

**POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE**

**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

**2024**

**TOMÁŠ ŠŤASTNÝ**

**POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE**

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra policejních činností

**Komparace parametrů úrovně bezpečnosti silničního  
provozu v České republice a zemích Evropské unie**

*Diplomová práce*

**Comparison of road safety level parameters in the Czech Republic and the  
countries of the European Union**

VEDOUCÍ PRÁCE  
**Mgr. Jindřich KOMÁREK, Ph.D.**

AUTOR PRÁCE  
**Bc. Tomáš Šťastný**

PRAHA  
2024

## Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce na téma „*Komparace parametrů úrovně bezpečnosti silničního provozu v České republice a zemích Evropské unie*“ je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Sokolově, dne 15. 3. 2024

.....  
Bc. Tomáš Šťastný

## Poděkování

Touto cestou bych rád poděkoval vedoucímu práce panu pplk. Mgr. Jindřichovi Komárkovi, Ph.D., z Katedry policejních činností Policejní akademie České republiky v Praze za odborný přístup a věcné připomínky při tvorbě této diplomové práce. Další poděkování patří dotazovaným respondentům z dotazníkového průzkumu z oblasti parametrů úrovně bezpečnosti silničního provozu.

## **ANOTACE**

V teoretické části diplomové práce je přehledně zpracována základní problematika současné právní legislativy v oblasti bezpečnosti silničního provozu, subjektů na bezpečnosti silničního provozu se podílejících, základní charakteristika přímých a nepřímých parametrů úrovně bezpečnosti či komparace vybraných zemí EU s Českou republikou. Praktická část se pak zabývá dotazníkovým názorem respondentů na bezpečnost silničního provozu z roku 2023. Dotazy inspirované výzkumem agentury STEM z roku 2008 k bezpečnosti silničního provozu, doplněné o otázky v souvislosti s problematikou této diplomové práce, byly voleny tak, aby pomohly porozumění současnému stavu bezpečnosti na našich silnicích a zároveň mohly do budoucna přinést poznatky k účinným řešením.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Doprava \* řidič \* bezpečnost a plynulost silničního provozu \* porušení \* sankce

## **ANNOTATION**

In the theoretical part of the thesis, the basic issues of the current legal legislation in the field of road safety, subjects involved in road safety, basic characteristics of direct and indirect parameters of the level of safety or comparison of selected EU countries with the Czech Republic are clearly elaborated. The practical part then deals with the respondents' opinion on road safety in 2023. The questions inspired by the STEM agency's 2008 research on road safety, supplemented by questions related to the issues of this thesis, were chosen in order to help understanding the current state of safety on our roads and at the same time to provide insights for effective solutions in the future.

## **KEYWORDS**

Transport \* driver \* road safety and traffic flow \* violation \* sanctions

# Obsah

Úvod.....	7
1. Česká republika v oblasti dopravy .....	8
1.1 Současná platná legislativa v ČR .....	9
1.2 Institucionální subjekty v oblasti bezpečnosti provozu .....	13
1.3 Vize nula a Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.....	17
1.4 Statistické a výzkumné nástroje .....	20
1.4.1 Hlubková analýza dopravních nehod .....	20
1.4.2 Bezpečnostní audit pozemních komunikací .....	21
1.4.3 Multifaktorová analýza dopravní nehodovosti .....	22
1.4.4 Projekt VIMOT .....	23
1.4.5 Eurostat.....	23
1.4.6 International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) .....	24
1.4.7 Statistika nehodovosti v ČR dle GPS souřadnic .....	25
1.4.8 Výroční zprávy NPC.....	26
1.5 Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na období 2023-2024 .....	27
2. Parametry úrovně bezpečnosti silničního provozu.....	30
2.1 Přímé parametry bezpečnosti silničního provozu .....	31
2.2 Nepřímé parametry bezpečnosti silničního provozu .....	33
2.2.3 Rychlost vozidel .....	33
2.2.4 Užívání mobilního zařízení za jízdy.....	35
2.2.5 Připoutání bezpečnostním pásem.....	36
2.2.6 Přednost.....	37
2.3 Alkohol a jiné návykové látky.....	39

3. Česká republika a zahraniční.....	42
3.1 Francie.....	44
3.2 Německo .....	46
3.3 Polsko.....	47
3.4 Slovensko .....	49
4. Praktická část.....	51
4.1 Cíl výzkumu .....	51
4.2 Vyhodnocení výzkumné části ze získaných dat.....	52
Závěr.....	63
Seznam použité literatury, zdroje .....	64

## Úvod

Doprava je bezpochyby všude kolem nás. Obklopuje nás téměř na každém rohu a je to dáno především tím, že se přeprava dopravními prostředky stala fenoménem dnešní doby. Česká republika, jakožto pomyslný střed a srdce Evropy, je jednou z tranzitních zemí, po které proudí statisíce vozidel jak osobní, tak i nákladní dopravy. Je to zapříčiněno především tuzemskou i mezinárodní nákladní dopravou, ale v neposlední řadě také masovým nárůstem osobních vozidel v průměru na jednu domácnost. Běžná rodina dnes vlastní minimálně 1-2 vozidla a není výjimkou využívání i služebních vozidel poskytovaných zaměstnavateli k osobním potřebám. Doprava tedy nezadržitelným způsobem houstne, a to přináší rizika v oblasti dopravně bezpečnostního systému České republiky. Tento systém je tvořen všemi účastníky, kteří se jakýmkoliv způsobem podílí na jeho provozování.

Společnost v posledních letech využívá osobní automobil k činnostem, které by běžně zvládla i užitím městské hromadné dopravy, pěší chůzí nebo na jízdním kole. Tento trend však se sebou přináší rizika spojená s bezpečností a plynulostí silničního provozu. Zásadním problémem jsou především dopravní nehody, při kterých mnohdy dochází k ohrožení života a zdraví účastníku, majetku, ale také i životního prostředí. Dalším problémem dnešní doby jsou moderní technologie, které z vozidla osobního i nákladního tvoří prostředek, jehož systémy usnadňují řidiči řízení v jakékoliv dopravní situaci. Řidič se na tyto systémy spoléhá a mnohdy se při jejich nečekané absenci může dostat do počátku kritické dopravní situace, v horším případě počátku nehodového děje.

Dopravní prostředí je tedy zásadně ovlivněno chováním člověka. Člověk může svým chováním zásadně ovlivnit provoz na pozemních komunikacích zejména tím, že se bude chovat tak, aby neohrozil bezpečnost a plynulost silničního provozu na pozemních komunikacích.



# 1. Česká republika v oblasti dopravy

Česká republika, která je součástí Evropské Unie od roku 2004 a Schengenského prostoru od roku 2007 je v oblasti dopravy zemí převážně tranzitní. Přes Českou republiku masově proudí doprava z různých zemí Evropské unie, ale i států tzv. třetích zemí. Tento fakt s sebou přináší rizika v podobě dopravní nehodovosti, nelegální migrace osob, drogové problematiky a mnoha dalšího. Je tedy potřeba těmto problémům čelit a utvořit ucelený právní systém, který se bude účinně těmto rizikům bránit. Současný systém v České republice je rozdělen na moc výkonnou, zákonodárnou a soudní. Bezpečný systém je tedy hlavním cílem, na jehož fungování se podílí orgány veřejné moci. Úkolem zákonodárné moci je tvorba legislativy, která je reakcí na současné potřeby společnosti. Moc výkonná se podílí a zodpovídá za správné řešení aktuálních problémů na půdě státu, ale i v Evropské unii. Moc soudní dohlíží na dodržování aktuálně platných právních předpisů, kdy v případě nedodržení vyvozuje patřičné důsledky.

Je potřeba zmínit, že mezi základy v oblasti práva dopravy nepochybně patří Listina základních práv a svobod a Ústava České republiky. Dále se dopravního práva týká právo trestní, právo správní, ale i právo občanské. Jak již bylo řečeno, Česká republika je nucena reagovat na aktuální problémy. Ústavní právo České republiky zavazuje, se souhlasem k ratifikaci parlamentem, v rámci článku 10 k aplikování vyhlášených mezinárodních úmluv do svého právního řádu. Po vstupu České republiky do EU bylo zapotřebí zapracování veškerých změn v rámci vnitrostátních právních úprav, zejména těch, které by byly v rozporu s legislativou Evropské unie. Obecně lze tedy právní předpisy České republiky v oblasti dopravy rozdělit do několika kategorií a to vnitrostátní, evropské či mezinárodní. Každé z nich jsou důležité v různých oblastech dopravy a je potřeba se jimi řídit. *„Pohled právní se zabývá základními vztahy a povinnostmi, a také hodnotami, které chrání, obsahuje právo ústavní, právo občanské, právo správní, právo trestní a právo mezinárodní a samozřejmě unijní. Samostatnou oblast tvoří práva poškozených po dopravních nehodách.“<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> KOMÁREK, Jindřich. **Bezpečnost silničního provozu: vědecká monografie**, Traffic safety : scientific monography. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5, str. 15.

## 1.1 Současná platná legislativa v ČR

Současný právní systém v oblasti dopravního prostředí na území České republiky lze tedy rozdělit na vnitrostátní, unijní a mezinárodní. Jedná se především o legislativu, která je důležitá pro maximalizaci bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích a legislativu reagující na aktuální problémy dopravně bezpečnostního systému.

Základní vnitrostátní právní předpisy oblasti dopravy v ČR lze rozdělit na:

- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „z. č. 361/2000 Sb.“).
- Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů (dále jen „z. č. 247/2000 Sb.“).
- Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „z. č. 13/1997 Sb.“).
- Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.
- Vyhláška č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněným mýtným.
- Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „z. č. 111/1994 Sb.“).
- Prováděcí vyhláška č. 478/2000 Sb., k zákonu o silniční dopravě.
- Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě.
- Nařízení vlády č. 240/2014 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném.
- 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.

- Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
- Vyhláška č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických kontrolách).
- Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „z. č. 250/2016 Sb.“).
- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník (dále jen „z. č. 40/2009 Sb.“).
- Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky.
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.
- Zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě.
- Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním.

Evropské právní předpisy, které zasahují do problematiky silniční nákladní dopravy:

- 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.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1072/2009, o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. (dále jen „*Nařízení 561/2006*“).
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/799 ze dne 18. března 2016, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, kterým se stanoví požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy tachografů a jejich součástí (dále jen „*Nařízení 799/2016*“).
- Příloha IB nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě.

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (dále jen „*Nařízení 165/2014*“).
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady 2020/1054, kterým se mění Nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (dále jen „*Nařízení 2020/1054*“).
- Nařízení Komise (EU) č. 581/2010; o stanovení maximálních časových úseků pro stahování příslušných údajů z přístroje ve vozidle a z karty řidiče (dále jen „*Nařízení 581/2010*“).
- Rozhodnutí komise č. 959/2009; o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě.

Mezinárodní dopravně právní předpisy týkající se hlavně silniční nákladní dopravy a dopravy v režimu „ADR“:

- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) uveřejněná jako vyhláška ministra zahraničních věcí č.11/1975.
- Dodatkový protokol CMR uveřejněný jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 66/2011 Sb.m.s.
- Konsolidované znění Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR uveřejněné jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb.m.s. (dále jen „*dohoda AETR*“).
- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) uveřejněná jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 21/2017 Sb.m.s. (dále jen *dohoda „ADR*“).

V neposlední řadě také existují tzv. bilaterální smlouvy uzavřené mezi dvěma státy, které upravují podmínky provozování například silniční nákladní dopravy, autobusové dopravy nebo obsahují význam různých pojmů v oblasti dopravy. Tyto smlouvy jsou dle Ministerstva dopravy uzavřeny se státy jako je například Turecko, Ukrajina, Srbsko či Makedonie.

Jedná se skutečně o mnoho právních předpisů, které korigují chod bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, bez kterých by zároveň Česká republika nemohla v současné době fungovat. Jak již bylo řečeno, je potřeba reagovat na aktuální problémy společnosti, analyzovat rizika i hrozby a vyvinout dostatečný obranný systém. Zde bych chtěl poukázat na chystanou novelu zákona č. 271/2023 Sb., kterou 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, a další související zákony s účinností od 01.01.2024. Tato dlouho chystaná novelizace stávajícího zákona chystá řadu podstatných změn jako zjednodušení bodového systému, vyšších pokut u nejnebezpečnějších přestupků, zvýšení rychlosti na modernizovaných úsecích dálnic nebo zavedení tzv. „řidičáku“ na zkoušku s dvouletou zkušební lhůtou. Je však otázkou, jak moc tato chystaná novela zákona pomůže v boji proti kriminalitě v oblasti silničního provozu a zdali spíše nepovede k větší zatíženosti pracovníků na městských úřadech v rámci správního řízení z důvodu častého odvolání přestupců proti pokutám v příkazním řízení.

Z hlediska komparace právních předpisů České republiky a 26 dalších států EU by se dalo říci, že dopravní právní systém Česka je oproti některým státům Evropské unie transparentní neboli přehledný. Transparentnost právních předpisů je skutečně velmi důležitá, neboť rozdělení určitých odvětví dopravních předpisů z hlediska přehlednosti je bezpochyby krok správným směrem. V České republice, jak už již bylo uvedeno, je možno vidět například zákon o silničním provozu a zákon o pozemních komunikacích ve dvou rozdílných a přehledných zákonech. Itálie a její silniční dopravní zákon CODICE DELLA STRADA (Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 - G.U. 18 maggio 1992, n. 114, S.O. Testo coordinato edaggiornato con le successive modifiche ed integrazioni), obsahuje však, mimo jiné, několik paragrafových znění z obou právních předpisů v jediném zákoně. Například v článku 3 s názvem definice silnic a dopravy, je vyjmenováno celkem 58 druhů možných součástí dopravního prostředí jako cyklopruh, nouzový jízdní pruh, kanalizační ostrov nebo centrum města. V člancích 47 až 63 jsou pak zase vymezeny pojmy různých druhů vozidel, které se mohou po italských silnicích pohybovat. V italském silničním zákoně je však dále zakotvena problematika

tachografů, pravidel pro výstavbu a správu komunikací, údržba břehů po stranách komunikací z důvodů možných sesuvů půdy nebo provozování taxi služby. Je tedy zcela zřejmé, že takový dopravní zákon je naproti Českým právním předpisům velmi nepřehledný.

Dalším příkladem je Rakousko s dopravním zákonem Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO. 1960). Ten se však svojí podobou přibližuje jeho české době mnohem více, než silniční zákon Itálie. Rakouský dopravní zákon je však například v § 50 až § 54 doplněn o výčet platného dopravního značení v Rakousku, což v České republice upravuje Vyhláška č. 294/2015 Sb. V tomto případě lze podotknout, že výčet dopravního značení by mohl být v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zakotven shodně, jako je tomu ve zmíněném Rakousku. Česká republika má mnohem více prováděcích vyhlášek k dopravním zákonům, než je tomu v Rakousku. Za zmínku stojí také fakt, že Rakousko oproti Spolkové republice Německo nemá pevně stanovený katalog sankcí za případné porušení dopravních předpisů, kdy toto si určují příslušné orgány samy dle platných předpisů, tedy v tomto případě se Rakousko spíše více přibližuje České republice.

## **1.2 Institucionální subjekty v oblasti bezpečnosti provozu**

Aby mohla být současná dopravní situace kvalitně, průběžně a účelně analyzována je zapotřebí mít k vyhodnocování aktuálních problémů určitý subjekt. Má se na mysli Rada vlády pro bezpečnost silničního provozu ze dne 08. července 2019 č. 498, která nahradila Statut Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu, schválený usnesením vlády ze dne 11. června 2007 č. 642, kdy je v článku 2 vymezena působnost Rady vlády pro bezpečnost a silničního provozu a to:

- *„v souladu s obecně závaznými předpisy navrhuje, koordinuje a usměrňuje opatření ke zvyšování bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích s cílem minimalizovat počet a negativní celospolečenské*

- důsledky dopravních nehod, zejména na životech a zdraví, na životním prostředí a okolí pozemních komunikací,*
- *projednává a prostřednictvím ministra dopravy předkládá vládě návrhy zásadních opatření v oblasti péče o bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, rozpracovává je, hodnotí jejich účinnost a navrhuje v případě potřeby opatření k jejich zabezpečení a k odstranění zjištěných nedostatků,*
  - *napomáhá koordinovat činnost orgánů státní správy, orgánů územních samosprávných celků a ostatních organizací a institucí na úseku péče o bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a při navrhování nových nebo realizaci již přijatých opatření v této oblasti, a dále vyhodnocuje účinnost přijatých opatření,*
  - *doporučuje na základě vědeckých poznatků, ověřené praxe a vlastních zkušeností orgánům státní správy a územních samosprávných celků opatření ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,*
  - *projednává a zaujímá stanoviska k zásadním opatřením majícím vztah k bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, zejména k návrhům právních úprav v této oblasti,*
  - *projednává a zaujímá stanoviska k projektům podle § 23a odst. 3 písm. c) 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), ve znění pozdějších předpisů.,*
  - *předkládá návrhy k problematice mezinárodních vztahů v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a k záměrům rozvoje vědy a techniky v této oblasti, spolupůsobí při jejich realizaci a sleduje výsledky v praxi,*
  - *koordinuje dopravní výchovu a informační aktivity ke zvyšování bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,*
  - *zveřejňuje pravidelné informace o své činnosti a o aktuálních otázkách a problémech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,*

- *spolupracuje s orgány státní správy, orgány územních samosprávných celků a ostatními organizacemi a institucemi při přípravě zásadních opatření týkajících se bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích; při své práci využívá poznatky vědeckých a odborných pracovišť a využívá zahraničních zkušeností,*
- *spolupracuje v rámci své činnosti s nevládními a nestátními organizacemi,*
- *plní další úkoly stanovené vládou.<sup>2</sup>*

Článek 3 hovoří o složení rady, které se skládá celkem z 15 členů v jejímž čele stojí předseda Rady, kterým je ministr dopravy, místopředseda Rady, tajemník Rady a její další členové. Mezi členy rady jsou dle odstavce 3 článku 3 vždy zástupci:

- Ministerstva dopravy,
- Ministerstva vnitra,
- Ministerstva zdravotnictví,
- Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy,
- Ministerstva financí,
- Ministerstva obrany,
- Policie České republiky,
- Asociace krajů České republiky,
- Svazu měst a obcí České republiky,
- Sdružení automobilového průmyslu,
- Svazu dovozců automobilů,
- České kanceláře pojistitelů,
- Centra dopravního výzkumu, v.v.i.,
- Ředitelství silnic a dálnic.

Ministerstvo dopravy v Radě zastupuje ministr dopravy a tajemník Rady. Zastoupení ostatních ministerstev je na úrovni náměstků ministrů. Zde bych chtěl také poukázat na to, že v současné době musí Rada reagovat i na aktuální problémy, se kterými se musí společnost v posledních měsících potýkat, a to

---

<sup>2</sup> čl. 2 přílohy k usnesení vlády, Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu z 08.07. 2019 č. 498



válečný konflikt na Ukrajině, doznívání pandemie koronavir, neustále se zvyšující dovoz drog a prekuzorů nebo příliv nelegálních migrantů ze zemí blízkého východu. I tyto problémy a hrozby jsou spojeny s bezpečnostně dopravním systémem České republiky, je potřeba je neustále analyzovat a s rychlou reakcí se proti těmto účinně bránit. Jedním z mnohých řešení může být například znovuzavedení hraničních kontrol na určených hraničních přechodech, zvýšení kontrol Policie ČR na odpočívadlech, sjezdech a nájezdech dálnic nebo využití dronů v těžce dostupných terénech v rámci průběžných kontrol nelegální migrace. Současný problém však vidím zejména v silách a prostředcích bezpečnostních sborů. V současné době je k datu 01.01.2023 evidovaný počet policistů 39 422, přičemž v některých krajích chybí mnoho neobsazených tabulkových míst. Další příslušníci bezpečnostních sborů odchází, nový nábor příslušníků se nedaří, a to dopadá i na samotnou bezpečnost v dopravním prostředí. Dopravní bezpečnostní činnost je činnost, která je vykonávána mimo správních orgánů, Policií ČR, zejména službou dopravní policie. *Tato služba působí v rámci silničního dopravního prostředí jako aktivní, dynamický, dohlížečský, regulační a řídicí prvek. Jeho základní, specifickou funkcí je výkon veřejné správy a dohledu na úseku dopravně bezpečnostní činnosti. Zabezpečuje plnění hlavního úkolu – zajišťování bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích prostřednictvím plnění konkrétních úkolů vyplývajících ze zvláštních zákonů a dalších právních předpisů, spolu s úkoly spojenými organizacemi a praktickou realizací této činnosti.*<sup>3</sup> Je tedy potřeba příslušníky bezpečnostních sborů motivovat, aby bylo mimo jiné i dopravní prostředí bezpečné.

Jedním z hlavních úkolů Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu je snižování úmrtnosti v rámci dopravních nehod na silnicích, tím, že stanoví hlavní parametry bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích, definuje současné potřeby, analyzuje a hledá možná řešení. Toto vše je v souladu s tzv. „Vizí nula“, která má původ ve Švédsku, na níž reaguje Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro roky 2021-2030 s výhledem do roku 2050.

---

<sup>3</sup> PAVLÍČEK, Kamil. **Policejně dopravně bezpečnostní činnost z teoretického a vývojového hlediska**. Praha: Policejní akademie České republiky, Vydavatelství PA ČR, 2003. ISBN 80-7251-140-8, str. 12.

### 1.3 Vize nula a Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

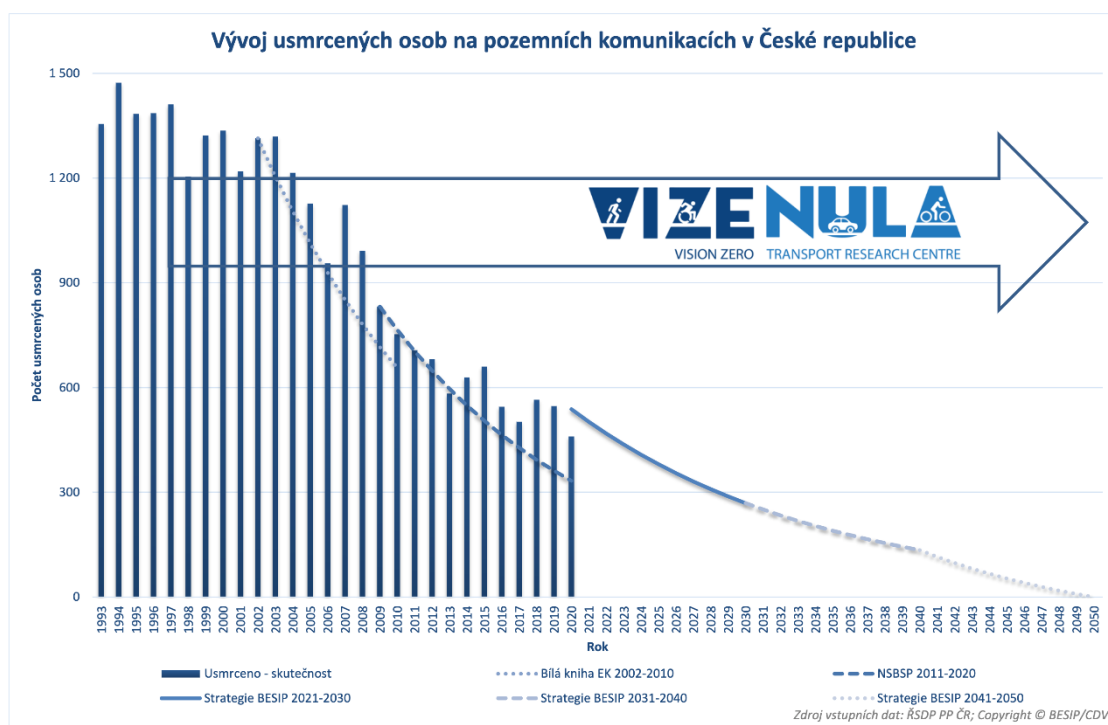
Jedním z hlavních cílů bezpečnostní politiky Evropské unie v oblasti dopravy je snížení úmrtnosti na silnicích. V roce 1997 byl Švédskem představen velmi ambiciózní plán na snížení úmrtnost a vážných poranění v souvislosti s dopravními nehodami na nulový počet tzv. „Vize nula“. Vize nula se již objevila v roce 2001 v tzv. Bílé knize Komise evropských společenství. Po vstupu České republiky do Evropské unie dne 1. května 2004 bylo nezbytné uvedený plán přijmout. V návaznosti na Bílou knihu bylo Centrem dopravního výzkumu vytvořena Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2004-2010. Zde je nutno podotknout, že každý členský stát Evropské unie má vlastní strategii pro snižování počtu usmrcených a vážně poraněných při dopravních nehodách v souladu s Vizí nula. V dokumentu Národní strategie BESIP 2004-2010 je mimo jiné uvedeno: *„Funkční dopravní systém musí poskytovat kvalitní a finančně dostupnou přepravu, aniž by bylo nutné počítat s jeho dosud reálně existujícími negativními účinky. Proto se začínají v zahraničí (Švédsko v r. 1997) prosazovat iniciativy typu "VIZE NULA", což představuje dopravní systém bez usmrcených a těžce zraněných. Ačkoliv se to zdá zatím spíše utopií a doposud jsou i vyspělé státy od tohoto stavu dosti daleko, přece může být jeho dosažení v určitém časovém horizontu reálné. Bezprostředním cílem předkládaného materiálu je zlomit negativní vývoj a nastartovat celospolečenskou změnu v přístupu k problematice bezpečnosti silničního provozu.“*<sup>4</sup>

Na Vizi nula a předchozí strategii navázala Národní strategie BESIP 2011-2020, ve které se mění postoj k odpovědnosti viníků dopravní nehody, kdy se bere ohled také na spoluodpovědnost těch, kteří se na utváření dopravního prostředí spolupodílí. Jde především o správce komunikace, výrobce automobilů, složky IZS, politiky, zákonodárce, soudní orgány, ale také dalších subjekty jako rodiče, média nebo učitele. Zajímavostí je, že tato strategie byla Centrem dopravního výzkumu přenesena i do krajské a místní působnosti. V roce 2011 vyvinula nástroj, který se zabývá zkoumáním vzniku, příčiny i následku dopravních nehod tzv.

---

<sup>4</sup> VIZE NULA, Internetové stránky Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (n.d.). [online]. [cit. 06.11.2023]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/vizenula>

Hlubkovou analýzu dopravních nehod. Jedná se o statistické údaje získávané Policí ČR při šetření dopravních nehod. Cílem nebylo sankcionování viníků, ale zjišťování aktuálních příčin dopravních nehody a především prevence. Tyto cíle tedy korespondovaly s Vizí nula a cíli pro léta budoucí. Předmětná analýza však měla velkou důležitost také v oblasti dopravní infrastruktury, dalšího vývoje ve výrobě automobilového průmyslu nebo posuzování zdravotního stavu k řízení motorových vozidel lékařem. Na níže uvedeném obrázku vývoje usmrcených osob na pozemních komunikacích v ČR je možné vidět plnění plánu od roku 2011 do roku 2020, kdy se však vyjma roku 2013 nepodařilo plán strategie naplnit.



Obrázek č. 1 - tabulka usmrcených osob na pozemních komunikacích v ČR – zdroj: <https://www.cdv.cz/vizenula>

Nejnovejším strategickým dokumentem potvrzující Vizi nula je Strategie BESIP 2021-2030. Jedná se o aktuální navazující strategii. „*Základní filozofií Strategie je jednoznačné potvrzení VIZE NULA, ke které se v následující dekádě chce Česká republika významně přiblížit. VIZE NULA považuje za nepřijatelné, aby v silničním provozu došlo k usmrcení nebo vážnému zranění. Pro naplnění této vize je nutné vytvářet bezpečný systém, jehož součástí jsou účastníci provozu, vozidla a*

*dopravní infrastruktura.*<sup>5</sup> Stále tedy převládá snaha o snížení počtu usmrčených a těžce zraněných při dopravních nehodách, a to konkrétně o polovinu oproti předchozímu stavu. Ze statistických údajů Centra dopravního výzkumu vyplývá, že se cíle Vize nula daří plnit. Od roku 2020 do aktualizovaného data 30.09.2023 došlo na silnicích v České republice k úmrtí 1743 účastníku a těžce zraněno bylo 6497 osob. Co se týče jednotlivých krajů, tak je na tom nejhůře s počtem 291 Středočeský kraj a nejlépe kraj Karlovarský s počtem 51. Z celkového pohledu byl nejhorší v počtu 454 usmrčených účastníků rok 2022, kdy předpokládaný počet byl stanoven na 468. Nejlépe na tom byl rok 2020 s počtem 460 z předpokládaných 538, to však mohlo být způsobeno pandemií respiračního onemocnění koronavir, kdy s ohledem na různé uzávěry okresů v souvislosti s pandemií, nebyl pohyb účastníků provozu na pozemních komunikacích tak intenzivní jako v letech následujících. I přes skutečnost, že tato čísla jsou stále vysoká, se dlouhodobý plán snižování úmrtnosti i těžkých zranění při dopravních nehodách na českých silnicích daří plnit.

Základním cílem Vize nula je do roku 2050 snížit počet usmrčených a těžce raněných na nulový počet. V původně zamýšleném plánu, byla snaha o realizaci tohoto plánu již v roce 2020, ale s ohledem na nereálnost zamýšleného plánu byla tato doba posunuta o tři dekády dál.

Obecně lze tedy říci, že strategie je plán činností, který je dlouhodobý a jehož cílem je dosažení určitých výsledků. Vize je spíše něco, čeho má být v dlouhodobé budoucnosti dosaženo. Samotné cíle, které jsou potřebné k dosažení určitých výsledků v rámci strategie musí být měřitelné a konkrétní, aby se mohli postupně přibližovat k dosažení stanovené vize, v tomto případě dosažení nulové úmrtnosti a počtu těžce raněných při dopravních nehodách.

---

<sup>5</sup> VIZE NULA, Internetové stránky Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (n.d.). [online]. [cit. 06.11.2023]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/vizenula>

## 1.4 Statistické a výzkumné nástroje

Pro kontrolu a naplňování strategických cílů je důležité mít přehledný systém, který zkoumá a statisticky sbírá informace, na základě čehož mohou být analyzovány aktuální problémy dopravně bezpečnostního prostředí. V současné době existuje mnoho analytických nástrojů, které například přesně definují hlavní příčiny dopravních nehod, počet usmrcených v přepočtu na jeden milion obyvatel či počet usmrcených osob v jednotlivých krajích. Tyto analytické nástroje poskytují institucionálním subjektům potřebné informace v rámci plnění strategického plánu, ze kterých mohou dále vyvozovat patřičná opatření k případnému zlepšení.

### 1.4.1 Hlubková analýza dopravních nehod

Hlubková analýza dopravních nehod neboli „HADN“ slouží ke skutečnému odhalování dopravních nehod s návrhem určitého opatření, které vede k odstranění příčiny i následku dopravních nehod. Jedná se o výzkumnou činnost Centra dopravního výzkumu. Statistické údaje jsou získávány orgánem Policie ČR při šetření dopravních nehod.

*„Data z hloubkových analýz dopravních nehod:*

- *přináší komplexní pohled na veškeré faktory, které s konkrétní nehodou souvisejí,*
- *slouží ke zjištění a následné analýze charakteristik vedoucích ke vzniku dopravní nehody, ovlivňují její průběh a její následky,*
- *Analýza dat je nezávislá na vyšetřování policie, působení zdravotnické záchranné služby a hasičů,*
- *výsledky šetření nejsou podkladem pro správní ani trestní řízení – jsou anonymní,*
- *navrhovaná opatření se mohou zasloužit o snížení nehodovosti nejen v kritických lokalitách,*

- informace o deformacích vozidel, součinnosti vozidla a řidiče atd. slouží konstruktérům nových vozidel ke zvýšení bezpečnosti a návrhu nových prvků bezpečnosti vozidel.<sup>6</sup>

Jedním z průkopníků analyzování dopravních nehod bylo Německo, a to počátkem sedmdesátých let minulého století, kdy ze stran automobilek byla iniciována poptávka rozboru dopravních nehod. Cílem Evropské unie, s ohledem na doporučení odborníků, je snaha o zavedení hloubkové analýzy dopravních nehod ve všech členských státech u nehod se zraněním i těch s materiální škodou. Na obrázku č. 2 můžeme vidět další instituce zabírající se shodnou problematikou ve světě.



Obrázek č. 2 - instituce zabývající se HADN ve světě – zdroj: <https://www.vyzkumnehod.cz/o-nas/>

#### 1.4.2 Bezpečnostní audit pozemních komunikací

Jedná se o jeden z nástrojů bezpečné infrastruktury, jehož cílem je analyzovat dopady výstavby nových pozemních komunikací v návaznosti na stávající síť s ohledem na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Tento nástroj vychází ze

<sup>6</sup> Hloubková analýza dopravních nehod, Internetové stránky Centrum dopravního výzkumu | CDV v. v. i. (n.d.). [online]. [cit. 07.11.2023]. Dostupné z: <https://www.vyzkumnehod.cz/o-nas/>

směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury a do českého právního řádu byl implementován v roce 2011. „Rozumíme jí systematickou proceduru, která do procesu dopravního plánování a projektování vnáší nejnovější znalosti o bezpečném utváření pozemních komunikací za účelem prevence dopravních nehod a kolizí.“<sup>7</sup> Na přiloženém schématu je možné vidět, jakým způsobem samotný bezpečnostní audit probíhá.



Obrázek č. 3 - Schéma jednotlivých nástrojů v rámci plánování a provozu PK – zdroj: <https://www.cdv.cz/bezpecnostni-audit>

### 1.4.3 Multifaktorová analýza dopravní nehodovosti

Pojem multifaktorová analýza dopravní nehodovosti znamená certifikovanou metodiku s poskytováním praktického i teoretického podkladu k jejímu provádění. „Cílem multifaktorové analýzy dopravní nehodovosti je identifikace kritických vlivů a kvantifikace míry jejich působení na vznik dopravních nehod. Výstupem analýzy je rovnice, která obsahuje jednotlivé statisticky významné proměnné (tj. rizikové faktory) a koeficienty udávající míru jejich vlivu na nehodovost či na zkoumanou příčinu nehod na dané síti.“<sup>8</sup> Tuto analýzu lze využít k celostátnímu, krajskému či městskému využití, jejíž jednotkou jsou křižovatky nebo úseky mimo ně. Velmi často jsou k analýze využívána data ze statistik nehod Policie ČR, Ředitelství silnic a dálnice ČR nebo mohou být získávány vlastním šetřením.

<sup>7</sup> Centrum dopravního výzkumu. **Bezpečnostní audit pozemních komunikací**. Brno: 2006. 26 S.

<sup>8</sup> STREIGLER, Radim a kol. **Multifaktorová analýza dopravní nehodovosti**. Brno: Centrum dopravního výzkumu 2014, str.4.

#### 1.4.4 Projekt VIMOT

Jedná se o projekt, jehož hlavním cílem je získávání, analýza a využití elektronických nehodových dat z jednotek sloužících k zápisu dat, nesoucí název „EDR“ v motorových vozidlech vyrobených v následujících měsících po červenci roku 2022. Tento projekt vznikl v návaznosti na Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 z roku 2019, které v článku č. 6 odst. 1 písm. g) u vyspělých systémů vozidel pro všechny kategorie motorových vozidel prodávaných na území Evropské unie, zavazuje výrobce u vozidel vyrobených po červenci roku 2022 povinnost vybavení zapisovačem údajů o události EDR. *„Ve smyslu Nařízení EP a Rady rozumíme „záznamem údajů o události“ systém, jehož jediným účelem je zaznamenávat a ukládat kritické parametry a informace související s havárií krátce před kolizí, během ní a bezprostředně po ní. Zapisovače událostí musí zaznamenávat zejména:*

- rychlost vozidla,
- brzdění,
- polohu a náklon vozidla na silnici,
- stav vozidla,
- aktivaci všech bezpečnostních systémů,
- včetně systému eCall ve vozidle a oznámení na linku 112,
- aktivaci brzd a příslušných vstupních parametrů palubních systémů aktivní
- bezpečnosti a vyhýbání se nehodám, s vysokou mírou přesnosti a zajištění přežití dat.“<sup>9</sup>

Zde je nutno podotknout, že získaná data slouží pouze pro vnitrostátní orgány členských států Evropské unie v rámci výzkumné a analytické činnosti.

#### 1.4.5 Eurostat

Mezi statistické úřady na půdě Evropské unie patří Eurostat, jehož posláním je poskytování kvalitních a aktualizovaných dat o Evropě, mimo jiné i o dopravě, ve

---

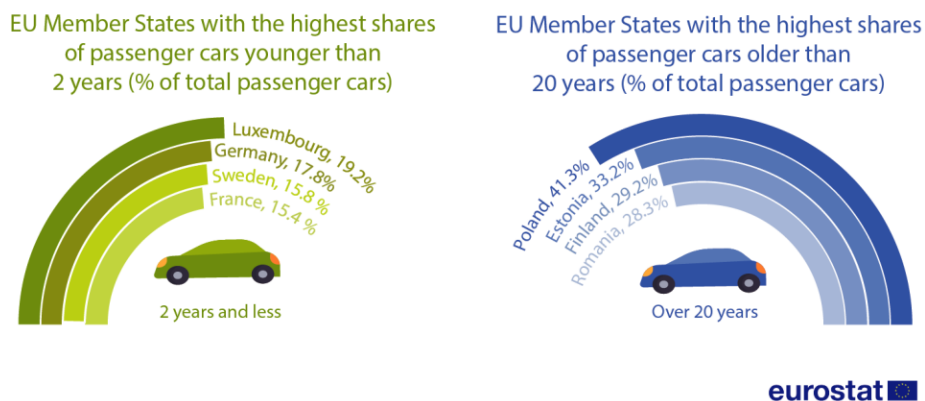
<sup>9</sup> KOMAREK, Jiří a kol. ***Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat.*** Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020, ISBN 978-80-01-06704-8, str. 19-20.



spolupráci se statistickými úřady jednotlivých členských států. Úřad vede statistiky z různých odvětví dopravy jako je například počet automobilů na 1000 obyvatel, stáří vozového parku a mnoho dalšího. Zde je nutno podotknout, že v roce 2021 bylo v České republice registrováno vozidel mladších než 2 roky 594 635, kdežto vozidel se stářím od 10-20 let 3 800 800. Je tedy zřejmé, že v České republice je velkým problémem provozování vozidel starších než novějších, což může být způsobováno vyššími pořizovacími cenami nebo dlouhou čekací dobou při výrobě nového vozidla v návaznosti na nedostatek potřebných součástek ve světě. V obrázku č. 3 můžeme na základě dat z prosince roku 2021 vidět, že vozidla mladší 2 let jsou v největším procentuálním zastoupení v Lucembursku a Německu. Naopak nejstarší vozidla se 41 procenty můžeme vidět v Polsku a Estonsku.

#### AGE OF PASSENGER CARS, 2021

(i.e. on 31 December 2021)



Obrázek č. 4 - Stáří automobilů v EU k 31.12.2021 – zdroj: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger cars in the EU](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_cars_in_the_EU)

#### 1.4.6 International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD)

Mezinárodní databáze silničního provozu a nehod IRTAD shromažďuje od roku 1988 veškerá data týkající se dopravní nehodovosti v členských státech pro mezinárodní srovnání a zkvalitnění aktuální politiky v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu daného státu. V současné době IRTAD čítá celkem 32 zemí, mezi nimiž je i Česká republika, jejichž data získává a analyzuje. Součástí IRTAD není pouze tvorba databáze a shromažďování dat jako jsou úmrtí,

nehody se zraněním, doby hospitalizace účastníku v rámci dopravních nehod, typ silnice nebo stáří účastníka, ale také tvoří tým odborníků, tzv. IRTAD Group. Ta je složena z odborníků bezpečností silničního provozu z národních silničních správ, výzkumných ústavů silniční bezpečnosti, mezinárodních organizací, automobilových asociací, pojišťoven, výrobců automobilů a dalších, zabývajících se tvorbou metodické, analytické a poradní činnosti členským státům. Ze statistik IRTAD k datu 31.12.2022 vyplývá, že v České republice bylo v roce 2022 na českých silnicích do 30 dnů po nehodě usmrceno celkem 527 účastníku, kdy v přepočtu na milion obyvatel to vychází na 49 usmrcených osob.

Oproti Eurostatu se mezinárodní společnost IRTAD zaměřuje na problematiku spojené s dopravní politikou, kdežto Eurostat je institucí poskytující statistické informace i z dalších odvětví, jako například průmysl a obchod, životní prostředí nebo ekonomika a finance.

#### **1.4.7 Statistika nehodovosti v ČR dle GPS souřadnic**

Statistika, jak je možno vidět, je velmi dobrým nástrojem pro analyzování příčin dopravních nehod a pomocí tohoto lze proti těmto účinně bojovat. V České republice jako jedné z mála evropských zemí se můžeme také setkat s analyzováním dopravních nehod dle GPS souřadnic. Význam to přináší zejména při určování nebezpečných úseků, kde dochází často k tragickým dopravním nehodám. Lze pak ve statistikách přehledně dohledávat potřebné informace na obecní, krajské, ale i celostátní úrovni. Tato data jsou získávána při ohledání míst dopravních nehod policisty dopravní policie, dálničních oddělení, oddělení silničního dohledu odboru služby dopravní policie, dopravních inspektorátu územních odborů krajských ředitelství, městského ředitelství policie, obvodního ředitelství policie a speciálního dohledu policejního prezidia, kteří jsou dle čl. 2 závazného pokynu policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020 jako jediní, mimo dalších činností, příslušní k šetření dopravních nehod. Zmíněný závazný pokyn v obecném ustanovení čl. 46 odst. 2 a 3 stanovuje: „(2) *Pro zpracování spisové dokumentace k dopravním nehodám je využíván informační systém zpracování a evidence dopravních nehod (dále jen „LOTUS NOTES“).* Jiného zpracování lze využít pouze v případech poruchy techniky, poškození

*služebních vozidel nebo v případech, kdy dokumentaci zpracovává útvar policie, který nevyužívá LOTUS NOTES. V těchto případech policista dodatečně zaeviduje údaje k dopravní nehodě do LOTUS NOTES nebo zašle opis spisové dokumentace na místně příslušný organizační článek policie k zavedení do LOTUS NOTES. (3) Dopravní nehody šetřené policií a zpracované v souladu s odstavcem 2 podléhají informačnímu systému EVIDENCE DOPRAVNÍCH NEHOD; u každé dopravní nehody se uvedou souřadnice GPS místa vzniku dopravní nehody.“<sup>10</sup> Získaná data pak slouží ke statistickým údajům a jsou velmi důležité pro sledování aktuálního plnění akčních plánů v rámci Národní strategie BESIP 2021-2030.*

#### **1.4.8 Výroční zprávy NPC**

S dopravou nesouvisí pouze dopravní nehodovost nebo současné stáří vozového parku. V posledních letech roste kriminalita v oblasti drogové problematiky, kdy samotná distribuce drog je velmi často realizována různými druhy přepravy. Ze zprávy Národní protidrogové centrály z roku 2022 vyplývá, že se za poslední roky do České republiky rozmohl dovoz drogy kokain pomocí kamionové dopravy z Holandska, Německa a Španělska. Do přístavních evropských měst je kokain pašován především lodní dopravou např. z Mexika, ale i zemí severní Afriky v přepravních kontejnerech. Zde však není v silách příslušných kontrolních orgánů všechny kontejnery řádně prověřovat, a tak se následně rozváží po celé Evropě. Vzhledem k tomu, že se v České republice po této návykové látce zvýšila poptávka, stává se z původně tranzitního Česka země spíše koncová. Tuto skutečnost potvrzuje také statistika, která v roce 2021 eviduje, že bylo orgány Policie ČR a Celní správy zajištěno celkem 180 660 g, oproti tomu v roce 2022 to bylo již 1 194 635 g kokainu. I přes rostoucí poptávku drogy kokain a dalších jiných drog, je v České republice stále na pomyslném prvním a druhém místě pervitin s marihuanou. I tato problematika tedy souvisí s bezpečností a plynulostí silničního provozu, jelikož se velmi často stává, že řidiči jsou pod vlivem návykové

---

<sup>10</sup> čl. 46 odst. 2,3 ZPPP 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

látky a tím ohrožují ostatní účastníky na silnicích. Je tedy na místě sbírat data i z tohoto odvětví.

## **1.5 Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na období 2023-2024<sup>11</sup>**

Analyzování cílů je důležité z hlediska průběžného hodnocení dosahování cílů Vize nula, tedy v roce 2050 mít na území členských států Evropské unie nulovou úmrtnost a těžkých zranění na pozemních komunikacích. Na základě průběžně získávaných a aktualizovaných dat lze pak definovat aktuální problémy a klíčové parametry bezpečnosti silničního provozu pro následující roky. Následně mohou příslušné orgány, ze získaných statistických údajů, dohlížet na aktuální stav jejich plnění a navrhnout účinná a rychlá řešení. Národní strategie BESIP 2021-2030 je spíše dlouhodobým plánem a k jeho průběžnému plnění existuje v České republice plán Ministerstva dopravy tzv. Resortní akční plán Ministerstva dopravy, který je v souladu s Národní strategií BESIP 2021-2030 každoročně vyhodnocován. V současné době je na území ČR aktuální Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na období 2023-2024, který byl schválen usnesením vlády České republiky č. 255 ze dne 12. dubna 2023. Tento plán se mj. zabývá například zatížeností výjezdů Policie ČR nad rámec zákonné povinnosti vyplývající z oznamovací povinnosti dle silničního zákona, kdy ve 26 % by výjezdová služba nemusela vůbec vyjíždět, neboť z celkového počtu dopravních nehod 133 365 bylo řešeno na tzv. Euroformulář (nehodu bez oznamovací povinnosti) 34 905 dopravních nehod, což znamená velké personální i finanční zatížení příslušníků bezpečnostních sborů. Dále jsou v akčním plánu ze statistik Policie ČR vyhodnoceny nejčastější příčiny dopravních nehod v roce 2022.

---

<sup>11</sup> Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na období 2023-2024, Odbor bezpečnostní politiky, Praha 2023. 26 s.

Hlavní příčiny dopravních nehod 2022 dle Resortního akčního plánu 2023-2024.

- Nesprávný způsob jízdy (68,7 % všech nehod řidičů motorových vozidel a 167, tj. 40,6 % usmrcených osob)
- Nepřiměřená rychlost (15,4 % dopravních nehod, ale 180, tj. 43,8 % usmrcených osob)
- Nedání přednosti (14,3 % nehod řidičů motorových vozidel a 55, tj. 13,4 % usmrcených osob)

Resortní akční plán na základě dostupných statistik také stanovil z let 2021-2022 7 problémových oblastí, kdy mezi tyto patří:

- **Rychlost**
  - Nepřiměřená rychlost (15,4 % dopravních nehod, ale 43,8 % usmrcených osob)
- **Alkohol**
  - V roce 2022 vzrostl počet nehod, u nichž byla zjištěna přítomnost alkoholu u viníka dopravní nehody (+ 302 nehod). Při nehodách s alkoholem došlo k usmrcení 46 osob.
  - U 77 % viníků nehod, u nichž byla zjištěna přítomnost alkoholu, byl zjištěn alkohol nad 1 promile.
- **Cyklisté**
  - V letech 2021-2022 byl zaznamenán téměř 20% rozdíl mezi předpokládaným a skutečným počtem usmrcených (v roce 2022 nárůst o 23 %).
  - V roce 2022 vzrostl počet nehod s účastí cyklisty (+ 339). Z 4 333 nehod cyklistů v roce 2022 bylo 65 % nehod zaviněno cyklistou.
- **Senioři**
  - V letech 2021-2022 byl zaznamenán téměř 20% rozdíl mezi předpokládaným a skutečným počtem starších řidičů jako viníků (v roce 2022 byl rozdíl oproti předpokladu Strategie + 41 %).
  - Senioři představovali v uvedeném období 2021-2022 26,5 % všech usmrcených z dopravních nehod. V roce 2022 byl počet usmrcených seniorů o 18 % vyšší oproti předpokladu Strategie.

- **Motocyklisté**
  - Vzrostl počet dopravních nehod s účastí motocyklisty 3 369 (+ 240). Pozitivní je, že se významně snížil počet usmrcených motocyklistů 65 (- 19), vzrostl však počet zraněných: těžce zranění 359 (+ 16), lehce zranění 2 472 (+ 182).
- **Zádržné systémy**
  - Nepříznivá bilance byla v roce 2022 i v počtu usmrcených v kategorii nepřipoutaných osob (+ 20 % oproti předpokladům Strategie).
- **Srážky se stromem**
  - Nepříznivá bilance byla v roce 2022 i v počtu usmrcených při srážkách se stromem (o 23 % více usmrcených osob oproti předpokladům Strategie).

Podle předběžných údajů Evropské komise přišlo v roce 2022 při silničních nehodách o život přibližně 20 600 lidí, což oproti roku 2021 představuje nárůst o 3 %, neboť po pandemii Covid došlo k oživení dopravy. Ve srovnání s rokem před pandemií, tedy s rokem 2019, však jde o pokles o 2 000 úmrtí (-10 %). Podle předběžných údajů Evropské komise bylo v České republice v roce 2022 usmrceno 50 osob na 1 milion obyvatel, tj. přibližně o 9 % nad průměrem zemí EU (46). Uvedený stav řadí Českou republiku na 17. místo z 27 zemí EU.

V rámci akčního plánu strategie na období 2023-2024 byly za prioritní oblasti bezpečnosti zvoleny opatření týkající se: rychlostního chování řidičů, mladých řidičů, zranitelných účastníků (chodci, cyklisté, motocyklisté), nehodových lokalit, účinného dohledu ze strany Policie ČR. Dále byl plán doplněn o nedokončená a nesplněná opatření z Akčního plánu pro období 2021-2022: měření úsekové a okamžité rychlosti v rizikových úsecích silnic I. tříd a v uzavírkách dálnic, začlenění dopravní výchovy do revidovaného rámcového vzdělávacího programu, rozšíření počtu informativního dopravního značení Bezpečný odstup na dálnicích a silnicích I. tříd, rozšíření instalace prvků C-ITS [kooperativní inteligentní dopravní systémy, např. optimalizované řízení dopravy s preferencí vozidel MHD nebo vozidel IZS atd.] – splněno částečně, zajištění předávání dat pro účely výzkumu a reportingu do EU, zajištění míst pro nákladní automobily na dálničních odpočívkách.

## 2. Parametry úrovně bezpečnosti silničního provozu

Silniční doprava a její bezpečnost je klíčová pro všechny účastníky silničního provozu. Statistika a výzkum v oblasti dopravních nehod jsou velmi důležité a přináší mnoho informací hodnotící bezpečnost silničního provozu. Lze je definovat jako tzv. přímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu (PUB). Ty souvisí ku příkladu s počty dopravních nehod, následky na zdraví účastníků, celospolečenskými ztrátami či hmotnými škodami na majetku. Na základě těchto ukazatelů je možné pracovat s reálnými čísly, která pomůžou orgánům v oblasti dopravy hledat nejvhodnější metody k zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích. Oproti tomu nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu (NUB) spíše hodnotí jevy a okolnosti chování účastníků, ze kterých však lze také zjišťovat vliv na následky dopravních nehod. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i tyto výzkumy provádí již dlouhodobě v souladu s potřebami Národní strategie BESIP. Tato data nejsou však tvořena pouze pro rámec plnění strategie, ale i jako podklady pro odborníky z oblasti dopravy i jiných druhů oborů. Data přímých i nepřímých ukazatelů pak mohou být porovnávána při přijímání cílených opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu nebo jako podklady při výuce jednotlivých autoškol. Tyto ukazatele lze pro účely diplomové práce definovat jako **parametry úrovně bezpečnosti silničního provozu**.

Přímé ukazatele tvoří data o nehodovosti. *„Mezi nepřímé ukazatele, které je možné sledovat, analyzovat a porovnávat, patří:*

- *Rychlosti vozidel*
- *Nepřipoutaní řidiči*
- *Užívání mobilního zařízení za jízdy;*
- *Svícení vozidel ve dne;*
- *Používání bezpečnostních prvků (přileb) cyklisty;*
- *Používání bezpečnostních prvků (přileb) motocyklisty;*
- *Používání zádržných systémů u spolujezdců ve vozidle;*
- *Obsazenost ve vozidle;*
- *Sledování chování řidičů před přechodem pro chodce;*
- *Sledování chodců na přechodu pro chodce;*

- Sledování chování řidičů na křižovatkách s dopravní značkou Stůj, dej přednost v jízdě;
- Jízda na červenou na křižovatkách se světelnou signalizací.

Některé z těchto ukazatelů jsou sledované pouze jednorázově, např. za účelem prověření potřebnosti vybraných typů kampaní, jiné jsou naopak sledovány dlouhodobě (jako např. rychlosti, používání bezpečnostních prvků, svícení vozidel, užívání mobilního zařízení za jízdy a poutání osob ve vozidle).<sup>12</sup>

## 2.1 Přímé parametry bezpečnosti silničního provozu

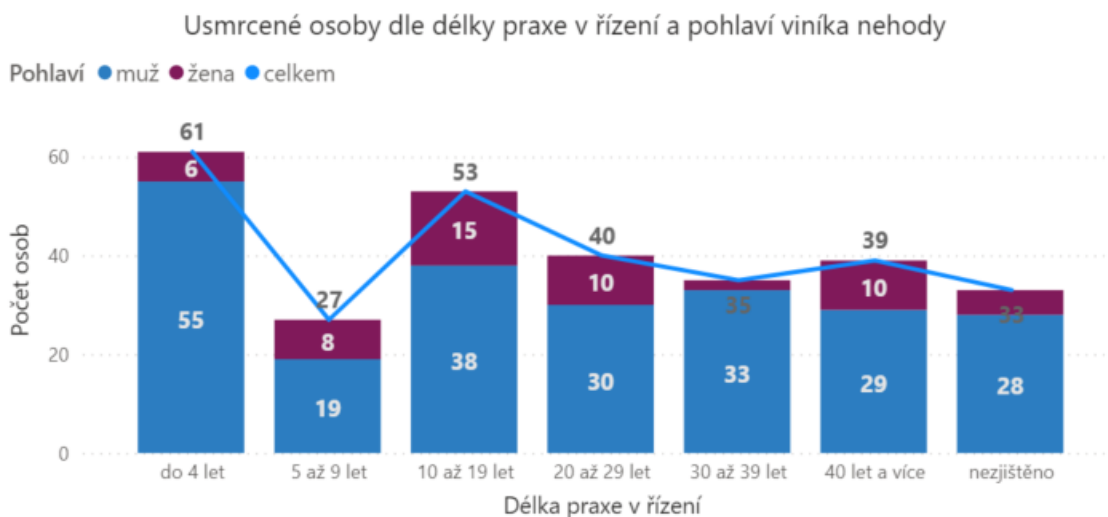
V souvislosti s tragickými dopravními nehodami byla v roce 2020 Evropskou komisí publikována tzv. „matice kolizí“. Ta znázorňuje mimo počet úmrtí na silnicích i data, kdo s kým do kolize přichází. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. vytvořilo z dostupných statistických dat evropskou obdobu, která je vyobrazena z let 2011-2020 na obrázku č. 5.



Obrázek č. 5 - Fatální následky dopravních nehod v ČR 2011-2020 – zdroj: <https://besip.cz/Pro-odborniky/Zahranicni-materialy/Tri-ze-ctyr-smrtelnych-nehod-v-Evrole-se-tykaji-os>

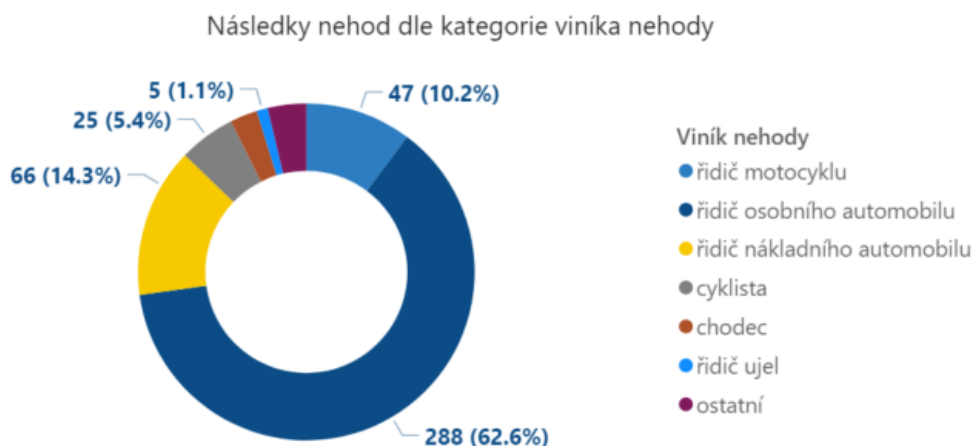
<sup>12</sup> SIMONOVÁ, Ing. Eva, Ing. Šimon ŠPINAR a Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. SILNICE-ŽELEZNICE. Chování řidičů a dalších účastníků silničního provozu – co jsme zjistili v roce 2021 [online]. 2021 [cit. 2023-11-20]. Dostupné z: <https://silnice-zeleznice.cz/zajimavosti/chovani-ridicu-a-dalsich-ucastniku-silnicniho-provozu-co-jsme-zjistili-v-roce-2021-651>





Obrázek č. 6 - Usmrcené osoby zaviněné řidiči OA v roce 2020 dle praxe v řízení a pohlaví řidiče – zdroj: <https://besip.cz/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-České-republice/Statisticke-analyzy/Ridici-osobnich-vozidel>

Dále lze ze statistik BESIP například sledovat usmrcené osoby dle délky praxe v řízení a pohlaví viníka nehody. Na obrázku č. 6 jde vidět, že v roce 2020 docházelo k usmrcení osob, bez ohledu na délku praxe, převážně muži než ženami.



Obrázek 7 - Usmrcení při dopravních nehodách dle kategorie viníka – zdroj: <https://besip.cz/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-České-republice/Statisticke-analyzy/Ridici-osobnich-vozidel>

Podrobně lze sledovat následky nehod v roce 2022 dle kategorie viníků. Z obrázku číslo 7 je zřejmé, že největší podíl tvořili řidiči motorových vozidel se 62,6 %, což tvoří téměř dvě třetiny všech úmrtí na českých silnicích. Na druhém místě řidiči nákladních vozidel a na třetím místě s 10,2 % motorkáři.

## 2.2 Nepřímé parametry bezpečnosti silničního provozu

Vedle přímých parametrů bezpečnosti silničního provozu jsou pro tvorbu akčních plánů, a zvláště pro plnění cílů Víze nula v souladu s Národní strategií BESIP 2021-2030, důležité také nepřímé parametry bezpečnosti silničního provozu. Jedním z hlavních záměrů získávání těchto dat, je shromažďování důležitých podkladů v rámci snižování počtu úmrtí a těžkých zranění na silnicích. Tyto podklady jsou poté aktivně sledovány a analyzovány dle Metodiky stanovení délky a rozsahu průzkumu chování účastníků silničního provozu Centrem služeb dopravního výzkumu. „Podle metodiky jsou navržena místa referenčních bodů, kterými jsou silnice v extravilánu, s rozdělením na I. a II třídy, a v intravilánu, s rozdělením podle velikosti měst, na krajská města, města s počtem obyvatel více než 35 000, počtem obyvatel mezi 10 000 a 350 000 a menší než 10 000“.<sup>13</sup>

### 2.2.3 Rychlost vozidel<sup>14</sup>

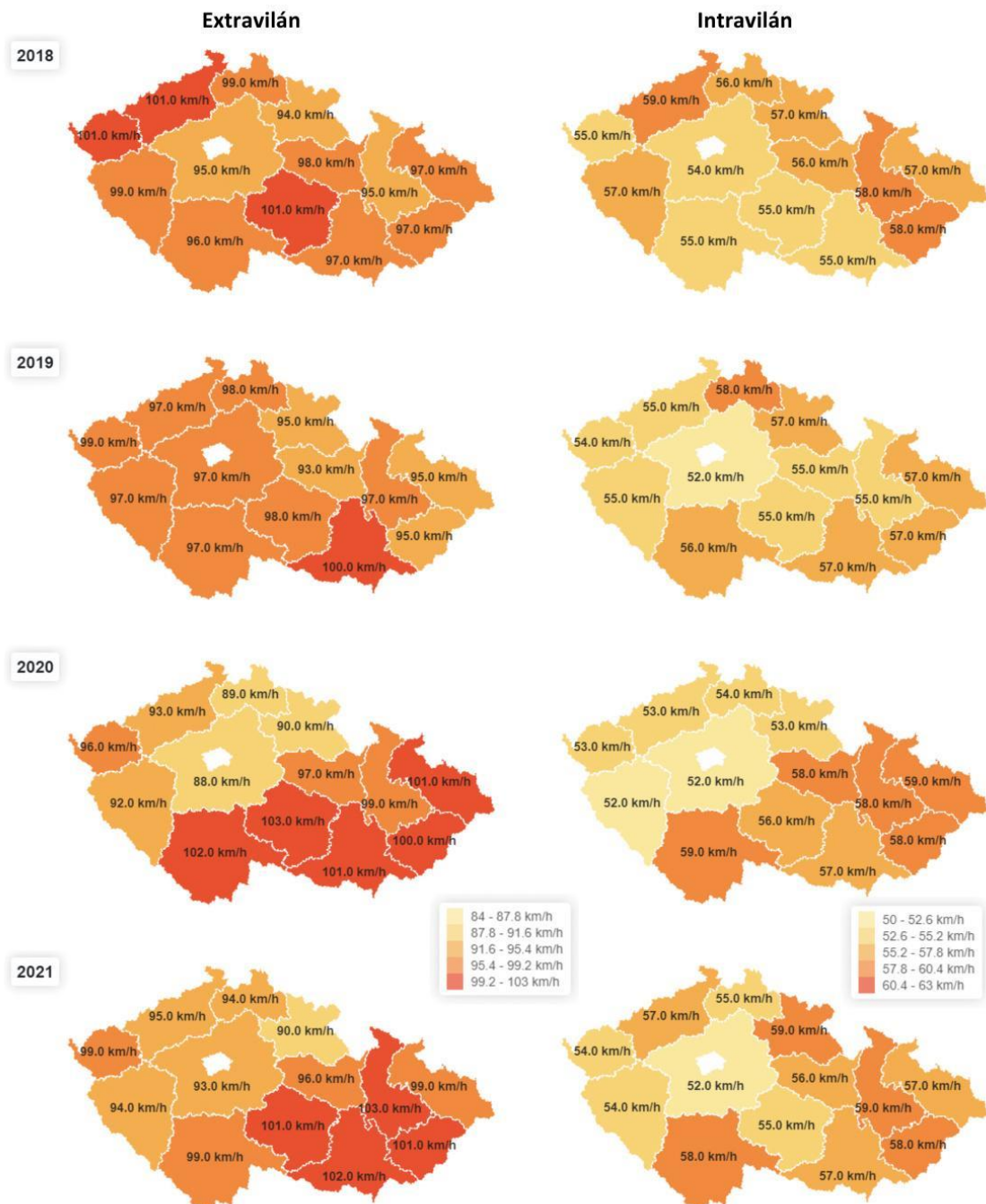
Jedním z nejvýznamnějších nepřímých parametrů bezpečnosti je rychlost vozidel. Tento je vyjádřen tzv. rychlostí V85, což vyjadřuje rychlost, která není překročena 85 % vozidel z celkového počtu, tedy jedou menší rychlostí. Dle zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů se rychlost nachází v díle č. 3 pravidel provozu na pozemních komunikacích. Zákon 361/2000 Sb. v § 18 odst. 1 stanovuje, že rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Samotné hodnocení rychlosti V85 je rozděleno na rychlost v krajích a to extravilán (mimo město) a intravilán (město). Dále se dělí rychlost vozidel na vozidla do 3,5 tuny hmotnosti a vozidla s hmotností převyšující 3,5 tuny,

---

<sup>13</sup> KOMÁREK, Jindřich. **Bezpečnost silničního provozu: vědecká monografie**, Traffic safety : scientific monography. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5, str. 112.

<sup>14</sup> SIMONOVÁ, Ing. Eva, Ing. Šimon ŠPINAR a Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. SILNICE-ŽELEZNICE. Chování řidičů a dalších účastníků silničního provozu – co jsme zjistili v roce 2021 [online]. 2021 [cit. 2023-11-20]. Dostupné z: <https://silnice-zeleznice.cz/zajimavosti/chovani-ridicu-a-dalsich-ucastniku-silnicniho-provozu-co-jsme-zjistili-v-roce-2021-651>

což je dáno především tím, že u vozidel nákladních je oproti vozidlům osobní dopravy rozdílná rychlost jízdy mimo obec.



Obrázek 8 – Vývoj rychlosti V85 v jednotlivých krajích v letech 2018-2021 (km/h) – zdroj: <https://silnice-zeleznice.cz/zajimavosti/chovani-ridicu-a-dalsich-ucastniku-silnicniho-provozu-co-jsme-zjistili-v-roce-2021-651>

Z obrázku číslo 8 vyplývá, že v posledních čtyřech letech se v extravilánu významně zhoršila situace v Jihomoravském kraji, kde se rychlost zvýšila z

průměru 97 km/h na 102 km/h. Naopak v intravilánu je na tom nejlépe Středočeský kraj, který se již tři roky po sobě drží v rychlosti na průměru 52,0 km/h. Dále je z výsledků zřejmé, že pandemie Covid-19 neměla na rychlost V85 žádný vliv.

#### **2.2.4 Užívání mobilního zařízení za jízdy**

Bez mobilního telefonu si dnes téměř většina populace nedokáže život představit a dochází tomu bohužel i v dopravním prostředí. Ze statistik ministerstva dopravy z roku 2023 vyplývá, že užití mobilního telefonu při jízdě, je druhým nejčastějším přestupkem páchaný řidiči, kdy se jedná o 17,19 % z celkového počtu 213 891 přestupků za 1. pololetí roku 2023 a to přesto, že v souvislosti s držetím mobilního telefonu často dochází k fatálním dopravním nehodám.<sup>15</sup> Jedná se tedy v průměru o 101 přestupků na den z celkového počtu 36 770 ke konci prvního pololetí roku 2023. S rozvojem moderních technologií se v posledních letech zvýšil celkový počet evidovaných přestupků užití mobilního zařízení při jízdě téměř o 50 %, což je velmi nepříznivý faktor s ohledem na plnění cílů Národních strategií BESIP či jednotlivých akčních plánů zemí Evropské unie. V současné době je držetím mobilního telefonu v ruce zakotveno v zákoně 361/2000 Sb., a to konkrétně v § 7 odst. 1 písm. c), ve kterém je stanoveno, že řidič nesmí při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení. Za zmíněný přestupek mu ve stejnojmenném zákoně do konce roku 2023 hrozí dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 1 v příkazním řízení pokuta až do výše 1.000,- Kč a 2 body v kartě řidiče, ve správním řízení pak 1.500,- Kč až 2.500,- Kč. Novela silničního zákona účinná od 01.01.2024 tento přestupek již považuje za středně závažný, kdy za tento lze příkazem na místě uložit pokutu ve výši 2.500,- Kč až 3.500,- Kč a ve správním řízení od 4.000,- Kč do 10.000,- Kč a 4 body v kartě řidiče. Dle Národní strategie BESIP 2021-2030 se užití mobilního telefonu za jízdy dopouští spíše mladší populace řidičů. S přibývajícím věkem řidičů procento přestupků spíše upadá. Je to dáno především tím, že mladá populace dnes mobilní zařízení využívá téměř ke každodenním potřebám a soužití

---

<sup>15</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2023–1.pololetí. Internetové stránky Ministerstva dopravy. [online]. [cit. 20.11.2023]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2023>.

bez mobilního telefonu je takřka nemožné. Tento fakt se poté prolíná i do řízení motorového vozidla, kdy nejčastější příčinou užití mobilního telefonu za jízdy je psaní textových zpráv nebo vytáčení telefonního čísla. Toto jednání je tedy velmi rizikové a při řízení tak dochází k tzv. distrakci neboli rozptýlení pozornosti, kdy se řidič plně nevěnuje tomu, co se děje na pozemní komunikaci před ním a tím se tedy prodlužuje reakční čas pro případnou reakci na nebezpečnou situaci, která může skončit fatálně.

### **2.2.5 Připoutání bezpečnostním pásem**

Dle dostupných statistik Ministerstva dopravy se na třetím místě s 14,11 % nachází porušování povinnosti řidičů být za jízdy připoutáni.<sup>16</sup> Při celkovém počtu 30178 přestupků v první polovině roku 2023 na jeden kalendářní den připadá celkem 83 přestupků tohoto charakteru. Samotné porušení této povinnosti zásadním způsobem neovlivňuje příčiny vzniku dopravních nehod, narozdíl od jejich následků. Jedná se především o jeden z hlavních prvků pasivní ochrany, který ročně zachrání mnoho životů na pozemních komunikacích při dopravních nehodách. Vlivem nepřipoutání řidiče nebo spolujezdce může v průběhu dopravní nehody dojít k fatálním následkům způsobených například airbagem řízeného vozidla nebo následným poraněním vlivem působících sil a vyhozením řidiče přes okénko nebo čelní sklo dopravního prostředku. Již v minulosti došlo k případům, kdy nepřipoutaný zadní spolujezdec vlivem těchto působících sil způsobil smrtelné poranění připoutanému řidiči tím, že při nárazu proletěl středem vozidla a zavadil o hlavu připoutaného řidiče. I z těchto důvodů v rámci minimalizace následků a škod při dopravních nehodách je potřeba tomuto druhu přestupku věnovat pozornost a sankcionovat případné nedodržování. Samotné porušení této povinnosti je zakotveno v zákoně 361/2000 Sb., konkrétně v § 6 odst. 1 písm. a), kdy řidič motorového vozidla je kromě povinností uvedených v § 4 a 5 dále povinen být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno podle zvláštního právního předpisu. Za uvedený přestupek do

---

<sup>16</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2023–1.pololetí. Internetové stránky Ministerstva dopravy. [online]. [cit. 20.11.2023]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2023>.

konce roku 2023 hrozila řidiči bloková pokuta do výše 2.000,- Kč a 3 body v kartě řidiče, ve správním řízení pak od 1.500,- Kč do 2.500,- Kč. Již účinná novela silničního zákona tento přestupek shodně jako užití mobilního telefonu za jízdy hodnotí jako středně závažný přestupek, kdy se v blokovém řízení může řidič „dočkat“ pokuty ve výši 1.500,- Kč až 2.000,- Kč na místě, ve správním řízení pak 2.000,- Kč až 5.000,- Kč a 4 body do karty řidiče.

Připoutání bezpečnostním pásem (popřípadě dítě bez autosedačky), užití mobilního zařízení během jízdy a rychlost jízdy se řadilo mezi tři nejčastější přestupky na území České republiky a v případě jejich součtu to vychází na téměř dvě třetiny všech přestupků prvního pololetí roku 2023.

### **2.2.6 Přednost**

Neméně důležitým, a z pohledu dostupných analýz, je dalším častým prohřeškem českých řidičů nedání přednosti v jízdě v počtu 3,04 % z celkového počtu.<sup>17</sup> Evidovaný počet přestupků dle Ministerstva dopravy v prvním pololetí roku 2023 čítá 6495, v průměru 18 přestupků denně. I tento ukazatel je častou příčinou dopravních nehod a i tomuto porušení důležité povinnosti je potřebné v rámci plnění cílů věnovat pozornost. Současná legislativa tohoto přestupku je vymezena jako jízda křižovatkou v zákoně č. 361/2000 Sb. Konkrétně se jedná o § 22 tohoto zákona, který stanovuje:

*(1) Řidič přijíždějící na křižovátku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě!" nebo "Stůj, dej přednost v jízdě!" musí dát přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím po hlavní pozemní komunikaci.*

*(2) Nevyplyvá-li přednost v jízdě z ustanovení odstavce 1, musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím zprava nebo*

---

<sup>17</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2023–1.pololetí. Internetové stránky Ministerstva dopravy. [online]. [cit. 20.11.2023]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2023>.

*organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím zprava.*

*(3) Řidič nesmí vjet do křižovatky, nedovoluje-li mu situace pokračovat v jízdě v křižovatce a za křižovatkou, takže by byl nucen zastavit vozidlo v křižovatce. To neplatí, pokud řidič zastavuje vozidlo v křižovatce za účelem plnění povinností podle § 5 odst. 1 písm. h) nebo při odbočení vlevo podle § 21 odst. 5.*

*(4) Na příkaz dopravní značky "Stůj, dej přednost v jízdě!" musí řidič zastavit vozidlo na takovém místě, odkud má do křižovatky náležitý rozhled.*

*(5) Řidič vjíždějící na kruhový objezd označený dopravními značkami "Kruhový objezd" společně se značkou "Dej přednost v jízdě!" nebo "Kruhový objezd" společně se značkou "Stůj, dej přednost v jízdě" musí dát přednost v jízdě vozidlům a jezdcům na zvířatech jedoucím po kruhovém objezdu a organizovanému útvaru chodců a průvodci vedených a hnaných zvířat se zvířaty jdoucími po kruhovém objezdu.*

Za uvedený přestupek pak přestupci v roce 2023 hrozila řidiči sankce ve formě příkazu na místě do 2.500,- Kč, ve správním řízení 2.500,- Kč až 3.000,- Kč a 4 body v kartě řidiče. Vzhledem k tomu, že se jednalo o sledovaný přestupek, mohl správní orgán v případě recidivy řidiči uložit zákaz řízení motorových vozidel v délce trvání od 1–6 měsíců. Novelizovaný zákon pak uvedený přestupek řadí, obdobně jako telefonování za jízdy nebo řízení bez pásu, jako středně závažný s možným postihem od 2.500,- Kč – 3.500,- Kč blokem na místě, ve správním řízení pak 4.000,-Kč až 10.000,- Kč. Bodová sankce v počtu 4 bodů setrvává neměnná. Se zákazem řízení v případě recidivy však novelizace již nepočítá.

## 2.3 Alkohol a jiné návykové látky

Jedním z hlavních parametrů bezpečnosti, který se prolíná přímými a nepřímými ukazateli, je bezpochyby jízda pod vlivem alkoholu a jiné návykové látky (drog). Z hlediska Národní strategie BESIP 2021-2030 se jedná o faktor, který téměř ve 25 % zapříčiní úmrtí na silnicích v celé Evropské unii, tedy velmi často přispívá k tragickým následkům v souvislosti s dopravními nehodami. Z dat Ministerstva dopravy z prvního pololetí roku 2023 vyplývá, že dle jednání spojených z jízdy pod vlivem návykové látky bylo evidováno celkem 8 087 přestupků a trestných činů.

Jednání	Body	Počet	Průměr za den	
Ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky	361/2000 Sb.	7	2830	7,8
se přes výzvu podle zvláštního právního předpisu odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	40/2009 Sb.	7	2517	6,9
řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	361/2000 Sb.	7	2204	6,0
Ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky - se způsobením havárie, dopravní nebo jiné nehody, ublížením jinému na zdraví nebo způsobením větší škody na cizím majetku nebo jiného závažného následku	40/2009 Sb.	7	425	1,2
řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky	361/2000 Sb.	7	58	0,2
Ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky - byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn	40/2009 Sb.	7	49	0,1
Ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky - při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek	40/2009 Sb.	7	4	0,0

Obrázek 9 - podrobný přehled evidence jednání spojených s alkoholem a návykovými látkami 1. pololetí 2023 – zdroj: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2023/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>.

Výčet nejčastějších jednání s počty a průměrem na den lze vyčíst z obrázku č. 9 statistik Ministerstva dopravy z prvního pololetí roku 2023. Z uvedeného obrázku vyplývá, že v 2517 případech se řidič odmítl podrobit výzvě k podrobení se vyšetření, zda při řízení nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou. Současná legislativa toto jednání posuzuje jako přestupek dle § 5 odst. 1 písm. f)



(alkohol) a písm. g) (jiná návyková látka) zákona č. 361/2000 Sb., za jehož porušení hrozila řidiči pokuta ve správním řízení 25.000,- Kč až 50.000,- Kč, 7 bodů v kartě řidiče a zákaz řízení v rozmezí od 12 do 24 měsíců. Novela silničního zákona pak výši sankce správního úřadu navyšuje na 25.000,- Kč až 75.000,- Kč, 6 bodů v kartě řidiče a zákaz řízení v rozmezí od 18 do 36 měsíců. Z tohoto jednoznačně vyplývá zpřísnění podmínek v případě porušení této povinnosti. Stále je však na řidiče pohlíženo v rámci přestupkové roviny. Otázkou tedy zůstává, zdali je toto zpřísnění pro případného pachatele stále dostačující.

Hranice přestupkové roviny z hlediska požití alkoholu bezprostředně před jízdou je dle silničního zákona stanovena v rozmezí od 0 ‰ do 0,99 ‰. V případě hranice nad 1 ‰ alkoholu v dechu lze v tomto jednání spatřovat přečin Ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 odst. 1 trestního zákoníku:

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

V případě, že pachatel způsobí pod vlivem návykové látky dopravní nehodu, vztahuje se na něho ustanovení § 274 odst. 2 písm. a) trestního zákoníku:

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

*a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek*

*„Podmínkou trestní odpovědnosti je, že pachatel jedná ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky. Stav vylučující způsobilost je u řidiče motorového vozidla dán vždy, jestliže hladina alkoholu v krvi dosáhla 1 promile. Podle poznatků vědy žádný řidič není schopen v této situaci řídit.“<sup>18</sup>*

---

<sup>18</sup> JELÍNEK, Jiří. **Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část.** 2., aktualiz. vyd. Praha: Linde, 2006. ISBN isbn80-7201-630-x, str. 588-589.

V případě jiných návykových látek je v ustanovení § 130 trestního zákoníku stanoveno, že návykové látky jsou alkohol, omamné, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivňovat psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování. Lze tedy obecně říct, že dle daného ustanovení se jinou návykovou látkou rozumí vše mimo alkoholu. Co se týče jiných návykových látek, tak přesná hranice byla stanovena trestním kolegiem z rozhodnutí nejvyššího soudu dne 21.10.2020, které bylo vedené pod spisovou značkou Tpjn 300/2020. Zmíněné rozhodnutí tak ujednotilo postupy v rámci trestního řízení.

*„Závěr o vině takového řidiče přečinem ohrožení pod vlivem návykové látky lze proto učinit již na podkladě zjištění o výši koncentrace příslušné návykové látky obsažené ve znaleckém posudku nebo odborném vyjádření z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie. V tomto případě není třeba opatřit znalecký posudek z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie, ke zjištění stupně ovlivnění řidiče návykovou látkou.“<sup>19</sup>*

Jednou ze zajímavostí v Národní strategii BESIP 2021–2030 vyplývající z činnosti HADN je zjištění, že je čtyřikrát vyšší pravděpodobnost nepoužití bezpečnostního pásu řidičem, u něhož byla prokázána přítomnost alkoholu v dechu.<sup>20</sup>

Z tohoto jednoznačně vyplývá, že jednotlivé parametry bezpečnosti silničního provozu, ať už jde o přímé nebo nepřímé, se navzájem mohou prolínat. Lze tedy konstatovat, že průběžné hodnocení a analyzování těchto ukazatelů je nezbytné v rámci plnění stanovených cílů Národní strategie BESIP 2021-2030 a Akčních resortních plánů v souladu se švédskou Vizí Nula, tedy snižováním úmrtnosti na evropských silnicích do roku 2050.

---

<sup>19</sup> ZÁKONY PRO LIDI – SBÍRKA ZÁKONŮ ČR V AKTUÁLNÍM KONSOLIDOVANÉM ZNĚNÍ [online]. [cit. 20.11.2023]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/nscr/tpjn-300-2020>

<sup>20</sup> BESIP. Národní strategie BESIP 2021-2030. [online]. [cit. 20.11.2023]. Dostupné z: <https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>.

### 3. Česká republika a zahraniční

Tak jako v České republice, tak i ve zbytku zemí Evropské unie probíhá analyzování a průběžné hodnocení dat v souladu s plněním Národních strategií a Akčních plánů daných států. Vzhledem ke skutečnosti, že všechny země musí v rámci dopravní politiky Evropské unie respektovat nařízení Evropské rady a parlamentu, tyto následné změny jsou pak povinni do stanovených termínů implementovat do svých právních systémů. Ačkoliv není Česká republika příliš velkou zemí, zaujímá v Evropské unii postavení tzv. tranzitní země, přes kterou každoročně projede mnoho milionů vozidel osobní a nákladní dopravy cizozemských příslušníků. Tito příslušníci často páchají kriminalitu v oblasti dopravy na našem území, ale i dalších území zemí EU, což se sebou přináší rizika v oblasti kriminality silniční dopravy. Od vstupu České republiky do Evropské unie však byl po dobu několika let problém v oblasti vymahatelnosti práva od cizozemských příslušníků. Stejný problém však nebyl shledán pouze v České republice, ale i dalších zemích Evropské unie, a tak Evropská unie vydala směrnici (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Cílem bylo zajištění vysoké úrovně ochrany všech účastníků silničního provozu v Unii, zejména usnadněním přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu, a také usnadněním systému vymáhání sankcí, pokud byly tyto delikty spáchány s vozidlem registrovaným v jiném členském státě, než je členský stát, v němž k deliktu došlo.

Tato směrnice se v oblasti působnosti v článku 2 vztahuje na tyto dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu:

- překročení nejvyšší dovolené rychlosti;
- nepoužití bezpečnostních pásů;
- nezastavení na červený signál světelného signalizačního zařízení;
- řízení vozidla pod vlivem alkoholu;
- řízení vozidla pod vlivem drog;
- nepoužití ochranné přilby;
- použití zakázaného pruhu;

- nedovolené použití mobilního telefonu nebo jiného komunikačního zařízení za jízdy.

Lze tedy říci, že se jedná především o nepřímé parametry úrovně bezpečnosti silničního provozu, které byly zmíněny v předchozí kapitole této závěrečné práce. Na základě dostupných analýz se nejenom v České republice, ale i v ostatních zemích Evropské unie jedná o nejčastější prohřešky, které mohou vést k dopravním nehodám, tedy se může jednat o jednání v rozporu s cíli Víze Nula Švédsko.

Z tohoto důvodu dle zmíněné směrnice v článku 4, pro vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedených v článku 2 umožní členské státy národním kontaktním místům ostatních členských států, uvedeným v odstavci 2 tohoto článku, přístup k následujícím vnitrostátním údajům o registraci vozidla s oprávněním provádět automatizované vyhledávání údajů o vozidlech a údajů o vlastníkovi nebo držiteli vozidla. Z tohoto důvodu byl zřízen informační systém Evropské unie tzv. Eucaris.

Článek 5 s názvem „Informační dopis o dopravním deliktu“ v oblasti bezpečnosti silničního provozu hovoří o tom, že členský stát deliktu rozhodne, zda v souvislosti s dopravními delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedenými v článku 2 zahájí následné řízení či nikoliv. Rozhodne-li se členský stát deliktu takové řízení zahájit, informuje o tom v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy vlastníka či držitele vozidla nebo jinak zjištěnou osobu podezřelou ze spáchání dopravního deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu. V této informaci jsou podle vnitrostátních právních předpisů uvedeny právní důsledky, které má tento delikt na území členského státu, a to podle právních předpisů daného státu. Členský stát deliktu sdělí v informačním dopise vlastníku nebo držiteli vozidla či jinak zjištěné osobě podezřelé ze spáchání dopravního deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu v souladu se svými právními předpisy, veškeré významné informace, zejména povahu dopravního deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu, místo, den a čas spáchání deliktu, název porušeného vnitrostátního právního předpisu a sankci, a případně i údaje o zařízení, jehož bylo

ke zjištění deliktu použito. Pro tyto potřeby využije dopis, který se nachází v příloze II této směrnice.

Zmíněnou směrnicí bylo, v rámci jejího dosažení pro členské státy, potřeba uvést v účinnost ve svých právních a správních předpisech nejpozději k datu 6. května 2015. Každý členský stát si tedy může rozmyslet, zdali daný přestupek s cizím státním příslušníkem bude projednávat či nikoliv. V případě, že se rozhodne přestupek řešit, je potřeba zajistit k přestupku překlad do jazyka příslušníka, kterému informační dopis zasílá. Pro tyto potřeby je možné využít směrnici Evropského parlamentu a Rady 2010/64/EU. Dle článku 3 této směrnice je potřeba, aby v rámci spravedlivého řízení a uplatnění práva na obhajobu, byl přestupci poskytnut písemný překlad podstatných písemností daného řízení v přiměřené lhůtě.

Jedná se tedy o usnadnění vymáhání práva v oblasti dopravy členských států Evropské unie. Je to jistě krok správným směrem. V případě, že se dopustí občan České republiky přestupku na území například Spolkové republiky Německo, měl by být systém vymahatelnosti práva naprosto shodný, jako by tomu bylo naopak. Je však otázkou, zdali má daný správní orgán dostatečný počet pracovníků pro řešení této problematiky nebo je lepší možností řešení daného přestupku cestou informačního dopisu, s ohledem na časovou náročnost, nevyužít.

### **3.1 Francie**

Francie je svojí polohou zemí západní části Evropy a oproti České republice je svou rozlohou téměř sedmkrát větší. Co se týče dopravního prostředí, tak se jedná o zemi, kde je velmi kvalitní dopravní infrastruktura tvořena silnicemi jak dálničních sítí, tak i venkovských částí. Francie se také pyšní velmi kvalitním systémem hromadné dopravy. Pro cestování lze zvolit přepravu rychlovlakem nesoucí název TGV, případně velmi oblíbenou autobusovou přepravu FlixBus. Dále Francie podporuje obyčejnou jízdu na železnici, proto se ve většině měst nachází velké množství stanic. V případě přepravy osobními či nákladními vozidly je možné využít velmi kvalitní dopravní infrastrukturu. Dálniční síť ve Francii je vybavena velmi kvalitním systémem radarového měření rychlostí. I přes kvalitní

infrastrukturu v oblasti dopravy dochází ve Francii k tragickým dopravním nehodám. V roce 2022 bylo dle IRTAD při dopravních nehodách usmrceno 3260 osob, v přepočtu na milion obyvatel to vychází na 48 osob. V porovnání s Českou republikou je to o jednu osobu méně. Alarmující je, že v roce 2022 téměř třetina usmrcených z celkového počtu zemřela z důvodu požití alkoholu viníka dopravní nehody před jízdou.

Francouzský dopravní zákon Code de la route, Dernière modification 01/12 2023 v článku L234-1 v odstavci 1 stanovuje, že řízení vozidla pod vlivem alkoholu, který se vyznačuje koncentrací alkoholu v krvi rovnou nebo vyšší než 0,80 gramů na litr nebo koncentrací alkoholu vydechovaného vzduchu rovný nebo vyšší než 0,40 miligramu na litr se trestá až dvouletým trestem odnětí svobody a pokutou ve výši 4 500 eur. Z tohoto je tedy zřejmé, že je ve Francii tento postih v případech pozitivního zjištění policisty velmi přísný. Za zmínku také stojí odstavec 8 článku L234-2, který umožňuje zabavení vozidla pachatele tohoto přestupku, je-li jeho vlastníkem. Z uvedeného lze však dovodit, že Francie nemá tzv. nulovou toleranci v oblasti pozitivního měření alkoholu v dechu. Toto může být jeden z důvodů, proč je alkohol jednou z hlavních příčin úmrtí na silnicích ve Francii. Zajímavostí je také povinná výbava vozidel, kdy je dle francouzské vyhlášky č. 284/2012 čl. 234 každý řidič silničního motorového vozidla, s výjimkou mopedu, povinen prokázat, že má ve své výbavě nepoužitý, originálně zabalený přístroj ke zjišťování požití alkoholu (alkoholtester). Alkoholtester uveden ve větě první musí splňovat podmínky platnosti certifikátu stanoveného pro tento typ výrobku a musí obsahovat datum spotřeby vyznačený výrobcem. Alkoholtester musí dále obsahovat údaje o certifikaci a o shodě výrobku s normami, kterým podléhá tento typ výrobku, zveřejněnými v Úředním věstníku Francouzské republiky. Za splnění povinnosti uvedené ve větě první se též považuje, pokud je silniční motorové vozidlo nebo autobus vybaveno elektronickým imobilizérem pro detekování alkoholu v dechu řidiče.

V rámci automatizace dopravních přestupků byla ve Francii zřízena Národní agentura pro automatizované zpracování přestupků nesoucí název ANTAI. Tato agentura byla vytvořena v roce 2011 za dohledu Ministerstva vnitra a dále vykonávána delegací pro bezpečnost silničního provozu (DSR). Přestupky jsou

zaznamenávány automatizovanými radary nebo policií pomocí mobilních zařízení. V roce 2018 se k systému přidal i systém poplatků za parkování. V současné době ANTAI spolupracuje a vyměňuje informace z 20 zemí prostřednictvím sítě EUCARIS, kdy součástí této výměny již od BREXITU není Spojené království. ANTAI, jehož hlavním cílem je snižování úmrtnost francouzských i zahraničních motoristů na území Francie, ale i Evropských silnicích, vznikl také za účelem boje proti dopravním přestupkům a zlepšení vymahatelnosti práva v rámci nadnárodní spolupráce. Jednou z partnerských zemí je mimo jiné i Česká republika. Na spolupráci se v současné době podílí 4210 obcí a 582 obcí již schválilo systém placeného parkování.

### **3.2 Německo**

Jednou z nejmodernějších a kvalitních dopravních infrastruktur lze najít ve Spolkové republice Německo. Dálniční síť patří s 13 tisíci kilometry k jedné z největších na světě, a to sebou přináší pozitivní dopady v rámci snižování úmrtnosti při dopravních nehodách na území Německa. Silnice v Německu jsou oproti ostatním zemím Evropské unie, z hlediska bezpečnosti, na velmi dobré úrovni. Tuto skutečnost potvrzují i velmi pozitivní čísla v oblasti úmrtnosti při dopravních nehodách. V roce 2022 došlo k celkovému počtu úmrtí 2760 osob, v přepočtu na milion obyvatel 33, což je oproti Francii a České republice velký rozdíl. Dopravní nehody pod vlivem alkoholu však na území Německa nejsou tak časté, jako například ve Francii nebo České republice. Úmrtí v souvislosti s alkoholem tvoří desetina všech dopravních nehod. Mnohem častějším důvodem smrtelných dopravních nehod v SRN je jako v České republice rychlost či nevěnování se řízení za volantem.

V Německu shodně jako ve Francii neplatí tzv. nulová tolerance alkoholu v dechu. Pokud je řidič starší 21 let a není ve zkušební době, může při řízení mít 0,25 promile alkoholu v dechu nebo více jak 0,5 alkoholu v krvi při případně kontrole policistou, v opačném případě však bude dle německého zákona na viníka pohlíženo s nulovou tolerancí. Německý trestní zákoník Strafgesetzbuch (dále jen „StGB“) řízení po vlivem alkoholu (více jak 1,1 promile) nebo jiné návykové látky upravuje v § 315c nazvaný jako ohrožení silničního provozu, kdy kdokoliv řídí

vozidlo po požití alkoholu nebo jiné návykové látky a ohrozí tím život nebo zdraví jiné osoby nebo cizí majetek značné hodnoty, se trestá odnětím svobody až na pět let nebo peněžitým trestem. Česká obdoba tohoto ustanovení se nachází v trestním zákoníku a to v § 274 odst. 1, kdy ten, kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti. Z uvedeného lze tedy usuzovat, že případný postih v SRN je za toto porušení ustanovení výrazně přísnější, což by v případné novelizaci trestního zákoníku, s ohledem na plnění strategických cílů snižování úmrtnosti na českých silnicích, mohlo vést k určitému zlepšení.

Samotné přestupky v oblasti dopravy v Německu jsou pak taxativně i s příslušnými pokutami, popřípadě body v kartě řidiče, vymezeny v „Bußgeldkatalog“ v souladu s německým silničním zákonem Straßenverkehrsgesetz (StVG). Ustanovení o užití „Bußgeldkatalog“ se pak nachází v § 26a (StVG). Samotný katalog je pak rozdělen na skupiny řidičů osobních vozidel, nákladních vozidel, jízdních kol či elektrických koloběžek. Výhodou sazebníku pokut je především přesně definovaná částka za případné porušení daného přestupku. Z mého pohledu se jedná o velmi účinný systém, který by za určitých podmínek mohl fungovat i v České republice. Novelizace silničního zákona v České republice se však zvýšením pokut začíná jejich přísností značně přibližovat vyšším pokut katalogu v SRN. Otázkou však zůstává, zdali bude případná vymahatelnost stejně účinná, jako je tomu právě v Německu.

### **3.3 Polsko**

Polsko jakožto jedna ze sousedních zemí České republiky, je na tom v rámci dopravního prostředí velmi podobně. Počet úmrtí při dopravních nehodách za rok 2022 je dle mezinárodní databáze IRTAD a ETSC 1896 osob, v přepočtu na milion obyvatel 51, tedy o dva usmrcené více než je tomu v České republice. Za zmínku však stojí fakt, že od roku 2010 do roku 2022 dle statistiky OECD v oblasti délky dálniční sítě se dokázalo Polsko z 857 km celkové dálniční sítě poměrně rychlou výstavbou dostat na 1802 km, což je velmi kladný faktor, který pomáhá zamezit



úmrťí na silnicích a pomoci v rámci plnění cílů Vize Nula. Oproti tomu Česká republika za stejné období postavila něco málo přes 600 km dálniční sítě, což s ohledem na rozlohu oproti sousednímu Polsku není příliš pozitivní zjištění. Tento fakt také potvrzuje ETSC (European Transport Safety Council), který v roce 2023 ocenil Polsko oceněním **PIN Road Safety Award winner 2023** na základě poklesu usmrčených osob v souvislosti s dopravními nehodami o 47 % za období 2012-2022. V roce 2022 obdrželo toto hodnocení s poklesem 25 % Slovinsko. Mezi nejbezpečnější státy však dlouhodobě patří Norsko, které v roce 2022 zaznamenalo 21 úmrťí na milion obyvatel a Švédsko s počtem 22 usmrčených na milion obyvatel.

V rámci dopravy a řešení dopravních přestupků je postupováno v souladu se silničním zákonem USTAWA z dnia 6 wrzeźnia 2001 r. o transporcie drogowym. Zákon je pak dále prováděn Nařízením předsedy rady ministrů ze dne 24. listopadu 2003 o výši pokut uložených formou sankčních výměřů za vybrané druhy přestupků. Obecně lze říci, že polský silniční zákon je obdobný jako ten český, pouze sankce za některá porušení jsou poměrně přísnější. Výše pokut pak jsou stanoveny dle § 1 odst. 2 tohoto nařízení v příloze k nařízení předsedy vlády ze dne 24. listopadu 2003 (bod 2023). Tento katalog však neobsahuje pouze dopravní přestupky, ale například přestupky proti občanskému soužití či přestupky na úseku tabákových výrobků, které jsou uvedeny v tabulce A. Tabulka B pak obsahuje samotná porušení v oblasti dopravy. Tento katalog obdobně, jako katalog sankcí v SRN ukládá ve většině případů pevně stanovené sankce. Velmi přísně pohlíží Polsko na nedání přednosti chodci řidičem dopravního prostředku na přechodu pro chodce, kdy za případný přestupek hrozí řidiči pokuta v přepočtu téměř 2.000,- Kč. Naopak přestupek, kdy řidič se svým vozidlem objíždí spuštěné závory železničního přejezdu nebo vjíždí na železniční přejezd, s možným fatálním následkem v případě srážky s vlakem, má oproti nedání přednosti chodci na přechodu v přepočtu o 250,- Kč menší sankční ohodnocení. Z tohoto je zřejmé, že každá země se potýká s jinými problémy v oblasti dopravy. To, co může být v jedné evropské zemi bráno jako banalita, může být v jiné zemi závažným přestupkem. Z tohoto důvodu je v případě cestování osobním nebo nákladním

vozidlem co cizí země důležité si o každé zemi najít potřebné informace v souladu s místní právní legislativou dopravního prostředí.

### **3.4 Slovensko**

Slovensko má oproti České republice téměř o polovinu obyvatel méně a s rozlohou okolo 49 tisíc kilometrů se řadí mezi středně velké státy Evropské unie. Slovensko zaznamenalo dle OECD velkou výstavbu dálnic v období let 2019-2022. Zatímco v letech 2010-2019 se ze 416 km dálnic podařilo do roku 2019 vystavit necelých 80 kilometrů, tak v letech 2019-2023 došlo k nárůstu dálničních kilometrů ze 495 na 861. Česká republika ve stejných letech oproti Slovensku dokázala vystavět necelých 87 kilometrů. I v tomto případě je jako v Polsku znát, že výstavba dálnic dokáže pomoci ke snižování počtu usmrcených a zraněných v souvislosti s dopravními nehodami na pozemních komunikacích, neboť v se případě dálnic jedná o nejbezpečnější způsob dopravy osobních i nákladních vozidel. Počet zraněných a usmrcených na silnicích Slovenska se od roku 2019 neustále mírně snižuje, pouze v roce 2022 byl počet úmrtí a zranění na silnicích o 300 více než v roce předešlém. Tento faktor mohl být však významně ovlivněn válečným konfliktem Ruska a Ukrajiny z počátku roku 2022, kdy se početná skupina ukrajinských obyvatel z důvodu obavy o život a zdraví, vydala nejkratší bezpečnou cestou z válečného území a tou byla právě hranice se Slovenskou republikou.

Dopravní zákon upravující bezpečnost a plynulost na území Slovenska je zákon č. 8/2009 z 3. decembra 2008 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ke kterému náleží katalog pokut obdobně jako v Německu nesoucí název Sadzobník pokút ukladaných v blokovom konaní za priestupky proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky podľa § 22 zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov, spáchané porušením zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej jen „zákon o cestnej premávke“). Oproti České republice byly dle staršího znění silničního zákona některé pokuty za přestupky velmi přísně postihované a v některých případech dle novelizovaného zákona hrozila řidiči až trojnásobná sazba případné pokuty

oproti Česku. Jedním z příkladů je *„Držanie v ruke alebo iným spôsobom obsluhovanie telefónneho prístroja alebo iného telekomunikačného, audiovizuálneho alebo obdobného zariadenia okrem použitia systému „voľné ruky“ alebo vykonávanie inej obdobnej činnosti, ktorá nesúvisí s vedením vozidla“*, za což řidiči v případě porušení hrozí pevně stanovená pokuta ve výši 150 EUR. Novela českého silničního zákona účinná k 01.01.2024 se však zpřísněním sazby tohoto porušení srovnává na úroveň její slovenské obdoby. Jedním z nejpřísněji postihovaným porušením na území Slovenska je překročení rychlosti v obci o více jak 60 km/h a mimo obec o více jak 70 km/h, za který hrozí přestupci sankční ohodnocení ve výši 800 EUR. Další přísně postihované přestupky jsou v oblasti přepravy nákladu, kdy v případě překročení nejvyšší dovolené přípustné hmotnosti o více jak 35 % hrozí řidiči pokuta ve výši 650 EUR. Na Slovenku je tedy obdobně jako v Německu možné zaznamenat pevně definovaný systém sankcí za případná porušení s poměrně přísným sankčním ohodnocením. Zde zůstává však otázka, zdali již krátce účinná novela českého silničního zákona s jednodušším bodovým systémem a přísnějšími sankcemi dopomůže ke snižování úmrtnosti a zranění v souvislosti s dopravními nehodami na českých silnicích.

## 4. Praktická část

Teoretická část této práce se zabývala rozdělením, analýzou, hodnocením a základním definováním parametrů bezpečnosti, a to přímých i nepřímých. Čtenáři se pak naskytne možnost seznámit se se současnými problémy v oblasti dopravní nehodovosti na území České republiky v porovnání s dalšími vybranými zeměmi Evropské unie. Na základě definovaných parametrů úrovně bezpečnosti silničního provozu lze jasně vidět, s jakými aktuálními problémy se Česká republika a země EU potýkají a jestli se těmito zeměmi daří plnit cíle Národních strategií bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v souladu se stanoveným cílem Vize Nula vytvořené ve Švédsku.

V praktické části této práce se budu zabírat, za využití sociologického výzkumného dotazníku agentury STEM v součinnosti s Ministerstvem Dopravy z roku 2008 a jeho vybranými otázkami, empirickému šetření aktuálních problémů, se kterými se současná populace v oblasti dopravního prostředí potýká. Jedním z důvodů výběru této metody šetření je ten, že sám jsem příslušníkem bezpečnostních sborů s víceletou zkušeností služby na dálničním oddělení Řehlovice nedaleko Ústí nad Labem, kde jsem se téměř každý den, na dálnici D8 s přilehlými sjezdy a nájezdy k dálničnímu tělesu, s různými dopravními situacemi setkával. Dalším důvodem výběru je informování veřejnosti o aktuálních problémech v oblasti bezpečnosti silničního provozu a v neposlední řadě jsem si tento druh výzkumu vybral z důvodu rozšíření osobních znalostí této oblasti za účelem vlastního poznání nynějších problémů.

### 4.1 Cíl výzkumu

Cílem výzkumu, kterým jsem se v této diplomové práci zabýval, bylo získání názoru veřejnosti na aktuální bezpečnost silničního provozu, inspirovaný průzkumem agentury STEM z roku 2008, který jsem doplnil o několik vlastních otázek souvisejících s tématem této závěrečné práce. Získané informace dotazovaných respondentů pak přinesly zajímavé poznatky aktuálního stavu bezpečnosti na pozemních komunikacích, které budou v následující kapitole

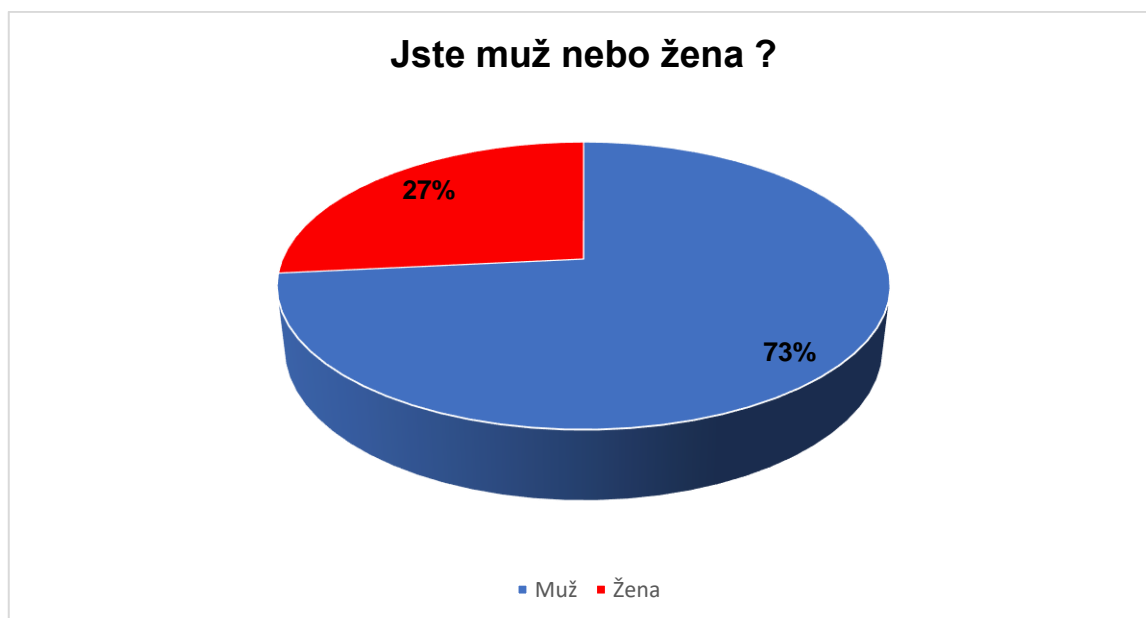
okomentovány a zároveň komparovány. Na základě syntézy aktuálních problémů, pak budu navrhnout opatření, která by do budoucna mohla situaci zlepšit.

Pro tvorbu dotazníkové metody jsem zvolil internetovou aplikaci z webových stránek [www.survio.cz](http://www.survio.cz). Pro získání relevantních dat jsem si za cíl stanovil minimální účast 200 respondentů, kdy se tento cíl podařilo naplnit. Celkově se dotazníkové průzkumu na téma „Bezpečnost silničního provozu 2023“ zúčastnilo 252 respondentů převážně z řad příslušníků bezpečnostních sborů a studentů magisterského studia Policejní akademie v Praze. Dotazníky jsem rozesílal pomocí internetového odkazu v období od 17.12.2023 do 17.01.2024, kdy celková návratnost dotazníků byla 93,3 %.

## 4.2 Vyhodnocení výzkumné části ze získaných dat

Před samotným průzkumem bezpečnosti silničního provozu v roce 2023, jsem se v prvních třech otázkách dotazoval respondentů na jejich skladbu a složení, pro získání představy, kdo se dotazníkového šetření účastnil. U každé otázky, vyjma otázky č. 8, bylo možné zvolit pouze jednu správnou odpověď.

### 1. Otázka: *Jste muž nebo žena?*



Celkově se dotazníkové šetření účastnilo 252 respondentů, přičemž mužů bylo 185 a 67 žen.

**2. Otázka: Do jaké věkové skupiny patříte?**



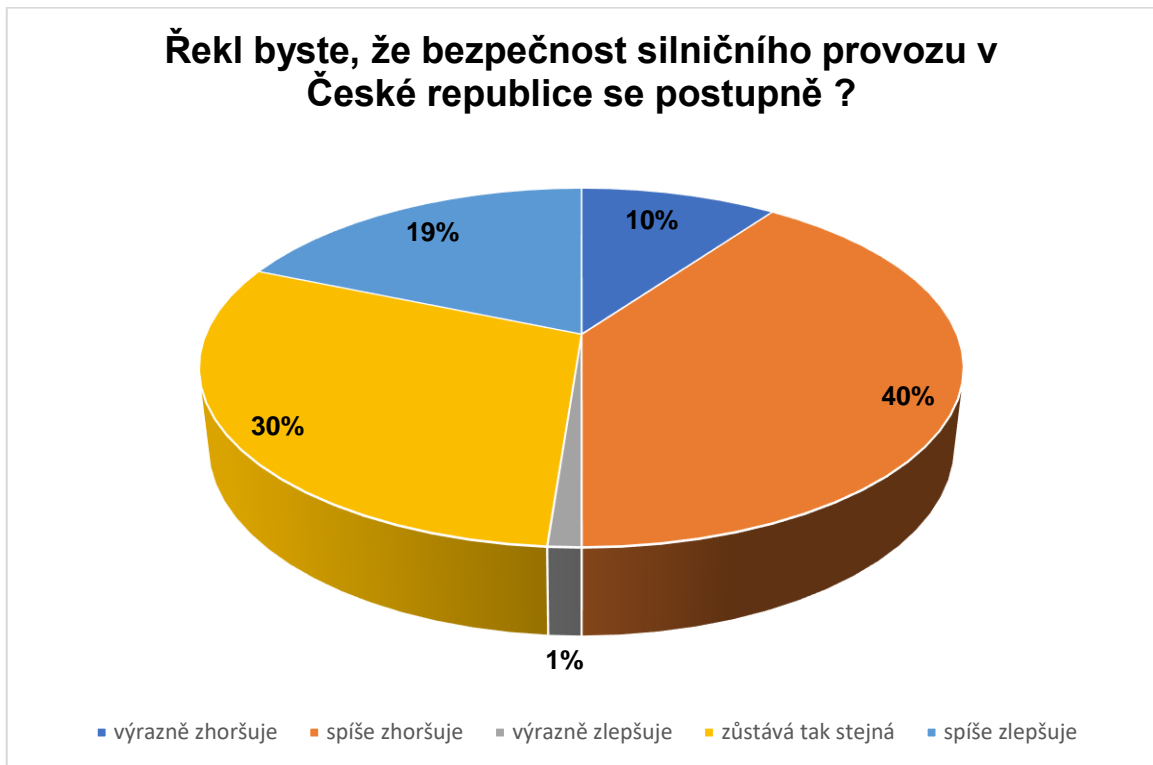
Převážnou většinu dotazovaných respondentů tvořila věková skupina mezi lety 26 až 35 let.

**3. Otázka: Vlastníte řidičské oprávnění?**



Mezi dotazovanými respondenty se našlo celkem 12 „neřidičů“, drtivá většina dotazovaných však řidičské oprávnění vlastní.

**4. Otázka:** Řekl byste, že bezpečnost silničního provozu v České republice se postupně?



Zdroj: STEM, Bezpečnost silničního provozu, 11/2008

Dotazovaní respondenti se v současné době domnívají, že se aktuální bezpečné prostředí na silnicích v České republice spíše zhoršuje a druhá početná část je toho názoru, že je situace stejná. Z uvedeného tak vyplývá, že současná situace se pohledem dotazovaných nezlepšuje a má tendenci se mírně zhoršovat.

**5. Otázka:** *Která ze skupin účastníků silničního provozu je podle Vás v současnosti na silnicích nejvíce ohrožována, hrozí ji největší nebezpečí?*



Zdroj: STEM, Bezpečnost silničního provozu, 11/2008

Dle průzkumu jsem zjistil, že dvě nejvíce zranitelné skupiny účastníků silničního provozu jsou, dle dotazovaných, řidiči osobních automobilů a také řidiči motocyklů. Zajímavostí je, že dle statistik CDV v rámci mezinárodní databáze IRTAD měla Česká republika v počtu usmrcených v roce 2022 při dopravních nehodách více usmrcených chodců než motocyklistů, avšak dle názoru respondentů je ohroženější skupinou právě skupina řidičů motocyklů. Lze tedy konstatovat, že u této otázky je subjektivní pocit rozdílný než ověřená statistická data.



**6. Otázka:** *Která ze skupin účastníků silničního provozu nejméně dodržuje pravidla silničního provozu a představuje, podle Vás, pro ostatní účastníky silničního provozu největší nebezpečí?*



Zdroj: STEM, Bezpečnost silničního provozu, 11/2008

U této otázky jsem zjistil, že dvě třetiny z dotazovaných vidí největší nebezpečí v řidičích osobních automobilů a dále u řidičů nákladních vozidel a autobusů. Zbylí účastníci tvoří velmi malé procento nebezpečí z pohledu respondentů. Tyto získané údaje kopírují data statistik nehodovosti účastníků na pozemních komunikacích v roce 2022.

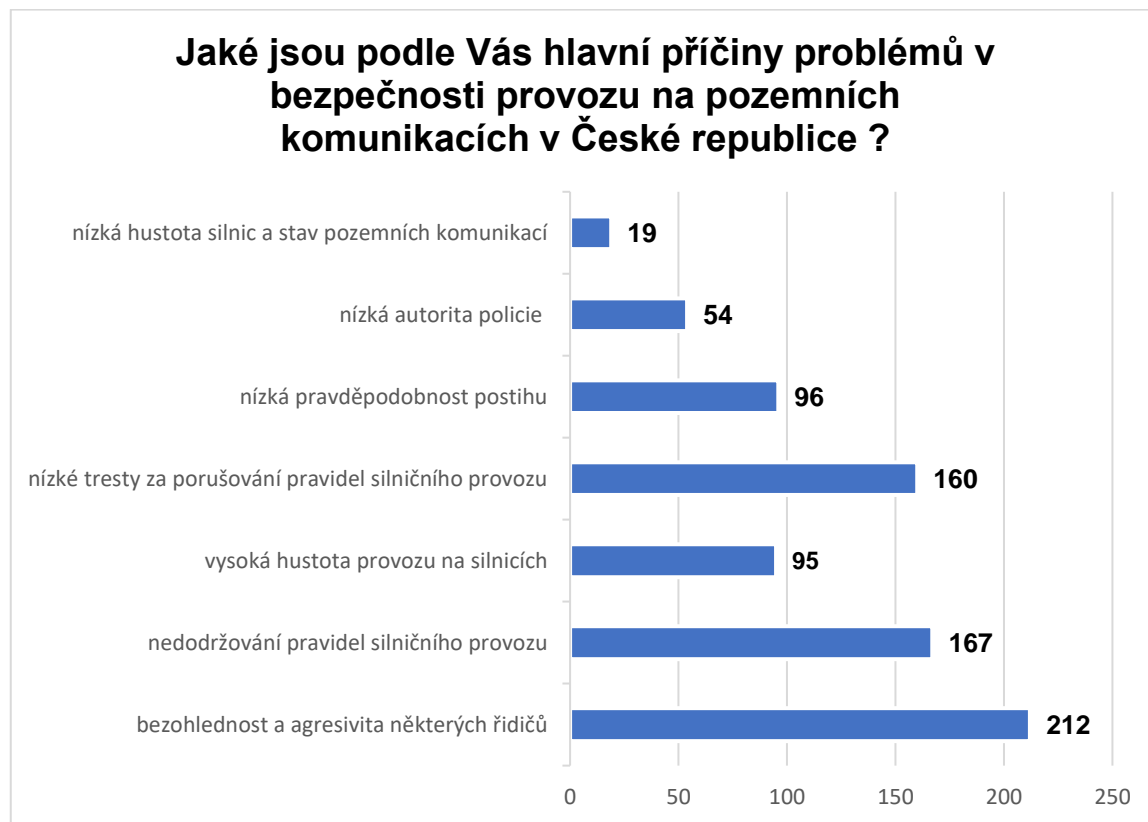
**7. Otázka:** *Vy osobně vývoj oblasti bezpečnosti provozu na našich silnicích hodnotíte především na základě?*



Zdroj: STEM, *Bezpečnost silničního provozu, 11/2008*

Na základě této otázky jsem se snažil získat informaci, z jakých zkušeností vycházelí dotazovaní respondenti při vyplňování dotazníkového šetření. Zajímavým zjištěním je fakt, že více jak polovina dotazovaných, vycházela z osobních zkušeností, které mohou dennodenně zažívat při účasti v provozu na pozemních komunikacích. Druhá početná skupina, v počtu 56 respondentů, své poznatky využívala na základě různých informací z médií. Zde je však nutno podotknout, že média mohou často informace z oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu zkreslovat a záleží pak tedy na každém, jak s prezentovanou informací naloží. Mohu tedy konstatovat, že v polovině případů vychází dotazníkový průzkum ze subjektivních pocitů přímo dotčených účastníků provozu na pozemních komunikacích. Z mého pohledu by naopak mohlo být větší zastoupení respondentů u informací z počtu nehod, kdy se pouhých 35 lidí o aktuální situaci na pozemních komunikacích dobrovolně zajímá.

**8. Otázka: Jaké jsou podle Vás hlavní příčiny problémů v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v České republice?**



Zdroj: STEM, *Bezpečnost silničního provozu*, 11/2008

V této otázce jsem zjišťoval, jaké jsou hlavní příčiny současného problému v rámci bezpečnosti silničního provozu. Tato otázka byla koncipována tak, aby každý respondent mohl vybrat libovolný počet odpovědí u kterých se domnívá, že jsou nejvíce problematické. U počtu odpovědí je po sečtení největší problém v bezohlednosti a agresivitě řidičů a nedodržování pravidel silničního provozu v celkovém součtu 379. Toto mohlo být dáno především nízkými sankcemi v případě porušení povinností. Za zmínění také stojí v 54 případech nízká autorita policie. Jak již bylo uvedeno, na dotazníkový průzkum odpovídali především příslušníci bezpečnostních sborů či jiných státních složek. Je tedy zřejmé, že si příslušníci bezpečnostních sborů a dalších státních složek nízkou autoritu policie plně uvědomují. Tento fakt může být dán současnou špatnou vymahatelností práva, medializováním případů pochybení příslušníků Policie ČR nesoucí dopad na celý bezpečnostní sbor, či vysokým odlivem zkušených policistů do civilu v posledních letech.

**9. Otázka:** *Od července roku 2006 platí v ČR tzv. bodový systém sloužící k sledování a trestání opakovaných porušení pravidel silničního provozu. Jaký vliv má, podle Vašeho názoru, stávající bodový systém na dodržování pravidel silničního provozu?*



Zdroj: STEM, Bezpečnost silničního provozu, 11/2008

Touto otázkou jsem zjišťoval, jaký je názor respondentů na současný bodový systém platný do konce roku 2023. Z provedeného výzkumu vyplývá, že necelá polovina dotazovaných nepozoruje žádný vliv případného bodového postihu za porušování pravidel silničního provozu. Pozitivní zjištění však je, že celkem 112 respondentů vidí bodový systém v roce 2023 alespoň trochu, či jednoznačně příznivý. Z mého pohledu by případný shodný dotazník, provedený v roce 2024 s ohledem na novelizaci silničního zákona, mohl negativně smýšlející respondenty donutit svou odpověď zvážit a dané výsledky by mohly být příznivější, než uvedená data z roku 2023 v této diplomové práci.

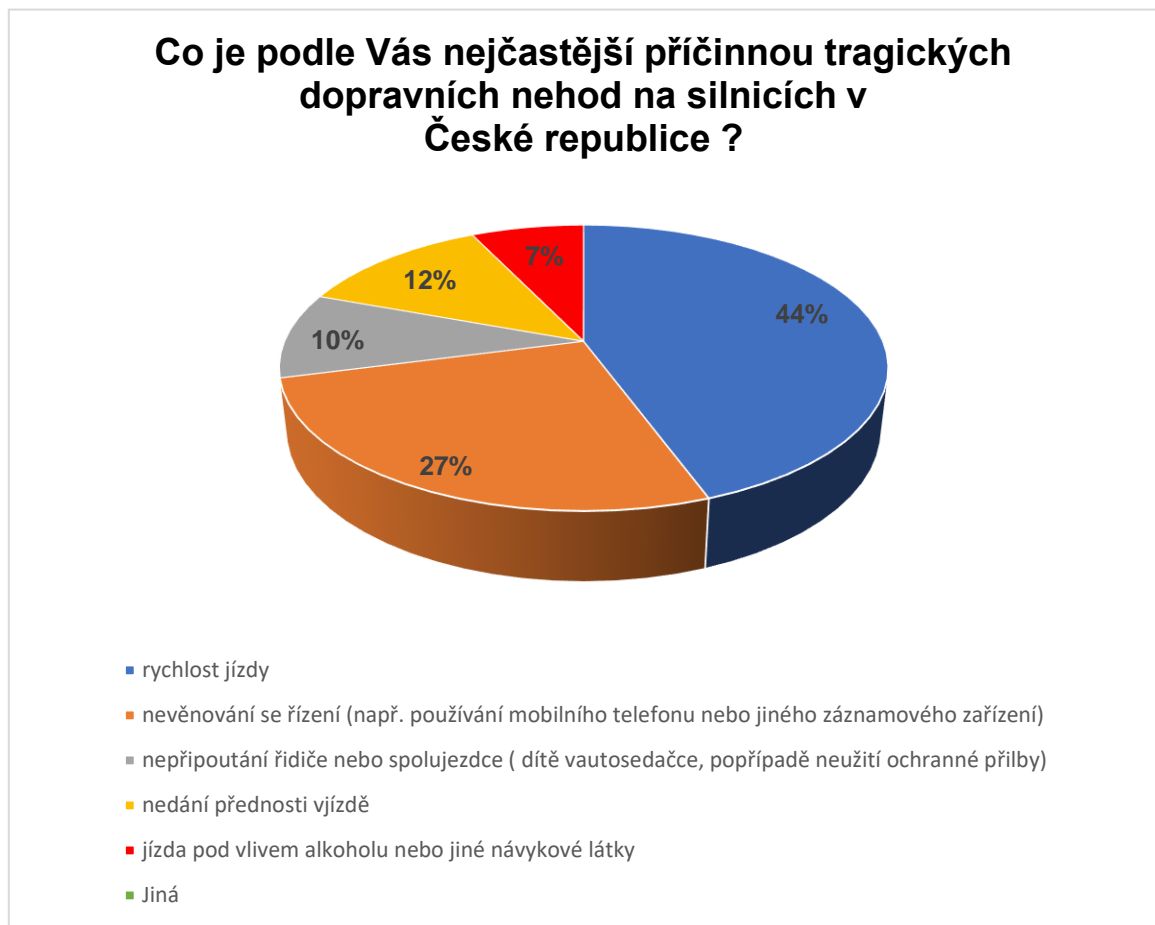
**10. Otázka:** *Které z následujících opatření je podle Vás nejúčinnější pro dodržování pravidel silničního provozu?*



Zdroj: STEM, Bezpečnost silničního provozu, 11/2008

V této otázce jsem se snažil zjistit, jaké opatření je při dodržování pravidel silničního provozu z pohledu respondentů nejúčinnější. Téměř polovina dotazovaných je toho názoru, že správnou cestou může být zprísňení trestů za porušení pravidel provozu, s čímž se naprosto ztotožňuji. Necelá třetina dotazovaných by důsledně postihovala bezohlednost a agresi na silnicích. Zajímavé zjištění však shledávám v názoru 14 % respondentů, kteří by jako nejúčinnější opatření zavedli více osvětových kampaní k bezpečnosti provozu, což dle počtu nasbíraných odpovědí převýšilo opatření spočívající ve více kontrolách ze strany policie. Na druhou stranu je pozitivní, že dle počtu odpovědí respondentů je Policie ČR na silnicích vidět. Co se týče dopravního značení, tak dle odpovědí, současné dopravní značení neshledávají jako faktor, který by zásadně ovlivnil smýšlení řidičů v rámci dodržování silničních pravidel.

**11. Otázka:** *Co je podle Vás nejčastější příčinou tragických dopravních nehod na silnicích v České republice?*



Tato otázka byla koncipována, tak, aby přinesla názor účastníků průzkumu k nejčastějším příčinám dopravních nehod na silnicích. Byla možnost vepsat i volnou odpověď, kdy však nikdo z dotazovaných této možnosti nevyužil. Necelá polovina vidí největší problém v rychlosti jízdy. Druhá početná skupina s 27 % pak jakékoli nevěnování se řízení. Já osobně se názorově ztotožňuji s oběma skupinami. U rychlosti je možné rozdělit i to, jestli se jedná o dopravní nehodu na dálnici nebo třeba na silnici I. či II. třídy, kdežto při nevěnování se řízení není dle mého zásadní, zdali účastník způsobí nehodu na dálnici nebo silnici na vesnici. Podobně jsou pak na tom další příčiny dopravních nehod jako nepřipoutání řidiče, nedání přednosti v jízdě a jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

**12. Otázka:** *Kdo je podle Vás nejčastějším viníkem tragických dopravních nehod na silnicích v České republice?*



U poslední otázky tohoto výzkumu jsem zjišťoval názor respondentů k nejčastějším viníkům tragických dopravních nehod na silnicích v České republice. U této otázky jsem však s ohledem na dostupná statistická data k úmrtím na našich silnicích k žádnému zajímavému zjištění nepřišel. Názor 83 % respondentů zaujímá zastoupení s 68 % u řidičů osobních vozidel a 15 % u řidičů nákladních vozidel a autobusů. Toto je dle mého dáno především tím, že jak už jsem již v této práci uvedl, tak doprava každým rokem houstne a výstavba dálnic, které jsou nejbezpečnější pro provoz, za poslední roky příliš nepokročila. Jenom za rok 2023 bylo dle dat Svazu dovozců automobilů registrováno 375 335 nových osobních vozidel. Dalším faktorem, z hlediska bezpečnosti, může být průměrné stáří vozidel v České republice, kdy se s 15+ roky řadíme spíše mezi horší země Evropské unie.

## Závěr

V této diplomové práci jsem se zabýval problematikou komparace parametrů úrovně bezpečnosti silničního provozu v České republice a zemí Evropské unie. Vzhledem k tomu, že se jedná o téma obecnějšího charakteru, pod kterým je možné si představit větší množství problémů, jsem tuto práci strukturoval do základních poznatků tak, aby čtenář dokázal pochopit podstatu daných problémů z této oblasti. Hlavním cílem této práce bylo komparování právních úprav v souvislosti s parametry úrovně bezpečnosti silničního provozu České republiky a vybraných zemí Evropské unie a také analyzování nedostatků, které Česká republika v porovnání s jinými státy EU má a může je do budoucna zlepšit. Výzkum byl prováděn pomocí kvantitativního empirického výzkumu formou dotazníkového šetření, zacílený na názor respondentů v oblasti bezpečnosti silničního provozu České republiky v roce 2023 a inspirovaný v několika dotazech průzkumem agentury STEM z roku 2008. Při sběru a následné analýze byly zjištěny zajímavé poznatky z okruhu respondentů, čímž byl naplněn cíl této práce.

Provedeným výzkumem, formou dotazníkového šetření, jsem dospěl k zjištění, že skutečně dochází k prolínání přímých a nepřímých parametrů bezpečnosti silničního provozu v rámci dopravní nehodovosti. V otázce, týkající se skupin nejméně dodržující pravidla silničního provozu se téměř identická čísla objevila v otázce u nejčastějších viníků tragických dopravních nehod.

Při tvorbě této práce jsem také shledal mnoho nedostatků, se kterými se Česká republika stále potýká, ačkoliv se daří poslední roky naplňovat plán Strategie bezpečnosti BESIP 2021-2030 v počtu snižování úmrtnosti na silnicích. Z mého pohledu se jedná například o pomalou výstavbu dálnic, houstnoucí dopravou, nedostatek parkovacích míst, současné stáří vozového parku, špatná vymahatelnost práva či netransparentnost obecních úřadů a v neposlední řadě také úbytek zkušených policistů služby dopravní policie. K oblasti zpřísnování trestů za porušování dopravních předpisů se momentálně nedá objektivně vyjádřit, neboť účinnost novely silničního zákona začala od 01.01.2024, tedy bude potřeba v průběhu roku 2024 průběžně analyzovat a vyhodnocovat aktuální data.



## Seznam použité literatury, zdroje

BLAŽEJOVSKÝ, Marek. **Drogy v dopravě**. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-903-8.

Blašková, M. (2013). **Strategické cíle a strategie podniku a strategické cíle rozvoje lidského potenciálu**. In: M. Hitka, M. Blašková, M. Vetráková, J. Klincková, M. Potkány, J. Drábek, A. Hajduková. Rozvoj lidských zdrojov II. ISBN 978-80-228-2614-3.

JELÍNEK, Jiří. **Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část**. 2., aktualiz. vyd. Praha: Linde, 2006. ISBN isbn80-7201-630-x.

KOMÁREK, Jindřich a kol. **Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat**. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020, ISBN 978-80-01-06704-8.

KOMÁREK, Jindřich. **Bezpečnost silničního provozu: vědecká monografie**, Traffic safety : scientific monography. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

KOPECKÝ, Zdeněk, Jaroslav HOŘÍN a Kamil PAVLÍČEK. **Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva**. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2007. ISBN 978-80-7251-265-2.

KUČEROVÁ, Helena. **Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou**. 2 Vydání. Praha: Nakladatelství Leges. 2011. ISBN 978-80-87576-01-4.

MACHUTOVÁ, Marcela; HODBOŇ, Michal; ČADEK, Jiří; SUDEK, Čeněk a TRŽIL, Leoš. **Století dopravní policie. 2. rozšířené vydání**. Praha: Moto Public, 2021. ISBN 978/80-906693-8-3.

PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. **Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)**, 1. Vydání. Praha: POLICE HISTORY, 2004. ISBN 8086477-24-X.

PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. **Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)**, 1. Vydání. Praha: POLICE HISTORY, 2006. ISBN 8086477-32-X.

PAVLÍČEK, Kamil a Jindřich KOMÁREK. **Evropské dopravní právo**. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2013. ISBN 978-80-7251-404-5.

PAVLÍČEK, Kamil. **Policejně dopravně bezpečnostní činnost z teoretického a vývojového hlediska**. Praha: Policejní akademie České republiky, Vydavatelství PA ČR, 2003. ISBN 80-7251-140-8.

PAVLÍČEK, Kamil; HOŘÍN, Jaroslav a KOPECKÝ, Zdeněk. **Vybrané kapitoly z dopravně bezpečnostní činnosti**. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2003. ISBN 80-7251-137-8.

POLCAR, Miroslav. **Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích**. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1.

STRIEGLER, Radim a AMBROS, Jiří. **Multifaktorová analýza dopravní nehodovosti: metodika provádění**. [Brno]: Centrum dopravního výzkumu, c2014. ISBN 978-80-88074-01-4.

Příloha k usnesení vlády, Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu z 08.07. 2019 č. 498

Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na období 2023-2024, Odbor bezpečnostní politiky, Praha 2023.

AGENCE NATIONALE TRAITEMENT AUTOMATISÉ INFRATCTIONS: Internetové stránky ANTAI. [online]. [cit. 13.12.2023]. Dostupné z: <https://www.antai.gouv.fr/a-propos/>.

AUDIT BEZPEČNOSTI POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ: Internetové stránky Centra dopravního výzkumu | CDV v. v. i. (n.d.). [online]. [cit. 07.11.2023]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/bezpecnostni-audit>

BILATERÁLNÍ DOHODY S NEČLENSKÝMI STÁTY EU: Internetové stránky Ministerstva dopravy [online]. [cit. 07.11.2023]. Dostupné z: [https://www.mdcrcz/dokumenty/silnicni-doprava/nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/nakladni-doprava-\(1\)/mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/povolovaci-system-pro-neclenske-staty-eu](https://www.mdcrcz/dokumenty/silnicni-doprava/nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/nakladni-doprava-(1)/mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/povolovaci-system-pro-neclenske-staty-eu)

CODE DE LA ROUTE. Internetové stránky Légifrance [online]. [cit. 11.12.2023]. Dostupné z: <https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf/legiOrKali?id=LEGITEXT000006074228.pdf&size=1,1%20Mo&pathToFile=/LEGI/TEXT/00/00/06/07/42/28/LEGITEXT000006074228/LEGITEXT000006074228.pdf&title=Code%20de%20la%20route>

HLOUBKOVÁ ANALÝZA DOPRAVNÍCH NEHOD: Internetové stránky Centra dopravního výzkumu | CDV v. v. i. (n.d.). [online]. [cit. 07.11.2023]. Dostupné z: <https://www.vyzkumnehod.cz/o-nas/>

CHOVÁNÍ ŘIDIČŮ A DALŠÍCH ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU V ROCE 2021: Internetové stránky silnice-železnice [online]. [cit. 22.11.2023]. Dostupné z: <https://silnice-zeleznice.cz/zajimavosti/chovani-ridicu-a-dalsich-ucastniku-silnicniho-provozu-co-jsme-zjistili-v-roce-2021-651>

INTERNATIONAL TRAFFIC SAFETY DATA AND ANALYSIS GROUP: Internetové stránky IRTAD [online]. [cit. 14.12.2023]. Dostupné z: <https://www.itf-oecd.org/IRTAD>

TISKOVÁ ZPRÁVA SVAZU DOVOZCŮ AUTOMOBILŮ K REGISTRACÍM VOZIDEL V ČR 12/2023: Internetové stránky Svazu dovozců automobilů [online]. [cit. 22.01.2024]. Dostupné z: <https://portal.sda-cia.cz/>

ROAD SAFETY PERFORMANCE INDEX REPORT 2023: Internetové stránky European transport safety council [online]. [cit. 13.12.2023]. Dostupné z: <https://etsc.eu/17th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>