ředitelstvími a v systému organizace policie mají územní odbory postavení základního výkonného článku, které zajišťují úkoly dopravní policie na území města nebo okresu. Územní odbory jsou

[64] Policie ČR. Policejní prezidium, ZPP č. 170/2009 vzorová systemizace krajských ředitelství policie a městských ředitelství policie, 2015 [cit. 2015-11-05].
[65] PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost, obecná část*. Praha: 2004, s. 150 - 153.

metodicky řízeny a kontrolovány příslušným krajským dopravním inspektorátem, které zároveň funguje jako odvolací správní orgán I stupně. V rámci své působnosti vykonávají dopravní inspektoráty územních odborů zejména následující činnost:

- Objasňují a evidují dopravní nehody.
- Provádí dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu a odhalují přestupky a trestné činy v této souvislosti.
- Projednávají přestupky.
- Působí při výchově v dopravní kázni a podílí se na pátrání po osobách, věcech a odcizených vozidlech.
- Vydávají stanoviska k užití a umístění dopravních značek, vyjadřují se k uzavírkám a objížďkám.
- Kontrolují technický stav vozidel.

Některé z uvedených činností mohou být v hlavním městě Praze centralizovány a mohou je tak vykonávat vyšší organizační články.[66]

### 4.2.4 Postup policie při šetření dopravních nehod

Dopravní nehody bývají zpravidla oznamovány telefonicky na linku 158 nebo 112 anebo na základní útvar policie, účastníkem dopravní nehody nebo náhodným svědkem. Jen zřídka bývá oznámení o dopravní nehodě učiněno přímo na příslušný dopravní inspektorát. Hlavním úkolem policisty a dalších osob při přijímání oznámení je získat základní informace o místu, rozsahu a následcích dopravní nehody, hustotě provozu, a zda byl přivolán lékař, hasiči apod. Úkony a opatření policie na místě dopravní nehody lze rozdělit do dvou základních skupin:

- ***Prvotní neodkladná opatření***. Do této skupiny se řadí poskytnutí první pomoci zraněným osobám, zajištění majetku, zajištění případného hrozícího nebezpečí např. (uzávěra plynu, vypnutí elektrické energie, zajistit překážku na silniční komunikaci apod.). Dále do této skupiny patří zajištění místa dopravní nehody, popřípadě uzavření takového místa, zajištění svědků, důkazů. Po provedení nezbytných úkonů obnovit bezpečnost a plynulost silničního provozu, v případě potřeby zajistit vypátrání účastníka dopravní nehody, který z místa nehody utekl nebo ujel.

[66] PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost, obecná část*. Praha: 2004, s. 153 - 154.

- ***Prvotní neodkladné vyšetřovací úkony.*** Tyto úkony spočívají v ohledání místa dopravní nehody, dopravní prostředků a mrtvol. Zjištění zda některý z účastníků dopravní nehody nebyl pod vlivem alkoholu nebo jiných látek.[67]
- Dalším krokem je provedení výslechů svědků, poškozených a podezřelého z dopravní nehody. Výslech by měly být zaměřeny na okolnosti dopravní nehody, jako jsou povětrnostní podmínky, viditelnost, zdravotní stav účastníků, rychlost a směr vozidel, stav komunikace, brzdná dráha, technický stav vozidla, výhled, chování účastníků apod. Nedílnou součástí při šetření dopravních nehod bývají také znalecké posudky a kriminalistické expertízy. Výjimkou pro řádné objasnění dopravní nehody nebývá ani provedení vyšetřovacího pokusu.[68] V současné době je postup při šetření dopravních nehod upraven v závazném pokynu policejního prezidenta č. 4/2010 ze dne 12. ledna 2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod.[69]

### 4.2.5 Názor autora na současnou organizaci a řízení dopravní policie

Dle názoru autora by bylo vhodné vrátit organizaci policie v jednotlivých krajských ředitelstvích na členění předcházející, kdy existovala I. skupina dopravního inspektorátu (pro přímý výkon) a II. skupina dopravního inspektorátu (dopravní nehody). Hlavním důvodem je skutečnost, že v současné době činnost obou skupin vykonávají bez rozdílu všechny základní útvary dopravních inspektorátů a k neoficiálnímu členění na I. a II. skupinu z hlediska usnadnění činnosti stejně dochází podle tabulkového zařazení policistů.

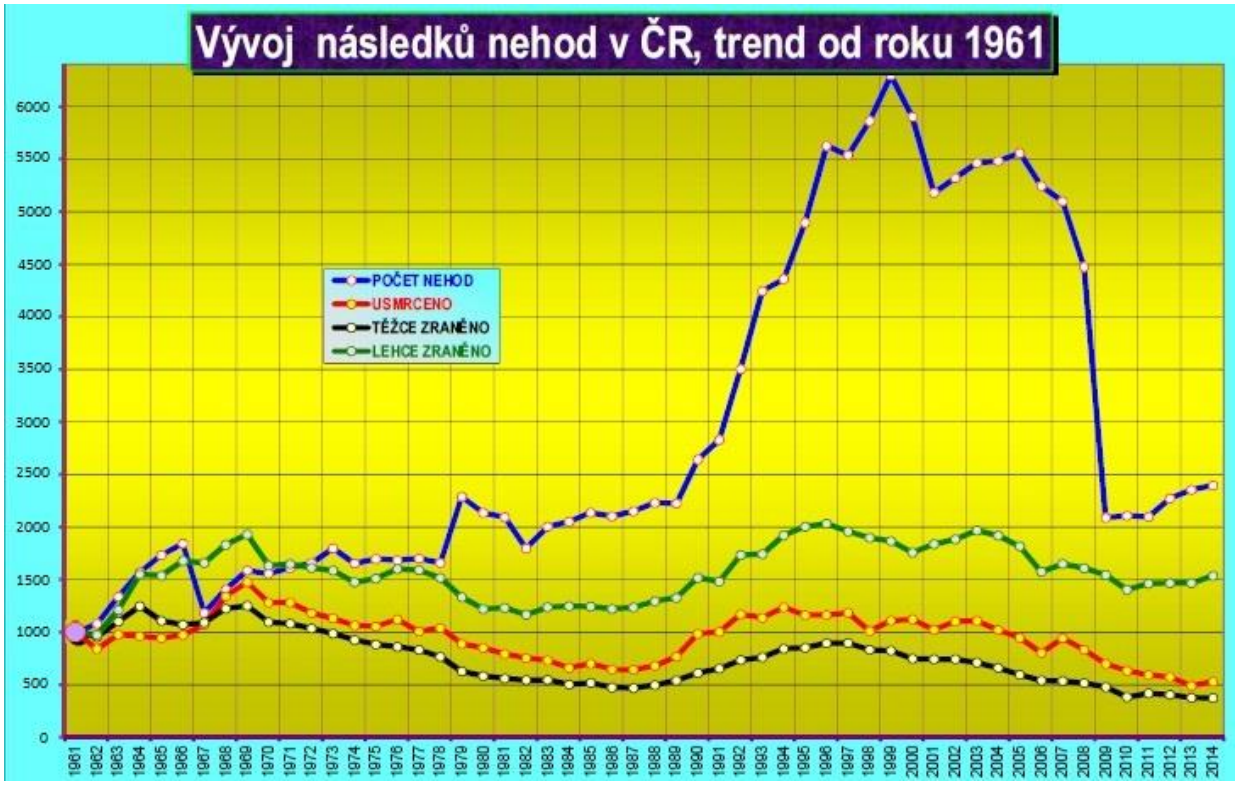
Dále by bylo vhodné a jednodušší, aby jednotlivé dopravní inspektoráty krajských ředitelství byly přímo podřízeny ŘSDP PP ČR. Jinak řečeno v liniovém řízení, neboť v současné době jsou veškerá rozhodnutí v jednotlivých krajských ředitelstvích směřována na vedení příslušného krajského ředitelství a odtamtud teprve na ŘSDP PP ČR. Rozhodnutí či doporučení z ŘSDP PP ČR je opět směřováno nejprve na vedení příslušného krajského ředitelství a to jej po té deleguje na krajský dopravní inspektorát. V tomto případě tvoří vedení krajského ředitelství pouze mezičlánek.

[67] CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: 1998, s. 32 - 33.
[68] CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: 1998, s. 65 - 79.
[69] Policie ČR. Policejní prezidium, ZPP č. 4/2010 ze dne 12. ledna 2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod. 2015 [cit. 2015-11-05].

### 4.3 Vývoj dopravních nehod v ČR

V níže uvedeném grafu č. 1 je znázorněn vývoj dopravních nehod a vývoj následků újmy na zdraví nebo úmrtí způsobených vlivem dopravních nehod. Graf zahrnuje období od roku 1961 až do roku 2014.

**Graf č. 1:** Vývoj následků nehod v ČR od roku 1961.




Zdroj: Policie ČR. Vývoj následků nehod v ČR od roku 1961. Úprava vlastní.

Z grafu č. 1 je patrné, že počet dopravních nehod v ČR má od roku 1961 stále stoupající tendenci až do současnosti a to i přes několik poměrně významných poklesů počtu dopravních nehod, které byly způsobeny vlivem legislativních změn. V roce 1967 byl za sledované období zaznamenán první významnější pokles počtu dopravních nehod, který byl zapříčiněn změnou vyhlášky ministerstva vnitra č. 141/1960 Sb., o pravidlech silničního provozu. Stávající vyhláška byla nahrazena vyhláškou č. 80/1966 Sb. o pravidlech silničního provozu platné od 1. ledna 1967, která stanovovala v § 7 odst. 3 maximální rychlost vozidel v obci do 50 km/h v době od 05 – 23 hod., za podmínky pokud je obec označena příslušnou dopravní značkou. V § 3 odst. 3 byla zakotvena povinnost pro řidiče a ostatní osoby se připoutat bezpečnostním pásem za jízdy mimo obec, pokud je jimi vozidlo vybaveno. V příloze vyhlášky č.80/1966 Sb. jsou uvedena nová pravidla o užívání

dopravních značek a signálů. V uvedené vyhlášce je provedeno ještě několik dalších změn, které přispěly ke snížení počtu dopravních nehod, snížení počtu těžce zraněných a stagnaci počtu osob usmrcených vlivem dopravních nehod.[70]

Od roku 1968 do roku 1978 počet dopravních nehod mírně rostl. V roce 1979 došlo ke zvýšení počtu dopravních nehod a v následujícím roce 1980, došlo k jejich poklesu až do roku 1982 jak je patrné z grafu č. 1. Náhlé zvýšení počtu dopravních nehod mohlo být zapříčiněno vyhláškou Federálního ministerstva vnitra č. 136/1978 Sb., která v § 28 upravovala právo „vozidla s absolutním právem přednosti jízdy".[71] Hlavním důvodem zvýšení počtu dopravních nehod v roce 1978 – 1979 bylo stanovení maximálních rychlostních limitů na sinicích a dálnicích pro motocykly a motorová vozidla, které byly zakotveny v § 12 vyhlášky č. 70/1979 Sb.[72]

Mírné zvyšování počtu dopravních nehod bylo zaznamenáno v letech 1982 až 1989. V roce 1989 došlo ke změně legislativy, kdy stávající vyhlášky byly nahrazeny vyhláškou č. 99/1989 Sb. Federálního ministerstva vnitra, která nabyla účinnosti 1. ledna 1990.[73] V roce 1989 došlo také ke změně státního uspořádání, které sebou přineslo postupné uvolňování státních hranic, možnosti cestování do zahraničí a vyšší četnost zahraničního obchodování. Tyto skutečnosti byly důvodem masivního rozvoje automobilové dopravy a značného nárůstu dopravních prostředků v několika následujících letech, které zapříčinily i skokový nárůst počtu dopravních nehod na území České republiky.

K dalšímu významnějšímu poklesu počtu dopravních nehod došlo po roce 1990, kdy došlo k novelizaci vyhlášky č. 99/1989 Sb., která byla změněna vyhláškou č. 24/1990 Sb. V roce 1993 byl zaznamenán také pokles počtu dopravních nehod. V té době došlo v souvislosti se vznikem České republiky, také ke změně legislativy a vešla v platnost novela vyhlášky č. 99/1989 Sb., která byla změněna vyhláškou ministerstva vnitra č. 123/1993 Sb.

---

[70] Sbírka zákonů Československé socialistické republiky, vyhláška o pravidlech silničního provozu. 2015, [online] 2015 (PDF) [cit. 2015-08-15]. Dostupné z WWW: http://www.epravo.cz/_dataPublic/sbirky/archiv/sb35-66.pdf

[71] Vyhláška federálního ministerstva vnitra č 136/1978, kterou se mění a doplňuje vyhláška č. 100/1975 Sb. o pravidlech silničního provozu.

[72] Vyhláška federálního ministerstva vnitra č 70/1979, kterou se mění a doplňuje vyhláška č. 100/1975 Sb. o pravidlech silničního provozu.

[73] Vyhláška federálního ministerstva vnitra č 99/1989, o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu).

V roce 1995 byl vydán zákon č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích účinný od 1. července 1995 a k tomu vešly v účinnost příslušné prováděcí vyhlášky Ministerstva dopravy č. 102/1995 a 103/1995. Tyto změny měly s největší pravděpodobností za následek pokles dopravních nehod v následujícím roce.

Od roku 1997 počet dopravních nehod opět stoupal i přes zavedení vyhlášky Ministerstva vnitra č. 223/1997 Sb., kterou se mění a doplňuje vyhláška Federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provoz), ve znění pozdějších předpisů, která stanovovala snížení maximální rychlosti v obci na 50 km/h a zvýšení maximální rychlosti.

K podstatnému zvratu a rapidnímu poklesu dopravních nehod a jejich následků došlo až v roce 2000, kde v ustanovení § 38 vyhlášky Federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, byla stanovena povinnost ohlásit dopravní nehodu, při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby a nebo hmotné škodě převyšující částku 1000,- Kč. Zároveň byl připravován zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, který vešel v účinnost od 1. ledna 2001 a přinesl sebou řadu změn jako je např. zvýšení částky nad 20 000,- Kč pro povinnosti ohlásit dopravní nehodu, jak je uvedeno v ustanovení § 47.

Od roku 2002 do roku 2005 byl zaznamenán opět mírný nárůst počtu dopravních nehod. Od roku 2006 do roku 2009 opět došlo k rapidnímu poklesu dopravních nehod a jejich následků, neboť byl novelizován zákon 361/2000 Sb., o silničním provozu zákonem č. 411/2005 Sb., kterým se zvýšila částka nad 50 000,- Kč pro povinnosti ohlásit dopravní nehodu zmíněným zákonem, bylo zavedeno oprávnění pro policii odebrat řidičský průkaz, podrobněji viz příloha č. 6 a oprávnění pro policii k ukládání kaucí, podrobněji viz příloha č. 7, dále byla zavedena povinnost celoročního svícení pro motorová vozidla, podrobněji viz příloha 8. V roce 2009 byl novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu zákonem č. 274/2008 Sb., kterým se změnila částka nad 100 000,- Kč při povinnosti ohlásit dopravní nehodu.

Od roku 2009 do roku 2011 měl počet dopravních nehod téměř stagnující tendenci. Od roku 2012 do současnosti dochází opět k mírnému nárůstu počtu dopravních nehod. Počet dopravních nehod v roce 2014 je jen o málo vyšší než v roce 1979, ale počet usmrcených a těžce zraněných byl v roce 1979 vyšší oproti roku 2014.

Počet usmrcených osob byl ve sledovaném období nejvyšší v roce 1969, kdy bylo usmrceno 1758 osob. Od roku 1970 počet usmrcených osob klesal až do roku 1986, kdy bylo usmrceno 768 osob. Od roku 1987 opět počet usmrcených osob rostl až do roku 1994, kdy počet usmrcených osob dosahoval 1473 osob. Od roku 1995 počet usmrcených osob klesá a v roce 2013 bylo nejméně usmrcených osob ve sledovaném období, jednalo se o 583 usmrcených osob. Počet těžce zraněných osob až na několik málo výjimek téměř kopíruje křivku usmrcených osob s tím rozdílem, že se jedná řádově o několik málo desítek těžce zraněných osob méně. Počet lehce zraněných osob opět téměř až na několik málo výjimek kopíruje křivku usmrcených osob s tím rozdílem, že se jedná řádově o několik desítek lehce zraněných osob více.[74]

**Graf č. 2:** Počet dopravních nehod, hmotná škoda a počet usmrcených osob v jednotlivých krajích v letech 2011 -2014.

| | počet DN | | | | | hmotná škoda (v tis.) | | | | | usmrceno | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | |
| Praha | 16 572 | 17 795 | 18 593 | 19 306 | 22% | 104 275 Kč | 108 589 Kč | 113 450 Kč | 116 853 Kč | 24% | 39 | 26 | 29 | 20 | 3% |
| Středočeský kraj | 9 889 | 10 595 | 11 266 | 11 604 | 14% | 72 056 Kč | 76 894 Kč | 77 417 Kč | 76 355 Kč | 15% | 97 | 110 | 88 | 116 | 18% |
| Jihočeský kraj | 3 015 | 3 207 | 3 557 | 3 753 | 4% | 23 348 Kč | 22 974 Kč | 26 445 Kč | 28 846 Kč | 6% | 67 | 71 | 54 | 63 | 10% |
| Plzeňský kraj | 3 107 | 3 453 | 3 121 | 2 905 | 3% | 25 251 Kč | 27 516 Kč | 25 752 Kč | 24 819 Kč | 5% | 45 | 52 | 43 | 40 | 6% |
| Ústecký kraj | 7 126 | 7 551 | 8 230 | 8 372 | 10% | 32 781 Kč | 37 047 Kč | 38 467 Kč | 39 455 Kč | 8% | 54 | 59 | 48 | 57 | 9% |
| Královéhradecký kraj | 3 843 | 4 281 | 4 164 | 4 254 | 5% | 23 683 Kč | 25 530 Kč | 23 163 Kč | 23 958 Kč | 5% | 57 | 57 | 37 | 35 | 6% |
| Jihomoravský kraj | 5 941 | 6 670 | 6 701 | 6 950 | 8% | 35 755 Kč | 39 969 Kč | 42 110 Kč | 41 466 Kč | 8% | 67 | 50 | 55 | 66 | 10% |
| Moravskoslezský kraj | 8 071 | 8 145 | 8 288 | 8 317 | 10% | 41 378 Kč | 39 897 Kč | 41 055 Kč | 39 328 Kč | 8% | 70 | 68 | 68 | 51 | 8% |
| Olomoucký kraj | 4 274 | 4 406 | 4 432 | 4 450 | 5% | 21 422 Kč | 23 407 Kč | 21 379 Kč | 20 552 Kč | 4% | 45 | 40 | 27 | 28 | 4% |
| Zlínský kraj | 2 014 | 3 025 | 3 314 | 3 484 | 4% | 12 585 Kč | 15 149 Kč | 16 543 Kč | 16 444 Kč | 3% | 38 | 31 | 35 | 33 | 5% |
| Vysočina | 2 594 | 3 295 | 3 696 | 3 709 | 4% | 22 282 Kč | 23 758 Kč | 24 787 Kč | 22 498 Kč | 5% | 33 | 39 | 36 | 43 | 7% |
| Pardubický kraj | 3 582 | 3 726 | 3 622 | 3 451 | 4% | 19 553 Kč | 19 516 Kč | 17 563 Kč | 17 583 Kč | 4% | 48 | 42 | 35 | 34 | 5% |
| Liberecký kraj | 3 620 | 3 859 | 3 788 | 3 572 | 4% | 19 150 Kč | 18 571 Kč | 17 004 Kč | 14 807 Kč | 3% | 26 | 25 | 20 | 28 | 4% |
| Karlovarský kraj | 1 489 | 1 396 | 1 626 | 1 732 | 2% | 9 290 Kč | 8 728 Kč | 8 682 Kč | 10 358 Kč | 2% | 21 | 11 | 8 | 15 | 2% |
| | 75 137 | 81 404 | 84 398 | 85 859 | ### | 462 809 Kč | 487 545 Kč | 493 817 Kč | 493 322 Kč | 100% | 707 | 681 | 583 | 629 | 100% |

Zdroj: PČR, Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie, zpracování vlastní.

Delší časové období jednotlivých krajů nelze porovnávat, neboť ke stávajícímu rozdělení krajů došlo k 1. 1. 2011.

### 4.4 Výše způsobených škod na zdraví a majetku

Silniční doprava ale i doprava jako celek přináší celou řadu pozitivních, ale i negativních externalit. Mezi nejvýznamnější negativní externality patří dopravní nehody,

[74] Policie ČR. Policejní prezidium. Statistiky Policie ČR. ŘSDP, 2015 [cit. 2015-07-18]. Nedostupné.

které mají za následek lidské, materiální a finanční ztráty. Finanční vyjádření ztrát způsobených dopravními nehodami je souhrn finančních nákladů vynaložených státem a společností. Výchozím ukazatelem pro porovnávání v zemích EU je počet usmrcených osob na 1 milion obyvatel. Dle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu je úkolem v období let 2011 – 2020 snížit počet usmrcených osob cca na 35. Snížením počtu usmrcených a těžce zraněných osob, bude mít za následek snížení finančních ztrát, které musí vynaložit stát i společnost.

Pro výpočet ztrát způsobených dopravními nehodami existuje několik metod a liší se cílem a důvodem ocenění. V České republice je hlavním úkolem snížit počet zraněných a usmrcených osob, proto z těchto důvodů je použita metoda Forma propočtového ocenění ekonomických důsledků dopravní nehodovosti nebo-li tzv. metoda lidského kapitálu.[75] „*Tato metoda rozděluje náklady nehodovosti do dvou kategorií:*

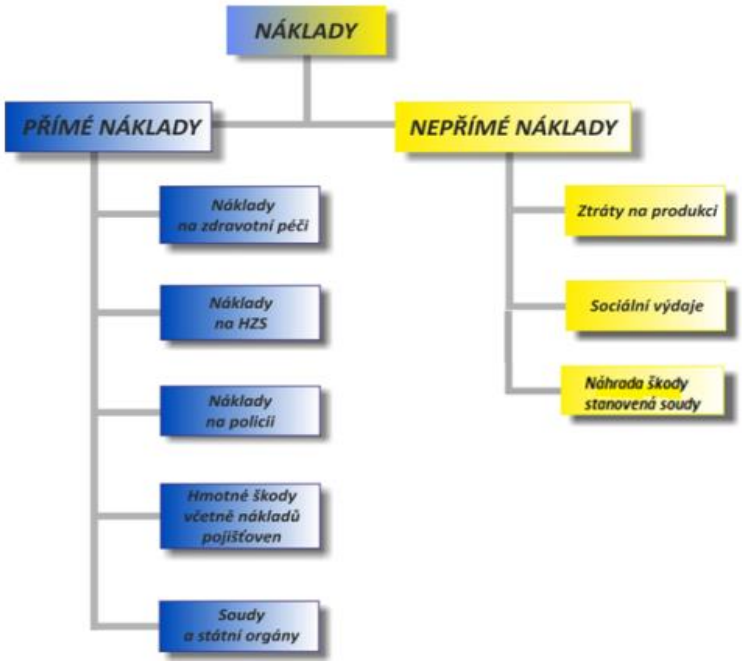
- *náklady, které vzniknou vlivem ztráty nebo odchýlení stávajících zdrojů (např. zdroje užité k nápravě následků nehod),*

- *náklady, které vzniknou vlivem ztráty možného budoucího výkonu (např. ztráta pracovního času, ztráta produkce následkem usmrcení nebo zranění).“* [76]

Uvedená metodika započítává vyčíslení subjektivních nákladů, do kterých patří bolest, změna kvality a délky života a další zpravidla nenahraditelné škody. Jde o škody přímých účastníků, ale i dalších osob, které jsou postihnuty, jako jsou osoby žijící ve společné domácnosti. Pro finanční vyčíslení ztrát je podstatné ocenit relevantní náklady nehodovosti. Z hlediska časového horizontu se dělí náklady do dvou skupin, viz obrázek č. 1.

[75] VYSKOČILOVÁ, Alena a kol. *Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích*. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Brno: 2013, s. 4 - 6.
[76] VYSKOČILOVÁ, Alena a kol. *Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích*. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Brno: 2013, s. 6.

**Obrázek č. 1:** Dělení nákladů z hlediska časového horizontu.




Zdroj: VALACH, Ondřej, FIRČ, Jindřich. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Bezpečná dopravní infrastruktura. Prezentace 2014 pro PČR. Nedostupné.

Přímé náklady bezprostředně souvisí s dopravní nehodou a dají se přesně definovat. Jsou realizovány v relativně krátkodobém časovém horizontu a lze je uzavřít. Nepřímé náklady jsou vynakládány v dlouhodobém časovém horizontu a mnohdy se dotýkají dotčených osob celý život. Při výpočtu nepřímých ztrát se vychází z HDP v běžných cenách.[77] Obecně lze říci, že finanční vyčíslení nákladů ve sledovaných letech 2005 – 2012 rostou každým rokem. V roce 2012, byly vyčísleny náklady, viz tabulka č. 1.[78]

**Tabulka č. 1:** Vyčíslení finančních nákladů na osobu.

| Rok 2012 | v tisících Kč |
|---|---|
| 1 usmrcená osoba | 19 022 000,- Kč |
| 1 těžce zraněná osoba | 5 001 000,- Kč |
| 1 lehce zraněná osoba | 433 000,- Kč |
| 1 nehoda pouze s hmotnou škodou | 227 000,- Kč |

Zdroj: VALACH, Ondřej, FIRČ, Jindřich. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Bezpečná dopravní infrastruktura, zpracování a úprava vlastní, prezentace 2014 pro PČR. Nedostupné.

Celkové ekonomické ztráty způsobené dopravními nehodami na pozemních komunikacích v roce 2012 činily cca 52, 6 mld. Kč což činilo cca 1,6% HDP. Dopad ztrát

[77] VYSKOČILOVÁ, Alena a kol. *Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích*. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Brno: 2013, s. 7 -19.
[78] VYSKOČILOVÁ, Alena a kol. *Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích*. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Brno: 2013, s. 29.

způsobených dopravními nehodami na státní rozpočet České republiky činil necelých 26 mld. Kč, což představuje cca 49% celkových ztrát. Uvedená částka zahrnuje cca 25% schodku státního rozpočtu. Rozpočet Ministerstva financí je za ztráty na produkci snížen na příjmové části o cca 20mld. Kč. Výdaje dalších rozpočtů a ministerstev jsou uvedeny v tabulce č. 2.[79]

**Tabulka č. 2:** Roční ekonomické náklady jednotlivých ministerstev**.**

| Výdaje vynaložené z rozpočtů jednotlivých ministerstev | V procentech ročního rozpočtu jednotlivých ministerstev |
|---|---|
| Ministerstvo zdravotnictví | 0,5% |
| Ministerstvo vnitra | 2,7% |
| Ministerstvo spravedlnosti | 0,5% |
| Ministerstvo práce a soc. věcí | 3% |
| Ministerstvo dopravy | 0,1 % |

Zdroj: VALACH, Ondřej, FIRČ, Jindřich. *Centrum dopravního výzkumu, v. v. i, Bezpečná dopravní infrastruktura.* Zpracování a úprava vlastní, prezentace 2014 pro PČR. Nedostupné.

Celková hmotná škoda způsobená silničními dopravními nehodami dle dopravní policie, činila v roce 2013 celkem 4 938,173 mil. Kč. Rozbor jednotlivých položek s vyčíslením škody je uveden v tabulce č. 3. Z uvedené tabulky je patrné, že majetková škoda má největší podíl z celkové částky. Dle evidencí dopravní policie průměrná hmotná škoda od roku 2009, kdy byla nejvyšší a činila 66 579,- Kč, meziročně klesá.[80]

**Tabulka č. 3:** Vyčíslení hmotných škod podle druhu

| druh nehody za rok 2013 | hmotná škoda v Kč | výše průměrné škody na jednu nehodu v Kč |
|---|---|---|
| s usmrcením | 117 584 700 | 217 749 |
| s těžkým zraněním | 200 439 300 | 81 679 |
| s lehkým zraněním | 1 273 060 000 | 73 384 |
| s majetkovou škodou | 3 347 089 400 | 52 253 |
| **CELKEM** | 4 938 173 400 | 58 511 |

Zdroj: Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Praha: 2014, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezídia ČR, úprava vlastní.

V souvislosti s provozem vozidel na pozemních komunikacích vzniká povinnost dle zákona č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a

[79] VALACH, Ondřej, FIRČ, Jindřich. *Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Bezpečná dopravní infrastruktura.* Prezentace 2014 pro PČR. Nedostupné.
[80] Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Praha: 2014. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezídia ČR, s. 30.

o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), uzavřít u pojišťovny povinné ručení pro případ škody, kterou pojištěný způsobí provozem vozidla jiné osobě, a to na:

- životě,
- zdraví,
- majetku,
- nebo, která má formu ušlého zisku.[81]

Dle ustanovení § 3a zákona 168/1999 Sb., musí pojistné plnění odpovídat nejméně 35 000 000,- Kč. Existují i situace vymezené v ustanovení § 7 zmíněného zákona, kdy pojišťovna vzniklou škodu nehradí, viz příloha č. 9 nebo situace, kdy pojišťovna vzniklou škodu uhradí, ale má dle ustanovení § 10 zmíněného zákona právo, na úhradu vyplacené částky viz příloha č. 10. Pojistná smlouva má být podle ustanovení § 6 odst. 4 zákona č. 168/1999 Sb., ve znění novely zákona č. 47/2004 Sb., uzavřena tak, aby platila na území všech členských států EU. Pojistitel platnost pojištění dokládá zelenou kartou, viz příloha č. 11. Česká kancelář pojistitelů spravuje garanční fond, který je tvořen z pojistného za hraniční pojištění, příspěvků majitelů nepojištěných vozidel a z přijatých náhrad. Garanční fond je určen k plnění úhrady škod způsobených vozidly bez povinného ručení. Specifické podmínky náhrad jsou uvedeny v ustanovení § 24 – 24b zákona č. 168/1999 Sb., Česká kancelář pojistitelů zajišťuje likvidaci specifických pojistných událostí a provozuje informační středisko pro motoristy.[82]

V roce 2008 bylo v České republice každé deváté vozidlo bez povinného ručení, proto byly novou legislativou platnou do roku 2009 zpřísněny sankce povinného ručení proti neplatičům. Novými sankcemi se podařilo snížit počet neplatičů, v roce 2010 bylo nepojištěné každé dvanácté vozidlo, což činilo 8,3% registrovaných, ale nepojištěných vozidel. Cílem České kanceláře pojistitelů je snížit podíl nepojištěných na celkovém počtu registrovaných vozidel pod 2 % a to i za cenu důsledně vymáhaných postihů. Vývoj poklesu nepojištěných vozidel je uveden v obrázku č. 3.[83]

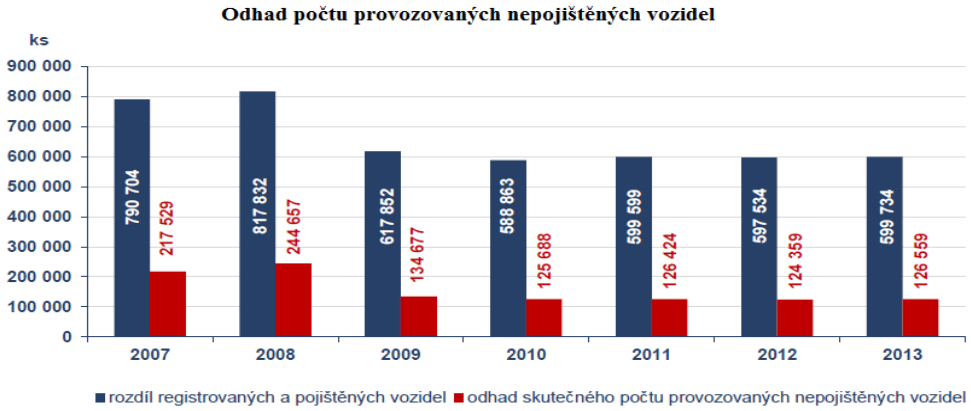
---

[81] iPodnikatel.cz. *Portál pro začínající podnikatele*. [online] 2016 [cit. 2016-02-01]. Dostupné z WWW: http://www.ipodnikatel.cz/Firemni-automobil/pojistne-plneni-aneb-kdy-pojistovna-nehradi-za-skody.html

[82] Česko. Zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla).

[83] ČKP. *Tisková zpráva, nezaplacení příspěvku do garančního fondu ČKP končí první neplatiči u soudů*. [online] 2016, (PDF) [cit. 2016-02-01]. Dostupné z WWW: http://www.ckp.cz/tisk/tiskovezpravy/tiskova-zprava-ckp-29.pdf

**Graf č. 3:** Odhad počtu provozovaných nepojištěných vozidel.




Zdroj: Česká kancelář pojistitelů. *Povinné ručení.* (PDF) [online] 2016 [cit. 2016-02-02]. Dostupné z WWW: http://www.ckp.cz/tisk/tiskovezpravy/tiskova-zprava-ckp-48/tiskova-zprava-ckp-48_priloha1.pdf

Další důležité pojištění, které sjednávají pojišťovny v souvislosti a vozidly na pozemních komunikacích je havarijní pojištění. Rozdílem proti povinnému ručení je, že havarijní pojištění není povinné a z pravidla slouží ke krytí vlastních škod při zavinění dopravní nehody. Pokud dojde k zavinění druhou osobou a je škod hrazena z povinného ručení, nelze uplatnit nárok ze svého havarijního pojištění. Havarijním pojištěním se pojišťuje:

- havárie,
- krádež,
- zničení či poškození živelnou pohromou,
- zásah cizí osoby (vandalismus).[84]

Ani u havarijního pojištění nedochází k absolutnímu plnění vzniklých škod a existuje zde řada výjimek, kdy může pojišťovna plnění krátit nebo zamítnout. Jedná se zejména o situace, kdy příčinou nehody bylo požití alkoholu a omamných látek, byla zjištěna neplatná technická kontrola, nevyhovující stav brzd, použití letních pneumatik v zimním období nebo řízení vozidla neoprávněnou osobou (bez řidičského oprávnění).[85]

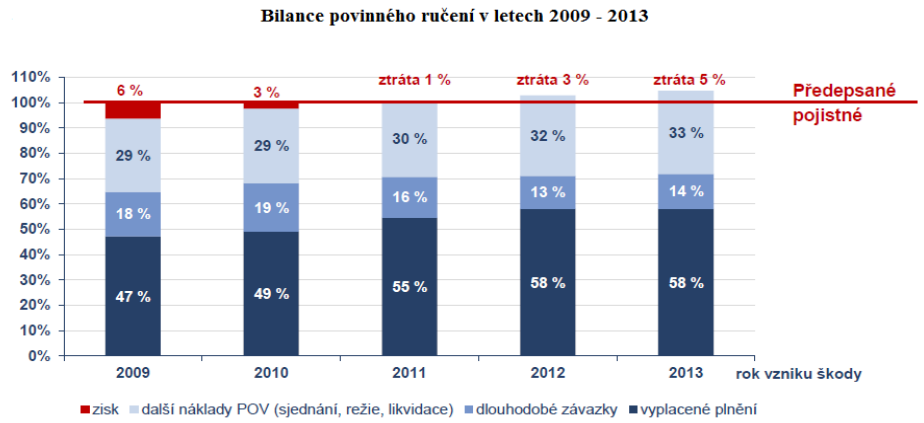
Náklady pojišťoven na vyplácení pojistného plnění z povinného ručení stále rostou, což je názorně uvedeno v grafu č. 4. S platností nového občanského zákoníku, tedy od 01. ledna 2014 se náklady pojišťoven zvýšily o 1,9 mld. Kč. Celkové náklady pojišťoven na

[84] Top pojištění.cz. *Co je to havarijní pojištění.* [online] 2016, [cit. 2016-02-01]. Dostupné z WWW: http://www.top-pojisteni.cz/havarijni-pojisteni/co-je-to-havarijni-pojisteni

[85] Pojisti auto. *Havarijní pojištění*. [online] 2016 [cit. 2016-02-01]. Dostupné z WWW: http://pojistiauto.jaksepojistit.cz/pruvodce-pojistenim/havarijni-pojisteni

pojistném plnění v roce 2015 činí více než 18,4 mld. Kč. [86] Vývoj vyplácení pojistného plnění pojišťoven za povinné ručení vozidel je uveden v grafu č. 4.

**Graf č. 4:** Bilance povinného ručení v letech 2009 - 2013




Zdroj: Česká kancelář pojistitelů. *Povinné ručení*. [online] 2016 (PDF) [cit. 2016-02-02]. Dostupné z WWW: http://www.ckp.cz/tisk/tiskovezpravy/tiskova-zprava-ckp-48/tiskova-zprava-ckp-48_priloha1.pdf

## 4.5 Příčiny dopravních nehod

Je statisticky prokázáno, že nejčastější příčinou dopravních nehod, je ***selhání lidského faktoru*** a to až z 90% všech dopravních nehod. Řidič, je jako účastník silničního provozu, nejrizikovější a značně selhávající faktor celého systému dopravy. Při zkoumání kritických dopravních situací, které přecházejí až do dopravní nehody, je pro řidiče důležitý jeho psychický stav i konkrétní dopravní situace, ve které se nachází. *„Bezpečné dopravní chování řidiče je proto úzce závislé především na:*

- *výkonových možnostech člověka (na dopravní způsobilosti),*
- *jeho temperamentových vlastnostech a jeho zodpovědnosti v dopravních situacích,*
- *předvídatelnosti pro tuto roli (získané znalosti a zkušenosti),*
- *tělesných a duševních předpokladech.*

*Chybějící nebo snížené předpoklady postulované uvedeným výčtem v kombinaci s konkrétní dopravní situací mohou výrazně snížit úroveň bezpečnosti řidičova dopravního chování a vést přímo ke vzniku kritické dopravní situace s jejím možným nehodovým vyústěním.“* [87]

[86] Česká kancelář pojistitelů. *Tisková zpráva*. [online] 2016, (PDF) [cit. 2016-02-01]. Dostupné z WWW: http://www.ckp.cz/tisk/tiskovezpravy/tiskova-zprava-ckp-53.pdf
[87] PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: 2000, s 85.

Při zjišťování příčin dopravních nehod z psychologického pohledu činnosti řidiče motorového vozidla je podstatné vycházet z obecné role, jakými jsou:

- senzomotorická koordinace,
- reakční doba,
- usuzování,
- pozornost,
- emoce,
- motivace,
- schopnost vytvářet dovednost učením.[88]

Mezi příčiny nízké koncentrace pozornosti řidičů lze zařadit především:

- nadměrnou zátěž způsobenou vnějšími podněty,
- špatná psychosomatická koordinace spojená se špatnými návyky,
- snadné podléhání emocím,
- nedostatek nebo absence některých morálních vlastností.

Mezi další podstatné psychologické aspekty činnosti řidiče zcela určitě patří např.:

- ***Smyslové vjemy***, mezi které se řadí zrak, sluch, hmat a pohyb.
- ***Systém povahových vlastností řidiče,*** s osobností řidiče jsou předurčeny schopnosti konat obtížnou aktivitu ve spojitosti s řízením dopravního prostředku. K řízení dopravních prostředků důležitý temperament řidiče, který má vliv při rozhodování v dopravních situacích. Temperament lze dělit do čtyř základních skupin:
    - sangvinik,
    - flegmatik,
    - cholerik,
    - melancholik.

- ***Pozornost***, je pro řidiče velice důležitá. Je to vlastně zaměření se na určitou činnost, v tomto případě je to řízení vozidla a ostatní podněty jsou vnímány s menší intenzitou. Je-li pozornost při řízení vozidla soustředěná jinam než na dopravní

[88] PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: 2000, s 85 - 86.

situaci, nazývá se tento stav nepozorností. Zkušení řidiči jsou schopni vnímat 6 až 8 podnětů současně.

- ***Psychické stavy***, mají významný podíl v chování řidiče. Pozitivní psychický stav vyvolává pohodu a zvyšuje výkon. Negativní psychický stav, může vyvolávat deprese a záporně ovlivňuje výkon řidiče. Mezi psychické stavy se řadí motivace, vůle, city, afekty, nálady, vášně apod.

- ***Únava***, kterou lze rozdělit na fyzickou, duševní a únavu smyslových orgánů. Únava se zařadí mezi jednu z hlavních příčin nehodovosti a projevuje se ubýváním výkonnosti a rostoucím počtem chyb. Únavě se lze bránit za podmínek, že si takový řidič uvědomuje hrozící nebezpečí a únavě se bránit chce. Obranou proti rostoucí únavě je včasný a dostatečný odpočinek.

- ***Rozhodování*** při řízení vozidla je ovlivňováno znalostmi, zkušenostmi a praxí při řízení vozidel. Rozhodování řidiče při řízení vozidla se odvíjí od řešení konkrétní dopravní situace. Nastávají i situace, kdy řidič není z časových důvodů schopen použít dostupné informace a rozhoduje se na základě informací, které on sám uzná za nejdůležitější.

- ***Řešení konfliktních situací*** je takový stav, kdy vznikne možnost dopravní nehody, kdy jeden z účastníků svým aktivním jednáním dopravní nehodě zabrání. Dopravní konflikt lze vymezit jako předvídatelnou situaci, kterou lze vyřešit např. vybočením ze směru jízdy, přerušovaným brzděním, vyjetí mimo vozovku apod. Při správném řešení konfliktních situací se musí řidič včas a správně rozhodnout a bezchybně provést zamýšlený úkon.

- ***Rozhodování při jízdě křižovatkou***, u tohoto typu rozhodování je známý pojem psychologická přednost, který označuje situace, kdy řidič má přednosti v jízdě a vzdá se ji ve prospěch druhého nebo nemá přednost v jízdě a vynucuje si ji. Tento stav nastává v důsledku neúplných či nepřesných informací, neočekávanou událostí,

z racionální zkušenosti, psychické indispozici řidiče a vysokou rychlostí vozidla před křižovatkou.

- ***Jednání řidiče,*** lze obecně rozdělit na přizpůsobené a nepřizpůsobené. Přizpůsobené jednání zahrnuje všechny požadavky na bezpečnost v silničním provozu. Nepřizpůsobené jednání řidiče se vyznačuje zkratovitým jednáním, prodlouženou reakcí a reakce na konkrétní dopravní situaci v rozporu s běžným postupem. Zkratové jednání je charakteristické pro řidiče začátečníky, kteří nemají dostatečnou praxi v řízení a při řešení vážných situací dělají závažné chyby, které vedou mnohdy k vážným dopravním nehodám. Se zkratovitým jednáním je spojen úlek a strach. Úlek má za následek snížení pozornosti řidiče. Strach lze dle symptomů rozdělit na tzv. pasivní a aktivní strach. Pasivní strach se vyznačuje ochromením rukou, nohou a váhavé a zpomalené reakce na vzniklou situaci. Aktivní strach je opakem pasivního, kdy jsou reakce řidiče rychlejší a bezpečnější. Existuje i celá řada situací, kdy jednání jednoho řidiče je schopné způsobit u druhého řidiče neobvyklou reakci, jakou je najíždějí na jedoucí vozidlo vpředu, z důvodu přinutit jej, aby zrychlil nebo naopak snížení rychlosti, aby řidič jedoucí vzadu, zpomalil. Taková jednání je zpravidla spojováno s mladými řidiči, kteří bývají při řízení pod vlivem alkoholu či drog.

- ***Věk a zkušenosti řidiče***, jsou hlediska, které do jisté míry ovlivňují nehodovost. Zkušenosti se zpravidla vážou na věk řidiče a ty jsou pro zvládání dopravních situací podstatné. Z hlediska věku a praxe lze dělit řidiče na začátečníky, pokročilé a zkušené. Dle statistik se začátečníkům připisuje až ¼ dopravních nehod ročně. Za řidiče začátečníky se považují řidiči od prvního do desátého roku praxe, kdy největší počet způsobených dopravních nehod se připisuje řidičům do pěti let praxe. U řidičů pokročilých se počet způsobených nehod statisticky snižuje. Za pokročilé řidiče se považují řidiči s minimálně desetiletou praxí. Za zkušeného řidiče lze označit takové řidiče, kteří způsobují minimální nebezpečí nehodovosti.[89]

[89] PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: 2000, s 86 - 99.

Klasifikace silničních dopravních nehod podle nehodového jednání je velmi rozmanitá, neboť počet příčin dopravních nehod podle nehodového jednání je celá řada a z pohledu různých účastníků silničního provozu jako jsou řidiči, motocyklisté, cyklisté nebo chodci. Pro potřeby této práce a vzhledem k jejímu rozsahu jsou níže uvedené pouze nejčastější příčiny dopravních nehod řidičů motorových vozidel,[90] které se dělí na:

***Subjektivní***, u těchto příčin se jedná o selhání člověka či techniky. Nejčastějšími příčinami této kategorie jako jsou:

- nepřiměřená rychlost,
- nedání přednosti v jízdě,
- jízda pod vlivem alkoholu nebo návykových látek,[91]
- nesprávné předjíždění,
- nesprávné způsob jízdy,[92]

***Objektivní,*** tyto nehodové příčiny nemůže řidič zcela ovlivnit a jedná se o:

- špatný stav komunikace,
- technický stav vozidla,
- nepředvídaná událost jako jsou střet s chodcem, zvěří či zvířetem,
- dopravní prostředí.[93]

### 4.5.1 Nepřiměřená rychlost

Nepřiměřená rychlost patří mezi čtyři nejčastější příčiny dopravních nehod. *Nejčastěji je zastoupeno nepřizpůsobení rychlosti vozidla stavu a povrchu vozovky tj. mokrý povrch, sníh, námraza, náledí. Dále následuje nepřizpůsobení rychlosti vozidla dopravně-technickému stavu vozovky, tj. zatáčka, křižovatka, pozvolný anebo příčný sklon. Nepřizpůsobení rychlosti vozidla viditelnosti, tj. mlha, déšť, sněžení, jízda na potkávací světla v noci anebo v čase snížené viditelnosti apod.“*[94] Přiměřená rychlost je vysvětlena v ustanovení § 18 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, kde se uvádí, že řidič musí

[90] Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Praha: 2014, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezídia ČR, s. 16 - 22.
[91] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: 2009, s. 184.
[92] PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: 2000, s. 108.
[93] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: 2009, s. 187 -191.
[94] PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: 2000, s. 108.

přizpůsobit rychlost jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla a jeho nákladu, dopravně technickému stavu komunikace, kategorii a třídě komunikace, klimatickým podmínkám a dalším okolnostem, které je možné předvídat. Řidič za takových okolností smí jet takovou rychlostí, aby zastavit vozidlo ve vzdálenosti, na kterou má rozhled.[95]

Dopravně technickým stavem dle ustanovení § 26 odst. 4 zákona č. 13/1997 Sb. je myšleno osazení komunikace do terénu, její nadmořská výška, šířka, sklon apod. Povětrnostní podmínky, které ovlivňují sjízdnost komunikace, jsou povětrnostní situace, přívalové deště, mlhy, vichřice, oblevy a další jak je uvedeno v ustanovení § 26 odst. 5 zákona č. 13/1997 Sb. Všechny tyto podmínky a stavy musí řidič brát na zřetel a přizpůsobit jim svoji jízdu tak, aby mohl včas a bezpečně zastavit. Na dálnicích, silnicích a pozemních komunikacích je rychlost jízdy omezena rychlostními limity, které jsou stanoveny zákonem o silničním provozu č 361/2000 Sb.[96] Při šetření konkrétní dopravní nehody může znalec spočítat možnou rychlost pro konkrétní vozidlo a klimatické podmínky, které byly v době nehody a označit takovou rychlost jako přiměřenou, vyšší, nebo zda bylo příčinou nehody selhání řidiče. Je-li dána znalcem jako příčina dopravní nehody selhání řidiče, znamená to, že řidič nebyl schopen aplikovat technický potenciál vozidla a nepřizpůsobil jízdu svým schopnostem, což následně vedlo k dopravní nehodě.

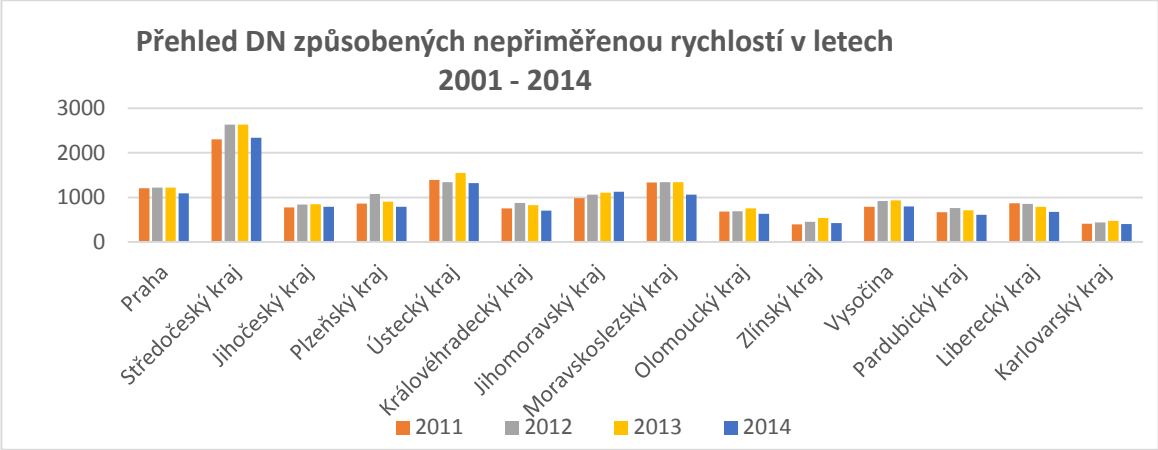
Dalším důležitým faktorem ovlivňujícím přiměřenou rychlost je viditelnost za snížené viditelnosti, za tmy či osvětlené vozovce. Důležitým rysem je hranice kontrastu, který by měl být takový, aby lidské bylo schopné vnímat rozdíly mezi překážkami a vozovkou.[97]„*Praxí je např. ověřeno, že na suché asfaltové vozovce je možno rozpoznat ležícího chodce na dálková světla na vzdálenost max. 30m. Na mokré vozovce se tato vzdálenost snižuje o 50% tj. na 15m.“*[98] Za určitých okolností nemusí řidič zpozorovat ležícího chodce vůbec. Proto platí pro chodce určitá pravidla používat chodník, jít maximálně dva vedla sebe, za snížené viditelnosti používat reflexní prvky.

Nepřiměřená rychlost a nepřizpůsobení rychlosti jízdy stavu vozovky jsou příčinami častých dopravních nehod. Přehled četnosti dopravních nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí v jednotlivých krajích za období let 2011 – 2014 je uveden v grafu č. 5. Přesné číselné údaje o nehodovosti způsobenou nepřiměřenou rychlostí jsou uvedeny příloze č.

[95] Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.
[96] LEITNER, Milan a kol. Bezpečnost silničního provozu,(komentář). Praha: 2001, s. 77.
[97] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: 2009, s. 240 - 245.
[98] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: 2009, s. 244.

12. Delší časové období jednotlivých krajů nelze porovnávat, neboť ke stávajícímu rozdělení krajů došlo k 1. 1. 2011.

**Graf č. 5:** Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích způsobených nepřiměřenou rychlostí, v období let. 2011 – 2014.




Zdroj: PČR. Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie, zpracování vlastní.

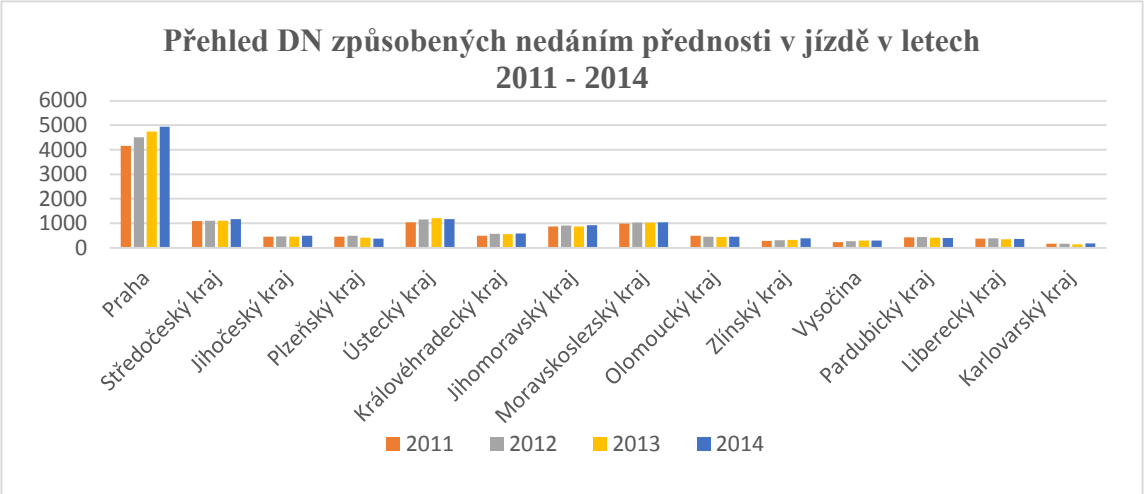
### 4.5.2 Nedání přednosti v jízdě

Nedání přednosti v jízdě patří rovněž mezi čtyři nejčastější příčiny dopravních nehod. *„Dát přednost v jízdě, se rozumí povinnost řidiče počínat si tak, aby řidič vozidla, který má přednost v jízdě, nemusel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.“* Za náhlou změnu směru jízdy lze považovat vybočení, které může ohrozit ostatní účastníky silničního provozu. Za náhlé snížení rychlosti se považuje intenzivní brzdění, jehož následkem je ohrožena bezpečnost jízdy.[99] Přednost v jízdě je především upravena v ustanoveních § 21, § 22, § 23, § 28 a § 29 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu. Podobnou situaci jako je nedání přednosti v jízdě má jízda na červené signální světlo. Řízení světelnými signály je upraveno v ustanoveních § 70 – 74 zákona č. 361/2000 Sb. Dále je důležité zmínit i jízdu v jízdních pruzích, kterou upravuje ustanovení § 12 zákona č. 361/2000 Sb., a kde jsou také upraveny některé druhy přednosti v jízdě. V ustanovení § 12 odst. 5 je upraveno řazení do tzv. zipu, což je střídavé zařazování vozidel z jízdního pruhu, který končí do průběžného jízdního pruhu. Palčivým problémem tohoto ustanovení zůstává, který z řidičů je oprávněn posoudit, kdo a v jakém okamžiku má umožnit plynulé zařazení do průběžného pruhu a která jízdní pruh přestal být průběžný. V ustanovení § 20 zákona č. 361/2000 Sb. je upraveno vyhýbání což je v podstatě za určitých okolností druh přednosti v jízdě.

[99] PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: 2000, s. 285.

Časté dopravní nehody sestávají i při jízdě přes železniční přejezd. Jízda přes železniční přejezd a maximální rychlost jakou se přes železniční přejezd smí přejíždět je upravena v již zmíněných ustanoveních § 28 a 29. V ustanovení § 29 jsou stanoveny situace, za kterých nesmí řidič vjíždět na železniční přejezd a právě porušením či nerespektováním ustanovení § 29 bývá často příčinou dopravních nehod[100] s fatálními následky, kdy dojde ke smrti účastníka(ů) silničního provozu nebo těžkým zraněním osob(y) a vysokou hmotnou škodou. Přehled četnosti dopravních nehod způsobených nedáním přednosti v jízdě, v jednotlivých krajích za období let 2011 – 2014 je uveden v grafu č. 6. Přesné číselné údaje o nehodovosti způsobené nedáním přednosti v jízdě jsou uvedeny příloze č. 13. Delší časové období jednotlivých krajů nelze porovnávat, neboť ke stávajícímu rozdělení krajů došlo k 1. 1. 2011.

**Graf č. 6:** Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích způsobených nedáním přednosti v jízdě, v období let. 2011 – 2014.




Zdroj: PČR. Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie, zpracování vlastní.

### 4.5.3 Nesprávné předjíždění

Nesprávné předjíždění patří také mezi čtyři nejčastější příčiny silničních dopravních nehod. Předjíždění je upraveno ustanovení § 17 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, kde jsou stanoveny podmínky pro předjíždění a zároveň jsou zde uvedeny podmínky, kdy řidič vozidla předjíždět nesmí. Je důležité upozornit, že se předjíždí vlevo a vpravo se smí předjíždět vozidlo, které mění směr jízdy vlevo a není pochybností, že by řidič takového vozidla změnil směr jízdy jinam, než zamýšlí. V odstavci 2 a 3 je uvedeno, že řidič při předjíždění musí dávat znamení o změně směru jízdy a v průběhu předjíždění nesmí ohrozit ani omezit a řidiče vozidla jedoucí za ním ani řidiče vozidla, které předjel.

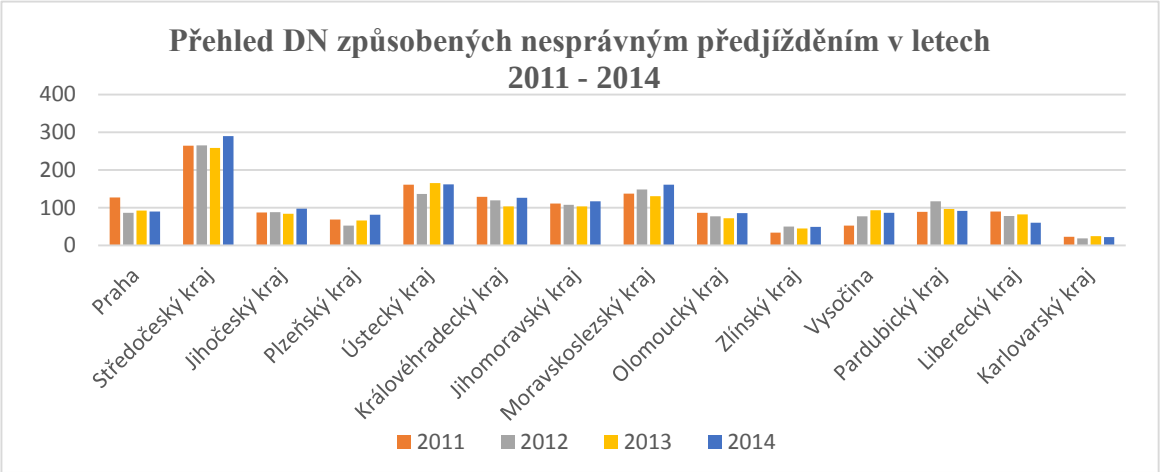
[100] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: 2009, s. 56 - 63.

V odstavci 5 jsou vyjmenovány situace, kdy je řidiči předjíždění zakázáno a předjíždět nesmí.[101]

Předjíždění je pro řidiče jeden z nejnebezpečnějších úkonu, které může učinit. Nebezpečí předjíždění je spojeno, s limity vnímání člověka např. zde hraje důležitou roli odhad rychlosti a vzdálenosti. Obecně platí, že řidiči mají tendenci rychlost protijedoucího vozidla podhodnocovat a vzdálenost naopak nadhodnocovat. Špatný odhad rychlosti a vzdálenosti vozidla mívá tragické následky vzhledem k vysoké rychlosti v okamžiku srážky. Předjíždění má být plynulé, rychlé, bezpečné a nesmí být překročena nejvyšší dovolená rychlost v místě předjíždění. V případě porušení zákazu předjíždění hrozí takovému řidiči pokuta ve výši 5000 - 10000,- Kč ve správním řízení u příslušného správního orgánu, přičtení 6 bodů do registru a zákaz činnosti na 6 měsíců až 1 rok. Srážkám vlivem předjíždění se dá předcházet tím, že řidič zachová chladnou hlavu a více zamyslí nad zamýšleným úkonem. Často se situace vyřeší sama tím, že řidič vyčká a v průběhu toho pomaleji jedoucí vozidlo odbočí nebo se zvýší počet jízdních pruhů.

Přehled četnosti dopravních nehod způsobených nesprávným předjížděním, v jednotlivých krajích za období let 2011 – 2014 je uveden v grafu č. 7. Přesné číselné údaje o nehodovosti způsobené nesprávným předjížděním jsou uvedeny příloze č. 14. Delší časové období jednotlivých krajů nelze porovnávat, neboť ke stávajícímu rozdělení krajů došlo k 1. 1. 2011.

**Graf č. 7:** Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích způsobených nesprávným předjížděním, v období let. 2011 – 2014.




Zdroj: Policie ČR. Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie, zpracování vlastní.

[101] Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

### 4.5.4 Nesprávný způsob jízdy

Nesprávný způsob jízdy je nejčastější příčinou dopravních nehod v posledních letech a to jak do počtu dopravních nehod, tak i do počtu usmrcených osob.[102]

Přehled četnosti dopravních nehod způsobených nesprávným způsobem jízdy, v jednotlivých krajích za období let 2011 – 2014 je uveden v grafu č. 8. Přesné číselné údaje o nehodovosti způsobených nesprávným způsobem jízdy jsou uvedeny příloze č. 15. Delší časové období jednotlivých krajů nelze porovnávat, neboť ke stávajícímu rozdělení krajů došlo k 1. 1. 2011.

**Graf č. 8:** Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích způsobených nesprávným způsobem jízdy, v období let. 2011 – 2014.

Zdroj: PČR. Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie, zpracování vlastní.

### 4.5.5 Jízda pod vlivem alkoholu nebo návykových látek

Požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek před jízdou, během jízdy je jeden z nejzávažnějších problémů, který se nedaří řešit. „*Řízení motorového vozidla řidičem pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky je nutno považovat za činnost, kterou je bezpečnost silničního provozu ohrožena, protože samotná podstata a hmotnost motorového vozidla a jeho motorická síla mohou způsobit vážné následky. Proto k naplnění znaků skutkové podstaty nebrání ani ta eventuální skutečnost, že vozidlo bylo v konkrétním případě řízení jinak nezávadně a ve shodě s požadavky pravidel silničního provozu. Stejně tak nerozhoduje způsob jízdy řidiče ani okolnost, zda k jízdě ve stavu vylučujícím způsobilost došlo na vozovce bez frekvence nebo s minimálním provozem, bez spolucestujících nebo na malém motocyklu při malé rychlosti apod.*“ [103] Řízení pod vlivem

[102] Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Praha: 2014. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezídia ČR, s. 16.
[103] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: 2009, s 268.

alkoholických nápojů a jiných návykových látek má vysoký stupeň společenské nebezpečnosti a takto způsobené dopravní nehody mají tragické následky na lidských životech, zdraví a vznikají vysoké škody na majetku. Termín návyková látka byl u nás zaveden až novelou zákona č. 175/1990 Sb., kde je pojem upraven v ustanovení § 89 odst. 10 trestního zákona. Návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné a psychotropní látky a ostatní, které nepříznivě ovlivňují psychiku člověka, jeho ovládací a rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.

Co je považováno za alkoholické nápoje, je uvedeno v zákoně č. 37/1989 Sb., o ochraně před alkoholismem jinými toxikomaniemi. Za návykové látky mimo alkoholu se považují látky, které jsou uvedeny v zákoně č. 167/1998 Sb., o návykových látkách.[104] Limitní hodnoty návykových látek, při jejichž dosažení je řidič považován za ovlivněného jsou stanoveny v Nařízení vlády č. 41/2014 Sb.

Oprávnění policie zjišťovat, zda je řidič ovlivněn alkoholem či jinou návykovou látkou vychází z ustanovení § 67 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky.[105] Současná právní úprava v ČR má nulovou toleranci alkoholu u řidičů vozidel, cyklistů a jezdců na zvířeti. Zároveň je zakázáno užít návykovou látku. Užít alkohol i návykovou látku je zakázáno během jízdy i před jízdou a to v takové době dokud by mohl být jimi ovlivněn.[106] Řízením pod vlivem alkoholu a návykových látek lze spáchat přestupek i trestný čin. V České republice je nulová tolerance u požívání alkoholických nápojů při řízení motorových vozidel a rozhraní do 1,00 g/kg alkoholu v krvi bez dalších způsobených následků je obecné rozhraní mezi přestupkem a trestným činem. Při zjištění pod 1 promile alkoholu v krvi se jedná o přestupek a při zjištění nad 1 promile alkoholu v krvi se jedná o trestný čin. U hodnot hladiny nad 4,00 g/kg se jedná o přímé ohrožení člověka na životě.[107]

U návykových látek není stanovena obecná hranice a je třeba vypracovat znalecký posudek, na základě kterého se určí, zda se jedná o přestupek nebo trestný čin. V současné době se odborná dechová zkouška zpravidla provádí přístroji Drägger a ve výjimečných případech se používá sada ALTEST na orientační dechovou zkoušku.

Při zjišťování hladiny alkoholu v dechu může dojít k nesprávnému výsledku. I z medicínské praxe je dokázáno, že člověk může mít v krvi nepatrnou hladinu alkoholu.

---

[104] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: 2009, s 268 - 270.
[105] Česko. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. Praha 2014, s 122.
[106] Dopravní–právo. *Alkohol za volantem.* [online] 2015, [cit. 2015-08-25]. Dostupné z WWW: http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/
[107] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: 2009, s 270.

Proto je množství do 0,2 promile považováno za fyziologickou hladinu. Dle dostupné judikatury může být za stanovených podmínek i dechová zkouška považována jako důkaz u případného trestního řízení. Řidič při pozitivní dechové zkoušce může být vyzván k lékařskému vyšetření, které je spojeno s odběrem krve a moči. Při odmítnutí dechové zkoušky či lékařského vyšetření hrozí takovému řidiči hranice sankce. V případě pozitivního výsledku je takový řidič vyzván k lékařskému vyšetření, odběru krve a moči.[108] Klinické vyšetření provádí lékař odběrem krve nebo moči, nebo i v případě, když jsou odběry bezdůvodně odmítnuty. Lékař provádí testy, z nichž posuzuje příznaky opilosti, verbální projevy, koordinovanost pohybu apod. a na základě těchto testů stanoví, zda je či není osoba pod vlivem alkoholu. Orientační množství alkoholu lze prokázat i svědecky. K přesnému měření hladiny alkoholu v krvi se používají chemické a fyzikálně chemické metody. Nejrozšířenější je metoda plynové chromatologie a metoda ADH.

Určité procento účastníků silničního provozu je pod vlivem drog nebo různých druhů léků. Prvotní rozpoznání lze provést např. nálezem návykové látky u řidiče nebo v dopravním prostředku nebo posouzení reakcí.[109] V případě podezření, že je řidič při kontrole pod vlivem návykové látky, může Policie ČR vyzvat takového řidiče k provedení orientační zkoušky ke zjištění návykových látek, která se provádí sadou Drugwipe 5+ viz příloha č. 16.[110] Jednorázový test Drugwipe 5 je založen na chemické reakci detekcí ze slin nebo potu a zjišťuje přítomnost opiátů. Je možné jej použít jako důkaz ve správním i trestním řízení, ale následně je potřeba osobu vždy předvést k lékařskému vyšetření. Stav, který vylučuje způsobilost, je třeba v každém případě zjišťovat a dokazovat. Trestní stíhání není vyloučeno ani v případě, kde se objektivně nepodaří zajistit přesné množství alkoholu v krvi řidiče, neboť se způsobilost dá vyvodit z ostatních okolností např., kdy došlo k požití, množství a druh alkoholického nápoje, způsob jízdy, chování řidiče, svědeckých výpovědí, dechové zkoušky apod.[111]

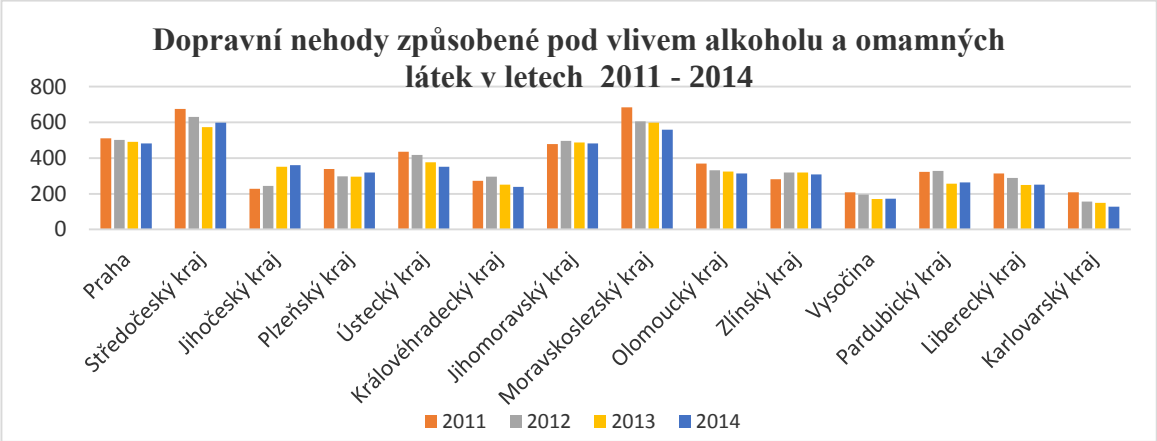
Přehled četnosti dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu a jiných omamných látek v jednotlivých krajích za období let 2011 – 2014 je uveden v grafu č. 9. Z uvedeného grafu je na první pohled zřejmé, že počet dopravních nehod v posledních

---

[108] Dopravní–právo. *Alkohol za volantem.* [online] 2015, [cit. 2015-08-25]. Dostupné z WWW: http://www.dopravni-pravo.cz/drogy-za-volantem/test-ridice-na-drogy/
[109] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: 2009, s 271.
[110] Dopravní–právo. *Alkohol za volantem.* [online] 2015, [cit. 2015-08-25]. Dostupné z WWW: http://www.dopravni-pravo.cz/drogy-za-volantem/test-ridice-na-drogy/
[111] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: 2009, s 271 - 272.

letech mírně klesá. Přesné číselné údaje o nehodovosti způsobených nesprávným způsobem jízdy jsou uvedeny příloze č. 17. Delší časové období jednotlivých krajů nelze porovnávat, neboť ke stávajícímu rozdělení krajů došlo k 1. 1. 2011.

**Graf č. 9:** Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích způsobených pod vlivem alkoholu a jiných omamných látek, v období let. 2011 – 2014.




Zdroj: PČR. Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie, zpracování vlastní.

### 4.5.6 Špatný stav komunikace

Závady na pozemních komunikacích jsou dle statistik zanedbatelnou příčinou dopravních nehod. Jako objektivní příčiny dopravních nehod vzniklých vlivem špatného technického stavu pozemní komunikace, lze určit např. neoznačenou překážku na pozemní komunikaci, špatnou údržbu komunikace v zimním období a další situace, na které nemá přímý vliv účastník silničního provozu, jako je hustota provozu snížená viditelnost, klimatické podmínky apod.[112]

Součástí dálnice, silnice nebo místní komunikace jsou také svislé a vodorovné dopravní značky, které jsou majetkem vlastníka komunikace. Vlastník komunikace má ze zákona povinnost o takové značení pečovat. K příslušenství komunikací dále patří zábradlí, mosty, chodníky, příkopy, dopravní ostrůvky, protihlukové stěny, osvětlení apod., které slouží k zajištění sjízdnosti komunikací a zajištění větší bezpečnosti všech účastníků silničního provozu. Podrobnosti a o dalším příslušenství komunikací a kdo má ze zákona o příslušenství pečovat, aby splňovala svoji funkčnost, jsou uvedeny v ustanoveních § 12, § 12a, § 13 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.[113]

[112] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: 2009, s. 191 - 192.
[113] KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích, s komentářem prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. Praha: 2013, s 66 - 74.

Zabezpečení sjízdnosti na dálnicích, silnicích a místních komunikacích je upravena v ustanovení § 26 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. V ustanovení § 26 odst. 6 uvedeného zákona, se za závadu ve sjízdnosti dálnic, silnic a místních komunikací považuje takové změna sjízdnosti, kterou řidič vozidla v pohybu nemůže předvídat, vzhledem k technickému stavu komunikace a povětrnostním podmínkám. Zákon také stanoví, aby se každý účastník silničního provozu přizpůsobil dopravně technickému stavu komunikace, povětrnostním podmínkám a svým schopnostem vzhledem ke svému zdravotnímu stavu. V uvedeném § 26 je zmíněna i schůdnost, která se týká zejména místních komunikací a chodníků i zde platí podobná pravidla jakou u sjízdnosti. Je-li zapříčiněna dopravní nehoda výtlukem, hrbolem apod., lze považovat takovou situaci za špatný dopravě technický stav komunikace, za předpokladu, že je možné takovou závadu odstranit běžnou údržbou.[114]

V návaznosti na sjízdnost pozemních komunikací je důležité zmínit, že novelou zákona č. 133/2011 Sb., byl změněn zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde v ustanovení § 40a. Zde je s účinností od 25. května 2011 zakotvena povinnost pro řidiče, respektive pro provozovatele, v období od 1. listopadu do 31 března na pozemní komunikaci, kde se *„nachází souvislá vrstva sněhu, led nebo námraza, nebo lze vzhledem k povětrnostním podmínkám předpokládat, že se na pozemní komunikaci během jízdy může vyskytovat souvislá vrstva sněhu, led nebo námraza, lze užít motorové vozidlo kategorie M nebo N k jízdě v provozu na pozemních komunikacích pouze za podmínky použití zimních pneumatik, a to u motorových vozidel s maximální přípustnou hmotností nepřevyšující 3 500 kg na všech kolech a u motorových vozidel s maximální přípustnou hmotností převyšující 3 500 kg na všech kolech hnacích náprav s trvalým přenosem hnací síly.“* Zimní pneumatiky musí mít hloubku dezénu, drážek nebo zářezů nejméně 4 mm a u motorových vozidel nad 3 500 kg nejméně 6 mm.[115]

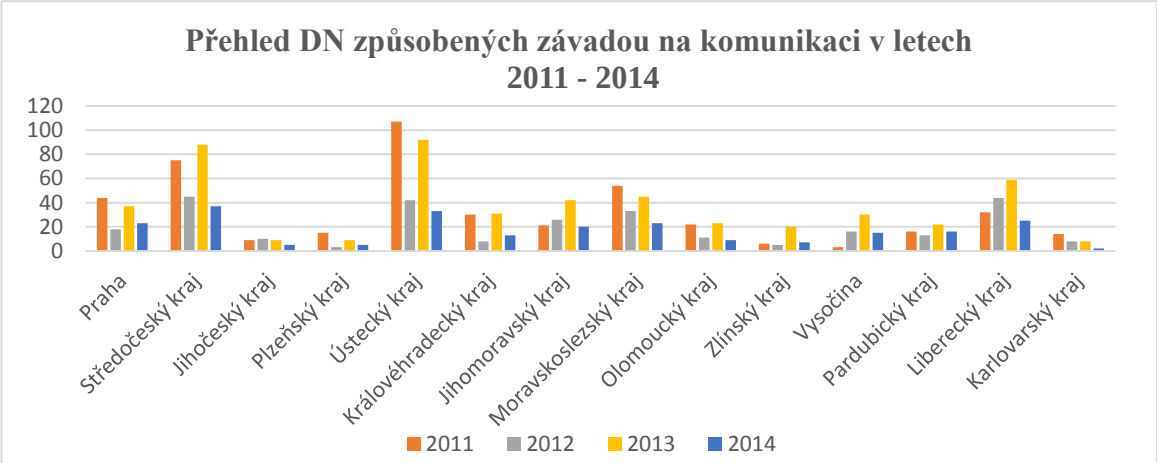
V ustanovení § 27 zákona č. 13/1997 Sb., je stanoveno, za jakých podmínek vzniká nebo naopak zaniká nárok uživatelům komunikací na náhradu vzniklé škody. V této souvislosti je vhodné zmínit zákon č. 97/2009 Sb., kterým se mění zákon 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Změnou zákona se stanovila odpovědnost za škodu vlastníkům chodníků a zároveň se tato odpovědnost zrušila

[114] KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích, s komentářem prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. Praha: 2013, s 71 - 72.
[115] Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

vlastníkům sousedních nemovitostí.[116] Vlastnictví komunikací je upraveno v ustanovení § 9 zákona č. 13/1997 Sb., *„Vlastníkem dálnic a silnic I třídy je stát. Vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se silnice nacházejí a vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí. Vlastníkem účelových komunikací je právnická nebo fyzická osoba.“*[117] V ustanovení § 9 jsou rovněž upraveny smluvní převody práv správcům komunikace. Údržbu silnic vykonávají pověřené organizace např. Správa a údržba silnic, dále jen (SUS), stavební společnosti. Při údržbě mají přednost silnice I. třídy. V případě převodů práv na správce komunikace, který v rámci smluv pečuje o komunikaci, zůstává odpovědnost za závady ve sjízdnosti na vlastníku komunikace, jak je uvedeno v ustanovení § 27 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.[118]

Podrobnosti k vysvětlení pojmu pozemní komunikace její rozdělení a dělení silnic, místních a účelových komunikací je uvedeno v příloze 18. Přehled četnosti dopravních nehod způsobených závadou na komunikacích v jednotlivých krajích za období let 2011 – 2014 je uvedeno v grafu č. 10. Přesné číselné údaje o nehodovosti způsobených nesprávným způsobem jízdy jsou uvedeny příloze č. 19. Delší časové období jednotlivých krajů nelze porovnávat, neboť ke stávajícímu rozdělení krajů došlo k 1. 1. 2011.

**Graf č. 10:** Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích způsobených závadou na komunikaci v období let. 2011 – 2014.




Zdroj: PČR. Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie, zpracování vlastní.

[116] Česko. Zákon č. 97/2009 Sb., kterým se mění zákon 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.
[117] KOČÍ, Roman. Zákon *o pozemních komunikacích, s komentářem prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. Praha: 2013, s 46.
[118] KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích, s komentářem prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. Praha: 2013, s 46 - 51.

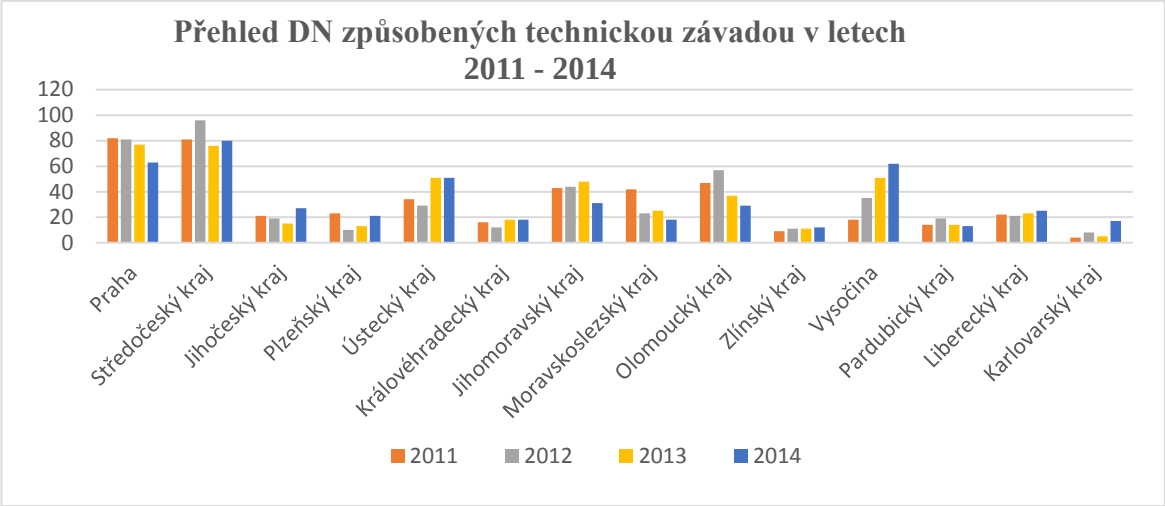
### 4.5.7 Technická závada vozidla

Dopravní nehody způsobené technickou závadou vozidla, bývají zpravidla zapříčiněny zanedbání technického stavu vozidla řidičem, uživatelem nebo majitelem vozidla. Jedná se o benevolentní postoj k samotné údržbě vozidla, podceňování drobných závad a oddalování oprav. V ustanovení § 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích je stanoveno, že řidič smí užít k jízdě vozidlo splňující technické podmínky. Pokud zjistí závadu, smí ji odstranit na místě a nemůže-li tak učinit, smí pokračovat v jízdě přiměřenou rychlostí do nejbližšího místa, kde lze závadu odstranit, Přitom musí učinit opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost silničního provozu, nedošlo k poškození komunikace a životního prostředí. Konkrétními nejčastějšími příčinami technického charakteru bývají závady na brzdách, řízení nebo poškození pneumatik. *„Ve velmi málo případech mohou za vznik dopravní nehody i okamžité únavové vady materiálu, zcela nezávislé na ostatních okolnostech (prasklá poloosa kola, ruptura závěsového zařízení a utržení tažného přívěsu, prasklý závěs bočnice nákladního automobilu apod.).“* Špatný technický stav jako příčina dopravní nehody je zaznamenáván zejména starších vozidel. Nová motorová vozidla jsou vybavena elektronickými řídicími systémy, které neustále kontrolují optimální stav vozidla pro bezpečný provoz. Primárním elektronickým systémem, které má v dnešní době téměř každé vozidlo je ABS – antiblockiersystem, nebo-li protiblokovací systém brzd. Je to elektronické rozdělení brzdné síly jednotlivých kol na nápravách tak, aby byl umožněn maximální brzdný výkon, aniž by došlo k zablokování kola. Na tento systém navazují další elektronické systémy, které jej doplňují a přispívají zejména ke zvýšení bezpečnosti. Jedná se např. o systém ESP – elektronický stabilizační program, EDS – elektronická uzávěrka diferenciálu, ASR – automatický protiskluzový systém, DSR – optimalizace brzdného účinku a další. I přes nejrůznější elektronické bezpečnostní systémy, kterými je v současné době vozidlo vybaveno, může nahodile dojít ke vzniku technické závady a tím k dopravní nehodě.[119]

Přehled četnosti dopravních nehod způsobených technickou závadou na vozidle, v jednotlivých krajích za období let 2011 – 2014 je uveden v grafu č. 11. Přesné číselné údaje o nehodovosti způsobených nesprávným způsobem jízdy jsou uvedeny příloze č. 20. Delší časové období jednotlivých krajů nelze porovnávat, neboť ke stávajícímu rozdělení krajů došlo k 1. 1. 2011.

[119] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: 2009, s. 187 - 191.

**Graf č. 11:** Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích způsobených technickou závadou na vozidle v období let. 2011 – 2014.




Zdroj: PČR, Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie, zpracování vlastní.

### 4.5.8 Nepředvídaná událost, střet s chodcem nebo střet se zvířetem či zvěří

Významnou objektivní příčinou silničních dopravních nehod je střet s domácím zvířetem nebo střet s lesní zvěří. Většina střetů je zaznamenána za snížené viditelnosti nebo v noční době, kdy dochází k oslnění zvířete či lesní zvěře a jeho nepředvídatelné reakci na reflektory vozidla.[120] Pravidla pohybu domácích zvířat na pozemní komunikaci jsou vymezena je v ustanovení § 60 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. V odstavci 11 zmíněného ustanovení je dána vlastníkovi či držiteli domácích zvířat povinnost zabránit jejich pobíhání po pozemní komunikaci. Z toho vyplývá i odpovědnost za způsobenou škodu vlastníka či držitele domácího zvířete, v případě způsobení dopravní nehody, která může nastat v důsledku jejich volného pobíhání.[121]

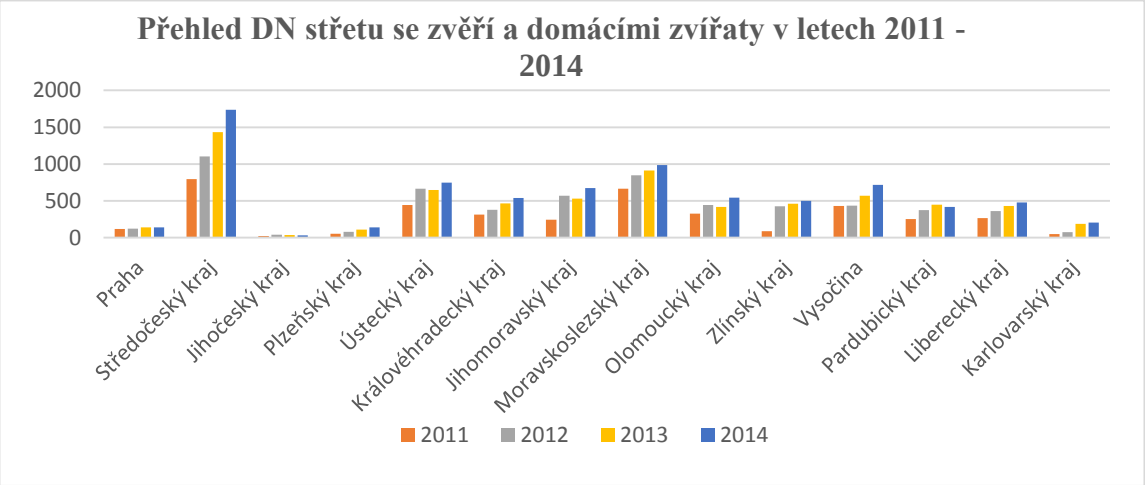
Střety se zvířetem nebo domácím zvířetem lze částečně eliminovat, zejména snížením rychlosti vozidla v místech možného výskytu. V případě výskytu lesní zvěře je situace složitější, neboť přirozeného prostředí pro ni stále ubývá a s možností jejího výskytu se musí počítat téměř neustále. Pokud již přeci jen dojde ke střetu se zvěří, musí si řidič uvědomit, že musí provést úkony k označení dopravné nehody, ale v případě úmrtí zvířete také přivolat policii. V momentě, kdy by se takový řidič snažil odklidit zvíře tím, že jej naloží do svého vozidla, mohl by se dopustit trestného činu pytláctví dle § 304 zákona č.

[120] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: 2009, s.192.
[121] Česko. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

40/2009 Sb.[122] Myslivci společně s ředitelstvím silnic a dálnic typují místa nejčastějších střetů a následně podél komunikace umisťují ochranné prvky, které zabraňují zvěři vstup do vozovky. Jedná se zejména o pachové ohradníky, ochranné ploty či sekání příkopů.[123] Při výstavbě silnic je na zvěř myšleno tím, že do projektu jsou zakomponovány biokoridory.

Přehled četnosti dopravních nehod způsobených střetem se zvěří a domácími zvířaty v jednotlivých krajích za období let 2011 – 2014 je uveden v grafu č. 12. Z uvedeného grafu je na první pohled zřejmé, že počet dopravních nehod v posledních letech razantně stoupá. Přesné číselné údaje o nehodovosti způsobených střetem se zvěří a domácími zvířaty jsou uvedeny příloze č. 21. Delší časové období jednotlivých krajů nelze porovnávat, neboť ke stávajícímu rozdělení krajů došlo k 1. 1. 2011.

**Graf č. 12:** Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích způsobených střetem se zvěří a domácími zvířaty, v období let. 2011 – 2014.




Zdroj: PČR. Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie, zpracování vlastní.

Přesto, že pohyb chodců na pozemních komunikacích jejich práva a povinnosti včetně práv a povinností ostatních účastníků silničního provozu je upraven zákonem, bývají dopravní nehody s chodci velmi tragické. Od 20. února 2016 budou v platnosti nové povinnosti chodců, na viditelnost chodců mimo obec, které jsou upraveny v § 53 odst. 9.

[122] Besip. *Střet se zvěří.* [online] 2015, [cit. 2015-010-25]. Dostupné z WWW: http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/stret-se-zveri

[123] Besip. *Střet se zvěří.* [online] 2015, [cit. 2015-010-25]. Dostupné z WWW: http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1015714-rsd-a-myslivci-vytipuji-mista-stretu-se-zveri-pribydou-i-nove-ploty

Při srážce vozidla s chodcem v 50 km/h, je riziko smrti pro chodce cca 80 %, při 30 km/h, je riziko smrti chodce cca 10 %.[124] Pěší a cyklistická doprava má přínosy v oblasti zdraví i životního prostředí, přesto se jejím účastníkům nedostává dostatečné úrovně bezpečnosti. Aktuálně má EU ke snižování počtu nehod s chodci a cyklisty k dispozici revizi požadavků na bezpečnost nových vozidel, jejichž změny mohou více chránit životy a zdraví. Cílem EU potažmo České republiky je snížit do roku 2020 počet usmrcení při dopravních nehodách. Podle European Transport Safety Council dále jen ETSC by EU měla rozšířit testování vozidel na ochranu chodců před nárazem. Otestované a schválené nové technologie se následně používají do nových motorových vozidel na evropském trhu, které zohledňují ochranu chodců či cyklistů v případě srážky. Další novinkou, kterou budou moci řidiči využívat je systém ISA – inteligentní přizpůsobení rychlosti. Organizace ETSC zdůrazňuje povinnost u nákladních vozidel zlepšit viditelnost a ochranu před přejetím zranitelných účastníků provozu. Zpráva na národní úrovni doporučuje obcím zavádění zón 30 v obytných oblastech a oblastech, využívaných chodci a cyklisty. Mimo řady evropských zemí k tomu v současné době dochází i v České republice. Podle zprávy by hierarchie městského plánování měla vycházet z priority chodců, cyklistů a veřejné dopravy.[125]

Lidé s rostoucí automobilovou dopravou stále více touží po větším bezpečí na komunikacích zejména pro chodce, děti a cyklisty. Jednou z možností jak zvýšit bezpečí je tzv. zklidňování dopravy na místních komunikacích. Jak sám termín napovídá, jedná se o snižování rychlosti a intenzity motorové dopravy. Mezi významný způsob plošného zklidňování dopravy patří tvorba zón 30. Zóna 30 představuje oblast s omezením rychlosti na 30 km/h, která je podporována dopravně stavebními prvky. [126]

Ke zklidňování dopravy na místních komunikacích mimo uvedených úprav přisívá i zaměření na:

- jasně dané funkční odlišení uličních a dopravních ploch,
- dostatečně široké prostory mimo komunikaci,
- šířka jízdních pruhů by neměla být předimenzovaná,

[124] Centrum dopravního výzkum. *Brnosafety 2014*. [online] 2015, [cit. 2016-01-15]. Dostupné z WWW: https://www.cdv.cz/file/brnosafety-2014-prezentace-eva-simonova-zklidnovani-dopravy-nemotorova-doprava/

[125] Evropské rady bezpečnosti dopravy. *Tisková zpráva*. [online] 2016, [cit. 2016-01-15]. Dostupné z WWW: http://www.cdv.cz/file/evropa-musi-podporit-bezpecnost-cyklistu-a-chodcu/

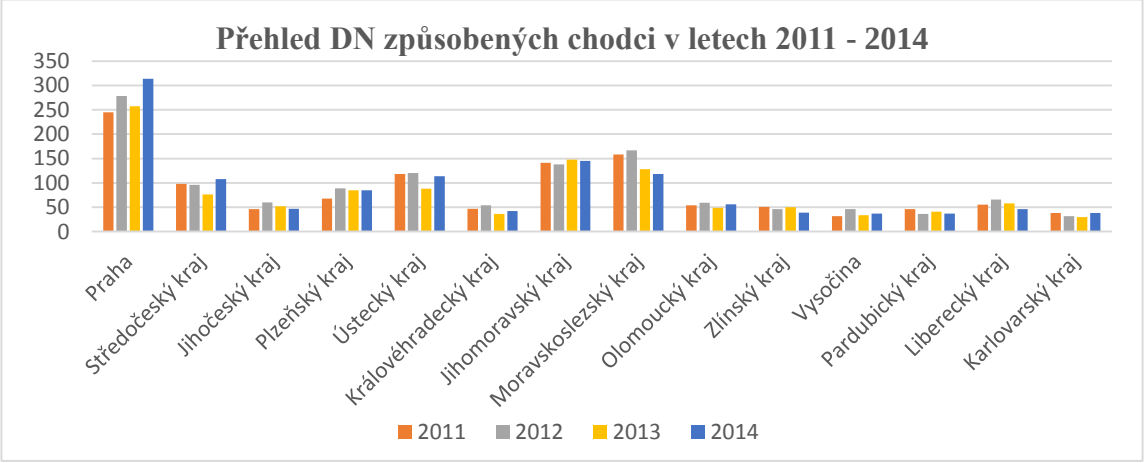
[126] Ministerstvo dopravy. *Navrhování zón 30*. [online] 2016, [cit. 2016-01-15]. Dostupné z WWW: http://www.cyklokonference.cz/cms_soubory/rubriky/142.pdf

- usnadňování přecházení chodců pomocí stavebních opatření a podpora pěší mobility,
- podpora zeleně, výsadba stromů a keřů,
- optimalizace parkování a vkládání zelených prvků. [127]

Z právního i technického hlediska je řidič povinen dbát zvýšené opatrnosti vždy, když spatří chodce. Chodcem je vždy omezen a je povinen předvídat jeho nesprávné chování. Z toho vyplývá, že i chodci jako účastníci silničního provozu mají práva a povinnosti. Porušením stanovených práv uvedených v ustanovení § 4, 54 – 56 zákona č. 361/2000 Sb. zákona o silničním provozu, může i chodec zapříčinit dopravní nehodu.[128]

Přehled četnosti dopravních nehod způsobených chodci v jednotlivých krajích za období let 2011 – 2014 je uveden v grafu č. 13. Z uvedeného grafu je na první pohled zřejmé, že počet dopravních nehod v posledních letech kolísá. Přesné číselné údaje o nehodovosti způsobených chodci jsou uvedeny příloze č. 22. Delší časové období jednotlivých krajů nelze porovnávat, neboť ke stávajícímu rozdělení krajů došlo k 1. 1. 2011.

**Graf č. 13:** Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích způsobených chodci, v období let 2011 – 2014




Zdroj: PČR, Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie, zpracování vlastní.

[127] Centrum dopravního výzkumu. *Brnosafety 2014*. [online] 2016, [cit. 2016-01-15]. Dostupné z WWW: https://www.cdv.cz/file/brnosafety-2014-prezentace-eva-simonova-zklidnovani-dopravy-nemotorova-doprava/

[128] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: 2009, s. 247 - 250.

### 4.5.9 Dopravní prostředí

Dopravní prostředí jako objektivní příčina dopravních nehod může spočívat v nedostatečném dopravním značení nebo naopak v přemíře osazení dopravními značkami, reklamními a informativními tabulemi může mít do jisté míry rozptylující charakter a může vést i k předčasné únavě. Situace s nedostatečným dopravním značením ve většině případů vznikají poškozením nebo odcizením dopravního značení a nebo odcizením kovových částí dopravního značení osobami ze sociálně slabších vrstev. Právě zlepšení dopravního značení zvýrazněním fluorescenčním retroreflexním pozadím je jednou z priorit po České republiky do Evropské unie. Takové dopravní značení je prioritně osazováno na místech častých dopravních nehod a místech vyžadující zvýšenou pozornost.

Po roce 1989 začalo být častou příčinou dopravních nehod nevhodné instalování reklamních tabulí v ochranném pásmu silničních komunikací, zejména pak v obcích, křižovatkách a dálničních výjezdech. Často až agresivní reklama nutí řidiče odvracet svoji pozornost od sledování silničního provozu, což může zapříčinit dopravní nehodu i s fatálními následky. Nezřídka byly reklamní tabule umisťovány v rozporu se zákonem bez příslušného povolení a na soukromích a státních pozemcích. Od roku 1997 začíná být tato situace řešena ve prospěch řidičů. Ke zlepšování situace pomohla zejména účinnost zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích je problematika osazování reklam regulována v ustanoveních § 30 a § 31. Ke zlepšení pasivní bezpečnosti na silničních komunikacích rovněž přispívá i skutečnost, že v mnoha případech bývá rozhodováno o odstranění reklam z moci úřední.[129]

## 4.6 Způsoby řešení dopravních nehod

Jedním z předpokladů bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích je důsledné dodržováni příslušné předpisů účastníky silničního provozu. V případě, že některý z účastníků silničního provozu nerespektuje tyto předpisy, dopustí se protiprávního jednání (právního deliktu) a za každé takové jednání si musí být vědom právní odpovědnosti. Protiprávní jednání, kterého se mohou dopouštět účastníci silničního provozu, se dle platné právní úpravy dělí na:

- přestupky

[129] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: 2009, s. 191 - 192.

- trestné činy. [130]

Právní normy v České republice umožňují vyřešení dopravních nehod trojím způsobem, přičemž platí zásada, že pachatel nesmí být za stejný skutek potrestán dvakrát.[131] Způsob řešení dopravní nehody záleží na její závažnosti a způsobené škodě. Podle těchto kritérií lze dopravní nehody řešit v:

- mimo soudním vyrovnáním,
- správním řízením,
- trestním řízením,
- občanskoprávním řízením.

### 4.6.1 Mimo soudní vyrovnání

Jednou z možností řešení dopravních nehod je mimo soudním vyrovnáním viníkem dopravní nehody. Formu řešení dopravních nehod mimo soudním vyrovnáním lze použít pouze za předpokladu, že s ní všichni účastníci dopravní nehody souhlasí. Možnost mimo soudního vyrovnání za škody způsobené dopravní nehodou lze použít v případech, kdy se nemusí dopravní nehody ohlašovat policii, jak je uvedeno v ustanovení § 47 odst. 3 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na silničních komunikacích. Aby byla v případě ustanovení § 47 odst. 3 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb., možnost mimo soudního vyrovnání uplatnitelná, nesmí dopravní nehoda splňovat podmínky dle ustanovení § 47 odst. 4, 5 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na silničních komunikacích, které jsou následující:

- Dojde-li k usmrcení nebo zranění osoby anebo ke hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000,- Kč.
- Dojde-li ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě, včetně škody na přepravovaných věcech v tomto vozidle.
- Dojde-li k poškození nebo zničení pozemní komunikace nebo jejího příslušenství.

[130] BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 37 novel)*. Praha: 2013, s. 275.
[131] Česko: Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník.

- Pokud účastníci dopravní nehody nemohou sami zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Po splnění výše uvedených kritérií může ze strany viníka dopravní nehody dojít po vzájemné dohodě s poškozenými k mimo soudnímu vyrovnání a náhradě způsobených škod bez ohledu na to, zda účastníci odeslali záznam o dopravní nehodě pojistiteli, jak jim ukládá ustanovení § 47 zákona č. 361/2000 Sb., či nikoliv. Dopravní nehody, které nepodléhají oznamovací povinnosti policii, potom nejsou evidovány v policejních statistikách.[132]

Další možnost, kdy lze využít mimo soudního vyrovnání je uvedena v ustanovení § 307 trestního řádu. Toto ustanovení umožňuje v řízení o přečinu soudci zastavení trestního stíhání a v přípravném řízení státnímu zástupci podmíněně zastavit trestní stíhání za následujících podmínek:

- Obviněný s podmíněným zastavením bude souhlasit.
- Obviněný se k činu doznal.
- Obviněný nahradil způsobenou škodu nebo o její náhradě uzavřel dohodu anebo učinil jiná opatření k její náhradě.

Rozhodnutí o zastavení trestního stíhání lze považovat vzhledem k okolnostem za dostačující a zároveň se stanoví zkušební doba, která bývá v rozmezí šesti měsíců až dva roky. Obviněný pak musí v průběhu zkušební doby nahradit škodu, ke které se zavázal.

Obdobný postup řešení mimo soudního vyrovnání je také dle ustanovení § 309 trestního řádu. Jedná se o narovnání, kde musí být splněny obdobné podmínky jako u podmíněného zastavení s tím rozdílem, že u narovnání obviněný uhradí či jinak odčiní způsobenou škodu a na účet soudu nebo v přípravném řízení na účet státního zastupitelství složí finanční částku k obecně prospěšným účelům, jak je uvedeno v ustanovení § 312 trestního řádu. Z částky určené k obecně prospěšným účelům musí obviněný vyčlenit nejméně 50% státu na finanční pomoc obětem trestné činnosti.[133]

Důležitou roli v mimo soudním vyrovnání může mít i Probační a mediační služba, neboť v zákoně č. 257/2000 Sb., o Probační a mediační službě, v ustanovení § 4 odst. 2

[132] Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.
[133] Česko. Zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád.

písm. b) je uvedeno, že její činnost také spočívá *„ve vytváření podmínek pro rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání, nebo pro schválení narovnání, zejména projednání a uzavření dohody mezi obviněným a poškozeným o náhradě škody nebo o vydání bezdůvodného obohacení, nebo dohody o narovnání, případně podmínek pro další takové procesní postupy či tresty nespojené s odnětím svobody"* nebo v pomoci při odstraňování následků způsobených trestným činem.[134] Bližší informace o nabízené pomoci Probační a mediační služby viz příloha č. 23. Povinnost využívat Probační a mediační službu při mimo soudním vyrovnání způsobených škod není nikde stanovena a tak záleží na samotných účastnících jakou formu či mediátora si zvolí.

### 4.6.2 Správní řešení dopravních nehod

Dopravní nehody se řeší dle právních norem, které vymezují postavení subjektů tohoto řízení, jejich práva a povinnosti a jejich prostřednictvím se řídí proces projednávání a vyřizování přestupků.[135] Dopravní nehody jsou v řízení o přestupcích v dopravě druhem správního řízení upraveným zákonem o přestupcích (dále jen „zákon o přestupcích")[136]. Podpůrně je využit zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších přepisů (dále jen „správní řád").

Vztah zákona o přestupcích a správního řádu je založen na principu speciality a subsidiarity. Správní řád se použije v případech, kdy zvláštní zákon nestanoví jiný postup. Zákon o přestupcích výslovně stanoví, že na řízení o přestupcích se vztahuje správní řád, pokud tento nebo jiný zákon nestanoví jinak.[137]

Výsledkem řízení o přestupcích je vydání rozhodnutí, které je správním aktem, majícím konstitutivní účinky, neboť se jím ruší, mění nebo zakládají práva nebo povinnosti konkrétních osob. Správní řízení je založeno na jednotlivých zásadách. Základní zásady tvoří vnitřně jednotný celek a je třeba využívat jejich vzájemné souvislosti. Mezi nejdůležitější zásady při výkonu veřejné správy patří:

- ***Zásada zákonnosti neboli legality:*** správní orgány jsou povinny postupovat

[134] Česko. Zákon č. 257/2000 Sb., o Probační a mediační službě a o změně zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 65/1965 Sb. zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 359/1999 Sb. o sociální ochraně dětí (zákon o Probační a mediační službě).
[135] ČERNÝ, Jan, HORZINKOVÁ, Eva, KUČEROVÁ, Helena. *Přestupkové řízení*. Praha: 2005. s. 27
[136] Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.
[137] KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1.7.2006.* Praha: 2006. s. 194.

v řízení o v přestupcích vždy v souladu se zákony a ostatními předpisy.

- ***Zásada materiální (objektivní) pravdy:*** správní orgány povinny zjistit podklady co nejúplněji pro vydání rozhodnutí a dát účastníkům možnost, aby se k nim vyjádřili.
- ***Zásadou hospodárnosti správního uvážení:*** Řízení by mělo být vedeno co nejúčelněji, nejrychleji, nejjednodušeji a nejlevněji.
- ***Zásada zákazu zneužití správního řízení:*** správní orgán uplatňuje svou pravomoc pouze k těm účelům, k nimž byla zákonem nebo na základě zákona svěřena, a v rozsahu, v jakém mu byla svěřena.
- ***Zásada subsidiarity:*** správní orgán má povinnost zasahovat do práv účastníků řízení a ostatních subjektů, které se na něm podílejí, v co možná nejmenší míře.
- ***Zásada legitimního očekávání:*** správní orgán by měl v obdobných případech rozhodovat obdobně, aby nevznikaly nedůvodné rozdíly.
- ***Zásadu rychlosti a hospodárnosti:*** správní orgán je povinen vyřizovat věci bez zbytečných průtahů a současně postupuje tak, aby nevznikaly zbytečné náklady.
- ***Zásada rovnosti účastníků řízení o přestupcích:*** všichni účastníci řízení mají rovné postavení a správní orgán k nim musí přistupovat nestranně.
- ***Zásada spolupráce ve veřejné správě:*** správní orgány jsou povinny vzájemně spolupracovat v rámci dobré správy.[138]

Státní orgány, orgány policie a obce oznamují příslušným správním orgánům přestupky, o nichž se dozví a nejsou-li samy příslušné k jejich projednávání.[139] Správní orgán opatří oznámení o přestupku ihned po jeho převzetí podacím razítkem či jiným údajem, který osvědčuje datum převzetí písemnosti a zaeviduje jej. Oprávněná úřední osoba pověřená k jeho vyřízení, posoudí z hlediska úplnosti podkladů a rozsahu úkonů potřebných pro zahájení řízení nebo provedení úkonů před zahájením řízení. Typickým příkladem může být doplnění podkladů orgánem policie právě u dopravních nehod. Spisová dokumentace o dopravní nehodě by měla obsahovat protokol o dopravní nehodě v silničním provozu, fotodokumentaci, plánek místa dopravní nehody, výslechy svědků, popř. úřední záznamy policistů, apod. Pokud správní orgán neshledá důvody k odložení nebo postoupení věci

[138] KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1. 7. 2006.* Praha: 2006. s. 192.
[139] Česko. Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších přestupků.

jinému orgánu:

**a)** přestupek projedná bez zbytečného odkladu uložením pokuty v blokovém řízení, jsou-li splněny zákonem stanovené podmínky,

**b)** přestupek vyřídí vydáním příkazu o uložení pokuty, jsou-li splněny zákonem stanovené podmínky.[140]

Převážná část dopravních nehod se řeší v přestupkovém řízení. Účastníkem řízení jsou fyzické nebo právnické osoby.[141] Dotčenými osobami se rozumí účastníci řízení, kteří mohou být rozhodnutím přímo dotčeni na svých právech nebo povinnostech.[142] Jedná se o případy, kdy jednáním jiného jsou poškozena (dotčena) práva třetích osob, které nemají účast na posuzované události, ale jednáním pachatele jim byla způsobena zpravidla majetková újma.

Zahájení správního řízení je jednou z nejdůležitějších fází rozhodovacího procesu.[143] Řízení o přestupku je zahájeno dnem, kdy byl správním orgánem vůči účastníku řízení učiněn první procesní úkon.

Postačují-li shromážděné podklady o dopravní nehodě k jeho projednání, nařídí správní orgán ústní jednání, ke kterému předvolá všechny známé účastníky řízení a svědky.[144] Podkladem pro vydání správního rozhodnutí jsou důkazy, které se hodnotí každý jednotlivě a všechny ve vzájemné souvislosti. O prováděných důkazech se sepisuje protokol, jenž je součástí spisu. Důkazními prostředky jsou listiny, ohledání, svědecká výpověď a znalecký posudek.[145] Většinu důkazních prostředků k řízení o dopravní nehodě zajišťuje policie.

Rozhodnutí v určité věci zakládají, mění nebo ruší práva anebo povinnosti konkrétní osoby nebo jímž se v určité věci prohlašuje, že taková osoba právo nebo povinnosti má anebo nemá.[146] Aby rozhodnutí nabylo právní moci a bylo vykonatelné, musí být

[140] KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1. 7. 2006*. Praha: 2006. s. 225.
[141] SKULOVÁ, Soňa a kol. *Správní právo, procesní část.* Brno: 2012. s. 34.
[142] Česko. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.
[143] SKULOVÁ, Soňa a kol. *Správní právo procesní*. Plzeň: 2008. s. 151.
[144] KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1. 7. 2006.* Praha: 2006. s. 225.
[145] SKULOVÁ, Soňa a kol. *Správní právo procesní*. Plzeň: 2008. s. 158.
[146] SKULOVÁ, Soňa a kol. *Správní právo procesní*. Plzeň: 2008. s. 188.

oznámeno všem oprávněným subjektům. Rozhodnutí se oznamuje doručení stejnopisu písemného vyhotovení, den doručení je dnem oznámení. Účastníkovi přítomnému na jednání může být rozhodnutí oznámeno ústním vyhlášením. Den ústního vyhlášení se považuje za oznámené, pokud se účastník vzdá písemného vyhotovení, toto musí být uvedeno v protokolu a účastníkem vlastnoručně podepsáno. Rozhodnutí je pravomocné, pokud bylo oznámeno a nelze-li se proti němu odvolat nebo lhůta pro odvolání uplynula nebo jde o rozhodnutí o odvolání. Rozhodnutí je vykonatelné nabytím právní moci nebo pozdějším dnem, který je uveden ve výrokové části.[147]

Při rozhodování o dopravní nehodě se jedná o individuálně správní akt jako výsledek správního řízení vedeného zákonným způsobem správním orgánem. V rámci řízení o dopravní nehodě jsou vydávána meritorní rozhodnutí i rozhodnutí procesní povahy (usnesení, např. usnesení o ustanovení znalce, o postoupení věci pro nepříslušnost, usnesení o přerušení řízení, atd.) V řízení o přestupku musí rozhodnutí obsahovat přesný a úplný výrok, odůvodnění a poučení účastníků.[148]

### a) Blokové řízení

Dopravní nehoda může být projednána v tzv. blokovém řízení, pokud jsou splněny všechny zákonné podmínky. Jedná se o zkrácený druhem řízení o přestupku se specifickými vlastnostmi. V blokovém řízení nepostačuje domluva jako předstupeň uložení pokuty, přestupek je spolehlivě zjištěn, pachatel přestupku je ochoten pokutu zaplatit,[149] souhlasí s přestupkem a s výší pokuty. To stvrdí svým podpisem na pokutovém bloku.[150] Jedinou sankcí, kterou lze v blokovém řízení uložit je pokuta. V blokovém řízení lze na místě vyřešit dopravní nehody, kdy škoda nepřesáhne více jak 100 000,- Kč, nedojde ke škodě na zdraví a účastníkům dopravní nehody se nepodaří bez vynaloženého úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.[151]

Proti uložení pokuty v blokovém řízení se nelze odvolat. Možným opravným prostředkem proti blokové pokutě je přezkumné či odvolací řízení.[152]

---

[147] KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1.7.2006*. Praha: 2006. s. 259.
[148] KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1.7.2006*. Praha: 2006. s. 252.
[149] MATES, Pavel. *Základy správního práva trestního.* Praha: 2008. s. 97.
[150] Česko. Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.
[151] Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
[152] Česko. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

### b) Příkazní řízení

Příkazní řízení je dalším zkráceným druhem řízení o přestupku. V příkazním řízení lze postihovat přestupky bez ústního projednání. Správní orgán může vydat příkaz, pokud nejsou pochybnosti o tom, že obviněný se přestupku dopustil, přestupek nebyl vyřízen v blokovém řízení a obviněný není zbaven způsobilosti k právním úkonům.[153] V příkazním řízení nelze projednat nárok na náhradu škody. Poškozeným však nelze upřít právo na náhradu škody, což příkazní řízení neumožňuje. Příkaz musí obsahovat poučení, že včasným podáním odporu se příkaz ruší a správní orgán pokračuje v řízení.

Kromě sankcí lze v řízení o přestupku využít ochranná opatření. Smyslem ochranných opatření je chránit společnost i jednotlivce proti porušování právních předpisů. Účelem sankcí ukládaných za přestupky a dopravní nehody je také prevence.[154] Sankce lze navzájem kombinovat, ale výjimkou jsou napomenutí a uložení pokuty. Mezi ochranné opatření patří omezující opatření a zabrání věci.[155] Sankce, které mohou být správním orgánem uloženy, jsou:

- ***Napomenutí*** je nejmírnější způsob potrestání. Napomenutí musí mít písemnou formu a lze ho uložit při jakémkoliv přestupku. Napomenutí se často zaměňuje s domluvou. Domluva má ústní charakter a nejedná se o sankci.
- ***Pokuta*** se použije se v případech, kdy by napomenutí nevedlo k nápravě. Společně s pokutou lze uložit i propadnutí věci a zákaz činnosti. Při rozhodování o výše pokuty rozhoduje správní orgán dle správního uvážení, zejména ke způsobu spáchání, jeho způsobu a okolnostem jakým byl spáchán. Pokutu lze (jako jedinou sankci) uložit v blokovém řízení.[156] Ve správním řízení lze v některých případech dle ustanovení § 125c zákona č. 361/2000 Sb., uložit pokutu až do výše 50 000,- Kč. [157]
- ***Zákaz činnosti*** je sankcí, kterou lze uložit samostatně nebo i společně s jinou sankcí. Zákaz činnosti lze uložit jen u činnosti, kterou pachatel vykovává

[153] Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
[154] KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1.7.2006*. Praha: 2006. s. 178.
[155] Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších zákonů.
[156] ČERNÝ, Jan, HORZINKOVÁ, Eva, KUČEROVÁ, Helena. *Přestupkové řízení*. Praha: 2009. s. 172 – 173.
[157] Česko. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (o silničním provozu).

v pracovním nebo jiném obdobném poměru nebo jde-li o činnost, k níž je třeba povolení nebo souhlasu státního orgánu. V našem případě jde o řízení motorových vozidel, které spočívá v jejím zákazu. Podmínkou uložení zákazu činnosti je, aby pachatel touto činností nebo v souvislosti s ní spáchal přestupek. Do zákazu činnosti se započítává i doba, po kterou nemohl pachatel vykonávat tuto činnost z důvodu opatření správního orgánu. Doba zákazu činnosti je stanovena až na 2 roky. Od výkonu zbytku zákazu činnosti může správní orgán upustit po uplynutí poloviny této sankce a to na návrh pachatele přestupku, jestliže způsobem svého života prokázal, že její další výkon není potřebný.[158]

- ***Propadnutí věci*** lze uložit, jestliže věc náleží pachateli a byla-li ke spáchání přestupku užita. V případě dopravní nehody jde o vozidlo, kterým byla způsobena dopravní nehoda. Propadnutí věci nelze uložit, byla-li by hodnota věci v nápadném nepoměru k povaze přestupku. Vlastníkem propadnuté věci se stává stát.[159]

### 4.6.3 Trestní řešení dopravních nehod

Nejzávažnějším porušením předpisů v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích je spácháni trestného činu dle zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, Dle ustanovení § 13 zákona č. 40/2009 Sb., *„trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný, a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.“*[160]

Trestné činy se dle ustanovení § 14 zmíněného zákona dělí na:

- přečiny, to jsou nedbalostní a úmyslné trestné činy, kde je stanovena horní hranice trestní sazby do pěti let, trestu odnětí svobody,
- a zločiny, to jsou zvlášť závažné a úmyslné trestné činy, kde je stanovena horní hranice trestní sazby nejméně deset let, trestu odnětí svobody.[161]

[158] ČERNÝ, Jan, HORZINKOVÁ, Eva, KUČEROVÁ, Helena. *Přestupkové řízení*. Praha: 2009. s. 172-173
[159] Česko. Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších přepisů.
[160] Česko. Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník.
[161] Česko. Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník.

Účastník silničního provozu se může porušením některého z předpisů v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích dopustit některého z následujících trestných činů:

**a) z nedbalosti**

- Usmrcení z nedbalosti dle ustanovení § 143 zákona č. 40/2009 Sb.
- Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti dle ustanovení § 147 zákona č. 40/2009 Sb.
- Ublížení na zdraví z nedbalosti dle ustanovení § 148 zákona č. 40/2009 Sb.
- Obecné ohrožení z nedbalosti dle ustanovení § 273 zákona č. 40/2009 Sb.
- Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti dle ustanovení § 277 zákona č. 40/2009 Sb.

**b) úmyslné**

- Neposkytnutí pomoci dne ustanovení § 150 zákon č. 40/2009 Sb.
- Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku dle ustanovení § 151 zákona č. 40/2009 Sb.
- Neoprávněné užívání cizí věci dle ustanovení § 207 zákona č. 40/2009 Sb.
- Obecné ohrožení dle ustanovení § 272 zákona č. 40/2009 Sb.
- Ohrožení pod vlivem návykové látky dle ustanovení § 274 zákona č. 40/2009 Sb.
- Maření výkonu úředního rozhodnutí dle ustanovení § 337 zákona č. 40/2009 Sb.

Tresty za uvedené trestné činy je možné ukládat pouze na základě trestního zákoníku, dle ustanovení § 52 zákona č. 40/2009 Sb. Soud při stanovení druhu trestu za konkrétní trestný čin přihlíží především k rodinným, majetkovým a osobním poměrům pachatele, závažnosti trestného činu, chování pachatele po činu, především se zohledňuje snaha napravit způsobenou škodu a odstranit její následky. Soud také přihlíží na přitěžující a polehčující okolnosti, délce vedeného trestního řízení a době uplynutí od spáchání trestného činu. Soud má při ukládání trestu na výběr z poměrně široké škály druhu trestu, jak je uvedeno v ustanovení § 52, přesto nejčastěji za spáchání výše jmenovaných trestných činů v dopravě, ukládá níže uvedené tresty: [162]

- ***Odnětí svobody,*** nepodmíněný trest odnětí svobody se ukládá dle ustanovení § 55 zákona č. 40/2009 Sb. trestního zákoníku. U přečinů lze uložit nepodmíněný trest

[162] BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 37 novel)*. Praha: 2013. s. 283 – 298.

odnětí svobody za podmínky, že by uložení jiného trestu nepřispělo u pachatele k vedení řádného života.

- ***Zákaz činnosti*** se ukládá dle ustanovení § 73 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku na jeden až deset let. Samotný trest zákazu činnosti, lze uložit, pokud vzhledem k povaze a závažnosti trestného činu a osobě pachatele není třeba ukládat trest jiný. Tento trest spočívá v zákazu určitého povolání, zaměstnání nebo činnosti.
- ***Peněžitý trest*** se ukládá dle ustanovení § 67 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, u úmyslných trestných činů s majetkovým prospěchem nebo u trestných činů, u kterých to trestní zákoník dovoluje. V případě spáchaných trestných činů v souvislosti se silničním provozem lze uložit peněžitý trest dle ustanovení § 207, 273, 274, 337 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku.
- ***Domácí vězení*** se ukládá dle ustanovení § 60 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku až na dvě léta, pokud vzhledem k povaze a závažnosti trestného činu a osobě pachatele tento trest postačí, popřípadě i vedle jiného trestu. Tento druh trestu se může uložit i samostatně pokud není jiného trestu třeba. Zároveň vyžaduje písemný slib pachatele a jeho potřebnou součinnost. Obecně trest spočívá v povinnosti odsouzeného zdržovat se v určeném obydlí v době od 20:00 hod. do 05:00 hod.
- ***Obecně prospěšné práce*** se ukládají dle ustanovení § 67 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku a to v případě, že se jedná o přečin. Samotný trest obecně prospěšných prací, lze uložit, pokud vzhledem k povaze a závažnosti trestného činu a osobě pachatele není třeba ukládat trest jiný. Tento trest spočívá v povinnosti odsouzeného provést práce k obecně prospěšným účelům ve stanoveném rozsahu. Rozsah a výkon obecně prospěšných prací je upraven v ustanoveních § 63 – 65 zákona č. 40/2009 Sb.[163]

Trestné činy proti životu a zdraví jsou označovány jako nejzávažnější. Pojem ublížení na zdraví se uveden v ustanovení § 122 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., kdy se jedná o stav, který porušením tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje obvyklí způsob života a vyžaduje lékařské ošetření.[164] Pomyslná hranice, která vychází se z ustálené judikatury a praxe a platila již v době účinnosti zákona č. 140/1961 Sb., trestní zákon, mezi

[163] Česko. Zákon č. 40/2009Sb., Trestní zákoník.
[164] Česko. Zákon č. 40/2009Sb., Trestní zákoník.

přestupkovým jednáním a trestným činem v případě poškození zdraví se považuje doba pracovní neschopnosti v délce 7 dnů. Délka pracovní neschopnosti však není rozhodujícím kritériem, za ublížení na zdraví se považuje např. otřes mozku prvního stupně, zlomenina nosních kůstek, tržná rána na horním rtu apod.[165] Zmíněná kritéria přestupkového jednání a spáchání trestného činu byla zachována i pro zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

Další pomyslnou hranicí mezi trestným činem ublížením na zdraví a těžkou újmou na zdraví je pracovní neschopnost v délce 6 týdnů.[166] Aby se mohlo jednat o těžkou újmu na zdraví, musí být splněny i další podmínky, zejména se musí jednat o vážnou poruchu zdraví či vážné onemocnění, které jsou vyjmenovány v ustanovení § 122 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb. [167] viz příloha č. 24.

Při zjištění řidiče pod vlivem alkoholu je pomyslnou hranicí mezi přestupkovým jednáním a spácháním trestného činu, zjištění množství alkoholu v krvi. Pod 1 promile alkoholu v krvi se jedná o přestupek a při zjištění nad 1 promile alkoholu v krvi se jedná o trestný čin, podrobněji viz kapitola 4.5.5.

Podobný způsobem se postupuje i při zjištění řidiče pod vlivem návykových látek, kde je pomyslnou hranicí mezi přestupkovým jednáním a spáchání trestného činu, dosažení limitní hranice v krevním vzorku řidiče, která je uvedena v Nařízení vlády č. 41/2014 o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou.[168] Limitní hodnoty v krevním vzorku řidiče jsou uvedeny v příloze č. 25.

V souvislosti s trestním řízením má poškozený dle ustanovení § 43 - 49 zákona č. 40/2009 Sb. trestního zákoníku, nárok uplatnit náhradu škody. Tento návrh lze uplatnit nejpozději u hlavního líčení. Zákon rovněž umožňuje poškozenému výslovným prohlášením před orgány činnými v trestním řízení se vzdát procesních práv a tím se vzdát práva na náhradu vzniklé škody. Pokud soud nerozhodl o náhradě škody nebo jen částečně, odkáže poškozeného dle ustanovení § 229 trestního řádu, na řízení ve věcech občanskoprávních nebo řízení před jiným orgánem viz kapitola 4.6.4. V průběhu trestního

[165] Epravo.cz. *Vymezení pojmů ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví.* [online] 2016, [cit. 2016-02-04]. Dostupné z WWW: http://www.epravo.cz/top/clanky/vymezeni-pojmu-ublizeni-na-zdravi-a-tezka-ujma-na-zdravi-7465.html

[166] Česko. Rozsudek nejvyššího soudu ČR ze dne 12.05.2011, č. 11Tdo141/2011-17

[167] Česko: Zákon č. 40/2009Sb., Trestní zákoník.

[168] Česko. Nařízení vlády č. 41/2014 o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou.

řízení může také dojít ze strany viníka k náhradě vzniklé škody a tím dle ustanovení § 307 trestního řádu k podmíněnému zastavení trestního stíhání nebo dle ustanovení § 309 trestního řádu k narovnání, podrobněji viz kapitola 4.6.1.

Od 25. února 2013 je účinný zákon č. 45/2013 Sb., o obětech trestných činů a o změně některých zákonů (zákon o obětech trestných činů). Orgány činné v trestním řízení, veřejné moci včetně dalších subjektů musí přistupovat k oběti důstojně a zdvořile, s ohledem na zdravotní a psychický stav a vycházet ji vstříc. Oběť dle tohoto zákona má právo na jednorázovou peněžitou pomoc od státu, pokud ji bylo v důsledku trestného činu ublíženo na zdraví nebo způsobena těžká újma na zdraví anebo osoba pozůstalá po oběti. Osoba pozůstalá je v § 24 specifikována jako rodič, manžel, registrovaný partner, dítě, sourozenec, nebo osoba, které zemřelý poskytoval výživu. Podrobnější podmínky pro udělení jednorázové pomoci viz příloha č. 26.[169]

### 4.6.4 Občanskoprávní řešení dopravních nehod

Pokud došlo k jakékoliv škodě v souvislosti s dopravní nehodou a pokud o náhradě škody nebylo rozhodnuto v řízení o přestupku nebo v trestním řízení, může poškozený uplatňovat svůj nárok občanskoprávní soudní cestou. Typickým příkladem pro občanskoprávní řízení budou situace, kdy dopravní nehoda byla spáchána chodcem, cyklistou, nezákonně umístěnou překážkou, vozidlem, které nemělo uzavřené pojištění odpovědnosti z provozu vozidla[170] (tzv. povinné ručení“) apod. V případech, kdy je vedeno trestní stíhání, ale není rozhodnuto o povinnosti nahradit, např. z důvodů, že by se řízení neúměrně protáhlo nebo další dokazování by přesahovalo potřeby trestního stíhání, odkáže soud poškozeného na řízení ve věcech občanskoprávních nebo řízení před jiným orgánem, jak je uvedeno v ustanovení § 229 trestního řádu. Stejně tak rozhodne soud i v případě, kdy je poškozenému z různých důvodů náhrada přiznána jen z části nebo soud obžalovaného zprostí obžaloby.[171]

Od 1. ledna 2014 je účinný zákon vydaný pod číslem 89/2012 Sb., občanský zákoník a předchozí zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník k 1. lednu 2014 tak pozbyl platnosti.[172] Nově je zde zakotvena i náhrada nemajetkové újmy, kterou hradí škůdce, jak je uvedeno

[169] Česko. Zákon č. 45/2013Sb. o obětech trestných činů.
[170] Česko. Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů.
[171] Česko. Zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád.
[172] BUŠTA Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 37 novel)*. Praha: 2013, s. 298.

v ustanovení § 2894 občanského zákoníku. Občanský zákoník v této souvislosti řeší náhrady:

- při újmě na přirozených právech dle ustanovení § 2956 – 2957,
- náhrady při ublížení na zdraví a při usmrcení dle ustanovení § 2958 – 2959,
- náklady pohřbu a peněžité dávky dle ustanovení § 2960,
- náhrady při poškození věcí dle ustanovení § 2961 – 2967,
- odbytné dle ustanovení § 2968,
- náhrada při poranění zvířete dle ustanovení § 2970,
- náhrada nemajetkové újmy dle ustanovení § 2971.

Občanský zákoník ukládá nahradit vzniklou škodu nejprve uvedením do předešlého stavu, a pokud to není z různých důvodů proveditelné, je možné nahradit vzniklou škodu v penězích, na žádost poškozeného. Samotný způsob a rozsah náhrady způsobených škod je upraven v oddíle III v ustanoveních § 2951 – 2971. Pro potřeby této práce je podstatné se zaměřit se zejména na ustanovení § 2956 - 2968.[173]

Občanskoprávní řízení a jednání s pojišťovnami upravuje nový občanský zákoník, který přinesl řadu změn. Změny se také týkají oblasti náhrady škody a upevňují právní postavení poškozeného. Osoby, které jsou poškozené vlivem dopravní nehody, mohou své nároky uplatňovat na pojišťovně, provozovateli vozidla nebo samotném viníku dopravní nehody. Poškozený si může dle ustanovení § 2958 nárokovat bolestné, pokud mu vznikla zdravotní překážka, která by mu v budoucnu činila omezení. Ovšem zrušením vyhlášky č. 440/2001 Sb., o odškodňování bolesti a ztížení společenského uplatnění, tak nejsou stanoveny limity a soud bude posuzovat jednotlivé případy individuálně, pokud škůdce dobrovolně částku neuhradí.

V ustanoveních § 2956, § 2957 a § 2971 je upravena nemajetková škoda, která je spojena s ublížením na zdraví. Na základě uvedených ustanovení má poškozený nárok na náhradu léčebných výloh, náklady spojené s péčí o domácnost a nově také náhradu za ušlý výdělek po dobu pracovní neschopnosti či ztrátu důchodu. Zmíněné nároky jsou upraveny

[173] Česko. Zákon č. 89/2012 Sb. Občanský zákoník.

v ustanoveních § 2962 – 2967.[174] Nemajetková škoda se zpravidla přiznává osobám, které se staly poškozenými při úmyslném zavinění, nebo osobám poškozeným při porušení povinnosti z hrubé nedbalosti.[175]

Poškozený může také požádat o tzv. odbytné, upraveno v ustanovení § 2968, což je určité jednorázové vyrovnání, které nahrazuje peněžitý důchod. Výdaje spojené s pohřbem a výživou pozůstalých jsou zachovány dle předchozího občanského zákoníku. Poškozený může nově žádat o náhradu při poranění zvířete, které od účinnosti zákona 89/2012 Sb. není považováno za věc.[176] Výhodou pro obě strany je definitivní vypořádání nároku a škůdce se osvobodí od dlouholeté povinnosti. Za účinnosti zákona č. 40/1964 Sb. občanský zákoník byla tato možnost vypořádání vázána na písemnou dohodu. S účinností nového občanského zákoníku je tato možnost vyrovnání v rukou soudu, který na návrh poškozeného rozhodne poskytnutí odbytného namísto peněžitého důchodu. Paradoxně se s účinností nového občanského zákoníku odbytné stalo nárokovým institutem a soud tak může rozhodnout i proti vůli škůdce. V případě, kdy škůdce není pojištěn a nedisponuje dostatečnými finančními prostředky, může pro něj být jednorázová náhrada až likvidační.[177]

S účinností nového občanského zákoníku bylo zrušeno paušální jednorázové odškodnění pozůstalým a zároveň není stanovena horní ani dolní hranice pro náhradu škody. Tímto je otevřena možnost podrobněji zkoumat poškozeného a jeho vazby na pozůstalé před stanovením konkrétní částky jednorázového odškodného.[178] *„Jednorázové odškodnění pozůstalých je povinen vždy zaplatit ten, kdo za škodu odpovídá. V oblasti občanského práva tedy provozovatel vozidla (resp. dopravce, příp. cestovní kancelář) a v případě trestní odpovědnosti i řidič vozidla. Je zde však i nárok proti pojistiteli vozidla nebo České kanceláři pojistitelů, nebylo-li vozidlo odpovědnostně pojištěné. Z praxe bývá*

[174] ARNOLDOVÁ, Anna a kol. Besip. *ABC poškozených a pozůstalých po obětech dopravních nehod*. Praha: 2013. [online] 2015, s. 6 – 7. (PDF) [cit. 2015-07-27]. Dostupné z WWW: http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/abc-2013.pdf

[175] Česko. Zákon č. 89/2012 Sb. Občanský zákoník, komentář k ustanovení § 2971. [cit. 2016-01-27]. Interní síť policie, ASPI. Nedostupné.

[176] ARNOLDOVÁ, Anna a kol. Besip, *ABC poškozených a pozůstalých po obětech dopravních nehod*, Praha: 2013. [online] 2015, s. 6 – 7. (PDF) [cit. 2015-07-27]. Dostupné z WWW: http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/abc-2013.pdf

[177] Česko. Zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád, komentář k ustanovení § 2968. [cit. 2015-07-27]. Interní sít Policie, ASPI. Nedostupné.

[178] ARNOLDOVÁ, Anna a kol. Besip. *ABC poškozených a pozůstalých po obětech dopravních nehod*, Praha: 2013. [online] 2015, s. 6 – 7. [cit. 2015-07-27]. Dostupné z WWW: http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/abc-2013.pdf

*pro poškozené a pozůstalé snazší a užitečnější obracet se s náhradou škody rovnou na pojistitele vozidla.“*[179] Pozůstalý mají také právo požádat si o vdovský či sirotčí důchod, pokud na ně mají ze zákona nárok.[180]

[179] ARNOLDOVÁ, Anna a kol. Besip, *ABC poškozených a pozůstalých po obětech dopravních nehod*, Praha: 2013. [online] 2015, s. 44 - 45. (PDF) [cit. 2015-07-27]. Dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/abc-2013.pdf

[180] ARNOLDOVÁ, Anna a kol. Besip, *ABC poškozených a pozůstalých po obětech dopravních nehod*, Praha: 2013. [online] 2015, s. 45 – 46. (PDF) [cit. 2015-07-27]. Dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/abc-2013.pdf

# 5 Shrnutí zkoumaných výsledků

K získání potřebných dat zkoumané problematiky byla zvolena kvantitativní dotazníková metoda. Dotazník s průvodním dopisem a instrukcemi pro vyplnění, viz přílohy č. 1 - 2, byl vytvořen pro občany města Liberec, ale i ostatní občany, kteří se stali účastníky silničního provozu ve městě Liberec. Otázky v dotazníku byly koncipovány tak, aby bylo přibližně zjištěno, jaké mají respondenti zkušenosti se silničním provozem a zároveň aby bylo možné od respondentů získat odpověď na navrhovanou úpravu silničního provozu v Liberci. Sběr dat proběhl dle původního plánu a to v období od 1. 2. 2016 – 14. 2. 2016. Dotazníkového průzkumu ve zmiňovaném období se zúčastnilo celkem 216 respondentů. Při třídění zpracovaných dotazníků muselo být z původního počtu 15 dotazníků vyřazeno, neboť byly nevyhodnotitelné, nebo neúplně vyplněné a jejich případné začlenění do analýzy by mohlo značně ovlivnit výsledky průzkumu. Celkem bylo zpracováno a analyzováno **201** dotazníků.

Provedená analýza ukazuje, že z analyzovaného vzorku 201 respondentů bydlí 57% v Liberci a 43% bydlí mimo Liberec. Otázkou, jak často jste účastníkem silničního provozu ve městě Liberec (řidič, chodec, cyklista), bylo zjištěno, že 0% není účastníkem, 13% je občas účastníkem (5x měsíčně), 24% je často účastníkem (3x za týden) a 63% je účastníkem silničního provozu denně. Otázkou, zda jste držitelem řidičského oprávnění (ŘP), bylo zjištěno, že 89% (ŘP) vlastní a 11% (ŘP) nevlastní. Otázka, jak dlouho jste držitelem řidičského oprávnění (ŘP) dokládá, že 11% (ŘP) nemá, 12% má (ŘP) 1 – 5 let, 17% má (ŘP) 6 – 10 let, 31% má (ŘP) 11 – 20 let a 29% má (ŘP) více jak 20 let. Otázkou, zda jste řidič z povolání, bylo zjištěno, že 92% není řidičem z povolání a 8% je řidičem z povolání. Otázka, jak často řídíte motorové vozidlo ukazuje, že 11% neřídí, 11% řídí občas (5x měsíčně), 44% řídí často (ob den), 34% řídí denně. Otázkou, absolvoval(a) jste někdy po obdržení řidičského průkazu školení řidičů, zdokonalovací školení či jiný kurz nebo výcvik řidičů, bylo zjištěno, že 61% neabsolvovalo žádné školení a ni kurz a 39% absolvovalo školení nebo kurz. Otázkou, byl(a) jste někdy účastníkem silniční dopravní nehody, bylo zjištěno, že 68% se stalo účastníkem dopravní nehody a 32% se účastníkem dopravní nehody nestalo.

Pro následující čtyři otázky je podstatných 68% respondentů, kteří se stali účastníky dopravní nehody a právě jim byly určeny tyto otázky.

Otázkou, kolikrát jste byl(a) účastníkem silniční dopravní nehody, bylo zjištěno, že 63% bylo1x, 22% bylo 2x a 15% vícekrát, účastníkem dopravní nehody. Otázkou, byl(a) jste někdy uznán(a) jako viník silniční dopravní nehody, bylo zjištěno, že 60% nebylo viníkem dopravní nehody a 40% bylo viníkem dopravní nehody. Otázkou, jaká byla hlavní příčina dopravní nehody, které jste byl(a) účastníkem, bylo zjištěno, že u 9% byla příčinou nepřiměřená rychlost, u 23% bylo příčinou nedání přednosti v jízdě, u 5% bylo příčinou nesprávné předjíždění, u 32% byl příčinou nesprávný způsob jízdy, u 3% byl příčinou špatný stav komunikace, u 1% byla příčinou technická závada a u 27% byly příčinou ostatní a jiné příčiny. Otázkou, k jakému zranění došlo při dopravní nehodě, které jste byl účastníkem, bylo zjištěno, že 80% mělo při dopravní nehodě pouze hmotnou škodu, 14% bylo účastníky dopravní nehody s lehkým zraněním, 5% bylo účastníky dopravní nehody s těžkým zraněním a 1% bylo účastníky dopravní nehody s úmrtím osoby.

Další otázky byly určeny opět všem respondentům. Otázkou, jste spokojen(a) se současnou právní úpravou v ČR, která zabezpečuje bezpečnost a plynulost silničního provozu na pozemních komunikacích, bylo zjištěno, že 6% je spokojeno, 27% je nejspíš spokojeno, 45% je nespíš nespokojeno a 22% není spokojeno. Otázkou, myslíte si, že je ve městě Liberec příliš mnoho dopravních značek, které znepřehledňují provoz na silničních komunikacích, bylo zjištěno, že 22% si myslí, že v Liberci je mnoho dopravních značek, 50% si nespíše myslí, že v Liberci je mnoho dopravních značek, 21% si nespíše nemyslí, že by bylo v Liberci je mnoho dopravních značek a 7% si nemyslí, že by bylo v Liberci mnoho dopravních značek. Otázkou, uvítal(a) byste ve městě Liberec změnu úpravy silničního provozu, která by snížila počet dopravních nehod a jejich následků, bylo zjištěno, že 86% by uvítalo změnu a 14% by změnu neuvítalo. Otázkou, uvítal(a) byste ve městě Liberec odstranění většiny dopravních značek upravujících přednost, aby většinově platila přednost zprava, bylo zjištěno, že 64% by nesouhlasilo s odstraněním dopravních značek upravujících přednost a 36 % by souhlasilo s touto změnou. Otázkou, myslíte si, že odstraněním většiny dopravních značek upravujících přednost ve městě se sníží rychlost vozidel, bylo zjištěno, že 79% si nemyslí, že by došlo ke snížení rychlosti a 21% si myslí, že by došlo ke snížení rychlosti. Otázkou, myslíte si, že odstraněním většiny dopravních značek upravujících přednost ve městě Liberec se sníží počet dopravních nehod, bylo zjištěno, že 8% si myslí ano, 20% si myslí nejspíše ano, 39% si myslí nejspíše ne a 33% si myslí ne. Otázka, zda odstraněním většiny dopravních značek upravujících přednost ve

městě Liberec se sníží počet následků dopravních nehod, ukazuje, že 4% si myslí ano, 23% si myslí nejspíše ano, 46 si myslí nejspíše ne a 27% si myslí ne. Otázkou, řídil(a) jste někdy motorové vozidlo pod vlivem alkoholického nápoje nebo návykové látky, bylo zjištěno, že 73% nikdy neřídilo pod vlivem, 21% řídilo pod vlivem 1x, 6% řídilo pod vlivem občas, často a stále neřídí pod vlivem nikdo. Otázka, způsobil(a) jste někdy dopravní nehodu pod vlivem alkoholu, ukazuje, že 97% nezpůsobilo dopravní nehodu pod vlivem alkoholu a 3% dopravní nehodu pod vlivem alkoholu způsobilo. Otázkou, byl(a) jste někdy projednáván(a) Policií ČR nebo jinými orgány za řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu, bylo zjištěno, že 93% projednáváno nebylo a 7% projednáváno policií bylo. Otázka, zda by bylo podle Vašeho názoru vhodné v ČR uzákonit určitou povolenou hladinu alkoholu v krvi řidiče motorových vozidel (např. 0,3 promile), ukazuje, že 9% by souhlasilo, 23% by nejspíš souhlasilo, 28% by nejspíš nesouhlasilo a 40% by nesouhlasilo. Otázka, zda by se povolením určité hladiny alkoholu v krvi (např. 0,3 promile) snížila nehodovost na pozemních komunikacích a její následky, naznačuje, že 1% si myslí, že by se nehodovost snížila, 1% si myslí, že by se nehodovost nejspíš snížila, 29% si myslí, že by se nehodovost nejspíš nesnížila a 69% si myslí, že by se nehodovost nesnížila. Otázka, jakého jste pohlaví, dokládá, že dotazníkového šetření se účastnilo, 59% mužů a 41% žen. Otázka, do jaké věkové kategorie patříte, dokládá, že dotazníkového šetření se účastnilo 17% respondentů ve věku 15 – 25 let, 17% respondentů ve věku 26 – 35 let, 37% respondentů ve věku 36 – 45 let, 17% respondentů ve věku 46 – 55 let a 12% respondentů ve věku 55 a více let.

Provedeným průzkumem byly zjištěny odpovědi i na následující výzkumné otázky:

- Jsou občané spokojeni s právní úpravou v ČR, která zabezpečuje bezpečnost a plynulost silničního provozu na pozemních komunikacích? Průzkum ukazuje, že celkem 67% není nebo spíše není spokojeno správní úpravou zabezpečující plynulost silničního provozu.

- Uvítaly by občané ve městě Liberec změnu úpravy silničního provozu ve formě odstranění většiny dopravních značek upravujících přednost, aby většinově platila přednost zprava? Průzkum dokládá, že celkem 64% by takovou změnu nechtělo.

- Snížil by se počet dopravních nehod a jejich následků ve městě Liberec při odstranění většiny dopravních značek upravujících přednost tak, aby platila

přednost zprava? Průzkumem bylo zjištěno, že celkem 79% si myslí, že by se nehodovost takovou úpravou nesnížila.

- Bylo by vhodné v ČR uzákonit určitou povolenou hladinu alkoholu v krvi řidiče motorových vozidel např. 0,3 promile? Průzkum ukázal, že celkem 68% si myslí nebo spíše nemyslí, že by nebylo vhodné uzákonit povolenou hladinu alkoholu v krvi.

Grafické znázornění výsledků průzkumu je uvedeno v příloze č. 27.

### 5.1 Srovnání výsledků vlastního průzkumu s průzkumy jiných autorů.

Srovnáním výsledků vlastního průzkumu s výsledky průzkumu autora diplomové práce Ludvíka Merty[181], bylo v otázce, zda jsou občané spokojeni s právní úpravou v ČR, která zabezpečuje bezpečnost a plynulost silničního provozu pozemních komunikacích, zjištěno, že se výsledky příliš neliší. U vlastního průzkum dokládá, že není spokojeno se současnou právní úpravou v ČR 22% a spíše není spokojeno 45%. Celkem tedy 67% respondentů je nespokojeno. U průzkumu Ludvíka Merty považuje za nedostatečnou právní úpravu v ČR 27% a 27% za spíše nedostatečnou. Celkem tedy 54% respondentů je názoru, že je právní úprava v ČR nedostatečná.

Je tedy možné konstatovat, že ačkoliv byly oba průzkumy provedeny nezávisle na sobě v různých lokalitách a v rozmezí několika let, výsledky se diametrálně neliší.

U průzkumné otázky, zda by občané ve městě Liberec uvítali změnu úpravy silničního provozu ve formě odstranění většiny dopravních značek upravujících přednost, aby většinově platila přednost zprava, bylo vlastním průzkumem bylo zjištěno, že 64% respondentů si takovou úpravu nepřeje a 36% si zmíněnou úpravu přeje.

Cestou odstraňování dopravních značek se vydalo i několik měst v ČR jako je Slaný a Beroun. V anketě města Slaný pro odstranění dopravních značek tak, aby obecně platila přednost zprava, s touto úpravou souhlasí 39% hlasujících.[182] Ačkoliv byla anketa

[181] MERTA, Ludvík. *Právní úprava silničního provozu a ekonomické aspekty dopravních nehod*. Diplomová práce, s. 117, ČZU, 2013.
[182] Kladenský denník.cz. 2011. *Slaný chce v dalších částech odstranit značky*.[online] 2016 [2016-02-15]. Dostupné z WWW: http://kladensky.denik.cz/zpravy_region/slany-chce-v-dalsich-castech-odstranit.html

prováděna v jiném městě a v jiném období, výsledky takřka odpovídají výsledkům vlastního zkoumání, kde s touto úpravou souhlasí 36% respondentů.

Komparací výsledků v otázce, zda by se snížil počet dopravních nehod a jejich následků ve městě Liberec při odstranění většiny dopravních značek upravujících přednost tak, aby platila přednost zprava, nebylo možné uskutečnit, neboť nebyl nalezen odpovídající průzkum.

Pro srovnání lze využít projekt, který od roku 2004 probíhá v několika evropských městech, v anglickém Ipswichi, německém Bohmte, dánském Ejby, Belgickém Ostende a nizozemském Emmenu, kde postupně odstraňovaly dopravní značky a různé bariéry (zábrany, obrubníky apod.). Výsledkem tohoto projektu bylo, že 70% dopravních značek na silnicích s velkým počtem značek, řidiči nevnímají. Projekt dále dokazuje, že počet dopravních nehod poklesl cca o 77% a počet zraněných poklesl o 60%.[183] Výsledky vlastního zkoumání a zmiňovaného projektu z praxe jsou diametrálně odlišné, neboť vlastním průzkumem bylo zjištěno, že celkem 79% si myslí, že by se nehodovost navrhovanou úpravou nesnížila.

Srovnáním výsledků vlastního průzkumu s Observatoří bezpečnosti silničního provozu v otázce[184], zda by bylo vhodné v ČR uzákonit určitou povolenou hladinu alkoholu v krvi řidiče motorových vozidel např. 0,3 promile, byly zjištěny rozdíly. U vlastního průzkumu by s navrhovanou změnou souhlasilo 9% a nejspíše souhlasilo 23%. Celkem by s určitou hladinou alkoholu v krvi řidiče souhlasilo 31% respondentů. U výsledků Observatoře bezpečnosti silničního provozu by s určitou hladinou alkoholu v krvi řidiče souhlasilo 12,7% respondentů.

Nutno podotknout, že vlastní průzkum byl orientován pouze na účastníky silničního provozu Liberce. V porovnání a určitého odstupu obou průzkumů lze konstatovat, že došlo k více jak 100% nárůstu osob, které by určitou hladinu alkoholu v krvi řidiče povolili, jako je tomu běžné i v jiných zemích EU.

---

[183] Autorevue.cz. 2006. *Cesta k bezpečnějším silnicím, odstranění dopravního značení.* [online] 2016 [2016-02-15]. Dostupné z WWW: http://www.autorevue.cz/cesta-k-bezpecnejsim-silnicim-odstraneni-dopravniho-znaceni_4

[184] Observatoř bezpečnosti silničního provozu. 2007. *Postoje k řízení pod vlivem alkoholu.* [online]. 2016 [cit. 2016-02-15]. Dostupné z WWW: http://www.czrso.cz/clanky/postoje-k-rizeni-pod-vlivem-alkoholu/

## 5.2 Navrhovaná opatření

Návrhy řešení ke snížení počtu dopravních nehod a jejich následků se odvíjí od provedeného průzkumu, kde byl zjišťován všeobecný názor na dostatečnost právní úpravy v ČR, která zabezpečuje bezpečnost a plynulost silničního provozu pozemních komunikacích a navrženého řešení ke snížení nehodovosti a jejich následků ve formě odstraněním dopravních značek upravujících přednost a tolerování určité hladiny alkoholu v krvi řidiče.

Návrhů na změnu nebo modifikaci právní úpravy týkající se bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v ČR existuje celá řada. Dle názoru autora:

- Policista by měl mít oprávnění v odůvodněných případech odebrat osvědčení o registraci vozidla.
- Zvýšit vymahatelnost u přestupkového jednání např. prodloužením promlčecí lhůty na 2 – 3 roky.
- Zpřísnit trestání jedinců, kteří se opakovaně dopouštění trestného činu dle ustanovení § 337 odst. 1 písm. a) zákona č. 40/2009 Sb.
- Stanovení fixních tarifů sazeb pro přestupková jednání v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích.
- Zpřístupnit databáze o dopravních nehodách pojišťoven, policii, aby byl získán ucelený přehled o počtu, následcích a příčinách dopravních nehod.
- Zakotvit povinnost pro obecní a městské úřady, aby se řídili stanoviskem policie při místní a přechodné úpravě provozu na pozemních komunikacích.
- Stanovit povinnost pro majitele reklamních ploch v ochranném pásmu komunikace, kteří nabyli vlastnictví těchto ploch před účinností zákona č. 13/1997 Sb., k jejich odstranění. Neučiní li tak majitel sám odstranění reklamní plochy by učinil stát prostřednictvím nějaké firmy na náklady majitele reklamní plochy.

Návrhů k aplikaci snižování nehodovosti ve městě Liberec a jejich následků ve formě odstranění dopravních značek upravujících přednost, je také celá řada. Ačkoliv v provedeném průzkumu s touto alternativou respondenti nesouhlasí, výsledky projektu v některých evropských městech jsou velmi pozitivní. Dle názoru autora by před zavedením takové změny měla předcházet větší a opakovaná informovanost občanů o takové změně (např. formou letáků, místních či obecních novin, besed apod.), seznámení

občanů s výsledky projektu v evropských zemích a navrhovanou změnu aplikovat postupně (např. prozatímním překrytím dopravní značky a po čase ji odstranit úplně), aby si na ni občané zvykli.

Provedeným průzkumem bylo také zjištěno, že většina osob používá motorové vozidlo denně nebo obden a pouze určité procento po získání řidičského oprávnění absolvovalo minimálně jednou školení řidičů, zdokonalovací školení nebo kurz. K tomu se automobilová doprava stále vyvíjí společně s legislativou, proto bylo by vhodné zavést školení řidičů byť v minimálním rozsahu např. při výměně řidičského oprávnění, kde by byli řidiči seznámeni se změnami v silničním provozu.

# 6 Závěr

Jak ukazuje nejen sama tato práce, právní úprava silničního provozu v ČR je poměrně rozsáhlá a složitá, neboť se řídí celou řadou mezinárodních smluv, právních předpisů Evropské unie, zákonů, vyhlášek České republiky a dalších předpisů.

Z dlouhodobého přehledu nehodovosti je zřejmé, že počet dopravních nehod v posledních letech rapidně poklesl, ale počet škod na zdraví se výrazným způsobem nesnížil a má kolísavý mírně klesající průběh. Rapidní pokles počtu statisticky vykazovaných dopravních je nejspíš zapříčiněn skutečností, že se nemusí všechny dopravní nehody ohlašovat policii a jejich počet stále roste. Ve statistických přehledech policie nejsou vykazovány dopravní nehody, u kterých došlo k pouze hmotné škodě, neboť jsou zaznamenávány pouze u pojišťoven. Na základě rozboru hlavních příčin dopravních nehod, bylo statisticky prokázáno, že z dlouhodobého hlediska jsou hlavními příčinami dopravních nehod zejména nesprávný způsob jízdy, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě a nesprávné předjíždění. Uvedené hlavní příčiny dopravních nehod jsou dlouhodobě neměnné. Bohužel k nehodovosti přispívá i neuspokojivý stav některých pozemních komunikací, které mají řadu výtluků, výmolů, výškových nerovností apod., jejich vlastníci obvykle nemají na jejich údržbu dostatek financí. Řidiči jedoucí po takové komunikaci ve snaze ochránit své vozidlo nečekaně mění směr své jízdy, brzdí, nebo vjíždí do protisměru. Tento stav bývá mnohdy umocněn nedostatečnou údržbou, zejména v zimním období. Podobné výsledky byly zjištěny i provedeným průzkumem.

Z práce je také patrné, že počet a výše škod vyplácených pojišťovnami rok od roku roste a pojišťovny tak musí zdražovat povinné ručení, aby neměly výsledek hospodaření ke konci roku ve ztrátách, jak tomu bylo v několika uplynulých letech. Za ztrátové hospodaření pojišťoven stojí např. vysoká konkurence, která tlačí ceny povinného ručení na minima nebo vyplácení vyšších pojistných částek v důsledku používání dražších a výkonnějších technologií či materiálů používaných k výrobě motorových vozidel a jejich příslušenství či neustále se zvyšující komfort, kterým se posouvá i hranice standardního vybavení vozidel.

Po řádném prostudování zmíněných předpisu upravujících provoz na pozemních komunikacích v České republice, seznámení se s organizací dopravní policie a postupy při šetření dopravních nehod, zhodnocení vývoje dopravních nehod z dlouhodobého hlediska a způsobených škod včetně zjištění hlavních příčin dopravních nehod, byl proveden

průzkum pomocí anonymního dotazníku. Dotazníky byly distribuovány ve městě Liberec, osobně a za pomocí rodinných příslušníků, v předem pečlivě vytipovaných lokalitách. Průzkum byl opřen o zkušenosti respondentů se silničním provozem a jejich mínění na případnou navrhovanou změnu, která by měla přispět ke snížení nehodovosti, rychlosti a následků dopravních nehod ve městě Liberec a zda by bylo vhodné uzákonit 0,3 promile alkoholu v krvi řidiče. Provedeným průzkumem bylo zjištěno, že naši právní úpravou v silničním provozu je většina respondentů nespokojena a má tedy dle autora určité rezervy, které jsou navrženy v kapitole navrhovaná řešení. Dále práce ukazuje, že s navrhovanou změnou úpravy silničního provozu většina respondentů nesouhlasí, ačkoliv výsledky z projektu evropských měst jsou opačné, velmi pozitivní a povzbudivé. Tato skutečnost je dle autora zapříčiněna nedostatečnou informovaností občanů s tím, že návrhy na změnu jsou zmíněny v kapitole navrhovaná řešení. K toleranci alkoholu v krvi řidiče se také většina respondentů vyjádřila záporně, ačkoliv mnoho zemí v EU určitou hranici alkoholu v krvi řidiče toleruje. Provedený průzkum dále ukázal, že většina respondentů řídí motorové vozidlo denně nebo obden a po obdržení řidičského oprávnění (ŘP) neabsolvovala žádné zdokonalovací školení ani kurz, což může mít vzhledem k neustálému vývoji právní úpravy za následek pouze omezenou znalost předpisů silničního provozu. U takových řidičů může být zaznamenána v budoucnu i vyšší rizikovost k nehodovosti.

Závěrem lze konstatovat, že do budoucna by se měla právní úprava silničního provozu v ČR více zaměřit na opatření ke snižování dopravních nehod a eliminování škod způsobených jejich vlivem, neboť se ČR v současné době řadí mezi země s vyšší nehodovostí než je evropský průměr. Při implementaci nových právních norem by se mělo více vycházet z úspěšných poznatků a projektů prováděných v Evropě i jiných zemích, více využívat moderní techniky a pokrokových technologií v aktivní a pasivní bezpečnosti. Prvním takovým příkladem v současné době je postupné zavádění zón 30 s omezení rychlosti. Určitým východiskem by mohlo být i částečné proškolování řidičů z nově zavedených či připravovaných změn právní úpravy při výměně řidičských průkazů, což je v současné době po deseti letech.

Dle autora byl smysl a cíl diplomové práce naplněn.

# 7 Seznam použitých zdrojů

## 7.1 Seznam použité literatury


1. BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 37 novel)*. 1. vyd. Praha: Venice Music Production, 2013. 306 s. ISBN 978-80-904270-4-4.
2. ČERNÝ, Jan, HORZINKOVÁ, Eva, KUČEROVÁ, Helena. *Přestupkové řízení*. 11. aktualiz. vyd. Praha: Linde, 2004. 688 s. ISBN 80-7201-457-9.
3. CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998. 88 s.
4. CHMELÍK, Jan, a kol. *Dopravní nehody*. 1. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978- 80-7380-211-0.
5. JELÍNEK, Jiří, a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*, 1 vydání, Praha: Leges, 2009, 1216 s. ISBN 978-80-87212-22-6.
6. KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem s judikaturou a předpisy souvisejícími na CD*. 2. aktualiz. vyd. Praha: Leges, 2011. 720 s. ISBN 978-80-877576-01-4.
7. KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1.7. 2006*. 2. vyd. Praha: Linde, 2006. 431 s. ISBN 978-80-7201-613-6.
8. KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích, s komentářem prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů,* 4. aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2013. 440 s. ISBN 978-80-87576-51-9.
9. KONEČNÝ, Jan. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod.* 1. vyd. Praha: Nakladatelství Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra 2011, s. 141. Č. j.: MV-50082-1/VO-2011.
10. LEITNER, Milan a kol.: *Bezpečnost silničního provozu,(komentář),* 1. vyd. Praha: Eurounion, 2001, s. 314. ISBN 80-85858-99-1.
11. MATES, Pavel. *Základy správního práva trestního*. 4. vydání. Praha: C. H. Beck. 2008. 202 s. ISBN 978-80-7179-806-4.
12. MERTA, Ludvík. *Právní úprava silničního provozu a ekonomické aspekty dopravních nehod.* Diplomová práce, s. 117, ČZU, 2013.

13. PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost, obecná část.* 1. vyd. Praha: Vydavatelství police history, 2004. 199 s. ISBN 8086477-24-X.
14. ÚAMK. Svět motorů. *Svítí celá Evropa*. Praha: 2012, roč. 66, č. 40, 50 s. ISSN 0039-7016.
15. PORADA, Viktor, a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, Praha a.s. 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
16. Zákon č. 273/2008 Sb. *o Policii České republiky*. Praha: Policejní prezidium ČR, 2014. 122 s.
17. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice, vyd. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 2014, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezídia ČR, 89 s.
18. SLUKOVÁ, Soňa, a kol. *Správní právo procesní.* 1. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. 428 s. ISBN 9788073801106.
19. SLUKOVÁ, Soňa, a kol. *Správní právo procesní.* 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk s. r. o., 20012. 388 s. ISBN 978-80-7380-381-0.
20. VYSKOČILOVÁ, Alena, a kol. *Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích.* Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. Brno: 2013. 36 s. ISBN 978-80-86502-55-7.

### 7.2 Seznam elektronických zdrojů

1. ARNOLDOVÁ, Anna, a kol., 2013. *ABC poškozených a pozůstalých po obětech dopravních nehod*, [online]. Praha: 58 s. (PDF). [cit. 2015-07-27]. Dostupné z WWW: http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/abc-2013.pdf
2. Autorevue.cz. 2006. *Cesta k bezpečnějším silnicím, odstranění dopravního značení.* [online] 2016 [2016-02-15]. Dostupné z WWW: http://www.autorevue.cz/cesta-k-bezpecnejsim-silnicim-odstraneni-dopravniho-znaceni_4
3. Bílá kniha. 2011. *Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*. [online]. 2015 [cit. 2015-04-06]. Dostupné z WWW: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:DOC
4. Besip. *Střet se zvěří,* [online]. [2015-010-25]. Dostupné z WWW: http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/stret-se-zveri

5. Besip. *Střet se zvěří,* [online]. [cit. 2015-010-25]. Dostupné z WWW: http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1015714-rsd-a-myslivci-vytipuji-mista-stretu-se-zveri-pribydou-i-nove-ploty
6. Centrum dopravního výzkumu. *Brnosafety*, 2014. [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 20 s. [cit. 2016-01-15]. Dostupné z WWW: https://www.cdv.cz/file/brnosafety-2014-prezentace-eva-simonova-zklidnovani-dopravy-nemotorova-doprava/
7. Česká kancelář pojistitelů, 2014. *Povinné ručení,* [online]. Praha: 20 s. (PDF). [cit. 2016-02-02]. Dostupné z WWW: http://www.ckp.cz/tisk/tiskovezpravy/tiskova-zprava-ckp-48/tiskova-zprava-ckp-48_priloha1.pdf
8. Česká kancelář pojistitelů. *Tisková zpráva*, [online]. Praha: 1 s. (PDF). [cit. 2016-02-01]. Dostupné z WWW: http://www.ckp.cz/tisk/tiskovezpravy/tiskova-zprava-ckp-53.pdf
9. Česká kancelář pojistitelů. *Tisková zpráva, nezaplacení příspěvku do garančního fondu ČKP končí první neplatiči u soudů*. [online]. Praha: 2 s. (PDF). [cit. 2016-02-01]. Dostupné z WWW: http://www.ckp.cz/tisk/tiskovezpravy/tiskova-zprava-ckp-29.pdf
10. Česká pojišťovna. *Záznam o dopravní nehodě.* [online]. 2016 [cit. 2016-02-15]. Dostupné z WWW**:** https://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50017/zaznam-o-dopravni-nehode
11. Dopravní právo. *Alkohol za volantem.* [online]. [cit. 2015-08-25]. Dostupné z WWW: http://www.dopravni-pravo.cz/drogy-za-volantem/test-ridice-na-drogy/
12. Epravo.cz. *Vymezení pojmů ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví.* [online]. [cit. 2016-02-04]. Dostupné z WWW: http://www.epravo.cz/top/clanky/vymezeni-pojmu-ublizeni-na-zdravi-a-tezka-ujma-na-zdravi-7465.html
13. Evropská rady bezpečnosti dopravy, 2015. *Tisková zpráva.* [online]. Brusel: 2 s. (PDF). [cit. 2016-01-15]. Dostupné z WWW: http://www.cdv.cz/file/evropa-musi-podporit-bezpecnost-cyklistu-a-chodcu/
14. European justice. *Právo členského státu, Česká republika.* [online]. [cit. 2015-04-06]. Dostupné z WWW: https://e-justice.europa.eu/content_member_state_law-6-cz-maximizeMS-cs.do?member=1

15. Kladenský denník.cz. 2011. *Slaný chce v dalších částech odstranit značky*.[online] 2016 [cit. 2016-02-15]. Dostupné z WWW: http://kladensky.denik.cz/zpravy_region/slany-chce-v-dalsich-castech-odstranit.html
16. Ministerstvo dopravy, 2010. *Navrhování zón 30.* [online]. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 80 s. (PDF). [cit. 2016-01-15]. Dostupné z WWW: http://www.cyklokonference.cz/cms_soubory/rubriky/142.pdf
17. Observatoř bezpečnosti silničního provozu. 2007. *Postoje k řízení pod vlivem alkoholu.* [online]. 2016 [cit. 2016-02-15]. Dostupné z WWW: http://www.czrso.cz/clanky/postoje-k-rizeni-pod-vlivem-alkoholu/
18. iPodnikatel.cz. *Portál pro začínající podnikatele*. [online]. [cit. 2016-02-01]. Dostupné z WWW: http://www.ipodnikatel.cz/Firemni-automobil/pojistne-plneni-aneb-kdy-pojistovna-nehradi-za-skody.html
19. Pojisti auto. *Havarijní pojištění.* [online]. [cit. 2016-02-01]. Dostupné z WWW: http://pojistiauto.jaksepojistit.cz/pruvodce-pojistenim/havarijni-pojisteni
20. Policie ČR. *vývoj následků nehod v ČR od roku 1961*. [cit. 2015-08-16]. intranet nedostupné.
21. Policie ČR. *Ředitelství služby dopravní policie, metodické pokyny*. [cit. 2015-06-19], nedostupné.
22. Policie ČR. *Policejní prezidium, metodické pokyny.* [cit. 2015-06-15], nedostupné.
23. Policie ČR. *Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie.* [cit. 2015-07-18], nedostupné.
24. Sbírka zákonů Československé socialistické republiky. *Vyhláška o pravidlech silničního provozu.* [online]. Praha: 24 s. (PDF). [cit. 2015-08-15]. Dostupné z WWW: http://www.epravo.cz/_dataPublic/sbirky/archiv/sb35-66.pdf
25. Sbírka mezinárodních smluv. *Sdělení Ministerstva zahraničí o sjednání Úmluvy o silničním provozu přijaté ve Vídni dne 08. listopadu 1968*. Částka 46, Česká republika: 2013. [online]. Praha: 240 s. (PDF). [cit. 2015-02-06]. Dostupné z WWW: http://www.epravo.cz/_dataPublic/sbirky/2013/sb0046-2013m.pdf
26. VALACH Ondřej, FIRČ Jindřich. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i, Bezpečná dopravní infrastruktura, prezentace 2014 pro PČR, nedostupné.

27. Vzor zelené karty. [online]. 2016 [cit. 2016-02-06]. Dostupné z WWW: https://www.google.cz/search?q=zelen%C3%A1+karta+pdf&biw=1280&bih=669&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiqnLqbmobLAhWjK5oKHcm2C44Q_AUIBigB#imgrc=qBM8gT_ERdnvjM%3A

### 7.3 Mezinárodní smlouvy, zákony, vyhlášky a interní akty

**Mezinárodní smlouvy:**

1. Sbírka mezinárodních smluv, *Sdělení Ministerstva zahraničí o sjednání Úmluvy o silničním provozu přijaté v Ženevě dne 19. září 1949*, Částka 46, Česká republika: 2013.
2. Směrnice rady č. 91/671/EHS ze dne 16 prosince 1961, *o sbližování právních předpisů členských států týkajících se povinného používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s hmotností do 3,5 tuny*. Úřední věstník č. L 373, z 31. 12. 1991.
3. Sbírka mezinárodních smluv, *Sdělení Ministerstva zahraničí o sjednání Úmluvy o silničním provozu přijaté ve Vídni dne 08. listopadu 1968*, Částka 46, Česká republika: 2013.
4. Nařízení Rady EHS č. 3820/85 ze dne 20 prosince 1985, *o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě*. Úřední věstník č. C 122, z 20. 5. 1985.
5. Nařízení Rady EHS č. 3821/85 ze dne 20 prosince 1985, *o záznamovém zařízení v silniční dopravě*. Úřední věstník, L 370, ze 13. 12. 1985.
6. Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996, *o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě*. Úřední věstník, CZ, č. L 228 z 9. 9. 1996.
7. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17 června 1999, *o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly*. Úřední věstník L 187, z 20. 7. 1999.
8. Nařízení vlády č.168/2002 z 25 března 2002, *kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky*. Uveřejněno ve sbírce zákonů č. 71/2002, strana částky 3542.

9. Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2003/20/ES, *kterou se mění směrnice Rady 91/671/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se povinného používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s hmotností do 3,5 tuny*. Úřední věstník L 115, z 9. 5. 2003.
10. Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2004/52/ES z 29. dubna 2004, *o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství*. Úřední věstník Evropské unie L 87, z 31. 3. 2009.
11. Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2004/54/ES z 29. dubna 2004, *o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě*. Úřední věstník L 167, ze 30. 4. 2004.
12. Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/38/ES ze dne 17. května 2006, *kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly*. Úřední věstník L 157, z 9. 6. 2006.
13. Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/126/ES ze dne 20 prosince 2006, *o řidičských průkazech*. Úřední věstník L 403, z 30. 12. 2006.
14. Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2008/96/ES z 19. listopadu 2008, *o řízení a bezpečnosti silniční infrastruktury*. Úřední věstník L 319, z 29. 11. 2008.
15. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. října 2009, *kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES*. Úřední věstník L 300, ze 14. 11. 2009.
16. Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2010/40/EU z 07. července 2010, *o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy*. Úřední věstník L 207, z 6. 8. 2010.
17. Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2011/82/EU ze dne 25 října 2011, *o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu*. Úřední věstník L 288, ze d 5. 11. 2011.
18. Bílá kniha z Bruselu ze dne 28. 3. 2011, KOM 2011.

**Zákony:**

1. Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon.

2. Zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád.
3. Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník.
4. Zákon č. 37/1989 Sb., o ochraně před alkoholismem a jinými toxikomaniemi.
5. Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích.
6. Zákon č. 175/1990 Sb., kterým se mění a doplňuje trestní zákon.
7. Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii.
8. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.
9. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách.
10. Zákon č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích.
11. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.
12. Zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů.
13. Zákon č. 168/1998 Sb., o návykových látkách a změně některých dalších zákonů.
14. Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti provozu vozidla).
15. Zákon č. 257/2000 Sb., o Probační a mediační službě.
16. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.
17. Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů.
18. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících předpisů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla).
19. Zákon č. 285/2002 Sb., o darování, odběrech a transplantaci tkání a orgánů a o změně některých zákonů (transplantační zákon).
20. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.
21. Zákon č. 47/2004 Sb., kterým se mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších

předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník.

22. Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.
23. Zákon č. 187/2006 Sb., o nemocenském pojištěn.
24. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky.
25. Zákon č. 274/2008 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii České republiky.
26. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.
27. Zákon č. 97/2009 Sb., kterým se mění zákon 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích.
28. Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.
29. Zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky.
30. Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník.
31. Zákon č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.
32. Zákon č. 45/2013 Sb., o obětech trestných činů a o změně některých zákonů (zákon o obětech trestných činů).
33. Zákon č. 239/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.
34. Nařízení vlády č. 41/2014 o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou.

35. Rozsudek nejvyššího soudu ČR ze dne 12.05.2011 č. 11Tdo141/2011-17

**Vyhlášky**

1. Vyhláška ministerstva vnitra č. 141/1960 Sb., ze dne 03. září 1960, o pravidlech silničního provozu.
2. Vyhláška ministerstva vnitra č. 87/1964 Sb., ze dne 21. května 1964, o řidičských průkazech.
3. Vyhláška ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., ze dne 20. října 1966, o pravidlech silničního provozu.
4. Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 130/1976 Sb., ze dne 23. srpna 1976, o Úmluvě o právu použitelném pro dopravní nehody.
5. Vyhláška Federálního ministerstva vnitra č. 136/1978 Sb., ze dne 18. listopadu 1978, kterou se doplňuje vyhláška č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu.
6. Vyhláška Federálního ministerstva vnitra č. 70/1979 Sb., ze dne 06. července 1979, kterou se mění a doplňuje vyhláška č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu.
7. Vyhláška č. 64/1987 Sb., ze dne 26. května 1987 o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).
8. Vyhláška Federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., ze dne 05. července 1985, o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu).
9. Vyhláška Federálního ministerstva vnitra č. 24/1990 Sb., ze dne 29. ledna 1990, kterou se mění vyhláška č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu).
10. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., ze dne 27. května 1995, kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy.
11. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 102/1995 Sb., ze dne 31. května 1995, o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
12. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 103/1995 Sb., z31. května 1995, o pravidelných technických prohlídkách a měření emisí silničních vozidel.

13. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů číslo 104/1997 Sb., ze dne 23. dubna 1997, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.
14. Vyhláška Ministerstva vnitra č. 223/1997 Sb., ze dne 08. září 1997, kterou se mění a doplňuje vyhláška Federálního ministerstva vnitra č. 99/ 1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu), ve znění pozdějších předpisů.
15. Vyhláška Ministerstva zdravotnictví č. 134/1998 Sb., ze dne 02. června 1998, kterou se vydává seznam zdravotních výkonů s bodovými hodnotami.
16. Vyhláška Ministerstva financí č. 205/1999 Sb., ze dne 15. září 1999, kterou se provádí zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění a odpovědnosti z provozu vozidla).
17. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č- 478/2000 Sb., ze dne 14. prosince 2000, kterou se provádí zákon o silniční dopravě.
18. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., ze dne 10. ledna 2001, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.
19. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb., ze dne 10. ledna 2001, o evidenci dopravních nehod.
20. Vyhláška č. 440/2001 Sb., ze dne 30. listopadu 2001, o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění.
21. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb., z 29. července 2010, kterým se nahrazují sdělení ministerstva zahraničních věcí č.108/1976 Sb., č. 82/1984 Sb. a č. 80/1994 Sb. o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)
22. Vyhláška č. 341/2014 Sb., ze dne 19. prosince, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
23. Vyhláška č. 343/2014 Sb., ze dne 19. prosince 2014 o registraci vozidel.

**Závazné pokyny a další interní akty řízení PČR:**

1. Závazný pokyn Policejního prezidenta č. 156/2009, kterým se upravuje provozování informačního systému „Evidence dopravních nehod“.
2. Závazný pokyn Policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
3. Závazný pokyn Policejního prezidia č. 170/2009 vzorová systemizace krajských ředitelství policie a městských ředitelství policie.
4. Závazný pokyn Policejního prezidia č. 4/2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod.
5. Závazný pokyn Policejního prezidia č. 58/2010, o dopravním zpravodajství.
6. Závazný pokyn Policejního prezidenta č. 221/2011, kterým se upravují některé postupy v řízení o přestupcích.
7. Závazný pokyn Policejního prezidenta č. 87/2012, k policejním doprovodům při přepravě nadrozměrných nákladů.
8. Závazný pokyn Policejního prezidenta č. 190/2012, kterým se upravuje postup při manipulaci s pokutovými bloky a finančními prostředky vybranými v blokovém řízení a kterým se mění závazný pokyn policejního prezidenta č 221/201, kterým se upravují některé postupy v řízení o přestupcích.
9. Pokyn Policejního prezidenta č. 103/2013, o plnění úkolů policejních orgánů Policie České republiky v trestním řízení.
10. Pokyn policejního prezidenta č. 47/2014, kterým se mění pokyn policejního prezidenta č. 103/2013, o plnění některých úkolů policejních orgánů Policie České republiky v trestním řízení.
11. Pokyn policejního prezidenta č. 266/2014, kterým se mění závazný pokyn policejního prezidenta č. 221/2011, kterým se upravují postupy v řízení o přestupcích.
12. Pokyn policejního prezidenta č. 76/2015, kterým se mění závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
13. Pokyn č. 1/2010 ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR ze dne 11. ledna 2010, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

14. Pokyn č. 3/2010 ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR ze dne 11. ledna 2010, kterým se upravuje činnost dálničních odděleních Policie České republiky.
15. Pokyn č. 4/2010 ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR ze dne 12. ledna 2010, kterým se upravuje činnost při šetření dopravních nehod.
16. Pokyn č. 5/2010 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR ze dne 05. června 2012, kterým se upravuje zpracování událostí v „Informačním systému zpracování a evidence dopravních nehod“.
17. Pokyn č. 7/2010 ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR ze dne 26. března 2010, kterým se upravuje postup při organizování dopravně bezpečnostní akce nebo opatření s využitím leteckého dohledu na silniční provoz.
18. Pokyn č. 6/2012 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, kterým se zřizuje pracovní skupina pro problematiku dopravně inženýrského úseku.
19. Pokyn č. 8/2012 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR ze dne 13. září 2012, kterým se upravuje činnost při provádění kontroly nadrozměrných nákladů a při kontrolním vážení.
20. Pokyn č. 10/2012 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR ze dne 19. prosince 2012, kterým se upravuje postup při manipulaci s pokutovými bloky a finančními prostředky vybranými v pokutovém řízení.
21. Pokyn č. 3/2013 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, kterým se mění pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 8/2012, kterým se upravuje provádění kontroly přeprav nadrozměrných nákladů a při kontrolním vážení.

# 8 Přílohy

## 8.1 Seznam tabulek

**Tabulka č. 1:** Vyčíslení finančních nákladů na osobu. ..... 34
**Tabulka č. 2:** Roční ekonomické náklady jednotlivých ministerstev. ..... 35
**Tabulka č. 3:** Vyčíslení hmotných škod podle druhu ..... 35

## 8.2 Seznam obrázků

**Obrázek č. 1:** Dělení nákladů z hlediska časového horizontu. ..... 34

## 8.3 Seznam grafů

**Graf č. 1:** Vývoj následků nehod v ČR od roku 1961. ..... 29
**Graf č. 2:** Počet dopravních nehod, hmotná škoda a počet usmrcených osob v jednotlivých krajích v letech 2011 -2014. ..... 32
**Graf č. 3:** Odhad počtu provozovaných nepojištěných vozidel. ..... 37
**Graf č. 4:** Bilance povinného ručení v letech 2009 - 2013 ..... 38
**Graf č. 5:** Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích způsobených nepřiměřenou rychlostí, v období let. 2011 – 2014. ..... 44
**Graf č. 6:** Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích způsobených nedáním přednosti v jízdě, ..... 45
**Graf č. 7:** Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích způsobených nesprávným předjížděním, v období let. 2011 – 2014. ..... 46
**Graf č. 8:** Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích způsobených nesprávným způsobem jízdy, v období let. 2011 – 2014. ..... 47
**Graf č. 9:** Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích způsobených pod vlivem alkoholu a jiných omamných látek, v období let. 2011 – 2014. ..... 50
**Graf č. 10:** Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích způsobených závadou na komunikaci v období let. 2011 – 2014. ..... 52
**Graf č. 11:** Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích způsobených technickou závadou na vozidle v období let. 2011 – 2014. ..... 54
**Graf č. 12:** Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích způsobených střetem se zvěří a domácími zvířaty, v období let. 2011 – 2014. ..... 55
**Graf č. 13:** Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích způsobených chodci, v období let 2011 – 2014 ..... 57

## 8.3 Seznam příloh

**Příloha č. 1:** Anonymní dotazník. ..... 101
**Příloha č. 2:** Průvodní dopis k průzkumu. ..... 103
**Příloha č. 3:** Záznam o dopravní nehodě. ..... 104
**Příloha č. 4:** Členění dopravních nehod. ..... 108
**Příloha č. 5:** Přehled bodového ohodnocení při porušení stanovených povinností. ..... 111
**Příloha č. 6:** Odebírání řidičských průkazů. ..... 114
**Příloha č. 7:** Ukládání kaucí. ..... 116
**Příloha č. 8:** Denní svícení. ..... 118
**Příloha č. 9:** Případy, kdy pojišťovna vzniklou škodu nehradí. ..... 119
**Příloha č. 10:** Případy, kdy pojišťovna vzniklou škodu uhradí, ale má právo na úhradu vyplacené částky. ..... 121
**Příloha č. 11:** Zelená karta. ..... 123
**Příloha č. 12:** Číselné vyhodnocení počtu DN v jednotlivých krajích způsobených vlivem nepřiměřené rychlosti v letech 2011 -2014. ..... 124
**Příloha č. 13:** Číselné vyhodnocení počtu DN v jednotlivých krajích způsobených nedáním přednosti v jízdě v letech 2011 -2014. ..... 125
**Příloha č. 14:** Číselné vyhodnocení počtu DN v jednotlivých krajích způsobených nesprávným předjížděním v letech 2011 -2014. ..... 126
**Příloha č. 15:** Číselné vyhodnocení počtu DN v jednotlivých krajích způsobených nesprávným způsobem jízdy v letech 2011 -2014. ..... 127
**Příloha č. 16:** Drugwipe 5+ k měření přítomnosti návykové látky. ..... 128
**Příloha č. 17:** Číselné vyhodnocení počtu DN v jednotlivých krajích způsobených pod vlivem alkoholu a omamných látek v letech 2011 -2014. ..... 129
**Příloha č. 18:** Vysvětlení pojmu pozemní komunikace. ..... 130
**Příloha č. 19:** Číselné vyhodnocení počtu DN v jednotlivých krajích, způsobených závadou komunikace v letech 2011 -2014. ..... 132
**Příloha č. 20:** Číselné vyhodnocení počtu DN v jednotlivých krajích, způsobených technickou závadou v letech 2011 -2014. ..... 133
**Příloha č. 21:** Číselné vyhodnocení počtu DN v jednotlivých krajích, způsobených střetem se zvěří a domácími zvířaty v letech 2011 -2014. ..... 134

**Příloha č. 22:** Číselné vyhodnocení počtu DN v jednotlivých krajích, způsobených chodci v letech 2011 -2014.....135
**Příloha č. 23:** Propagační leták Probační a mediační služby.....136
**Příloha č. 24:** Těžká újma na zdraví podle zákona č. 40/2009 Sb.....137
**Příloha č. 25:** Stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot.....138
**Příloha č. 26:** Výše poskytování finanční pomoci.....139
**Příloha č. 27:** Grafické znázornění výsledků průzkumu. .....141

### 8.4 Seznam zkratek

ABS – antiblockkirsystem

ADR – Accord Dangereuses Route, (přeprava nebezpečných věcí)

AETR - Accord européen sûr les transports routiers, (práce osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě)

apod. – a podobně

BESIP – bezpečnost silničního provozu

č. – číslo

ČKP – Česká kancelář pojistitelů

čl. – článek

ČR – Česká republika

EHS – Evropské hospodářské společenství

ETSC - European Transport Safety Council

EU – Evropská unie

FO – fyzická osoba

HDP – hrubý domácí produkt

ISA – inteligentní přizpůsobení rychlosti

Kč – korun českých

mld. – miliarda

např. – například

PČR – Policie České republiky

PO – právnická osoba

ŘSDP PP ČR – Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia

sp. zn. – spisová značka

SUS – Správa a údržba silnic

tzv. - tak zvaný

## 8.5 Přílohy 1 – 27

**Příloha č. 1:** Anonymní dotazník.

# ANONYMNÍ DOTAZNÍK

## Škody na zdraví a majetku způsobené dopravními nehodami v ČR.

*Vážení respondenti,*
*obecné informace průzkumu ve městě Liberec jste se dozvěděli v průvodním dopise. Nyní Vám sdělím instrukce k vyplnění samotného anonymního dotazníku. Dotazník je na jednom listu o velikosti A4 a obsahuje celkem 26 otázek, z toho jsou 2 intervalové a 24 uzavřených. Otázky si pozorně přečtěte a Vámi vybranou nejvýstižnější odpověď zakřížkujte do příslušného čtverečku.* ***Pokud u otázky č. 8 odpovíte NE, pak otázky č. 9 - 12 nevyplňujte jinak je nutné vyplnit odpovědi na všechny otázky.*** *Samotné vyplňování dotazníku Vám zabere cca 5 - 8 minut. Děkuji Vám za Váš čas strávený vyplňováním dotazníku.*

---

1. Bydlíte ve městě Liberec, trvale i přechodně? ☐ ANO ☐ NE

2. Jak často jste účastníkem silničního provozu ve městě Liberec (řidič, chodec, cyklista?
   ☐ NEJSEM ☐ OBČAS (5x měsíčně) ☐ ČASTO (3x za týden) ☐ DENNĚ

3. Jste držitelem řidičského oprávnění (ŘP)? ☐ ANO ☐ NE

4. Jak dlouho jste držitelem řidičského oprávnění (ŘP)?
   ☐ 0 let ☐ 1 – 5 let ☐ 6 – 10 let ☐ 11 – 20 let ☐ 20 a více

5. Jste řidič z povolání? ☐ ANO ☐ NE

6. Jak často řídíte motorové vozidlo?
   ☐ NEŘÍDÍM ☐ OBČAS (5x měsíčně) ☐ ČASTO (ob den) ☐ DENNĚ

7. Absolvoval(a) jste někdy po obdržení řidičského průkazu školení řidičů, zdokonalovací školení či jiný kurz nebo výcvik řidičů? ☐ ANO ☐ NE

8. Byl(a) jste někdy účastníkem silniční dopravní nehody? ☐ ANO ☐ NE

9. Kolikrát jste byl(a) účastníkem silniční dopravní nehody?
   ☐ BYL(A) 1x ☐ BYL(A) 2x ☐ BYL(A) VÍCEKRÁT

10. Byl(a) jste někdy uznán(a) jako viník silniční dopravní nehody?
    ☐ ANO ☐ NE

11. Jaká byla hlavní příčina dopravní nehody, které jste byl(a) účastníkem?

    ☐ NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST ☐ NEDÁNÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ
    ☐ NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ ☐ NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY
    ☐ ŠPATNÝ STAV KOMUNIKACE ☐ TECHNICKÁ ZÁVADA VOZILDA
    ☐ OSTATNÍ, JINÉ PŘÍČINY

12. K jakému zranění došlo při dopravní nehodě, které jste byl účastníkem?

    ☐ POUZE HMOTNÁ ŠKODA ☐ LEHKÉ ZRANĚNÍ
    ☐ TĚŽKÉ ZRANĚNÍ ☐ USMRCENÍ OSOB(Y)

*Po vyplnění této stránky dotazníku si ještě jednou překontrolujte, zda máte zakřížkované odpovědi u všech otázek dle instrukcí. Ještě jednou Vám děkuji za Váš čas.*

1

13. Jste spokojen(a) se současnou právní úpravou v ČR, která zabezpečuje bezpečnost a plynulost silničního provozu na pozemních komunikacích?
☐ ANO ☐ NEJSPÍŠ ANO ☐ NEJSPÍŠ NE ☐ NE

14. Myslíte si, že je ve městě Liberec příliš mnoho dopravních značek, které znepřehledňují provoz na silničních komunikacích?
☐ ANO ☐ NEJSPÍŠ ANO ☐ NEJSPÍŠ NE ☐ NE

15. Uvítal(a) byste ve městě Liberec změnu úpravy silničního provozu, která by snížila počet dopravních nehod a jejich následků? ☐ ANO ☐ NE

16. Uvítal(a) byste ve městě Liberec odstranění většiny dopravních značek upravujících přednost, aby většinově platila přednost zprava? ☐ ANO ☐ NE

17. Myslíte si, že odstraněním většiny dopravních značek upravujících přednost ve městě se sníží rychlost vozidel? ☐ ANO ☐ NE

18. Myslíte si, že odstraněním většiny dopravních značek upravujících přednost ve městě Liberec se sníží počet dopravních nehod?
☐ ANO ☐ NEJSPÍŠ ANO ☐ NEJSPÍŠ NE ☐ NE

19. Myslíte si, že odstraněním většiny dopravních značek upravujících přednost ve městě Liberec se sníží počet následků dopravních nehod?
☐ ANO ☐ NEJSPÍŠ ANO ☐ NEJSPÍŠ NE ☐ NE

20. Řídil(a) jste někdy motorové vozidlo pod vlivem alkoholického nápoje nebo návykové látky?
☐ NIKDY ☐ JEDNOU ☐ OBČAS ☐ ČASTO ☐ STÁLE

21. Způsobil(a) jste někdy dopravní nehodu pod vlivem alkoholu?
☐ ANO ☐ NE

22. Byl(a) jste někdy projednáván(a) Policií ČR nebo jinými orgány za řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu?
☐ NIKDY ☐ JEDNOU ☐ OBČAS ☐ ČASTO

23. Bylo by podle Vašeho názoru vhodné v ČR uzákonit určitou povolenou hladinu alkoholu v krvi řidiče motorových vozidel (např. 0,3 promile)?
☐ ANO ☐ NEJSPÍŠ ANO ☐ NEJSPÍŠ NE ☐ NE

24. Myslíte si, že povolením určité hladiny alkoholu v krvi např. 0,3 promile by se snížila nehodovost na pozemních komunikacích a její následky?
☐ ANO ☐ NEJSPÍŠ ANO ☐ NEJSPÍŠ NE ☐ NE

25. Jakého jste pohlaví? ☐ MUŽ ☐ ŽENA

26. Do jaké věkové kategorie patříte?
☐ 15 – 25 ☐ 26 – 35 ☐ 36 – 45 ☐ 46 – 55 ☐ 55 a více

*Po vyplnění této stránky dotazníku si ještě jednou překontrolujte, zda máte zakřížkované odpovědi u všech otázek dle instrukcí. Ještě jednou Vám děkuji za Váš čas.*

**Příloha č. 2:** Průvodní dopis k průzkumu.

# P R Ů V O D N Í  D O P I S  K  P R Ů Z K U M U

Dobrý den,
jsem studentem druhého ročníku magisterského studia České zemědělské univerzity v Praze, Provozně ekonomické fakulty a v rámci diplomové práce na téma „Škody na zdraví a majetku způsobené dopravními nehodami v ČR“ provádím průzkum zaměřený na názor občanů města Liberec a názor účastníků silničního provozu města Liberec.

Cílem je zjistit vnímání vás občanů, se zaměřením na snižování dopravních nehod a jejich následků, zda jste se někdy stali účastníky dopravní nehody a zda se ztotožňujete či nikoliv s názorem, že odstraněním většiny dopravních značek upravujících přednost ve vašem městě, aby platila přednost zprava, čímž by se snížila rychlost vozidel ve městě Liberec a tím i počet dopravních nehod a jejich následky. Odstraňování značek by se týkalo pouze u komunikací, které jsou ve správě města Liberec. U dálnic, silnic I třídy a silnic spadajících pod správu kraje by se tato úprava netýkala. A dále zda, byste byli tolerantní k uzákonění povolení hladiny alkoholu v krvi u řidičů do 0,3 promile.

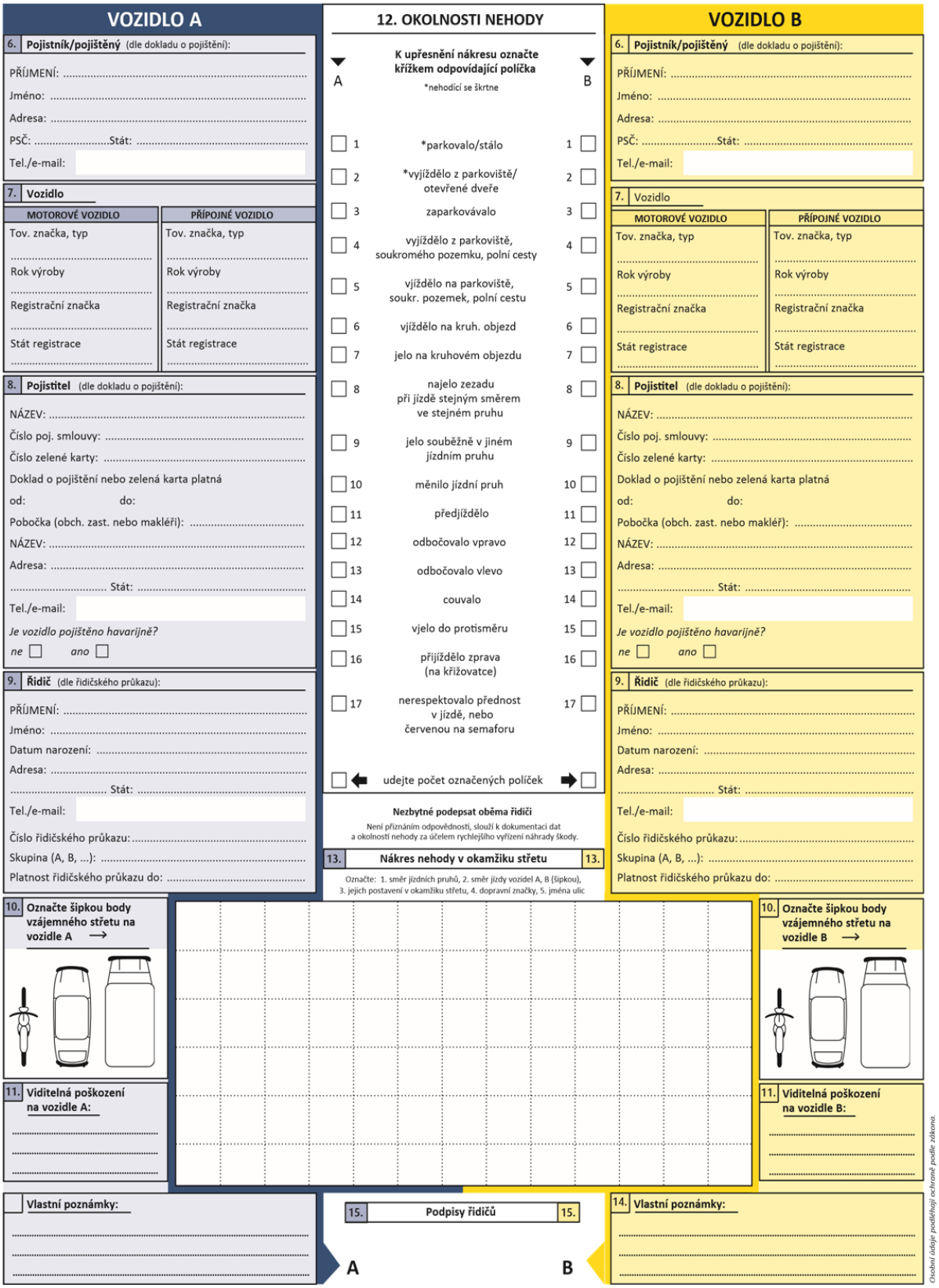
Váš názor je velmi důležitý, neboť jste byl(a) osloven(a) právě vy z desítek dalších respondentů města Liberec. Dotazník je anonymní a vše co jeho prostřednictvím sdělíte, bude použito výhradně pro tuto diplomovou práci a získané informace jsou velmi důležité pro vytvoření objektivního názoru na připravené otázky.

**Obecné instrukce pro vyplnění dotazníku**

Vážený respondente, otázky v dotazníku se týkají vašich zkušeností se silničním provozem a vyjádření určitého názoru na snížení počtu dopravních nehod a jejich následků. Prosím, abyste si otázku na, kterou budete odpovídat řádně přečetl(a) vyplnil(a) pokud možno co nejpřesněji dle vašeho názoru. K odpovědím využijte vlastní zkušenosti a názory. V otázkách nejsou žádné špatné nebo správné odpovědi, průzkum je zaměřen jen na Vaše mínění. Pokud si nebudete jisti nějakou odpovědí, zaškrtněte odpověď, která bude Vašemu názoru nejbližší. Samotné vyplnění dotazníku Vám zabere jen několik málo minut a upřesňující informace k vyplnění dotazníku jsou v jeho úvodu. Po vyplnění dotazníku si prosím zkontrolujte, zda jste odpověděli na všechny otázky, neboť by bylo velkou škodou, kdyby právě Váš dotazník musel být z výběrového vzorku vyřazen pro jeho neúplnost.

Děkuji Vám za věnovaný čas.

**Příloha č. 3:** Záznam o dopravní nehodě.



VOZIDLO A

6. Pojistník/pojištěný (dle dokladu o pojištění):

PŘÍJMENÍ: .....
Jméno: .....
Adresa: .....
PSČ: .....Stát: .....
Tel./e-mail:

7. Vozidlo

| MOTOROVÉ VOZIDLO | PŘÍPOJNÉ VOZIDLO |
|---|---|
| Tov. značka, typ ..... | Tov. značka, typ ..... |
| Rok výroby ..... | Rok výroby ..... |
| Registrační značka ..... | Registrační značka ..... |
| Stát registrace ..... | Stát registrace ..... |

8. Pojistitel (dle dokladu o pojištění):

NÁZEV: .....
Číslo poj. smlouvy: .....
Číslo zelené karty: .....
Doklad o pojištění nebo zelená karta platná
od: do:
Pobočka (obch. zast. nebo makléři): .....
NÁZEV: .....
Adresa: .....
..... Stát: .....
Tel./e-mail:
*Je vozidlo pojištěno havarijně?*
*ne* ☐ *ano* ☐

9. Řidič (dle řidičského průkazu):

PŘÍJMENÍ: .....
Jméno: .....
Datum narození: .....
Adresa: .....
..... Stát: .....
Tel./e-mail:
Číslo řidičského průkazu: .....
Skupina (A, B, ...): .....
Platnost řidičského průkazu do: .....

10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle A →

11. Viditelná poškození na vozidle A:

.....
.....
.....

Vlastní poznámky:

.....
.....
.....

12. OKOLNOSTI NEHODY

K upřesnění nákresu označte křížkem odpovídající políčka
*nehodící se škrtne

| A | | B |
|---|---|---|
| ☐ 1 | *parkovalo/stálo | 1 ☐ |
| ☐ 2 | *vyjíždělo z parkoviště/ otevřené dveře | 2 ☐ |
| ☐ 3 | zaparkovávalo | 3 ☐ |
| ☐ 4 | vyjíždělo z parkoviště, soukromého pozemku, polní cesty | 4 ☐ |
| ☐ 5 | vjíždělo na parkoviště, soukr. pozemek, polní cestu | 5 ☐ |
| ☐ 6 | vjíždělo na kruh. objezd | 6 ☐ |
| ☐ 7 | jelo na kruhovém objezdu | 7 ☐ |
| ☐ 8 | najelo zezadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu | 8 ☐ |
| ☐ 9 | jelo souběžně v jiném jízdním pruhu | 9 ☐ |
| ☐ 10 | měnilo jízdní pruh | 10 ☐ |
| ☐ 11 | předjíždělo | 11 ☐ |
| ☐ 12 | odbočovalo vpravo | 12 ☐ |
| ☐ 13 | odbočovalo vlevo | 13 ☐ |
| ☐ 14 | couvalo | 14 ☐ |
| ☐ 15 | vjelo do protisměru | 15 ☐ |
| ☐ 16 | přijíždělo zprava (na křižovatce) | 16 ☐ |
| ☐ 17 | nerespektovalo přednost v jízdě, nebo červenou na semaforu | 17 ☐ |
| ☐ ← | udejte počet označených políček | → ☐ |

**Nezbytné podepsat oběma řidiči**
Není přiznáním odpovědnosti, slouží k dokumentaci dat a okolností nehody za účelem rychlejšího vyřízení náhrady škody.

13. Nákres nehody v okamžiku střetu 13.

Označte: 1. směr jízdních pruhů, 2. směr jízdy vozidel A, B (šipkou), 3. jejich postavení v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jména ulic

15. Podpisy řidičů 15.

A B

VOZIDLO B

6. Pojistník/pojištěný (dle dokladu o pojištění):

PŘÍJMENÍ: .....
Jméno: .....
Adresa: .....
PSČ: .....Stát: .....
Tel./e-mail:

7. Vozidlo

| MOTOROVÉ VOZIDLO | PŘÍPOJNÉ VOZIDLO |
|---|---|
| Tov. značka, typ ..... | Tov. značka, typ ..... |
| Rok výroby ..... | Rok výroby ..... |
| Registrační značka ..... | Registrační značka ..... |
| Stát registrace ..... | Stát registrace ..... |

8. Pojistitel (dle dokladu o pojištění):

NÁZEV: .....
Číslo poj. smlouvy: .....
Číslo zelené karty: .....
Doklad o pojištění nebo zelená karta platná
od: do:
Pobočka (obch. zast. nebo makléř): .....
NÁZEV: .....
Adresa: .....
..... Stát: .....
Tel./e-mail:
*Je vozidlo pojištěno havarijně?*
*ne* ☐ *ano* ☐

9. Řidič (dle řidičského průkazu):

PŘÍJMENÍ: .....
Jméno: .....
Datum narození: .....
Adresa: .....
..... Stát: .....
Tel./e-mail:
Číslo řidičského průkazu: .....
Skupina (A, B, ...): .....
Platnost řidičského průkazu do: .....

10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle B →

11. Viditelná poškození na vozidle B:

.....
.....
.....

14. Vlastní poznámky:

.....
.....
.....

*Osobní údaje podléhají ochraně podle zákona.*

## VEHICLE A

**6. Insured/policyholder** (see insurance certificate):

NAME: .....

First name: .....

Address: .....

Postal code: .....Country: .....

Tel. or E-mail:

**7. Vehicle**

| MOTOR | TRAILER |
|---|---|
| Make, type | Make, type |
| Year of Manufacture | Year of Manufacture |
| Registration N° | Registration N° |
| Country of registration | Country of registration |

**8. Insurance company** (see insurance certificate):

NAME: .....

Policy N°: .....

Green Card N°: .....

Insurance Certificate or Green Card valid

from: to:

Agency (or bureau, or broker): .....

NAME: .....

Address: .....

..... Country: .....

Tel. or E-mail:

*Does the policy cover material damage to the vehicle?*

*no* ☐ *yes* ☐

**9. Driver** (see driving licence):

NAME: .....

First name: .....

Date of birth: .....

Address: .....

..... Country: .....

Tel. or E-mail:

Driving licence n°: .....

Category (A, B, ...): .....

Driving licence valid until: .....

## 12. CIRCUMSTANCES

**Put a cross in each of the relevant boxes to help explain the drawing**

*delete where appropriate

| A | | B |
|---|---|---|
| ☐ 1 | *parked/stopped | 1 ☐ |
| ☐ 2 | *leaving a parking place/ opening the door | 2 ☐ |
| ☐ 3 | entering a parking place | 3 ☐ |
| ☐ 4 | emerging from a car park, from private ground, from a track | 4 ☐ |
| ☐ 5 | entering a car park, private ground, a track | 5 ☐ |
| ☐ 6 | entering a roundabout | 6 ☐ |
| ☐ 7 | circulating a roundabout | 7 ☐ |
| ☐ 8 | striking the rear of the other vehicle while going in the same direction and in the same lane | 8 ☐ |
| ☐ 9 | going in the same direction but in a different lane | 9 ☐ |
| ☐ 10 | changing lanes | 10 ☐ |
| ☐ 11 | overtaking | 11 ☐ |
| ☐ 12 | turning to the right | 12 ☐ |
| ☐ 13 | turning to the left | 13 ☐ |
| ☐ 14 | reversing | 14 ☐ |
| ☐ 15 | encroaching on a lane reserved for circulation in the opposite direction | 15 ☐ |
| ☐ 16 | coming from the right (at road junctions) | 16 ☐ |
| ☐ 17 | had not observed a right of way sign or a red light | 17 ☐ |
| ☐ ← | state number of boxes marked with a cross | → ☐ |

**Must be signed by BOTH drivers**

Does not constitute an admission of liability, but a summary of identities and of the facts which will speed up the settlement of claims

**13. Sketch of accident when impact occurred** 13.

Indicate: 1. the layout of the road, 2. by arrows the direction of the vehicles A, B 3. their positions at the time of impact, 4. the road signs, 5. names of the streets or roads

## VEHICLE B

**6. Insured/policyholder** (see insurance certificate):

NAME: .....

First name: .....

Address: .....

Postal code: .....Country: .....

Tel. or E-mail:

**7. Vehicle**

| MOTOR | TRAILER |
|---|---|
| Make, type | Make, type |
| Year of Manufacture | Year of Manufacture |
| Registration N° | Registration N° |
| Country of registration | Country of registration |

**8. Insurance company** (see insurance certificate):

NAME: .....

Policy N°: .....

Green Card N°: .....

Insurance Certificate or Green Card valid

from: to:

Agency (or bureau, or broker): .....

NAME: .....

Address: .....

..... Country: .....

Tel. or E-mail:

*Does the policy cover material damage to the vehicle?*

*no* ☐ *yes* ☐

**9. Driver** (see driving licence):

NAME: .....

First name: .....

Date of birth: .....

Address: .....

..... Country: .....

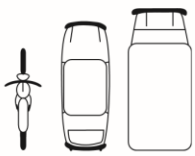
Tel. or E-mail:

Driving licence n°: .....

Category (A, B, ...): .....

Driving licence valid until: .....

**10. Indicate the point of initial impact to vehicle A by an arrow ⟶**



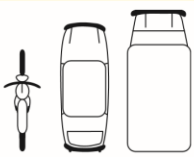
**11. Visible damage to vehicle A:**

.....

.....

.....

**10. Indicate the point of initial impact to vehicle B by an arrow ⟶**



**11. Visible damage to vehicle B:**

.....

.....

.....

**My remarks:**

.....

.....

.....

**15. Signatures of the drivers** 15.

A B

**14. My remarks:**

.....

.....

.....

## FAHRZEUG A

**6. Versicherungsnehmer/Versicherter** (siehe Versicherungsbescheinigung)

NAME: .....
Vorname: .....
Anschrift: .....
Postleitzahl: ..... Land: .....
Telefon oder E-mail:

**7. Fahrzeug**

| KRAFTFAHRZEUG | ANHÄNGER |
|---|---|
| Marke, Typ ..... | Marke, Typ ..... |
| Baujahr ..... | Baujahr ..... |
| Amtliches Kennzeichen ..... | Amtliches Kennzeichen ..... |
| Land der Zulassung ..... | Land der Zulassung ..... |

**8. Versicherungsunternehmen** (siehe Versicherungsbescheinigung):

NAME: .....
Vertragsnummer: .....
Nummer der grünen Karte: .....
Versicherungsbescheinigung oder grüne Karte gültig
vom: bis:
Geschäftsstelle (oder Büro oder Makler): .....
NAME: .....
Anschrift: .....
..... Land: .....
Telefon oder E-mail:
*Sind die Sachschäden am Fahrzeug aufgrund des Vertrags versichert?*
*nein* ☐ *ja* ☐

**9. Fahrer** (siehe Führerschein):

NAME: .....
Vorname: .....
Geburtsdatum: .....
Anschrift: .....
..... Land: .....
Telefon oder E-mail:
Führerschein Nr.: .....
Klasse (A, B, ...): .....
Führerschein gültig bis: .....

## 12. UNFALLUMSTÄNDE

**Kreuzen Sie jeweils das entsprechende Feld an, um die Skizze zu präzisieren**
* Nichtzutreffendes streichen

| A | | B |
|---|---|---|
| ☐ 1 | * parkte / hielt | 1 ☐ |
| ☐ 2 | * verließ einen Parkplatz / öffnete eine Wagentür | 2 ☐ |
| ☐ 3 | parkte ein | 3 ☐ |
| ☐ 4 | verließ einen Parkplatz, ein privates Grundstück, einen Weg | 4 ☐ |
| ☐ 5 | begann, in einen Parkplatz, ein privates Grundstück, einen Weg einzufahren | 5 ☐ |
| ☐ 6 | fuhr in einen Kreisverkehr ein | 6 ☐ |
| ☐ 7 | fuhr in einem Kreisverkehr | 7 ☐ |
| ☐ 8 | prallte beim Fahren in der gleichen Richtung und in der gleichen Kolonne auf das Heck auf | 8 ☐ |
| ☐ 9 | fuhr in der gleichen Richtung und in einer anderen Kolonne | 9 ☐ |
| ☐ 10 | wechselte die Kolonne | 10 ☐ |
| ☐ 11 | überholte | 11 ☐ |
| ☐ 12 | bog nach rechts ab | 12 ☐ |
| ☐ 13 | bog nach links ab | 13 ☐ |
| ☐ 14 | setzte zurück | 14 ☐ |
| ☐ 15 | wechselte auf ein Fahrspur über, die dem Gegenverkehr vorbehalten ist | 15 ☐ |
| ☐ 16 | kam von rechts (auf einer Kreuzung) | 16 ☐ |
| ☐ 17 | hatte ein Vorfahrtszeichen oder eine rote Ampel missachtet | 17 ☐ |
| ☐ | Geben Sie die Anzahl der angekreuzten Felder an | ☐ |

**Unbedingt von BEIDEN Fahrern zu unterzeichnen**
Stellt keine Anerkennung der Haftung dar, sondern eine Feststellung der Identität und der Umstände, die der Beschleunigung der Regulierung dient

**13. Skizze des Unfalls zum Zeitpunkt des Aufpralls** 13.

Bitte angeben : 1. den Verlauf der Fahrspuren - 2. die Fahrtrichtung der Fahrzeuge A, B (durch Pfeile) - 3. ihre Position zum Zeitpunkt des Aufpralls - 4. die Verkehrszeichen - 5. die Straßennamen

## FAHRZEUG B

**6. Versicherungsnehmer/Versicherter** (siehe Versicherungsbescheinigung)

NAME: .....
Vorname: .....
Anschrift: .....
Postleitzahl: ..... Land: .....
Telefon oder E-mail:

**7. Fahrzeug**

| KRAFTFAHRZEUG | ANHÄNGER |
|---|---|
| Marke, Typ ..... | Marke, Typ ..... |
| Baujahr ..... | Baujahr ..... |
| Amtliches Kennzeichen ..... | Amtliches Kennzeichen ..... |
| Land der Zulassung ..... | Land der Zulassung ..... |

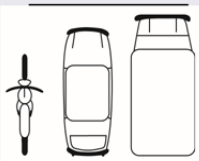
**8. Versicherungsunternehmen** (siehe Versicherungsbescheinigung):

NAME: .....
Vertragsnummer: .....
Nummer der grünen Karte: .....
Versicherungsbescheinigung oder grüne Karte gültig
vom: bis:
Geschäftsstelle (oder Büro oder Makler): .....
NAME: .....
Anschrift: .....
..... Land: .....
Telefon oder E-mail:
*Sind die Sachschäden am Fahrzeug aufgrund des Vertrags versichert?*
*nein* ☐ *ja* ☐

**9. Fahrer** (siehe Führerschein):

NAME: .....
Vorname: .....
Geburtsdatum: .....
Anschrift: .....
..... Land: .....
Telefon oder E-mail:
Führerschein Nr.: .....
Klasse (A, B, ...): .....
Führerschein gültig bis: .....

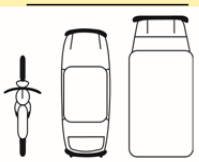
**10. Markieren Sie die ursprüngl. Aufprallstelle am Fahrzeug** A durch einen Pfeil ⟶



**11. Sichtbare Schäden am Fahrzeug A:**

.....
.....
.....

**10. Markieren Sie die ursprüngl. Aufprallstelle am Fahrzeug** B durch einen Pfeil ⟶



**11. Sichtbare Schäden am Fahrzeug B:**

.....
.....
.....

**Eigene Bemerkungen:**

.....
.....
.....

**15. Unterschriften der Fahrer** 15.

A B

**14. Eigene Bemerkungen:**

.....
.....
.....

**A. Úvodní informace**

Tento **Záznam o nehodě (dále jen „záznam“)** použijte při dopravní nehodě v ČR nebo v zahraničí. Obsah a forma přední strany formuláře je shodná ve všech evropských státech i ve všech jazykových mutacích.

**B. Jak postupovat po dopravní nehodě**

1) Neprodleně zastavte vozidlo a zabezpečte místo nehody (zapněte varovná světla, oblečte si reflexní vestu a umístěte výstražný trojúhelník, atp.).

2) Je-li někdo zraněn nebo potřebujete-li i jinou urgentní pomoc (hasiče, policii), volejte **univerzální tísňovou linku 112.**

3) Při nehodě v **ČR** volejte Policii (přímá linka 158 nebo prostřednictvím linky 112) **vždy** když:
• dojde ke zranění nebo usmrcení některého z účastníků nehody,
• škoda na některém z vozidel (včetně přepravovaných věcí) přesáhne 100 000 Kč,
• některý z účastníků nehody odmítne **sepsat** a **podepsat** záznam,
• došlo ke škodě na majetku třetí osoby, která na ní neměla účast (např. poškození zaparkovaného vozidla, sloupu veřejného osvětlení, svodidel atp.).

4) **Potřebujete-li při nehodě v ČR zajistit odtah vozidla nebo jiné asistenční služby, volejte linku 1224 (Linka pomoci řidičům).**

5) Pokud není nutné volat Policii, doporučujeme místo nehody z různých úhlů vyfotografovat a eventuálně přeměřit, při nevyhnutelné manipulaci s vozidlem zakreslete na vozovku jeho polohu.

6) Vyplňte tento záznam (viz instrukce níže).

**C. Pokyny k použití formuláře Záznam o dopravní nehodě**

1) Použijte jen jednu sadu formulářů pro 2 zúčastněná vozidla (2 sady pro 3 zúčastněná vozidla atp.).

2) Při vyplňování jednotlivých rubrik záznamu dávejte **POZOR, aby nedošlo k záměně údajů jednotlivých účastníků**, a to všude tam, **kde jsou tyto údaje uváděny odděleně**. Dále pak **zejména:**
• označte přesně místo střetu šipkou (bod 10),
• v bodě 12 označte křížkem ty okolnosti (1-17), které se týkají Vaší nehody, a na konci řádku uveďte počet Vámi označených políček (samostatně pro vozidlo A i B),
• nakreslete plánek dopravní nehody (bod 13).

3) Uveďte **svědky nehody**, jejich jména a adresy (případně i telefonické či jiné spojení), **zejména pokud účastníci popisují průběh dopravní nehody odlišně.**

4) Po úplném vyplnění záznam **podepište** a nechte jej podepsat i druhým řidičem.
**5) Jeden výtisk předejte druhému účastníkovi, druhý si ponechte za účelem** bezodkladného **předání příslušné pojišťovně.** Pozn.: po oddělení jednotlivých listů již NELZE cokoliv měnit či dopisovat !

Zdroj: Česká pojišťovna. Záznam o dopravní nehodě. [online]. 2016 [cit. 2016-02-15]. Dostupné z WWW: https://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50017/zaznam-o-dopravni-nehode

**Příloha č. 4:** Členění dopravních nehod.

**Dopravní nehoda a rozdělení dopravních nehod**

Dopravní nehoda je vymezena v ustanovení § 47 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu *„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“* [185] Dopravní nehody jsou události na dopravních cestách, charakteristické svým následkem, nepředvídaností, ale bývají obvykle předvídatelné. Pro dopravní nehody jsou typické zejména tři znaky:

- Předvídatelnost, která se dělí na reálnou a abstraktní.
- Pohyb dopravního prostředku na cestě.
- Následek, tedy způsobení škody na zdraví, životě nebo majetku.[186]

O dopravní nehodu se nejedná v případech, kdy dojde ke zranění či usmrcení osoby a poškození vozidla bez přímé souvislosti s havárií nebo střetem s jiným vozidlem, pevnou bariérou, chodcem, zvěří, zvířetem, opravě vozidla, při nakládání a vykládání nákladu. Za dopravní nehodu nelze považovat ani úraz, ke kterému dojde při nastupování a vystupování z dopravního prostředku, převrácení traktoru na poli nebo při pádu větve na zaparkované vozidlo.[187] „Silniční dopravní nehody, vzhledem k jejich následkům na životech a zdraví účastníků a škodám na majetku, se stávají stále více rizikovým faktorem na pozemních komunikacích.“[188]

Dopravní nehody se z hlediska charakteru se dělí na:

- srážky, (u srážek se jedná o střet dvou a více účastníků)
- havárie, (jde o účast jednoho silničního vozidla)
- a jiné nehody, (např. náhlé zabrzdění apod.)

Dopravní nehody lze dělit také podle následků:

- kdy dojde k usmrcení,
- k těžkému poranění,

[185] Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.
[186] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: 2009, s 17 - 18.
[187] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem s judikaturou a předpisy souvisejícími na CD.* Praha: 2008, s 223.
[188] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: 2009, s 23 – 26.

- nebo lehkému poranění.

Dopravní nehody se mohou dělit podle zavinění:

- zaviněné,
- nezaviněné.[189]

Dopravní nehody dle ustanovení § 47 zákona číslo 361/2000 Sb. o silničním provozu, lze rozdělit na:

- Dopravní nehody s hmotnou škodou do 100 000 Kč.
- Dopravní nehody se zraněním, usmrcením nebo hmotnou škodou nad 100 000 Kč.[190]

Silniční dopravní nehody je možno z hlediska zavinění členit na:

- nedbalostní
- úmyslné [191]

Dopravní nehody z hlediska šetření Policie ČR lze dělit na:

- nepodléhající oznamovací povinnosti,
- ukončené v blokovém řízení,
- dopravní nehody, které ukončit v blokovém řízení nelze,
- střet vozidla se zvěří,
- škodní události apod.[192]

Dělení dopravních nehod existuje celá řada podle různých kritérií, ale pro stručný přehled a potřeby této práce postačí výše uvedené dělení.

### a) Dopravní nehody s hmotnou škodou do 100 000 Kč

Již v ustanovení § 38 odst. 3 vyhlášky Federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích se uvádí, že účastníci silničního provozu nejsou povinni hlásit dopravní nehodu, při které nedojde k usmrcení nebo zranění osoby či hmotné škodě na vozidlech nebo věcech nepřevyšující 1000,- Kčs.[193] Ke změně došlo s účinností zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde se

[189] PORADA, Viktor a kol.: *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: 2000, s. 112.
[190] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem s judikaturou a předpisy souvisejícími na CD*. Praha: 2008, s. 221 - 222.
[191] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: 2009, s. 181.
[192] KONEČNÝ, Jan. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod.* Praha: 2011, s. 85.
[193] Česko. Vyhláška Federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích.

v ustanovení § 47 odst. 5 uvádí, že pokud při dopravní nehodě dojde ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných a jiných věcí nižší než 20 000 Kč, nejsou účastníci nehody takovou nehodu hlásit policistovi, pokud nedojde ke hmotné škodě třetí osoby nebo se nedohodnou. Ke změně částky z 20 000,- Kč na 50 000,- Kč došlo s účinností od 01. července 2006 zákona č. 411/2005 Sb. který mimo několik dalších předpisů novelizoval také zákon 361/2000 Sb., o silničním provozu. K další změně částky z 50 000,- Kč na současných 100 000,- Kč došlo s účinností od 01. ledna 2009 zákona č. 274/2008 Sb., který mimo několik dalších zákonu novelizoval také zákon 361/2000 Sb., o silničním provozu. [194]

**b) Dopr. nehody se zraněním, usmrcením nebo hmotnou škodou nad 100 000 Kč**

Dopravní nehody podléhající ohlašovací povinnosti byly za účinnosti vyhlášky 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, téměř všechny mimo případy uvedené v kapitole 3.3.1. Výrazná změna nastala s účinností zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde se v ustanovení § 47 odst. 4 uvádí, *dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 20 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi"* včetně několika dalších povinností uvedených v tomto ustanovení. Ke změně částky z 20 000,- Kč na 50 000,- Kč došlo s účinností od 01. července 2006 zákona č. 411/2005 Sb. který mimo několik dalších předpisů novelizoval také zákon 361/2000 Sb., o silničním provozu. K další změně částky z 50 000,- Kč na současných 100 000,- Kč došlo s účinností od 01. ledna 2009 zákona č. 274/2008 Sb., který mimo několik dalších zákonu novelizoval také zákon 361/2000 Sb., o silničním provozu.[195]

[194] Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.
[195] Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

**Příloha č. 5:** Přehled bodového ohodnocení při porušení stanovených povinností.

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

| Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích | Počet bodů |
|---|---|
| řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po jeho požití, po kterou je řidič ještě pod vlivem alkoholu, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem | 7 |
| odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu7) ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou | 7 |
| způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby | 7 |
| neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci | 7 |
| při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno | 7 |
| vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno | 7 |
| neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života | 7 |
| předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno | 7 |
| řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz | 7 |
| řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že | 5 |

| | |
|---|---|
| bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích | |
| překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h-1 a více v obci nebo o 50 km.h-1 a více mimo obec | 5 |
| nezastavení vozidla na signál, který přikazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu | 5 |
| ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého | 5 |
| ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání | 5 |
| při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejití vozovky | 4 |
| nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě | 4 |
| překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů42) | 4 |
| řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění | 4 |
| porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6 | 4 |
| překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h-1 a více v obci nebo o 30 km.h-1 a více mimo obec | 3 |
| nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit | 3 |
| překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu | 3 |

| | |
|---|---|
| řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče4) | 3 |
| porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přílbu | 3 |
| neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil | 2 |
| překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h-1 a méně než 20 km.h-1 v obci nebo o více než 10 km.h-1 a méně než 30 km.h-1 mimo obec | 2 |
| držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla | 2 |

Zdroj: Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. ASPI, intranetová síť. Nedostupné.

**Příloha č. 6:** Odebírání řidičských průkazů.

V minulosti byla taková opatření na území ČR již zavedena vyhláškou Ministerstva vnitra č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, ze dne 21. května 1964, kde jsou v ustanovení § 15 uvedeny důvody pro zadržení řidičského průkazu.[196]

S účinností od 01. ledna 2001 zákona 361/2000 Sb. o silničním provozu, bylo uvedené opatření vypuštěno a novelou zákona 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony, bylo zadržení řidičských průkazů opět zavedeno s účinností od 01. července 2006.[197]

V současné době je zadržení řidičského průkazu a zabránění v jízdě je upraveno v ustanoveních § 118a, 118b a 118c zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu. Zadržení řidičského průkazu i zabránění v jízdě má charakter bezprostředního zákroku eliminovat řidiče ze silničního provozu. Policista může zadržet řidičský průkaz dle ustanovení § 118a odst. 1 písm. a) až h). Po provedení tohoto úkonu následuje správní řízení, které vede obecní úřad s rozšířenou působností. Řidič, kterému byl zadržen řidičský průkaz, nesmí po dobu jeho zadržení řídit motorová vozidla. Při nerespektování této povinnosti ze strany postiženého řidiče se jedná o spáchání přestupku, neboť řidičské oprávnění zatím nepozbyl.[198] Oznámení o zadrženém řidičském průkazu společně s řidičským průkazem odešle Policie příslušnému úřadu nejpozději následující pracovní den od jeho zadržení. Je-li zadržen řidičský průkaz cizinci, odešle kompetentní úřad v ČR takový řidičský průkaz orgánu států, který jej vydal. V ustanoveních § 118a, 118b, 118c jsou uvedeny další

[196] Česko. Vyhláška Ministerstva vnitra č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech.
[197] Česko. Zákon 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.
[198] BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 37 novel)*. Praha: 2013, s. 196.

podrobnosti související se zadržením či vrácením řidičského průkazu nebo zahájením správního či trestního řízení.[199]

[199] Česko. Zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

**Příloha č. 7:** Ukládání kaucí.

Toto opatření bylo zavedeno novelou zákona 411/2005 Sb. kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. Zmíněná novela je v účinnosti od 01. července 2006.[200]

V současné době je vybírání kaucí upraveno v ustanovení §125a zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, kde je uvedeno, že *„policista je oprávněn vybrat od řidiče motorového vozidla podezřelého ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, u kterého je důvodné podezření, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení, kauci od 5000 Kč do 50 000 K, nejvýše však do výše hrozící peněžní sankce za spáchaný přestupek. Kauce nelze vybrat od osoby, která používá imunit a výsad zákona nebo mezinárodního práva.“*[201] Při ukládání kauce sepíše policista potvrzení o výběru kauce a jedno vyhotovení předá řidiči, který kauci složil, druhé potvrzení si ponechá pro evidenci a třetí zašle společně s vybranou kaucí příslušnému obecnímu úřadu s rozšířenou působností. Pokud nebyl řidič shledán vinným, vrátí se mu v plné výši. K propadnutí kauce dojde, pokud je přestupce nedosažitelný či nečinný a nelze tak řízení ukončit nebo nelze přestupci doručit rozhodnutí ve věci. Kauce propadá obci, která vedla řízení s přestupcem.[202]

V případě uložení kauce může řidič pokračovat v jízdě až po jejím zaplacení a odstranění protiprávního stavu, pro který byla uložena.[203]

Záměrem této právní úpravy je větší dosažení vymahatelnosti práva, zejména s ohledem na roční promlčecí lhůtu přestupku, po které odpovědnost za spáchaný přestupek zaniká.

---

[200] Česko. Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.

[201] Česko. Zákon č.361/2000 Sb., o silničním provozu.

[202] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem s judikaturou a předpisy souvisejícími na CD*. Praha: 2008, s. 465 – 467.

[203] Česko. Závazný pokyn Policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Dále je cílena na přestupce, kteří nemají na území ČR trvalý ani dlouhodobý pobyt a v případě spáchání přestupku a nezaplacení blokové pokuty byly nepostižitelní.[204]

[204] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem s judikaturou a předpisy souvisejícími na CD*. Praha: 2008, s. 467.

**Příloha č. 8:** Denní svícení.

Osvětlení vozidel včetně denního svícení je upraveno v ustanovení § 32 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, kde se v odstavci 1 uvádí, že *„motorové vozidlo musí mít za jízdy rozsvícena obrysová světla a potkávací světla nebo světla pro denní svícení, pokud je jimi vybaveno podle zvláštního předpisu. Tramvaj musí mít rozsvícena potkávací světla nebo světla pro denní svícení.“*[205] Povinnost mít celoročně rozsvíceno byla dodatečně upravena zákonem č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. Uvedená novela nabyla účinnosti dne 01. července 2006.[206] Před touto úpravou bylo v ustanovení § 32 zavedeno celodenní svícení pouze na část kalendářního roku mimo stanovení letní čas. Nová úprava byla zavedena z důvodu snížení počtu dopravních nehod a jejich následků, neboť osvětlený dopravní prostředek, je lépe zpozorovatelný ostatními účastníky silničního provozu, což je dokázané i statisticky. Z dostupných údajů bylo zjištěno, že z celkového počtu dopravních nehod způsobených v křižovatkách, bylo cca 50% dopravních nehod způsobeno tím, že řidič druhé vozidlo nezahlédl včas. Celoroční svícení je stanoveno i v dalších několika zemích EU např. v Norsku. Např. v sousedním Polsku a dalších zemích EU je stanoveno celodenní svícení v zimním období.

Světla pro denní svícení v ČR bývají někdy zaměňována za potkávací či obrysová světla, to je ale chybné pochopení zákona. Umístění světel pro denní svícení má svá pravidla a musí být homologovaná předpisem EHK/OSN č. 48, který upravuje vyhláška č 341/2002 Sb. o schvalování o technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.[207]

[205] Česko. Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.
[206] Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.
[207] ÚAMK. Svět motorů. *Svítí celá Evropa*. Praha: 2012, roč. 66, č. 40, s. 36.

**Příloha č. 9:** Případy, kdy pojišťovna vzniklou škodu nehradí.

Ustanovení § 7 zákona č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)

*„(1) Pojistitel nehradí*

*a) újmu, kterou utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla újma způsobena,*

*b) škodu podle § 6 odst. 2 písm. b) a c), kterou je pojištěný povinen nahradit svému manželu nebo osobám, které s ním v době vzniku škodné události žily ve společné domácnosti, s výjimkou škody podle § 6 odst. 2 písm. c), jestliže tato škoda souvisí s újmou podle § 6 odst. 2 písm. a),*

*c) škodu na vozidle, jehož provozem byla škoda způsobena, jakož i na věcech přepravovaných tímto vozidlem, s výjimkou škody způsobené na věci, kterou měla tímto vozidlem přepravovaná osoba v době škodné události na sobě nebo u sebe, a to v rozsahu, v jakém je pojištěný povinen škodu nahradit,*

*d) škodu podle § 6 odst. 2 písm. b) a c) vzniklou mezi vozidly jízdní soupravy tvořené motorovým a přípojným vozidlem, jakož i škodu na věcech přepravovaných těmito vozidly, nejedná-li se o škodu způsobenou provozem jiného vozidla,*

*e) újmu vzniklou manipulací s nákladem stojícího vozidla, f) náklady vzniklé poskytnutím léčebné péče, dávek nemocenského pojištění (péče) nebo důchodů z důchodového pojištění v důsledku újmy na zdraví nebo usmrcením, které utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla tato újma způsobena,*

*g) újmu způsobenou provozem vozidla při jeho účasti na organizovaném motoristickém závodu nebo soutěži, s výjimkou újmy způsobené při takovéto účasti, jestliže je řidič při tomto závodu nebo soutěži povinen dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích,*

*h) újmu vzniklou provozem vozidla při teroristickém činu nebo válečné události, jestliže má tento provoz přímou souvislost s tímto činem nebo událostí.*

*(2) Byla-li újma způsobena vlastníku vozidla provozem jeho vozidla, které v době vzniku újmy řídila jiná osoba, nebo osobě, která s vozidlem, jehož provozem byla této osobě újma způsobena, oprávněně nakládá jako s vlastním nebo se kterým oprávněně*

*vykonává právo pro sebe, a jestliže v době vzniku újmy řídila vozidlo jiná osoba, je pojistitel povinen uhradit tomuto vlastníku nebo této osobě pouze újmu podle § 6 odst. 2 písm. a) včetně náhrady nákladů vynaložených na péči hrazenou z veřejného zdravotního pojištění a regresního nároku podle § 6 odst. 4.*

*(3) V případě střetu vozidel, která jsou ve vlastnictví téže osoby, se újma způsobená této osobě hradí pouze tehdy, jestliže jde o různé provozovatele vozidel zúčastněných na vzniku škodné události a jestliže není současně tato osoba provozovatelem vozidla, na němž byla tato újma způsobena.*

*(4) Plnění za újmu způsobenou provozem vozidla, v rozsahu, v jakém je pojištěný povinen tuto újmu nahradit a kterou poškozený řádně prokázal, nelze odmítnout ani snížit s výjimkou případů uvedených v tomto zákoně.“* [208]

[208] Česko. Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla).

**Příloha č. 10:** Případy, kdy pojišťovna vzniklou škodu uhradí, ale má právo na úhradu vyplacené částky.

Ustanovení § 10 zákona č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)

*„Právo pojistitele na úhradu vyplacené částky*

*(1) Pojistitel má proti pojištěnému právo na náhradu toho, co za něho plnil, jestliže prokáže, že pojištěný*

*a) způsobil újmu úmyslně,*

*b) porušil základní povinnost týkající se provozu na pozemních komunikacích a toto porušení bylo v příčinné souvislosti se vznikem újmy, kterou je pojištěný povinen nahradit,*

*c) způsobil újmu provozem vozidla, které použil neoprávněně,*

*d) bez zřetele hodného důvodu nesplnil povinnost podle zákona upravujícího provoz na pozemních komunikacích 15c) sepsat bez zbytečného odkladu společný záznam o dopravní nehodě nebo ohlásit dopravní nehodu, která je škodnou událostí, a v důsledku toho byla ztížena možnost řádného šetření pojistitele podle § 9 odst. 3,*

*e) bez zřetele hodného důvodu nesplnil povinnost podle § 8 odst. 1, 2 a 3 a v důsledku toho byla ztížena možnost řádného šetření pojistitele podle § 9 Strana 14 / 48 odst. 3, nebo*

*f) bez zřetele hodného důvodu odmítl jako řidič vozidla podrobit se na výzvu příslušníka Policie České republiky zkoušce na přítomnost alkoholu, omamné nebo psychotropní látky nebo léku označeného zákazem řídit motorové vozidlo.*

*(2) Porušením základních povinností při provozu vozidla na pozemních komunikacích se pro účely tohoto zákona rozumí*

*a) provozování vozidla, které svojí konstrukcí nebo technickým stavem neodpovídá požadavkům bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí,*

*b) provozování vozidla, jehož technická způsobilost k provozu vozidla nebyla schválena,*

*c) řízení vozidla osobou, která není držitelem příslušného řidičského oprávnění, s výjimkou řízení vozidla osobou, která se učí vozidlo řídit nebo skládá zkoušku z řízení vozidla, a to vždy pouze pod dohledem oprávněného učitele nebo řidiče cvičitele individuálního výcviku,*

*d) řízení vozidla osobou, které byl uložen zákaz činnosti řídit vozidlo, v době tohoto zákazu,*

*e) řízení vozidla osobou, která při řízení vozidla byla pod vlivem alkoholu, omamné nebo psychotropní látky nebo léku označeného zákazem řídit motorové vozidlo,*

*f) předání řízení vozidla osobě uvedené v písmenech c), d) nebo e).*

*(3) Provozovatel vozidla odpovídá společně a nerozdílně s pojištěným za pohledávku pojistitele na náhradu vyplacené částky proti pojištěnému podle odstavce 1 písm. b), neprokáže-li, že nemohl jednání pojištěného ovlivnit.*

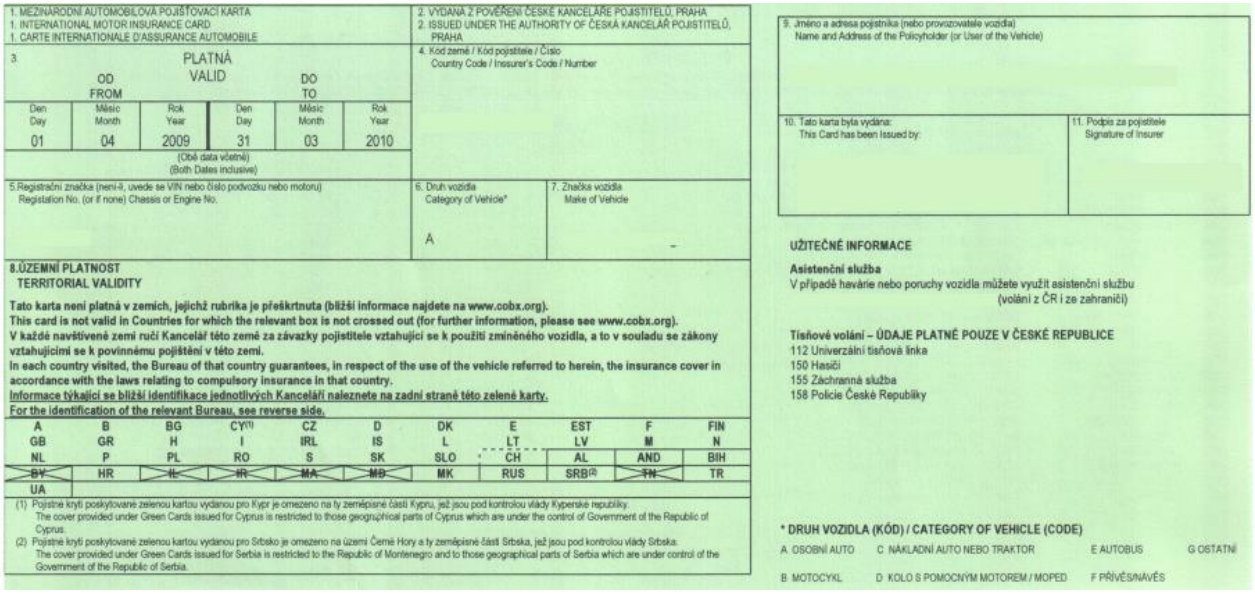
*(4) Pojistitel má proti pojistníkovi právo na úhradu částky, kterou vyplatil z důvodu újmy způsobené provozem vozidla, jestliže její příčinou byla skutečnost, kterou pro vědomě nepravdivé nebo neúplné odpovědi nemohl pojistitel zjistit při sjednávání pojištění a která byla pro uzavření pojistné smlouvy podstatná.*

*(5) Součet požadovaných náhrad podle odstavců 1, 3 a 4 nesmí být vyšší než plnění vyplacené pojistitelem v důsledku škodné události, se kterou toto právo pojistitele souvisí.*

*(6) Porušil-li pojištěný některou z povinností uvedených v § 8 odst. 1 až 3, je pojistitel oprávněn na něm požadovat úhradu nákladů spojených s šetřením pojistné události nebo jiných nákladů vyvolaných porušením těchto povinností. Tím není dotčeno právo pojistitele na úhradu vyplacené částky podle odstavce 1 písm. e).“* [209]

[209] Česko. Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla).

**Příloha č. 11:** Zelená karta.



1. MEZINÁRODNÍ AUTOMOBILOVÁ POJIŠŤOVACÍ KARTA
1. INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD
1. CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE

2. VYDANÁ Z POVĚŘENÍ ČESKÉ KANCELÁŘE POJISTITELŮ, PRAHA
2. ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ, PRAHA

3. PLATNÁ VALID

| OD FROM | | | DO TO | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Den Day | Měsíc Month | Rok Year | Den Day | Měsíc Month | Rok Year |
| 01 | 04 | 2009 | 31 | 03 | 2010 |

(Obě data včetně) (Both Dates inclusive)

4. Kód země / Kód pojistitele / Číslo
Country Code / Insurer's Code / Number

5. Registrační značka (není-li, uvede se VIN nebo číslo podvozku nebo motoru)
Registation No. (or if none) Chassis or Engine No.

6. Druh vozidla
Category of Vehicle*
A

7. Značka vozidla
Make of Vehicle

8. ÚZEMNÍ PLATNOST
TERRITORIAL VALIDITY

**Tato karta není platná v zemích, jejichž rubrika je přeškrtnuta (bližší informace najdete na www.cobx.org).**
**This card is not valid in Countries for which the relevant box is not crossed out (for further information, please see www.cobx.org).**
**V každé navštívené zemi ručí Kancelář této země za závazky pojistitele vztahující se k použití zmíněného vozidla, a to v souladu se zákony vztahujícími se k povinnému pojištění v této zemi.**
**In each country visited, the Bureau of that country guarantees, in respect of the use of the vehicle referred to herein, the insurance cover in accordance with the laws relating to compulsory insurance in that country.**
**Informace týkající se bližší identifikace jednotlivých Kanceláří naleznete na zadní straně této zelené karty.**
**For the identification of the relevant Bureau, see reverse side.**

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A | B | BG | CY(1) | CZ | D | DK | E | EST | F | FIN |
| GB | GR | H | I | IRL | IS | L | LT | LV | M | N |
| NL | P | PL | RO | S | SK | SLO | CH | AL | AND | BIH |
| ~~BY~~ | HR | ~~IL~~ | ~~IR~~ | ~~MA~~ | ~~MD~~ | MK | RUS | SRB(2) | ~~FN~~ | TR |
| UA | | | | | | | | | | |

(1) Pojistné krytí poskytované zelenou kartou vydanou pro Kypr je omezeno na ty zeměpisné části Kypru, jež jsou pod kontrolou vlády Kyperské republiky.
The cover provided under Green Cards issued for Cyprus is restricted to those geographical parts of Cyprus which are under the control of Government of the Republic of Cyprus.
(2) Pojistné krytí poskytované zelenou kartou vydanou pro Srbsko je omezeno na území Černé Hory a ty zeměpisné části Srbska, jež jsou pod kontrolou vlády Srbska.
The cover provided under Green Cards issued for Serbia is restricted to the Republic of Montenegro and to those geographical parts of Serbia which are under control of the Government of the Republic of Serbia.

9. Jméno a adresa pojistníka (nebo provozovatele vozidla)
Name and Address of the Policyholder (or User of the Vehicle)

10. Tato karta byla vydána:
This Card has been issued by:

11. Podpis za pojistitele
Signature of Insurer

**UŽITEČNÉ INFORMACE**

**Asistenční služba**
V případě havárie nebo poruchy vozidla můžete využít asistenční službu (volání z ČR i ze zahraničí)

**Tísňové volání – ÚDAJE PLATNÉ POUZE V ČESKÉ REPUBLICE**
112 Univerzální tísňová linka
150 Hasiči
155 Záchranná služba
158 Policie České Republiky

*** DRUH VOZIDLA (KÓD) / CATEGORY OF VEHICLE (CODE)**
A OSOBNÍ AUTO C NÁKLADNÍ AUTO NEBO TRAKTOR E AUTOBUS G OSTATNÍ
B MOTOCYKL D KOLO S POMOCNÝM MOTOREM / MOPED F PŘÍVĚS/NÁVĚS

Zdroj: Vzor zelené karty. [online]. 2016 [cit. 2016-02-06]. Dostupné z WWW: https://www.google.cz/search?q=zelen%C3%A1+karta+pdf&biw=1280&bih=669&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiqnLqbmobLAhWjK5oKHcm2C44Q_AUIBigB#imgrc=qBM8gT_ERdnvjM%3A

**Příloha č. 12:** Číselné vyhodnocení počtu DN v jednotlivých krajích způsobených vlivem nepřiměřené rychlosti v letech 2011 - 2014.

| NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST v letech 2011 - 2014 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ROK | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Praha | 1209 | 1218 | 1223 | 1095 |
| Středočeský kraj | 2305 | 2634 | 2631 | 2342 |
| Jihočeský kraj | 774 | 844 | 848 | 789 |
| Plzeňský kraj | 865 | 1079 | 902 | 790 |
| Ústecký kraj | 1390 | 1346 | 1551 | 1319 |
| Královéhradecký kraj | 752 | 878 | 829 | 704 |
| Jihomoravský kraj | 982 | 1065 | 1104 | 1131 |
| Moravskoslezský kraj | 1335 | 1346 | 1343 | 1064 |
| Olomoucký kraj | 684 | 690 | 753 | 630 |
| Zlínský kraj | 399 | 454 | 540 | 427 |
| Vysočina | 790 | 919 | 933 | 801 |
| Pardubický kraj | 668 | 762 | 709 | 611 |
| Liberecký kraj | 866 | 855 | 792 | 676 |
| Karlovarský kraj | 407 | 439 | 475 | 404 |
| **CELKEM** | **13426** | **14529** | **14633** | **12783** |

Zdroj: Policie ČR. Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie. Nedostupné. Úprava a zpracování vlastní.

**Příloha č. 13:** Číselné vyhodnocení počtu DN v jednotlivých krajích způsobených nedáním přednosti v jízdě v letech 2011 - 2014.

| NEDÁNÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ v letech 2011 - 2014 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ROK | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Praha | 4162 | 4514 | 4740 | 4933 |
| Středočeský kraj | 1097 | 1102 | 1108 | 1168 |
| Jihočeský kraj | 447 | 471 | 450 | 497 |
| Plzeňský kraj | 457 | 490 | 416 | 375 |
| Ústecký kraj | 1034 | 1153 | 1213 | 1169 |
| Královéhradecký kraj | 498 | 574 | 558 | 581 |
| Jihomoravský kraj | 873 | 908 | 873 | 919 |
| Moravskoslezský kraj | 988 | 1031 | 1029 | 1033 |
| Olomoucký kraj | 494 | 456 | 436 | 448 |
| Zlínský kraj | 287 | 304 | 324 | 391 |
| Vysočina | 229 | 273 | 291 | 295 |
| Pardubický kraj | 433 | 435 | 413 | 403 |
| Liberecký kraj | 371 | 388 | 349 | 355 |
| Karlovarský kraj | 169 | 161 | 142 | 184 |
| **CELKEM** | **11539** | **12260** | **12342** | **12751** |

Zdroj: Policie ČR. Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie. Nedostupné. Úprava a zpracování vlastní.

**Příloha č. 14:** Číselné vyhodnocení počtu DN v jednotlivých krajích způsobených nesprávným předjížděním v letech 2011 - 2014.

| NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ v letech 2011 - 2014 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ROK | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Praha | 127 | 86 | 92 | 90 |
| Středočeský kraj | 264 | 265 | 258 | 290 |
| Jihočeský kraj | 87 | 88 | 84 | 97 |
| Plzeňský kraj | 68 | 52 | 66 | 81 |
| Ústecký kraj | 161 | 136 | 165 | 162 |
| Královéhradecký kraj | 129 | 119 | 103 | 126 |
| Jihomoravský kraj | 111 | 107 | 103 | 117 |
| Moravskoslezský kraj | 137 | 148 | 130 | 161 |
| Olomoucký kraj | 86 | 77 | 72 | 85 |
| Zlínský kraj | 34 | 50 | 45 | 49 |
| Vysočina | 52 | 77 | 93 | 86 |
| Pardubický kraj | 89 | 117 | 96 | 91 |
| Liberecký kraj | 90 | 78 | 82 | 60 |
| Karlovarský kraj | 23 | 18 | 24 | 22 |
| **CELKEM** | **1458** | **1418** | **1413** | **1517** |

Zdroj: Policie ČR. Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie. Nedostupné. Úprava a zpracování vlastní.

**Příloha č. 15:** Číselné vyhodnocení počtu DN v jednotlivých krajích způsobených nesprávným způsobem jízdy v letech 2011 - 2014.

| NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY v letech 2011 - 2014 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ROK | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Praha | 10388 | 11290 | 11806 | 12457 |
| Středočeský kraj | 4858 | 4966 | 5276 | 5476 |
| Jihočeský kraj | 1425 | 1490 | 1846 | 2006 |
| Plzeňský kraj | 1432 | 1522 | 1348 | 1253 |
| Ústecký kraj | 3702 | 3892 | 4321 | 4614 |
| Královéhradecký kraj | 1876 | 2081 | 1970 | 2048 |
| Jihomoravský kraj | 3234 | 3526 | 3584 | 3601 |
| Moravskoslezský kraj | 4325 | 4161 | 4265 | 4469 |
| Olomoucký kraj | 2261 | 2287 | 2309 | 2324 |
| Zlínský kraj | 930 | 1457 | 1600 | 1771 |
| Vysočina | 925 | 1350 | 1569 | 1573 |
| Pardubický kraj | 1866 | 1776 | 1659 | 1688 |
| Liberecký kraj | 1713 | 1842 | 1780 | 1725 |
| Karlovarský kraj | 731 | 594 | 689 | 785 |
| **CELKEM** | **39666** | **42234** | **44022** | **45790** |

Zdroj: Policie ČR. Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie. Nedostupné. Úprava a zpracování vlastní.

**Příloha č. 16:** Drugwipe 5+ k měření přítomnosti návykové látky.

Zdroj: Příbalový leták pro PČR.

**Příloha č. 17:** Číselné vyhodnocení počtu DN v jednotlivých krajích způsobených pod vlivem alkoholu a omamných látek v letech 2011 - 2014.

| Dopravní nehody způsobené pod vlivem alkoholu a omamných látek v letech 2011 - 2014 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ROK | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Praha | 510 | 501 | 492 | 482 |
| Středočeský kraj | 676 | 630 | 574 | 598 |
| Jihočeský kraj | 228 | 244 | 351 | 360 |
| Plzeňský kraj | 339 | 297 | 296 | 319 |
| Ústecký kraj | 435 | 417 | 377 | 352 |
| Královéhradecký kraj | 273 | 296 | 251 | 239 |
| Jihomoravský kraj | 478 | 497 | 487 | 482 |
| Moravskoslezský kraj | 684 | 605 | 599 | 559 |
| Olomoucký kraj | 370 | 332 | 325 | 314 |
| Zlínský kraj | 282 | 320 | 319 | 308 |
| Vysočina | 209 | 196 | 171 | 172 |
| Pardubický kraj | 322 | 329 | 257 | 263 |
| Liberecký kraj | 313 | 288 | 250 | 251 |
| Karlovarský kraj | 208 | 157 | 150 | 128 |
| **CELKEM** | **5327** | **5109** | **4899** | **4827** |

Zdroj: Policie ČR. Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie. Nedostupné. Úprava a zpracování vlastní.

**Příloha č. 18:** Vysvětlení pojmu pozemní komunikace.

**Pozemní komunikace**

Dle ustanovení § 2 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb. je pozemní komunikace „dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.“[210] Pozemní komunikace může mít také charakter např. stavby, pozemku nebo jeho části. Naproti tomu pozemek, kterému chybí vlastnosti dopravní cesty a náhodně jej přejede vozidlo nebo přejde chodec, se za pozemní komunikaci nepovažuje. Pozemní komunikace je zařazena mezi jednu několika dopravních cest, jejíž zásady a způsob užívání jsou stanoveny výše uvedeným zákonem.

Pozemní komunikace se dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. dělí do následujících kategorií:

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

Aby bylo možné považovat určitou dopravní cestu za pozemní komunikaci, musí nejprve splňovat určité znaky příslušné kategorie a po té ji musí silniční správní úřad do dané kategorie zařadit. Silnice se ve své kategorii dělí na silnice I, II, III třídy. Stát je vlastníkem silnic I třídy a vlastníkem silnic II a III třídy jsou vyšší územní celky tedy kraje. Pozemní komunikace se do katastru nemovitostí zapisuje jako ostatní plocha, ale samotný zápis není rozhodující pro její užívání, jak je uvedeno v rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 15. listopadu 2007 pod č. j.: 6 Ans 2/2007-128.[211]

Dálnice se dle ustanovení § 4 zákona č. 13/1997 Sb. nijak dál nedělí a slouží především pro rychlou dálkovou a mezinárodní dopravu.[212]

Silnice se dle ustanovení § 5 zákona č. 13/1997 Sb. dělí do níže uvedených tříd:

- sinice I třídy, určené především pro rychlou, dálkovou a mezinárodní dopravu,

[210] KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích, s komentářem prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. Praha: 2013, s. 13.
[211] KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích, s komentářem prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. Praha: 2013, s. 13 - 17.
[212] KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích, s komentářem prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. Praha: 2013, s. 24.

- silnice II třídy, určené pro dopravu mezi okresy,
- sinice III třídy, určené především pro spojení obcí.

Místní komunikace dle ustanovení § 6 zákona č. 13/1997 Sb. slouží převážně k místní dopravě a rozděluje do následujících tříd:

- místní komunikace I třídy, určené jako rychlostní místní komunikace,
- místní komunikace II třídy, určené jako sběrná komunikace,
- místní komunikace III třídy, určené jako obslužné komunikace,
- místní komunikace IV třídy, které nejsou určené pro silniční motorová vozidla.[213]

Účelové komunikace dle ustanovení § 7 zákona č. 13/1997 Sb. slouží především ke spojení nemovitostí a pro potřeby vlastníků nemovitostí. Užívání účelové komunikace může být na návrh vlastníka příslušným správním úřadem omezeno. Proto se účelové komunikace dělí na:

- veřejně přístupné, které může používat kdokoliv
- veřejně nepřístupné, kde je provoz omezen[214]

[213] KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích, s komentářem prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. Praha: 2013, s. 26.
[214] KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích, s komentářem prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. Praha: 2013, s. 34 - 39.

**Příloha č. 19:** Číselné vyhodnocení počtu DN v jednotlivých krajích, způsobených závadou komunikace v letech 2011 -2014.

| Závada komunikace v letech 2011 - 2014 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ROK | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Praha | 44 | 18 | 37 | 23 |
| Středočeský kraj | 75 | 45 | 88 | 37 |
| Jihočeský kraj | 9 | 10 | 9 | 5 |
| Plzeňský kraj | 15 | 3 | 9 | 5 |
| Ústecký kraj | 107 | 42 | 92 | 33 |
| Královéhradecký kraj | 30 | 8 | 31 | 13 |
| Jihomoravský kraj | 21 | 26 | 42 | 20 |
| Moravskoslezský kraj | 54 | 33 | 45 | 23 |
| Olomoucký kraj | 22 | 11 | 23 | 9 |
| Zlínský kraj | 6 | 5 | 20 | 7 |
| Vysočina | 3 | 16 | 30 | 15 |
| Pardubický kraj | 16 | 13 | 22 | 16 |
| Liberecký kraj | 32 | 44 | 59 | 25 |
| Karlovarský kraj | 14 | 8 | 8 | 2 |
| **CELKEM** | **448** | **282** | **515** | **233** |

Zdroj: Policie ČR. Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie. Nedostupné. Úprava a zpracování vlastní.

**Příloha č. 20:** Číselné vyhodnocení počtu DN v jednotlivých krajích, způsobených technickou závadou v letech 2011 -2014.

| Technická závada vozidla v letech 2011 - 2014 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ROK | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Praha | 82 | 81 | 77 | 63 |
| Středočeský kraj | 81 | 96 | 76 | 80 |
| Jihočeský kraj | 21 | 19 | 15 | 27 |
| Plzeňský kraj | 23 | 10 | 13 | 21 |
| Ústecký kraj | 34 | 29 | 51 | 51 |
| Královéhradecký kraj | 16 | 12 | 18 | 18 |
| Jihomoravský kraj | 43 | 44 | 48 | 31 |
| Moravskoslezský kraj | 42 | 23 | 25 | 18 |
| Olomoucký kraj | 47 | 57 | 37 | 29 |
| Zlínský kraj | 9 | 11 | 11 | 12 |
| Vysočina | 18 | 35 | 51 | 62 |
| Pardubický kraj | 14 | 19 | 14 | 13 |
| Liberecký kraj | 22 | 21 | 23 | 25 |
| Karlovarský kraj | 4 | 8 | 5 | 17 |
| **CELKEM** | **456** | **465** | **464** | **467** |

Zdroj: Policie ČR. Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie. Nedostupné. Úprava a zpracování vlastní.

**Příloha č. 21:** Číselné vyhodnocení počtu DN v jednotlivých krajích, způsobených střetem se zvěří a domácími zvířaty v letech 2011 -2014.

| Střet s lesní zvěří a dom zvířaty v letech 2011 - 2014 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ROK | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Praha | 116 | 121 | 137 | 140 |
| Středočeský kraj | 796 | 1105 | 1435 | 1735 |
| Jihočeský kraj | 21 | 38 | 36 | 32 |
| Plzeňský kraj | 54 | 77 | 109 | 139 |
| Ústecký kraj | 445 | 666 | 648 | 748 |
| Královéhradecký kraj | 314 | 380 | 464 | 539 |
| Jihomoravský kraj | 243 | 570 | 528 | 671 |
| Moravskoslezský kraj | 665 | 846 | 912 | 987 |
| Olomoucký kraj | 325 | 441 | 419 | 544 |
| Zlínský kraj | 88 | 427 | 459 | 498 |
| Vysočina | 432 | 435 | 571 | 715 |
| Pardubický kraj | 254 | 375 | 446 | 416 |
| Liberecký kraj | 264 | 359 | 432 | 476 |
| Karlovarský kraj | 47 | 75 | 186 | 206 |
| **CELKEM** | **4064** | **5915** | **6782** | **7846** |

Zdroj: Policie ČR. Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie. Nedostupné. Úprava a zpracování vlastní.

**Příloha č. 22:** Číselné vyhodnocení počtu DN v jednotlivých krajích, způsobených chodci v letech 2011 -2014.

| Dopravní nehody způsobené chodci v letech 2011 - 2014 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ROK | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Praha | 245 | 278 | 257 | 314 |
| Středočeský kraj | 98 | 96 | 76 | 108 |
| Jihočeský kraj | 46 | 60 | 52 | 47 |
| Plzeňský kraj | 68 | 89 | 85 | 85 |
| Ústecký kraj | 118 | 120 | 88 | 114 |
| Královéhradecký kraj | 47 | 54 | 36 | 42 |
| Jihomoravský kraj | 141 | 138 | 148 | 145 |
| Moravskoslezský kraj | 158 | 167 | 128 | 118 |
| Olomoucký kraj | 54 | 59 | 49 | 56 |
| Zlínský kraj | 51 | 46 | 50 | 39 |
| Vysočina | 32 | 46 | 34 | 37 |
| Pardubický kraj | 46 | 36 | 41 | 37 |
| Liberecký kraj | 55 | 66 | 58 | 46 |
| Karlovarský kraj | 38 | 32 | 30 | 38 |
| **CELKEM** | **1197** | **1287** | **1132** | **1226** |

Zdroj: Policie ČR. Statisticky dopravních nehod, Ředitelství služby dopravní policie. Nedostupné. Úprava a zpracování vlastní.

**Příloha č. 23:** Propagační leták Probační a mediační služby.

Zdroj: Probační a mediační služba.

**Příloha č. 24:** Těžká újma na zdraví podle zákona č. 40/2009 Sb.

Dle zákona č. 40/2009 Sb. trestního zákoníku se „*těžkou újmou na zdraví rozumí jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmou na zdraví*

a) *zmrzačení,*
b) *ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,*
c) *ochromení údu,*
d) *ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,*
e) *poškození důležitého orgánu,*
f) *zohyzdění,*
g) *vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,*
h) *mučivé útrapy, nebo*
i) *delší dobu trvající porucha zdraví.“* [215]

[215] Česko. Zákon č. 40/2009Sb., Trestní zákoník.

**Příloha č. 25:** Stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot

„*Stanovují se tyto jiné návykové látky a jejich limitní hodnoty, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou:*

| *Mezinárodní nechráněný název návykové látky v českém jazyce* | *Limitní hodnota návykové látky v krevním vzorku (ng/ml)* |
|---|---|
| *Delta-9-tetrahydrokanabinol (9-THC)* | *2* |
| *Methamfetamin* | *25* |
| *Amfetamin* | *25* |
| *3,4-Methylendioxymethamfetamin (MDMA)* | *25* |
| *3,4-Methylendioxyamfetamin (MDA)* | *25* |
| *Benzoylekgonin* | *25* |
| *Kokain* | *25* |
| *Morfin* | *10* |

*Krevní vzorek se získává oddělením krevního séra z odebrané krve řidiče.“* [216]

[216] Česko. Nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou.

**Příloha č. 26:** Výše poskytování finanční pomoci.

**Zákon o obětech trestných činů č. 45/2013 Sb.**

Od 25 února 2013 je účinný zákon č. 45/2013 Sb., o obětech trestných činů a o změně některých zákonů (zákon o obětech trestných činů). Předmětem úpravy tohoto zákona je úprava práv obětí trestných činů, do které lze zahrnout pomoc různého charakteru, přístupy k informacím, poskytování finanční pomoci od státu obětem trestných činů a vymezuje vztahy mezi státem a subjekty poskytující služby obětem trestných činů. Takovým subjektem je považována právnická osoba, které byla Ministerstvem spravedlnosti udělena akreditace k poskytování pomoci obětem trestných činů, poskytování psychologického a sociálního poradenství, či poskytování právních služeb. Každá osoba dle tohoto zákona je považována za oběť trestného činu, pokud není prokázán opak nebo zneužití pozice oběti trestného činu. Dle uvedeného zákona, každá osoba, která se cítí být obětí trestného činu je považována za oběť, pokud není prokázán opak nebo zneužití postavení oběti dle tohoto zákona. Odsouzení pachatele nemá vliv na pozici oběti. Orgány činné v trestním řízení, veřejné moci včetně dalších subjektů musí přistupovat k oběti důstojně a zdvořile, s ohledem na zdravotní a psychický stav a vycházet ji vstříc.

Oběť dle tohoto zákona má právo na jednorázovou peněžitou pomoc od státu, pokud ji bylo v důsledku trestného činu ublíženo na zdraví nebo způsobena těžká újma na zdraví a nebo osoba pozůstalá po oběti. Osoba pozůstalá je v § 24 specifikována jako rodič, manžel, registrovaný partner, dítě, sourozenec, nebo osoba, které zemřelý poskytoval výživu. Podrobnější podmínky pro udělení, neudělení či krácení jednorázové pomoci jsou uvedeny v ustanoveních § 25 -27 a § 29 – 31.

Výše poskytování finanční pomoci dle ustanovení § 28:

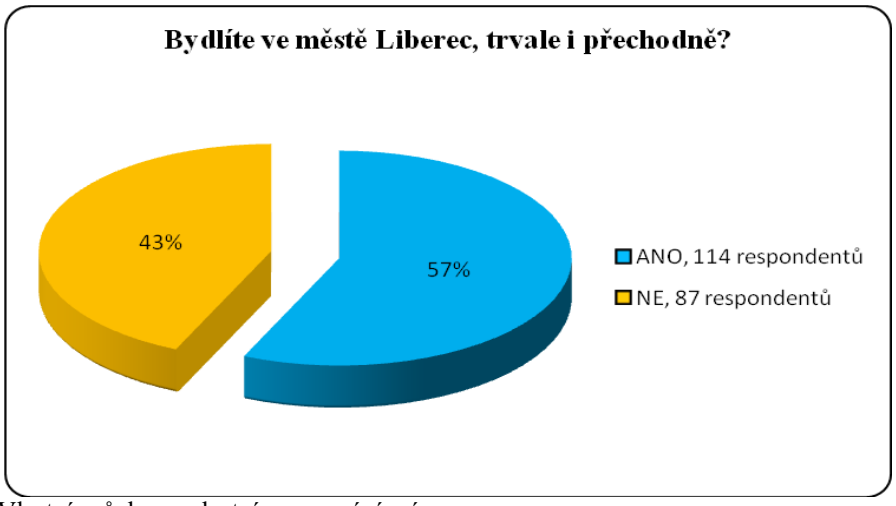
- Oběti, které bylo v souvislosti s trestným činem ublíženo na zdraví, se poskytne částka 10 000,- Kč, za ztrátu výdělku a náklady léčení; v součtu nesmí částka přesáhnout 200 000,- Kč.
- Oběti, které byla v souvislosti s trestným činem způsobena těžká újma na zdraví, se poskytne částka 50 000,- Kč, za ztrátu výdělku a náklady léčení; v součtu nesmí částka přesáhnout 200 000,- Kč.

- Osobám pozůstalým po oběti trestného činu se poskytne částka 200 000,- Kč, pokud se jedná o sourozence, poskytne se částka 175 000,- Kč. Při poskytování jednorázové pomoci více obětem nesmí částka přesáhnout 600 000,- Kč.
- Oběti trestného činu proti lidské důstojnosti v sexuální oblasti, dítěti jež je obětí trestného činu týrání svěřené osoby, se poskytne částka 50 000,- Kč, na odborné psychoterapie, fyzioterapie a další služby nápravu nemajetkové újmy.[217]

[217] Česko: Zákon č. 45/2013 Sb., o obětech trestných činů.

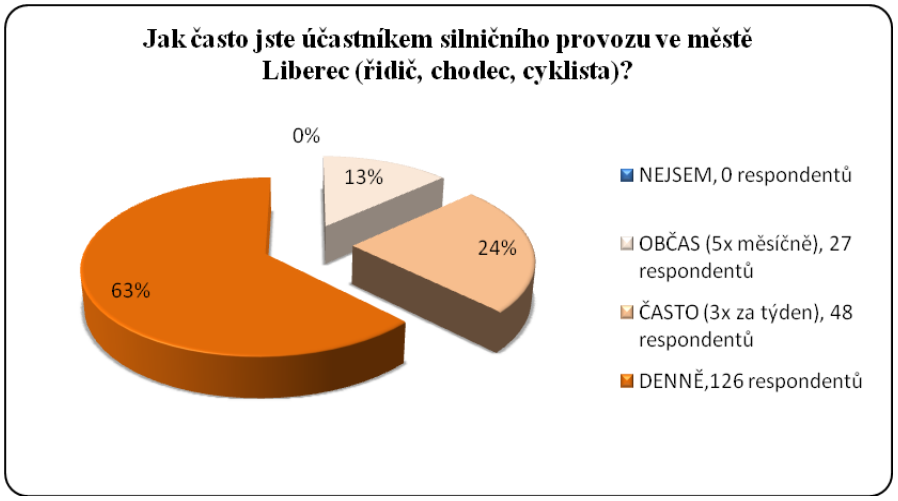
**Příloha č. 27:** Grafické znázornění výsledků průzkumu.

Grafické znázornění otázky č. 1.



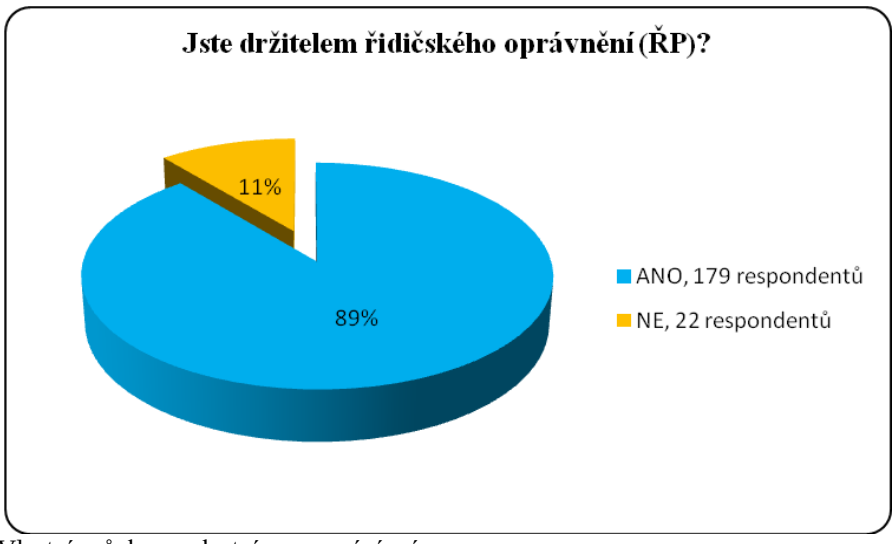

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 2.



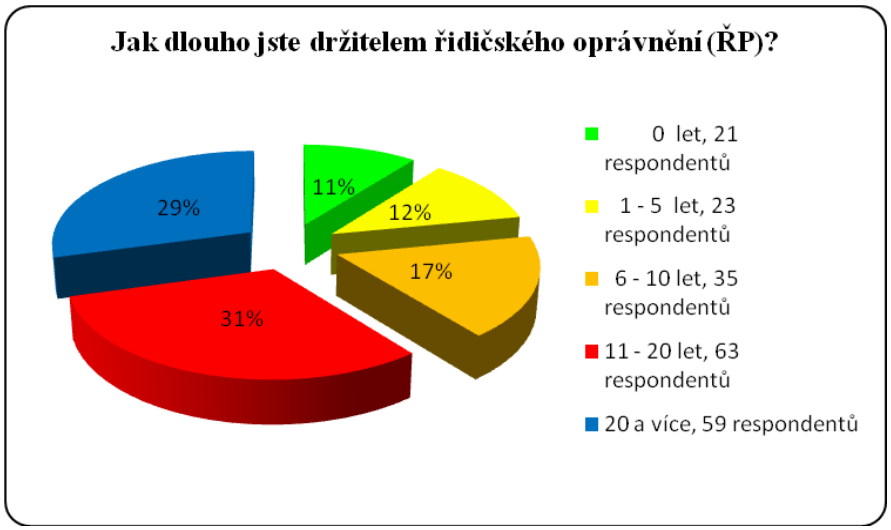

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 3.



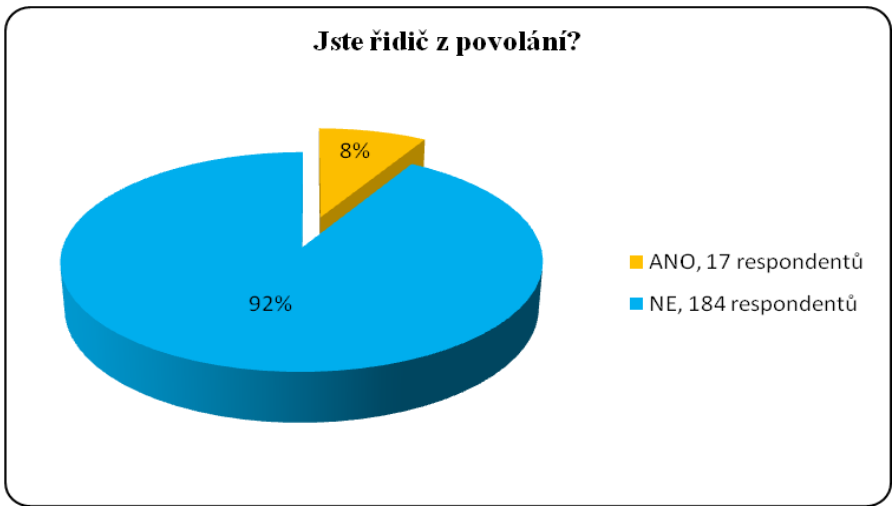

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 4.



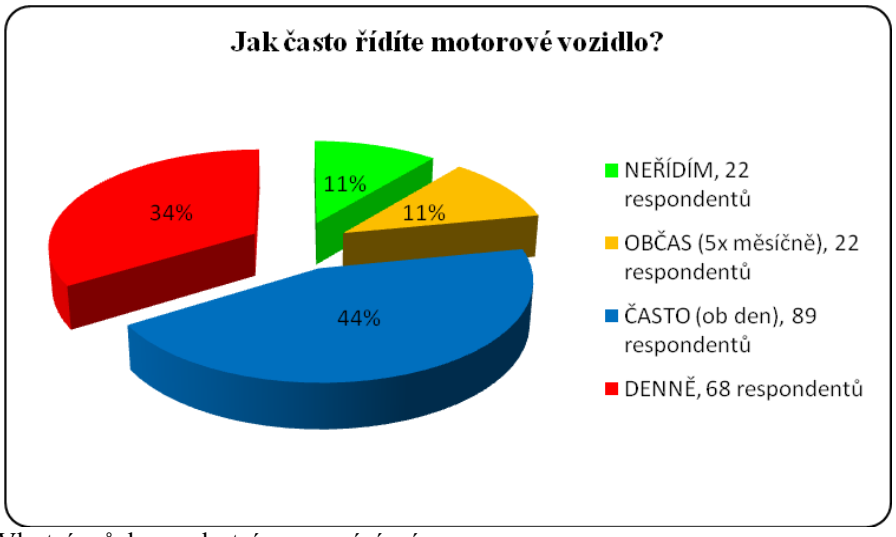

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 5.



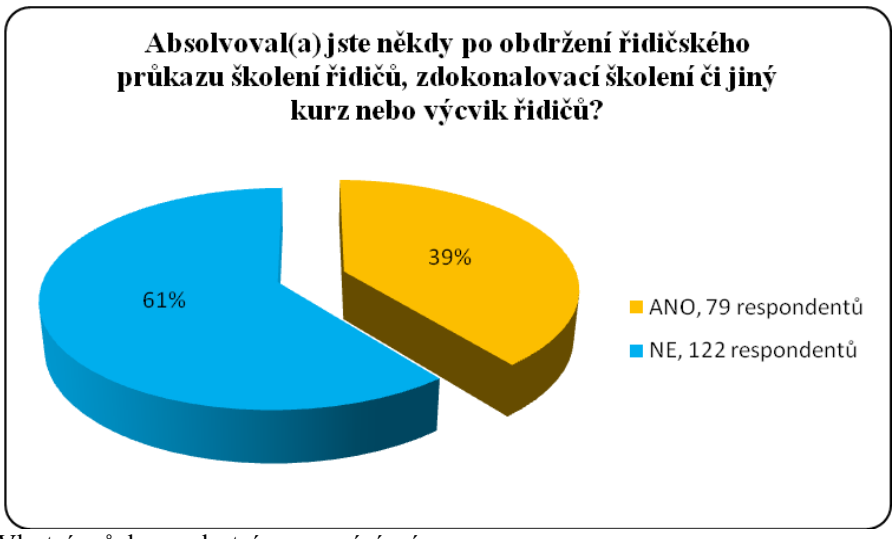

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 6.



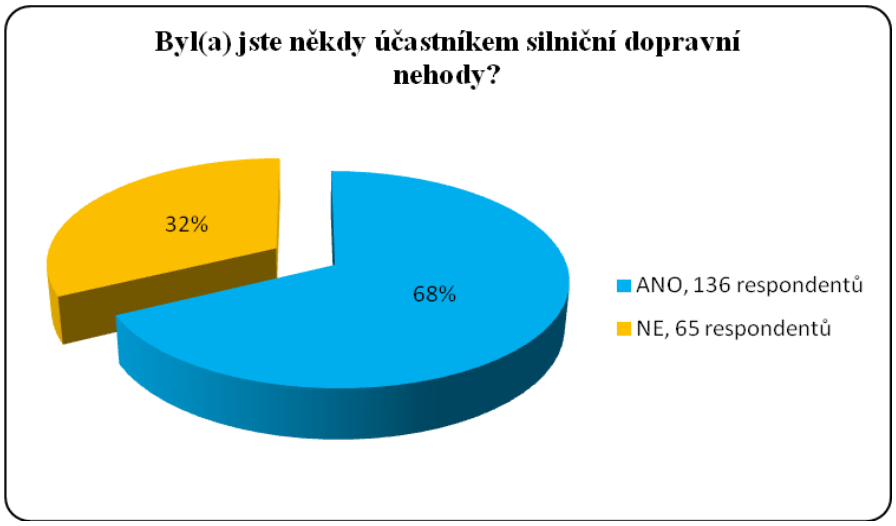

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 7.



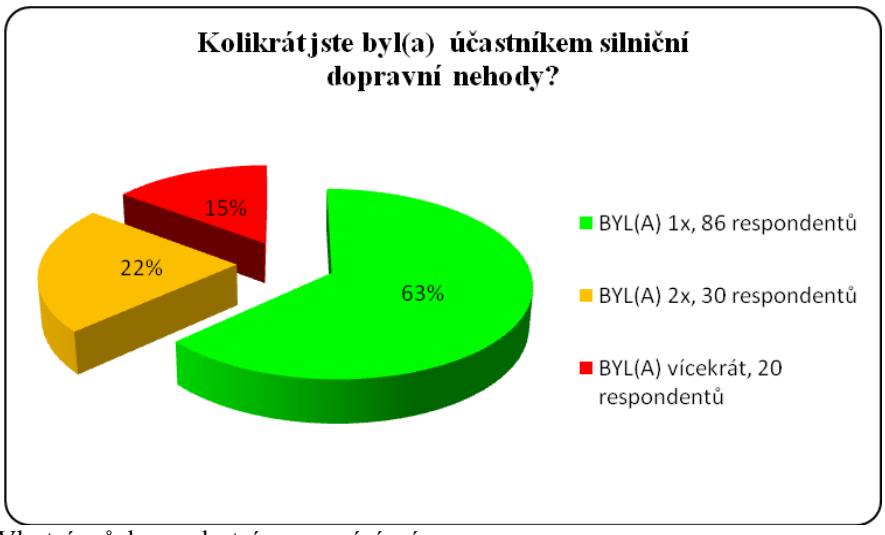

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 8.



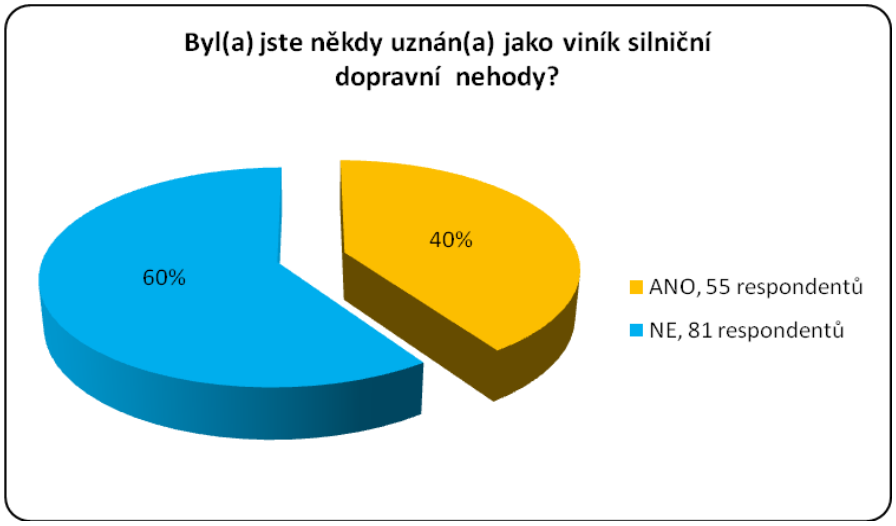

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 9.



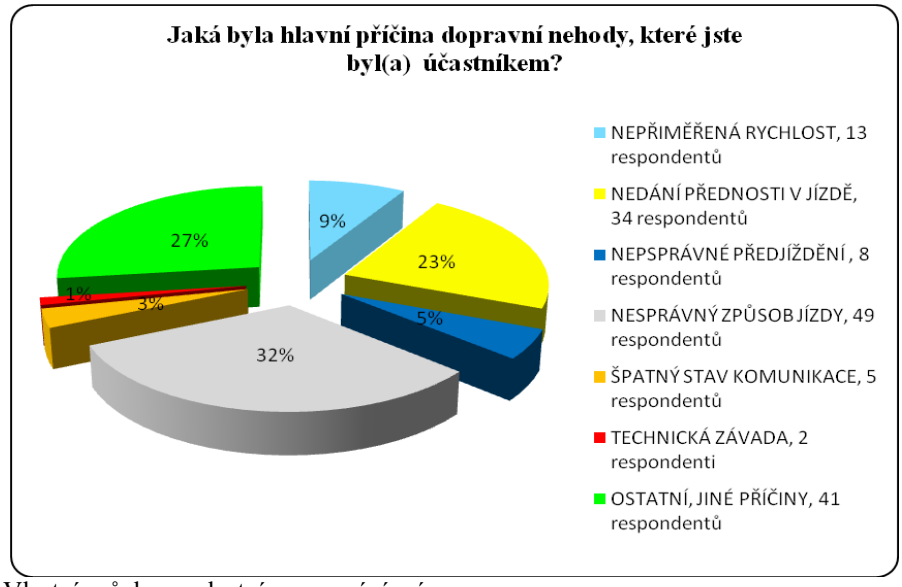

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 10.



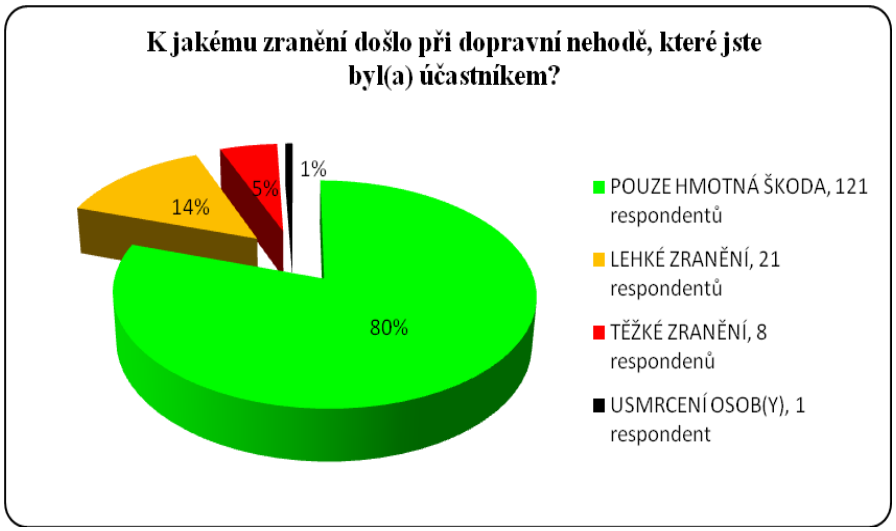

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 11.



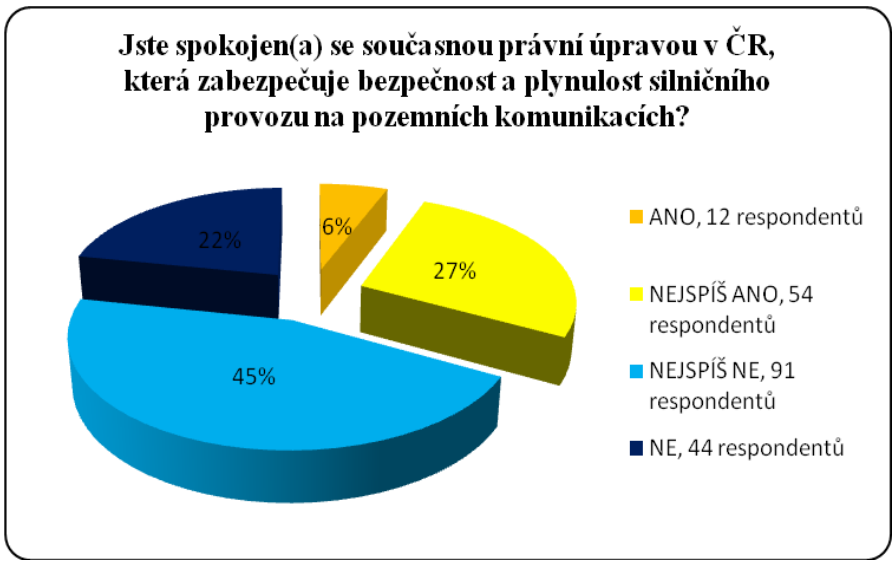

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 12.



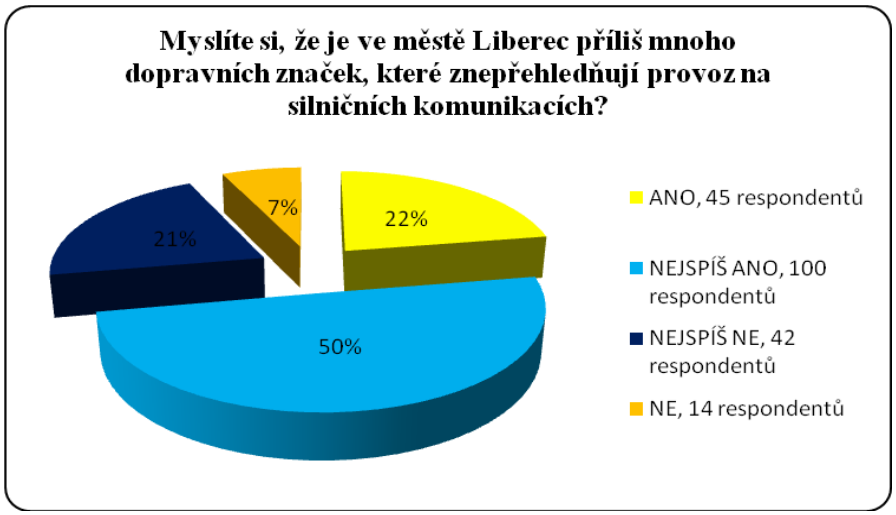

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 13.



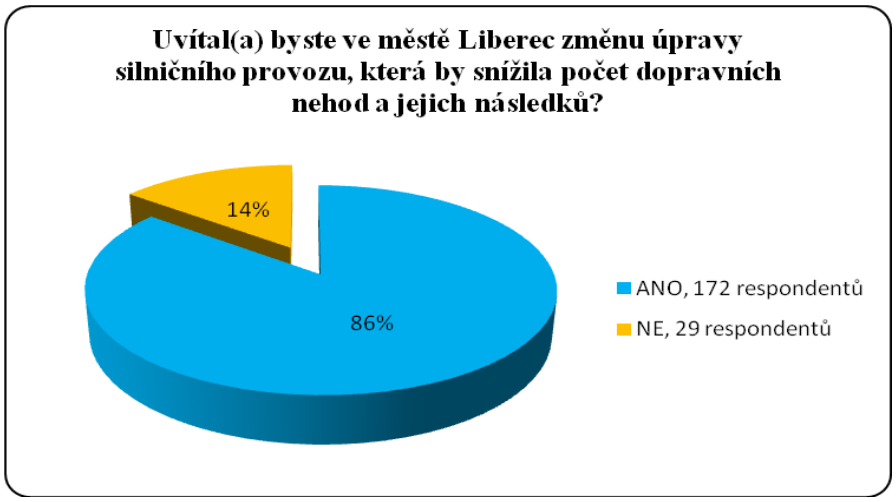

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 14.



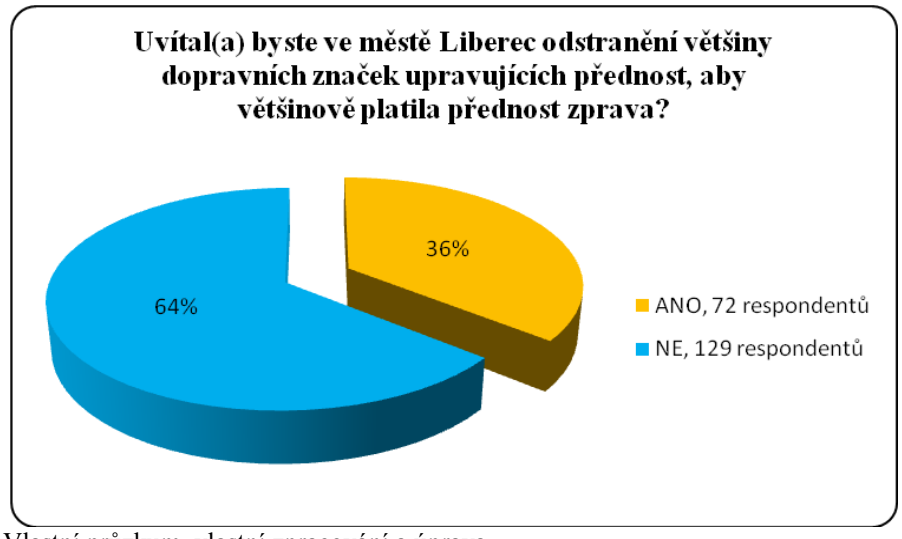

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 15.



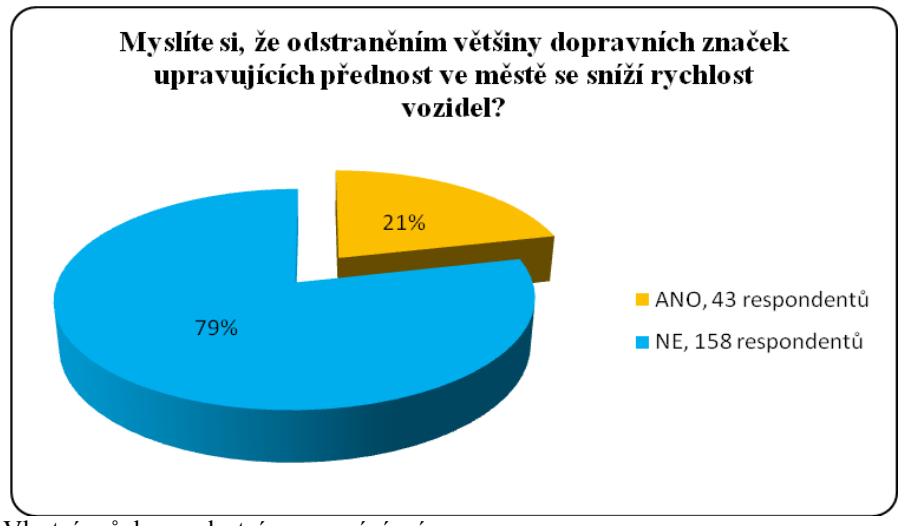

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 16.



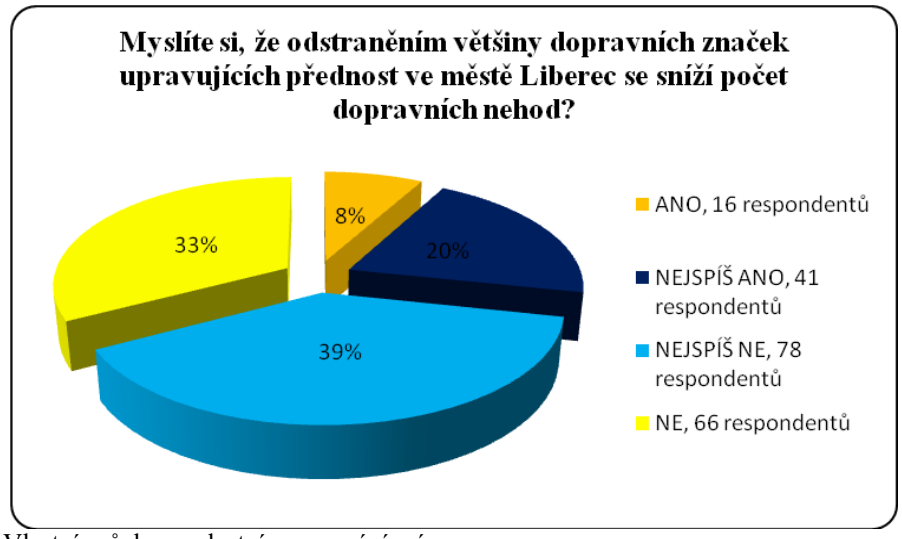

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 17.



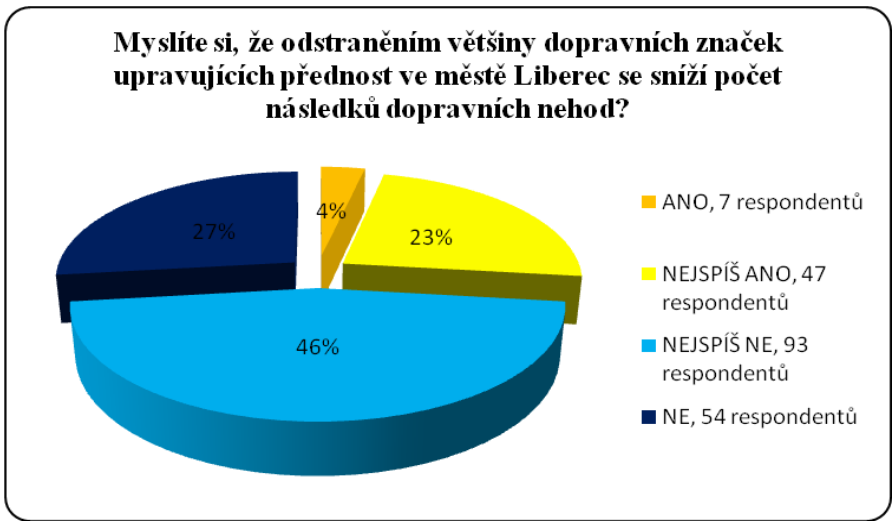

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 18.



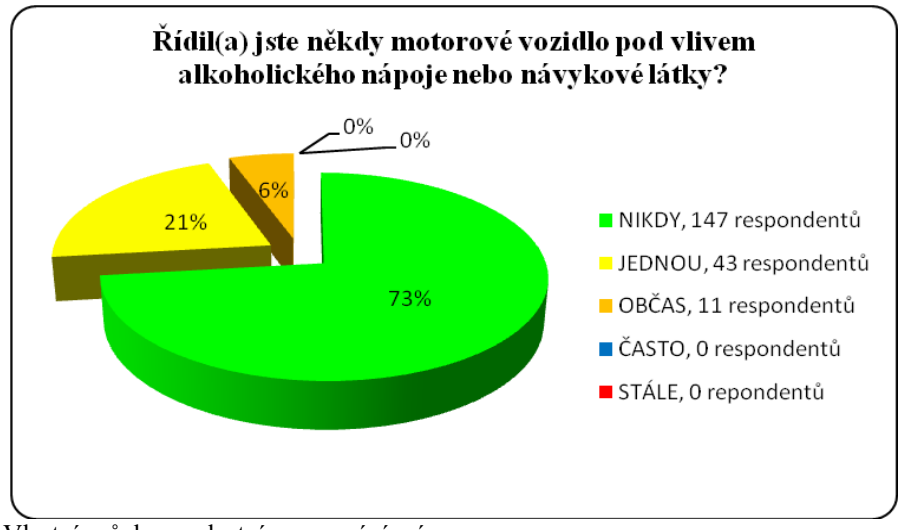

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 19.



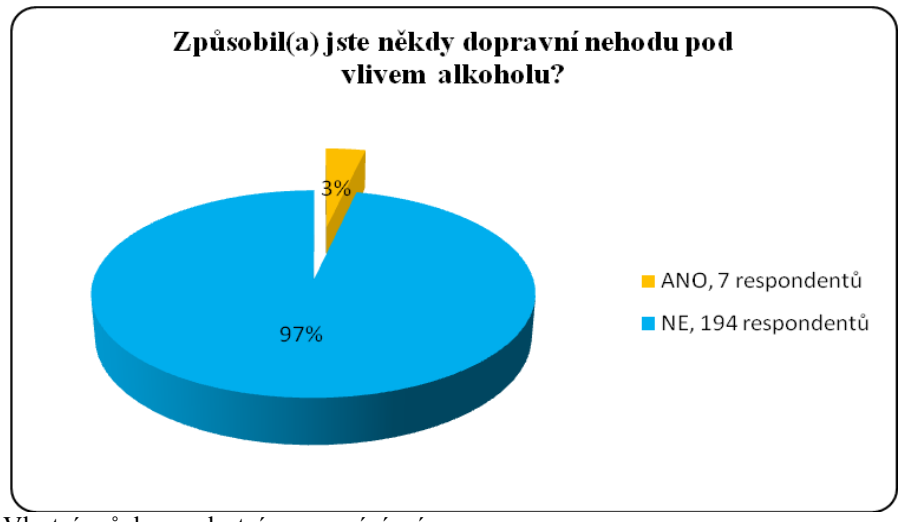

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 20.



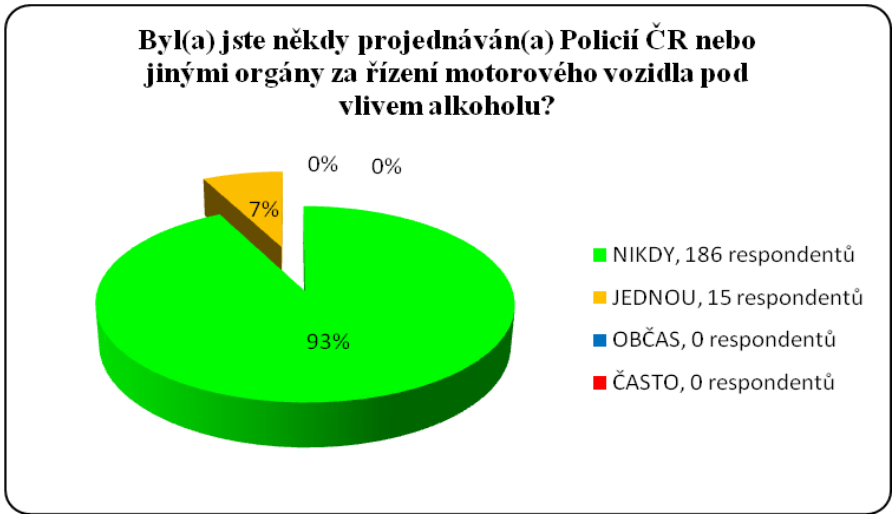

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 21.



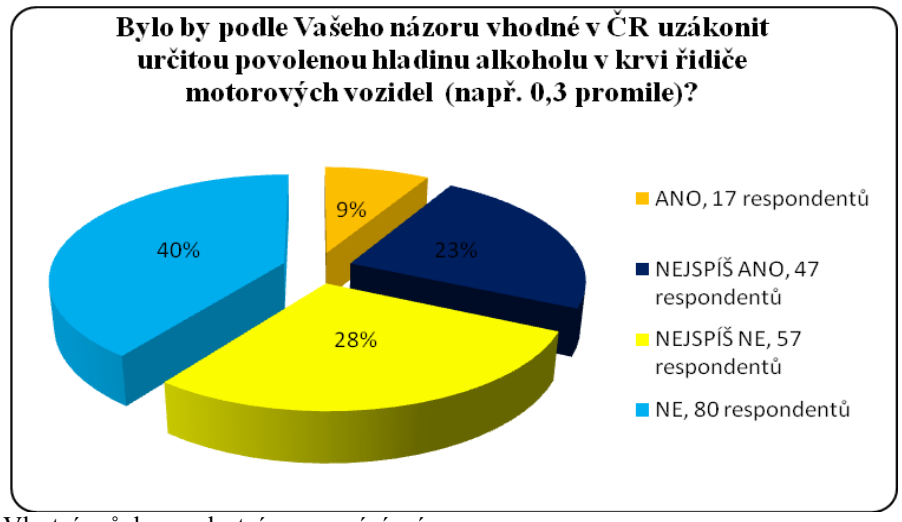

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 22.



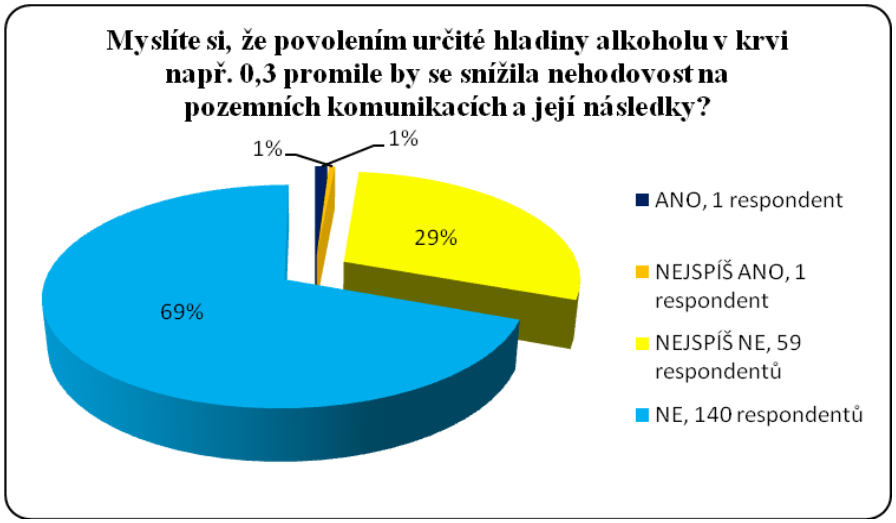

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 23.



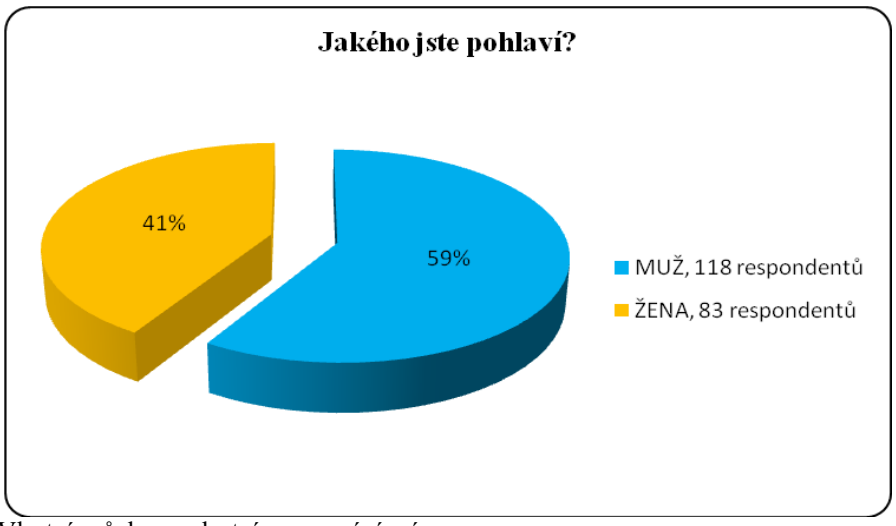

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 24.



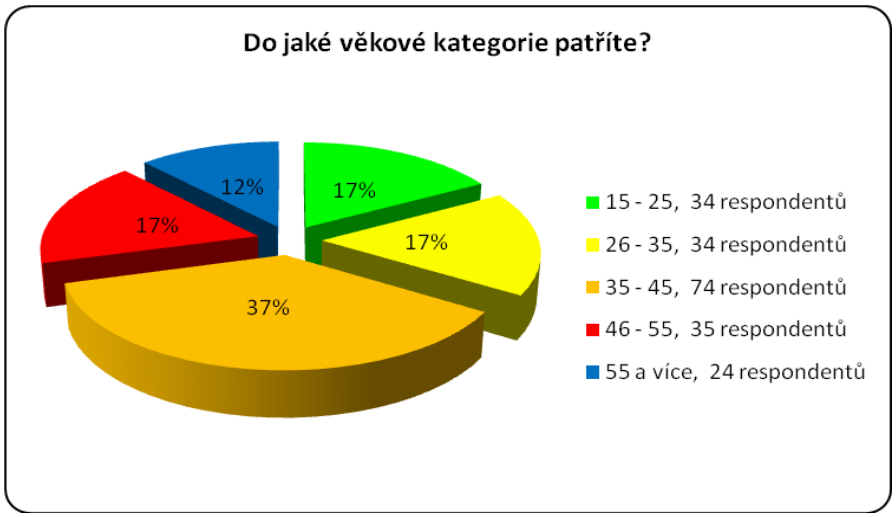

Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 25.




Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.

Grafické znázornění otázky č. 26.




Zdroj: Vlastní průzkum, vlastní zpracování a úprava.