

Česká zemědělská univerzita v Praze

PROVOZNĚ EKONOMICKÁ FAKULTA

Katedra práva



DIPLOMOVÁ PRÁCE

**Škody na zdraví a majetku způsobené dopravními
nehodami v ČR**

autor diplomové práce: Václav Fiala
Vedoucí diplomové práce: JUDr. Milan Uhlík, CSc.

© 2015 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra práva

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Václav Fiala

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Škody na zdraví a majetku způsobené dopravními nehodami v ČR

Název anglicky

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

Cíle práce

Cílem práce je zjistit příčiny dopravních nehod a okolnosti, které je ovlivňují, výše škod na zdraví a majetku za období minimálně posledních pěti let a navrhnout opatření k jejich eliminaci.

Metodika

- soustředění právních předpisů a literatury
- konzultace s vedoucím práce
- prostudování teoretické části práce a její zhodnocení
- získání a prostudování konkrétních materiálů
- vyhodnocení získaných dat
- sumarizace výsledků a jejich vyhodnocení

Doporučený rozsah práce

Rozsah 60 – 80 listů

Klíčová slova

dopravní nehoda, pozemní komunikace, vozidlo, škoda, zdraví, majetek, zranění, úmrtí

Doporučené zdroje informací

Další literatura po dohodě s vedoucím práce.

Chmelík, J. et. al. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

MUSIL, Jan, Zdeněk KONRÁD a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminalistika. 2., přeprac. a dopl.vyd. Praha: C. H. Beck, 2004, 606 s. ISBN 80-717-9878-9.

Policie ČR, Ředitelství služby dopravní policie, Přehled nehodovost v ČR, Policejní Prezidium

Zákon číslo 140/1961 Sb., Trestní zákon

Zákon číslo 187/2006 Sb., o nemocenském pojištění v platném znění

Zákon číslo 200/1990 Sb., o přestupcích v platném znění

Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění

Zákon číslo 40/2009 Sb., Trestní zákoník v platném znění

Předběžný termín obhajoby

2016/02 (únor)

Vedoucí práce

JUDr. Milan Uhlík, CSc.

Elektronicky schváleno dne 10. 9. 2014

JUDr. Jana Borská

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 11. 11. 2014

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 29. 09. 2015

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci na téma „Škody na zdraví a majetku způsobené dopravními nehodami v ČR“ zpracoval samostatně po odborných konzultacích s JUDr. Milanem Uhlíkem, CSc. s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na samém závěru této práce. Jako autor diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením vědomě neporušil autorská práva třetích osob.

Horní Dubenky 13. listopadu 2015

.....

podpis autora

P o d ě k o v á n í

Děkuji tímto panu JUDr. Milanu Uhlíkovi, CSc. za odborné vedení diplomové práce, za jeho vstřícnost, ochotu a neocenitelné rady poskytnuté při jejím zpracování. Mé poděkování patří dále pracovníkům odboru informatiky a provozu informačních technologií, Ředitelství služby dopravní policie, Policejního prezidia České republiky pplk, Ing. Petru Sobotkovi a Ing. Janu Šichovi za poskytnutí informací, dokumentů a rad nezbytných pro vyhotovení této práce.

SOUHRN

Diplomová práce je zaměřena na problematiku silniční dopravní nehodovosti všech účastníků silničního provozu v České republice v letech 2005-2014, na příčiny a okolnosti dopravních nehod, které je ovlivňují a vzniklé následky - škody na majetku a zdraví. Jsou vysvětleny základní pojmy související s problematikou dopravy a dopravních nehod. Je uveden přehled současné právní úpravy týkající se silniční dopravy, dopravních přestupků a dopravních nehod. Podrobněji je zde pak proveden rozbor statistických dat dopravních nehod a určení jejich příčin.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní nehoda, pozemní komunikace, vozidlo, škoda, zdraví, majetek, zranění, úmrtí

TITLE

Seizure of things and other asset values in criminal procedure

SUMMARY

This thesis focuses on the topic of road traffic accidents, encompassing all types of transportation participants in the Czech Republic in years 2005-2014, with emphasis on causes and circumstances leading to said accidents, as well as their consequences - damage to property and health. Elementary terminology of transportation and traffic accidents is explained. A summary of current legal regulations relevant to road traffic, related infractions and accidents, is presented. A detailed analysis of accident statistics and methodology of determining their causes, is performed.

KEYWORDS

traffic accident, roads, vehicle, health, property, injury, death

OBSAH

ÚVOD	9
2 CÍL PRÁCE A METODIKA.....	13
3 PŘEHLED PLATNÉ PRÁVNÍ ÚPRAVY	16
3.1 Mezinárodní smlouvy.....	18
3.2 Právní předpisy Evropské Unie	19
3.3 Právní předpisy České republiky	22
4 ANALÝZA ZKOUMANÉ PROBLEMATIKY	37
4.1 Názor autora práce na právní úpravu zkoumané problematiky	37
4.2 Postup při řešení dopravních nehod Policií ČR.....	39
4.3 Systém statistické evidence dopravních nehod.....	42
4.3.1 Struktura statistických dat	43
4.3.2 Statistická data - příčiny dopravních nehod	43
4.3.3 Statistická data - následky dopravních nehod	45
4.4 Dopravní nehodovost v České republice.....	45
4.4.1 Vývoj dopravní nehodovosti	46
4.4.2 Dopravní nehody a věk řidiče	49
4.4.3 Dopravní nehody z pohledu řidičská praxe.....	50
4.4.4 Dopravní nehody dle měsíců v průběhu kalendářního roku	51
4.4.5 Dopravní nehody dle dnů v průběhu týdne	52
4.4.6 Dopravní nehody dle hodin v průběhu dne	52
4.4.7 Dopravní nehody dle zavinění.....	55
4.5 Dopravní nehody a jejich příčiny.....	56
4.5.1 Nepřiměřená rychlost.....	57
4.5.2 Nedání přednosti v jízdě	59
4.5.3 Nesprávný způsob jízdy	61
4.6 Dopravní nehody a jejich následky	63
4.6.1 Následky dopravních nehod dle typu silnice.....	65
4.6.2 Následky dopravních nehod a věk řidiče	66
4.6.4 Ekonomické následky dopravních nehod	67
4.7 Anketní šetření.....	70
4.7.1 Výsledek anketního šetření - civilisté.....	70
4.7.2 Výsledek anketního šetření - policisté.....	72
5 SHRUTÍ VÝSLEDKŮ ZKOUMÁNÍ.....	73
5.1 Návrh opatření k eliminaci zjištěných nedostatků	76

5.2 Návrh legislativních opatření.....	77
ZÁVĚR	79
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ	81
Publikace	81
Internetové zdroje	82
Legislativa	83
SEZNAM ZKRATEK.....	85
PŘÍLOHY	86
SEZNAM OBRÁZKŮ	112
SEZNAM TABULEK.....	112
SEZNAM GRAFŮ.....	112
SEZNAM PŘÍLOH.....	113

ÚVOD

Člověk, již od svého uvědomění si, má potřebu přepravovat své věci a sebe z místa na místo. Doprava tedy byla a stále je přirozenou součástí lidského života, lidské civilizace a je jednou z podmínek jejího rozvoje. Bez dopravy a samozřejmě bez dopravních prostředků by to pro lidstvo znamenalo krok zpět.

Definovat dopravu lze např. jako účelný a zamýšlený pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. Produktem dopravy je přeprava. Dopravní technologie sestávají z dopravních prostředků, dopravní infrastruktury a organizace dopravy. (Brinke, 1999).

Člověk uskutečňoval dopravu nejprve vlastními silami, postupně však přešel k využití síly cizí, především koňské, oslí, velbloudí či sloní. A tak člověk nechal dopravovat sám sebe a své věci. Nejprve na hřbetě zvířat, později na smyku (např. američtí indiáni). Nejdříve jen na vyšlapaných stezkách a prašných cestách, později na zpevněných a upravených cestách.

Obrázek 1: Smyk amerických indiánů



Zdroj: perokresba Jan Fiala, bratr autora

Revoluce v dopravě nastala vynálezem kola (asi 4000 let př. n. l. u Sumerů či Asyřanů). Kolo je jedním z nemnoha geniálních vynálezů člověka, kdy nekopíroval přírodu (kolo k pohybu nepoužívá žádný živočich). Začal se tak plnit sen člověka pohybovat se rychleji, než mu příroda dala do vínku. V průběhu staletí byli jediným pohonem (motorem) pro vozy, kočáry a jednoduché zemědělské stroje volí, oslí (a jejich

kříženci mezek a mula), sloni (Indie), velbloudi (arabské země) a především koně. Po nich nám také zůstala jednotka k měření výkonu - koňská síla (1HP - horse power¹).

Obrázek 2: Kolo



Zdroj: foto autor

Dalším důležitým milníkem v dějinách dopravy byl vynález páry a parního stroje a nedlouho na to i prvního automobilu poháněného vlastním pohonem (*V roce 1769 sestrojil Nicholas Joseph Cugnot (Francie) parní trojkolku, jejíž rychlost byla asi 3 km/hod.*). Byla to auta pomalá, těžkopádná a špatně ovladatelná, ale byl to první krok k automobilové dopravě. Zlomem ve vývoji automobilů a tedy i dopravy by vynález benzínového spalovacího motoru koncem 19. století (Karl Benz 1889). Osobní automobil stává jedním z nejdůležitějších činitelů, ovlivňujících lidstvo.

S rozvojem dopravy se, ruku v ruce, začal projevovat i nutný fenomén dopravy - dopravní nehody. V prvopočátcích výrobci vozidel, ke škodě věci, opomíjeli bezpečnostní prvky a spoléhali na lidského jedince, což vzhledem ke složitosti ovládání (přeci jenom to nebyl „volský potah“), docházelo k nezvládnutí vozidel a k prvním dopravním nehodám, škodám na majetku a bohužel i na zdraví a životech.

K první zaznamenané dopravní nehodě automobilu došlo v roce 1770 ve Francii při předvádění parního automobilu vynálezcem a výrobcem Nicolasem Cugnotem. Při jízdě druhé verze (váha 5 tun) došlo, vlivem vadného parního kotle, k jeho explozi, stroj prorazil zeď domu a Cugnot přežil pouze zázrakem. (www.nicolascugnot.com, 2009)

První nehoda se smrtelným zraněním byla zaznamenána ve Velké Británii, v Londýně 17. srpna 1896, při které byla usmrcena šestnáctiletá dívka automobilem s benzínovým motorem. (BBC, 2014)

¹ 1HP (1 h.p.) = 735,8 W (každou vteřinu vyzvedneme 76 kg do výše 1m).

Ovšem vůbec první zaznamenaná dopravní nehoda se stala 22. prosince 1706 v Čechách, nedaleko obce Jesenice u Prahy na benešovské silnici (současně silnice II tř. č. 112), kdy projíždějící kočár baronky Maxmiliány Alsterové z Astfeldu dostal na ledu smyk, několikrát se převrátil, baronka z něj vypadla a zahynula pod jeho koly. (Geocaching, GC1JG4W) Na památku baronky byl na místě nehody postaven pomník (pravděpodobně první pomník oběti dopravní nehody), který zde stojí dodnes.

Obrázek 3: Pomník první nehody - Jesenice u Prahy



Zdroj: foto autor

S rozrůstající se dopravou se postupně utvářejí pravidla za účelem sjednocení způsobu jízdy. Vědecké instituce, dopravní experti, výrobci, lékaři i policejní sbory hledají pravidla, postupy a návody, jak zvýšit bezpečnost v dopravě, jak snížit počty dopravních nehod a jak zamezit příčinám vzniku dopravních nehod a předcházet jejich následkům. Bez jasně daných pravidel (upravených zákonem či vyhláškou) již nelze dnes zajistit ochranu majetku, zdraví a především životů účastníků v dopravě.

V návaznosti na vzrůstající počet dopravních nehod se utvářejí i návody a postupy pro jejich dokumentování a vyšetřování (jedna z nejstarších je např. směrnice č. 6720/29 ze dne 15. června 1929 Ústředního četnického oddělení v Praze, kde se mimo jiné uvádí „...

stále vzrůstající počet silostrojů má za následek množení se nehod. Každá taková nehoda vyžaduje odborného vyšetření, při čemž se nesmí ničeho opomenouti, co by mohlo přispět k objasnění případu a zjištění viny nebo nevin. ...“.

V souvislosti s vytvářenými pravidly způsobu jízdy a s jejich porušováním tak vznikají nové pojmy (např. dopravní nehoda, přestupek v dopravě, dohled nad silničním provozem apod.), které se implementují do legislativních předpisů. Ty se, vlivem zvyšujícího se provozu a přijímaných bezpečnostních opatření, neustále zpřesňují a tím se stávají složitější. Tím na jedné straně zjednodušují práci při dohledu nad silničním provozem a vyšetřování dopravních nehod, ale na druhé straně kladou vyšší nároky na účastníky v dopravě a na jejich výuku a výcvik. Složitější a bezpečnější se také stávají samotné dopravní prostředky, i když v nejbližší budoucnosti se asi nepodaří dosáhnout stavu, kdyby již nedocházelo k dopravním nehodám.

Člověk je tvor zvědavý a snaží se pochopit svět kolem sebe. Zvědavost je vlastnost, kterou se lidé liší od většiny ostatních živočichů. Zvědavost je i hledání informací, jejich uchovávání a vyhodnocování. U dopravy a dopravních nehod tomu není jinak. Jsou shromažďovány a uchovávány informace, které později (po jejich vyhodnocení) slouží pro zjištění příčin a vzniku dopravních nehod, jejich nejčastějších míst, jejich následků a posléze i k predikci jejich možného vývoje².

Význam silniční vnitrostátní i mezinárodní dopravy v České republice v poslední době neustále stoupá, prudce se rozvíjí, vznikají nové komunikace a staré opravují. Lidé jezdí s mladšími modely vozidel. Následky dopravních nehod však zůstávají. Téma diplomové práce jsem si zvolil zejména proto, že i přes rozvoj dopravní techniky následky dopravních nehod zůstávají, jsou trvalým dlouhodobým problémem, který je třeba co nejvíce eliminovat. Téma jsem si zvolil také proto, že pracuji více jak dvacet let u pořádkové policie a porušováním předpisů o dopravě s následky dopravních nehod se setkávám velice často.

² např. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. [online]. 2014. Dostupné na [www: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020 >](http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020)

2 CÍL PRÁCE A METODIKA

Cílem práce je zjistit příčiny dopravních nehod a okolnosti, které je ovlivňují, výše škod na zdraví a majetku za období minimálně posledních pěti let a navrhnout opatření k jejich eliminaci.

Po přihlášení k diplomové práci Škody na zdraví a majetku způsobené dopravními nehodami v ČR a úspěšném konkurzním řízení se uskuteční první konzultace s vedoucím práce, kde bude stanoven její cíl a to především na základě možností autora vyplývajících z jeho povolání a služebního zařazení³. Zde bude také dohodnuto, že ucelené kapitoly práce budou v předstihu, před vlastní konzultací, zasílány v písemné podobě vedoucímu práce.

V první fázi práce budou nejdříve soustředěny platné právní předpisy, a odborná literatura zabývající se zkoumanou problematikou dopravních nehod, jejichž výčet a obsah budou průběžně konzultovány s vedoucím práce. Poté budou nejdůležitější předpisy a literatura doplněny do zadání práce. Prostudování shromážděných předpisů a literatury bude zhodnoceno vypracováním kapitoly „Přehled platné právní úpravy“. Právní předpisy zde budou uspořádány podle stupně jejich právní síly. Nejdříve budou uvedeny Mezinárodní úmluvy, předpisy EU, dále předpisy České republiky a nakonec interními předpisy Policejního prezidia a nižších organizačních článků. Právní předpisy budou uvedeny způsobem, jakým jsou vyhlášeny ve Sbírce zákonů, a u každého předpisu bude specifikováno, co upravuje ve vztahu ke zkoumané problematice.

Již v této fázi bude provedeno vytěžení informačních systémů Policie České republiky - Ředitelství služby dopravní policie, bude proveden sběr statistických dat dopravních nehod za posledních deset let (sběr sekundárních dat). Jedná se o statistická data, která byla shromážděna v rámci vyšetřování jednotlivých dopravních nehod Policií ČR na celém území celé České republiky. Následně bude proveden rozbor získaných dat s cílem zjistit příčiny vzniku dopravních nehod a jejich četnost, určit nejzávažnější příčiny a výše škod na zdraví a majetku vzniklých při dopravních nehodách.

Dále bude provedeno vytěžení informačního systému instituce Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. Brno, především k získání ekonomických údajů souvisejících s dopravními

³ Policista PČR zařazen na obvodním oddělení zpracovávající dříve i dopravní nehody

nehodami. Získané údaje, vzhledem k tomu, že instituce zveřejňuje nashromážděné údaje se zpožděním dvou let, však nebudou kompletní.

V kapitole „Analýza zkoumané problematiky“ budou nejdříve vysvětleny právních důsledků dopravních nehod, včetně názoru autora na platnou právní úpravu, tedy zda právní předpisy, upravující zkoumanou problematiku dopravních nehod vyhovují potřebám praxe či nikoli a to z pohledu studenta Provozně ekonomické fakulty České zemědělské univerzity a také legislativní návrhy ve smyslu de lege ferenda. Dále bude pokračováno přiblížením problematiky řešení dopravních nehod a vysvětlení struktury Policie ČR ve vztahu k šetření dopravních nehod. Následovat bude vysvětlení struktury a zdrojů získaných statistických dat dopravních nehod a použitého názvosloví.

V další části bude uveden rozbor statistických dat získaných vytěžením informačních systémů Policie ČR s cílem zjistit příčiny vzniku dopravních nehod, jejich vývoj a četnost, zavinění dopravních nehod, složení účastníků dle věku řidiče a délky řídičské praxe, rozložení dopravních nehod v čase a výše způsobených škod na zdraví a majetku.

Vedle rozboru dat získaných vytěžením informačních systémů Policie ČR bude provedeno anketní šetření. Anketa bude zaměřena na zjištění názorů v rámci eliminace příčin dopravních nehod. Kladené otázky budou zaměřeny na předcházení příčin dopravních nehod jednak po preventivní stránce, a jednak po stránce represivních opatření ze strany orgánů Policie ČR a správních orgánů (včetně obecných soudů). Šetření bude provedeno ve dvou rovinách:

- Budou osloveny dopravní inspektoráty všech Územních odborů Policie České republiky (dříve Okresní ředitelství) - 73 dopravních inspektorátů ve všech okresech. Jedná se tedy o shromáždění názorů profesionálů - příslušníků policie, kteří se denně zabývají dohledem nad silničním provozem, zjišťováním a řešením dopravních přestupků a vyšetřováním dopravních nehod.
- V druhé rovině bude osloven reprezentativní vzorek osob z řad řidičů a osob bez řídičského oprávnění. Budou jim předloženy stejné otázky jako příslušníkům policie.

Po provedeném anketním šetření, bude provedeno jednak vyhodnocení získaných výsledků (výstupů anketního šetření) a jednak komparace názorů obou skupin respondentů (příslušníků dopravní policie a řidičů a osob bez řídičského oprávnění „civilistů“).

Výsledky všech zkoumání budou pro větší přehlednost zpracovány formou tabulek a grafů.

V kapitole „Shrnutí výsledků zkoumání“ budou v případě zjištění nedostatků uvedeny návrhy opatření k jejich eliminaci ve smyslu de lege ferenda. Dále v této kapitole budou uvedeny hlavní příčiny dopravních nehod, jejich vývoj následky na zdraví a majetku, skupiny osob způsobujících nejčastěji dopravní nehody, nejčastější způsoby řešení dopravních nehod, výsledky „Ankety“ a návrhy opatření k eliminaci nedostatků vyplývající z názoru respondentů dotazníkového šetření a vlastní analýzy údajů Policie České republiky. Výsledky zkoumání budou porovnány s výsledky jiných autorů.

S ohledem na předmět a cíl této práce bude pro samotný výzkum zvolen kvantitativní přístup. Budou použity dvě základní techniky a to sběr sekundárních dat a anketní šetření. Při zpracování práce pak bude použita metoda analýzy, komparace a syntézy.

3 PŘEHLED PLATNÉ PRÁVNÍ ÚPRAVY

Silniční doprava, resp. doprava vůbec je dnes jednou z mnoha lidských činností, které jsou regulovány právními normami (zákony, nařízeními, směrnicemi apod.). Jsou tak regulovány všechny druhy dopravy (automobilová, autobusová, nákladní, železniční, letecká i námořní). Proč dochází k regulaci dopravy? Odpověď je nasnadě. Jedná se především o oblast bezpečnosti, a to jak přímých účastníků dopravy, tak i těch ostatních (způsob jízdy, technické podmínky apod.). Bez takto jasně stanovených pravidel (upravených legislativními normami) nelze zajistit ochranu zdraví účastníků dopravy. Dále pak ekonomická oblast (např. spotřeba vozidel, vytěžování vozidel v nákladní dopravě apod.). Člověk je tvor chybující (někdy i vědomě a úmyslně) a proto nelze pominout i legislativní normy trestající porušení závazných pravidel v dopravě (od přestupků fyzických a právnických osob až po trestní činy).

Již několikrát zde byl zmíněn pojem doprava. Dopravou rozumíme činnost, která spočívá v prostorovém přemístování osob a věcí s použitím dopravních cest, dopravních prostředků, energie a pracovních sil. (Král, 2007)

Brinke (1999) definuje dopravu jako účelný a zamýšlený pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. Produktem dopravy je přeprava. Dopravní technologie sestávají z dopravních prostředků, dopravní infrastruktury a organizace dopravy.

Doprava je nedílnou součástí života lidí. Bez dopravy si dnes nedovedeme již život, tak jak jej vnímáme, představit. Lze uvést, že doprava plní např. následující funkce:

- dopravují se suroviny (z místa těžby na místo zpracování);
- dopravují se polotovary (na místo dalšího zpracování);
- dopravují se hotové výrobky (za kupci, za spotřebiteli);
- dopravují se osoby a zvířata (z místa na místo).

K uskutečnění dopravy jsou tedy zapotřebí:

- dopravní cesty (silnice, železniční tratě, vodní plochy, vzdušné koridory);
- dopravní prostředky (silniční vozidla, železniční vozidla, plavidla, letadla);
- pracovní síly (řidiči, strojvedoucí, piloti a všichni pracovníci, kteří zajišťují a organizují dopravu);
- energie (pohonné hmoty, elektrická energie). (Král, 2007)

Dopravu lze např. dělit

a) podle použitých dopravních cest a prostředků:

- silniční,
- železniční,
- letecká,
- vodní,
- městská (MHD),
- nekonvenční (potrubí, lanové dráhy...). (Král, 2007)

b) podle úrovně dopravní cesty na:

- pozemní,
- podzemní,
- vodní,
- leteckou. (Král, 2007)

Dalším pojmem je přeprava. Ta úzce souvisí s dopravou. Král (2007) uvádí, že přeprava je přemístění pomocí dopravy neboli užitečný efekt dopravy. Lze tedy dodat, že přeprava je přemístění osob, zvířat a věci z jednoho místa na druhé. Z uvedeného vyplývá, že pěší chůzi nelze považovat za přepravu. Pravdou je, že při ní dochází k přepravě z místa na místo, ale nikoli pomocí dopravy (dopravních prostředků).

Diplomová práce se zabývá dopravními nehodami na silnicích, jejich příčinami a následky. Níže tak budou uvedeny základní pojmy z oblasti dopravy (uvedené v legislativních normách), kterých bude třeba při definování a osvětlení především pojmu dopravní nehoda a dále nejdůležitější právní předpisy související se silniční dopravou, potažmo s dopravními nehodami a jejich vyšetřováním.

3.1 Mezinárodní smlouvy

Stanovením základních pravidel pro provoz, resp. pro mezinárodní provoz, jejíž působnost není omezena jen hranicemi Evropské unie a Evropy vůbec, jsou mezinárodní Úmluvy a Dohody. Z nich jsou odvozovány právní předpisy jednotlivých států, potažmo Evropské unie. Mezi nejdůležitější patří:

Mezinárodní úmluva o jízdě automobily

Tato mezinárodní úmluva byla přijata dne 11. října 1909 na mezinárodní konferenci v Paříži. tato smlouva řeší základní problémy v oblasti registrace a povolování vozidel a regulace oprávnění k řízení. Dále zavádí způsoby umístování výstražných tabulek u cest (dnešní dopravní značky).

Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly

Touto úmluvou (která byla přijata na mezinárodní konferenci v Paříži dne 24. dubna 1926) byly vymezeny základní pojmy v dopravě, jako je *motorové vozidlo*, *řidič motorového vozidla*, *pozemní komunikace*. Dále byly touto úmluvou zavedeny nové dopravní značky označující nebezpečí (stružka, zatáčka, chráněný a nechráněný přejezd a jiné nebezpečí).

Úmluva o sjednocení dopravních značek

Uvedená úmluva sjednocuje dopravní značky, jejich tvary a vyobrazení a rozděluje značky na tři skupiny - pro nebezpečí, vyznačující zákaz a povinnost a obsahující prostý údaj. Úmluva dále zavazovala ratifikující státy připravit podmínky pro jízdu vpravo. Úmluva byla přijata v Ženevě dne 30.3.1931 dvaceti státy kromě Irska a Anglie. V návaznosti na tuto úmluvu byly přijaty postupně další, upravující dopravní značení (Protokol o silničních značkách a signálech - Ženeva 19.9.1949; Evropská úmluva o silničních značkách - Ženeva 13.12.1957; Úmluva o silničních značkách a signálech - Vídeň 8.11.1968)

Úmluva o přepravní smlouvě (CMR)

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) vznikla v Ženevě a byla podepsána dne 19.5.1956. Úmluva stanovuje pravidla pro smlouvy o přepravě a přepravě za úplatu.

3.2 Právní předpisy Evropské Unie

Od vstupu České republiky do Evropské unie 1. května 2004 platí v České republice také prameny evropského komunitárního práva⁴, přičemž významná část již byla implementována do zákonů a dalších právních předpisů. Dnes obsah zhruba 70 % až 80 % právních předpisů přijímaných v členských státech více či méně ovlivňuje Evropská společenství. (Týč, 2007, str. 76) O právních předpisech Evropské unie související s dopravou, implementovaných do Českého právního řádu, bude pojednáno níže.

Evropská komise, jakožto instituce Evropské unie má mnoho funkcí, mimo jiné navrhuje právní akty a návrhy na činnost společenství tzv. Bílé knihy. Jsou to dokumenty, které obsahují návrhy na činnost Evropské unie v určité oblasti. Bílá kniha má pro členské země Evropské unie pouze doporučující charakter, je tedy nezávazným dokumentem (po schválení Radou se z Bílé knihy může stát akční program). V poslední době byly pro oblast dopravy vydány Komisí dvě bílé knihy.

Bílá kniha Evropské Unie 2010

Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010 : Čas rozhodnout. Plán na vybudování dopravní infrastruktury a optimalizace již stávající. Sladění jednotlivých druhů dopravy a zlepšení podmínek dopravy, mimo jiné sjednocení výběru a výše mýtného, omezení nákladní dopravy ve prospěch železniční a lodní dopravy. Principem bylo, že moderní dopravní systém musí být udržitelný z hospodářského, sociálního i ekologického hlediska.

Bílá kniha Evropské Unie 2050

Bílá kniha doprava 2050. Plán jednotného evropského dopravního prostoru na vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, ve které se představuje ambiciózní strategie ke zvýšení mobility, odstranění přetrvávajících bariér v klíčových oblastech a snížení produkce emisí CO₂ v sektoru dopravy o 60 % do roku 2050. Navíc požaduje zavedení bezuhlíkové městské dopravy, snížení závislosti dopravního systému na ropě a přesunutí části silniční nákladní dopravy přepravující zboží

⁴ Komunitární právo - Zahrnuje směrnice, nařízení, rozhodnutí přijatá na základě Smluv a další prameny práva, které tvoří dohromady primární právo Evropské unie a Společenství. Pokud je v rozporu evropská norma s vnitrostátní normou (tj. zákonem, vyhláškou apod.) členského státu, má přednost norma evropská.

do vzdálenosti nad 300 km na jiné druhy přepravy (železnice nebo lodní doprava).
(www.cebrecz)

Další dopravní předpisy Evropské Unie

Je vhodné se krátce zmínit o dvou mezinárodních právních aktech (Úmluvy o silničním provozu), které jsou platné pro Českou republiku (a byly platné pro Československou socialistickou republiku). Předpisy řeší základní problematiku dopravy, pravidla chování účastníků, dopravní značení, řidičské průkazy a technické podmínky pro provoz vozidel. Lze uvést, že se jedná o právní normy pokoušející se komplexně sjednotit pravidla silničního provozu. Úmluvy byly vyhlášeny ve sbírce mezinárodních smluv jako sdělení Ministerstva zahraničí a to:

- **č. 82/2013 Sb.m.s.** Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté v Ženevě dne 19. září 1949
- **č. 83/2013 Sb.m.s.** Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968 (tato úmluva ruší předchozí úmluvu přijatou v Ženevě)

V oblasti bezpečnosti silniční dopravy je na místě uvést Směrnice Evropského parlamentu a Rady zabývající se touto problematikou:

- Směrnice Rady 91/671/EHS o sblížení právních předpisů členských států týkajících se povinného používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s hmotností do 3,5 tuny (novelizováno 2003/20/ES);
- Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech;⁵
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury;
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy.⁶

Neméně důležitými mezinárodními právními akty jsou předpisy platné pro mezinárodní nákladní dopravu. První předpis definuje nákladní dopravu (včetně

⁵ Uvedené Směrnice byly do Českého právního řádu implementovány zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) v platném znění

⁶ Uvedené Směrnice byly do Českého právního řádu implementovány zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění

autobusové), pojem řidič, člen osádky a jejich minimální věk. V rámci bezpečnosti osádek určuje pravidla jízdy nákladních vozidel, maximální možnou dobu řízení, včetně nutných přestávek (odpočinek) a možnost kontroly dodržování doby jízdy a přestávek. Druhý předpis pak řeší problematiku přepravy nebezpečných věcí⁷ (chemické látky, munice, trhaviny a jejich složky):

- **č. 108/1976 Sb.** Vyhláška ministra zahraničních věcí o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR);
- **č. 64/1987 Sb.** Vyhláška ministra zahraničních věcí o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).

S oblastí kamionové dopravy souvisejí i předpisy řešící výběr poplatků za užívání silnic (mýtné):

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (jde o směrnici, kterou se EU snaží omezit nákladní dopravu a zároveň sjednotit systémy poplatků v jednotlivých členských zemích; Směrnice byla v roce 2006 dvakrát novelizována a to předpisem č. 2006/38/ES a č. 2006/103/ES).
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství (EU se zde opět snaží sjednotit rozdílné právní systémy jednotlivých členských států v oblasti výběru mýtného).⁸

Úmluva Evropské Unie pro dopravní nehody

Úmluva určuje právo rozhodné pro občanskoprávní mimosmluvní odpovědnost z dopravních nehod bez ohledu na způsob řízení při jejím uplatnění. Pro účely této Úmluvy se považuje za dopravní nehodu nehoda, na níž se podílí jedno nebo více vozidel bez ohledu, zda jsou poháněna motorem či nikoliv, a jež souvisí s dopravou na veřejných silnicích, na pozemcích přístupných veřejnosti nebo na soukromých pozemcích, na něž mají právo přístupu určité osoby⁹.

⁷ č. 8/1013 Sb.m.s.- Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o vyhlášení přijetí změn a doplňků Přílohy A Všeobecná ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů a Přílohy B Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR)

⁸ Uvedené Směrnice byly do Českého právního řádu implementovány zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění

⁹ Vyhláška ministra zahraničních věcí o Úmluvě o právu použitelném pro dopravní nehody vyhlášená ve Sbírce zákonů pod číslem 130/1976 Sb.

3.3 Právní předpisy České republiky

Zákon č. 200/1990 Sb.

Přestupek je správní delikt svého druhu. Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, definuje pojem přestupku jako: *zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.* (§ 2 zákona). Pojem přestupek v dopravě či dopravní přestupek v našem platném právním řádu definován není. Zákon dále zavádí zásady přestupkového řízení (část III. § 51 a násl. zákona) včetně zásad blokového řízení (§ 84 zákona).

Zákon č. 111/1994 Sb.

Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání. Dále upravuje práva a povinnosti právnických a fyzických osob s podnikáním v dopravě a pravomoci a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.

Zákon č. 12/1997 Sb.

S provozem na pozemních komunikacích souvisí i, dnes již značně zredukovaný, zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Zákon byl několika novelami zredukován a v současné úpravě řeší problematiku výcviku o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů vojenských vozidel, Bezpečnostní informační služby a Policie.

Zákon č. 13/1997 Sb.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích je právním předpisem, který kategorizuje komunikace (rozděluje komunikace na dálnice, silnice I. tř., silnice II. tř. atd.), jejich ochranu a podmínky jejich užívání. Stanovuje práva a povinnosti vlastníků a uživatelů těchto komunikací, včetně regulace výstavby dálnic. Dále upravuje výkon státní správy v oblasti silniční dopravy. Po vstupu České republiky do EU byly tímto zákonem implementovány do Českého právního řádu Směrnice Evropského parlamentu a Rady v oblasti silniční dopravy.

Zákon také, mimo jiné, zavádí pojem pozemní komunikace. Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly¹⁰ a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelová komunikace.

Zákon č. 168/1999 Sb.

Problematiku dopravních nehod řeší několik právních předpisů. Z mezinárodních předpisů byla již zmíněna „Úmluva pro dopravní nehody“. Z českých zákonů jsou to právní předpisy řešící tuto problematiku z několika okruhů. Řešením následků dopravních nehod (škody na zdraví a majetku) se zabývají ustanovení zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (povinné ručení) je ze zákona povinné pojištění odpovědnosti, jehož základním smyslem je pojistná ochrana zdraví a majetku třetích osob, kterým byla způsobena škoda vzniklá provozem vozidla. Z pojištění se kryjí náklady na opravu vozidla poškozeného, náhrady za škodu způsobenou na zdraví nebo usmrcením, škody ve formě ušlého zisku, náklady na právní zastoupení poškozeného, apod. Pojištění musí být uzavřeno na každé vozidlo (motorové), které je provozováno na pozemní komunikaci nebo které je jen na pozemní komunikaci ponecháno.

Zákon č. 361/2000 Sb.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu) je stěžejním zákonem v oblasti silniční dopravy. Definuje základní pojmy z oblasti silniční dopravy, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích a také určuje pravidla chování všech účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích, jejich práva a povinnosti, včetně jejich jednání a chování při účasti na dopravní nehodě. Dále upravuje řidičská oprávnění a řidičské

¹⁰ § 1 odst. 1 zákona č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích. § 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách v platném znění

průkazy. Vymezuje pravomoc a působnost státní správy a Policie České republiky v oblasti provozu na pozemních komunikacích. Zavádí sankce za porušení pravidel stanovených tímto zákonem (blokové pokuty, pokuty ve správním řízení včetně odejmutí řidičského oprávnění) a zavádí bodový systém. Hlavním pilířem zavedení bodového systému bylo snížení počtu a následků dopravních nehod a evidence neukázněných řidičů.

Mezi nejdůležitější pojmy o provozu na pozemních komunikacích, které tento zákon zavádí a definuje, patří především:

Vozidlo

Vozidlo je definováno jako motorové vozidlo (nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus - § 2 písm. g) zákona), nemotorové vozidlo (vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo - § 2 písm. h) zákona) a tramvaj. (§ 2 písm. f) zákona)

Takto definovaná vozidla (motorové vozidlo, nemotorové vozidlo) musí být vyrobena pro provoz na pozemních komunikacích, pro přepravu osob, věcí či zvířat. Základními druhy (dle definice) jsou:

- osobní automobily,
- nákladní automobily,
- autobusy,
- trolejbusy,
- motocykly,
- speciální vozidla,
- přípojná vozidla,
- ostatní silniční vozidla (zvláštní vozidla),
- jízdní kola a tříkolky.

Samostatnou kategorií jsou zvláštní vozidla. Jsou to vozidla vyrobená k jiným účelům než k provozu na pozemních komunikacích, která mohou být při splnění podmínek stanovených zákonem č. 56/2001 Sb. schváleny pro tento provoz. Mezi zvláštní vozidla např. patří pracovní stroje, traktory (pásové i kolové), jednonápravové traktory s přívěsem, přípojná vozidla za traktor, sněžné rolby a sněžné skútry, invalidní vozíky, nemotorová vozidla tlačena nebo tažena pěšky jdoucí osobou aj. Je třeba upřesnit, že z této kategorie

jsou vyjmuty tramvaje a trolejbusy (patří mezi vozidla drážní) a vozidla vojenská (na ty se vztahuje jiná právní norma¹¹).

Dalšími dopravními prostředky (které přímo nesouvisí s tématem diplomové práce) jsou:

- železniční vozidla a tramvaje,
- plavební prostředky,
- letadla.

Účastník provozu

Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. (§ 2 písm. a) zákona)

Ve smyslu tohoto ustanovení se jedná v první řadě o řidiče motorových a nemotorových vozidel (cyklista, jezdec na zvířeti, řidič potahového vozidla) a řidiče tramvaje, dále o chodce (včetně např. osoby, která táhne sánky, tlačí dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík, jeden na lyžích či kolečkových bruslích, na invalidním vozíku mechanickém či elektrickém, vede motocykl, zvíře apod.).

Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. (§ 47 odst. 1 zákona)

Dopravní nehoda je tedy vlastně selhání člověka, techniky nebo pozemní komunikace (vozovky). Z definice dopravní nehody plyne, aby šlo o dopravní nehodu, musí být splněny následující znaky:

- dopravní nehoda se stane na pozemní komunikaci (na pozemní komunikaci započala a byla dokončena),
- dopravní nehoda byla započata na pozemní komunikaci, a k dokončení již došlo mimo pozemní komunikaci (místo ležící mimo pozemní komunikaci),

¹¹ Vyhláška č. 274/1999 Sb., kterou se stanoví druhy a kategorie vojenských vozidel, schvalování jejich technické způsobilosti, provádění technických prohlídek vojenských vozidel a zkoušek technických zařízení vojenských vozidel v platném znění
Vyhláška 341/2014 Sb., Ministerstva dopravy a spojů o schvalování způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v platném znění

- jedná se o havárii nebo srážku,
- dopravní prostředek (vozidlo) bylo v pohybu (bez ohledu na to, jak je poháněno, zda nějakým druhem motoru či jde o prostředek motorem nepoháněný),
- byly způsobeny škodlivé následky na životech nebo zdraví účastníků události nebo
- došlo k majetkové újmě fyzické nebo právnické osoby bez rozdílu zda v soukromém nebo veřejném sektoru. (Brázda, 2007)

Uvedené znaky jsou obligatorní, tedy musí být splněny najednou, jinak nepůjde o dopravní nehodu. Z definice vyplývá, že nepůjde o dopravní nehodu, jestliže se alespoň jedno zúčastněné vozidlo nebude pohybovat (vozidlem v tomto případě může být vozidlo jak motorové, tak i nemotorové, tj. jízdní kolo, jezdec na zvířeti nebo na koloběžce. Taktéž nepůjde o dopravní nehodu v případě srážky dvou chodců a to jak na chodníku, tak na vozovce. (Beran, 2007)

Definice též zahrnuje okolnosti dopravní nehody, při které dojde ke zranění nebo smrti. Tyto okolnosti nevyvolávají komplikace. Ovšem skutečnost, při které dojde k hmotné škodě, působí účastníkům nehody komplikace. Řada řidičů se domnívá, že pokud dojde k dopravní nehodě, při kterém je poškozeno pouze jedno vozidlo (jejich vlastní), nejedná se o dopravní nehodu, neboť škoda je způsobena vlastníku vozidla, tedy sobě samému. I tento případ spadá do definice dopravní nehody, včetně povinnosti (při splnění zákonných důvodů) volat policii. Na druhou stranu se o dopravní nehodu nebude jednat např. v případě, kdy při srážce nedošlo k žádné škodě nebo pokud k ní nedošlo v přímé souvislosti s provozem vozidla (např. škoda nebo zranění vzniklo při opravě vozidla, pád předmětu se střechy na vozidlo, pád chodce na chodníku atd.).

Na základě shrnutí uvedených poznatků je možné taktéž definovat dopravní nehodu jako neúmyslnou a společensky škodlivou událost, nezaviněnou nebo zaviněnou nedbalostním jednáním, ke které dojde při provozu na veřejných komunikacích, a je událostí nezamýšlenou, nepředvídanou avšak předvídatelnou, která má za následek smrt osoby, zranění nebo hmotnou škodu. (Brázda, 2007)

O dopravní nehodu ve smyslu silničního zákona se tak nebude jednat tam, kde neplatí pravidla silničního provozu (např. pole, les, zahrada, soukromý oplocený pozemek apod.), a tuto tak nelze šetřit ze strany Policie a tedy určit viníka a toho potrestat (např. uložit blokovou pokutu).

Tato skutečnost (neplatnost pravidel silničního provozu na takovém místě) výrazně ovlivňuje i otázku náhrady škody při takové nehodě, neboť pro posouzení viny na takové nehodě lze pravidla silničního provozu použít pouze jako podpůrná, a nikoli jako závazná. Náhradu škody je pak nutno řešit podle obecných ustanovení občanského zákoníku.

Havárie a srážka

Dopravní nehoda (tak jak je uvedeno v zákoně) se dle mechanismu provedení rozděluje na havárii nebo srážku.

Havárie

Havárie je dopravní nehoda, na které má účast pouze jedno vozidlo. Nejedná se tedy o srážku ani s pevnou překázkou a ani s jiným účastníkem silničního provozu (např. řidič s vozidlem při průjezdu zatáčkou dostane smyk na vozovce a s vozidlem skončí mimo pozemní komunikaci, kde se převrátí na střechu).

Srážka

Srážka je dopravní nehoda, kdy jedno vozidlo srazí s jiným účastníkem silničního provozu nebo s více účastníky silničního provozu nebo náraz dopravního prostředku na pevnou překážku, střet dopravního prostředku s chodcem atd. Může jít o srážky čelní, boční, z boku nebo zezadu.

V silničním provozu může, v souvislosti s provozem vozidla, dojít k situaci, kdy vznikne nějaká škoda nebo dojde ke zranění osob, ale nejedná se, ve smyslu silničního zákona, o dopravní nehodu (tedy o srážku nebo havárii). Mluvíme pak o tzv. „jiné nehodě“ nebo „škodní události“.

Jiná nehoda

U jiné nehody poškozený není většinou řidič ale jiný účastník silničního provozu (např. spolujezdec, který utrpí zranění následkem prudkého brzdění).

Škodní událost

Škodní událostí se rozumí vznik hmotné škody na majetku osob, organizací, ke které došlo nezaviněným jednáním účastníka silničního provozu (např. poškození čelních, bočních a zadních skel vozidla, předních světlometů a zadních světilen apod. zejména odlétnutým předmětem od pneumatik vozidel). Zde není rozhodující, zda poškození vozidla došlo v přímé souvislosti s vozidlem v pohybu.

Druh nehody

Dopravní nehody lze, podle vzniklých následků, rozdělit na dvě kategorie. Při splnění podmínek první kategorie (Malá dopravní nehoda) nenastává povinnost účastníků dopravní nehodu ohlásit Policii. Druhá kategorie dopravních nehod již tuto povinnost zakládá.

Malá dopravní nehoda

Aby se mohlo jednat o malou dopravní nehodu, musí být splněny následující povinnosti:

- nesmí dojít ke zranění či úmrtí účastníků dopravní nehody (V praxi se bagatelní zranění, např. drobné oděrky a hematomy, nepočítají jako zranění.).
- nesmí dojít ke škodě na majetku třetí osobě,
- škoda na vozidle nesmí přesáhnout na jednom vozidle výši 100.000 Kč,
- účastníci se shodli na vině, a
- účastníci dopravní nehody (řidiči) nesmí způsobit dopravní nehodu pod vlivem alkoholu.

První podmínka dopravní nehody, ke které není třeba přivolat policii je neexistence zranění účastníka dopravní nehody (neexistenci úmrtí netřeba zdůrazňovat).

Druhou podmínkou je neexistence škody na majetku třetí osoby. Tento bod mnohým řidičům, resp. vlastníkům vozidel působí problémy a mnoho nároků na náhradu škody uplatňovaných z povinného ručení či havarijního pojištění není plněno. Mnohý řidič si neuvědomuje, že majetkem třetí osoby je např. každé zaparkované vozidlo, které bylo nehodovým dějem poškozeno. Vozidlo pořízené na leasing (vlastníkem vozidla je leasingová společnost), skoro každé podnikové vozidlo (výjimku tvoří vozidla v majetku řidiče-podnikatele, který je fyzickou osobou), dále každé půjčené vozidlo (jak z půjčovny, tak od soukromé osoby) bude majetkem třetí osoby jen v případech, kdy řidič tohoto vozidla nebyl účastníkem dopravní nehody (účastníkem dopravní nehody ten, kdo je nehodou poškozen, ale i ten, kdo ji způsobil).

Majetkem třetí osoby je dále prakticky vše, co se nachází podél pozemní komunikace (např. stromy, dopravní značení, svodidla, oplocení, stavby apod.), nebo když dojde k poškození obecně prospěšného zařízení (zařízení na železničních přejezdech apod.) nebo k poškození životního prostředí (únik provozních kapalin apod.), ale i samotná pozemní

komunikace. Všechny případy, kdy dojde ke škodě na majetku třetí osoby, byť s minimální škodou, zakládají povinnost přivolat na místo policii, a tedy nepůjde o tzv. „malou“ dopravní nehodu. V těchto případech se neuplatní stanovená hranice škody 100 000 Kč, neboť vždy jde o škodu na majetku třetí osoby.

Třetí podmínkou „malé“ dopravní nehody je škoda na zúčastněném vozidle nižší než 100 000 Kč. Rozumí se tím škoda na jednom z vozidel, tedy škody se nesčítají (pokud na každém ze dvou vozidel bude škoda 80 000 Kč, podmínka „malé“ dopravní nehody je stále splněna). Pokud se jedná o stanovení výše škody, zákon na účastníky dopravní nehody neklade přehnaně odborné nároky, nicméně předpokládá jisté povědomí o její výši. Tato skutečnost by neměla mít vliv na uplatnění nároku poškozeného při plnění pojišťovnou a na jeho výši. Pojišťovna nemůže argumentovat s tím, že odhad z místa dopravní nehody se liší od následně zjištěné škody a musí nejen přihlížet k objektivním a subjektivním okolnostem a možnostem řidiče škodu odhadnout, ale také na skrytá poškození (která bývají odhalena až v opravě).

Další podmínkou (fakultativní) je existence dohody o míře na účasti na dopravní nehodě. Znamená to tedy, že účastníci se musí dohodnout (resp. měli by se), kdo dopravní nehodu zavinil nebo jaká byla míra zavinění jednotlivých účastníků. Dohodu je nejlépe uzavřít ihned na místě a to rozhodně písemně (postačí i poznámka na formuláři o dopravní nehodě¹² sepsovaný povinně mezi účastníky), neboť pouhá ústní dohoda není následně prokazatelná a ani vymahatelná a vznikaly by komplikace při prokazování viny a následném plnění pojišťovnou. Bohužel zákon v tomto případě nestanoví povinnost účastníků dopravní nehody přivolat na místo Policii, která má jednak za povinnost se na místo dostavit a jednak rozhodnout kdo a jakou měrou porušil zákon o provozu na pozemních komunikacích (při nesouhlasu s vinou Policie, věc postupuje správnímu orgánu k projednání a ten je povinen z úřední povinnosti rozhodnout).

Velká dopravní nehoda

O velkou dopravní nehodu se jedná tehdy, když je splněna alespoň jedna s podmínek, když došlo

- ke zranění nebo smrti účastníků dopravní nehody,

¹² např. Evropský záznam o dopravní nehodě (i když neexistuje žádná zákonná povinnost jej vozit, ale je navržen tak, aby v kritické situaci vedl účastníky dopravní nehody k tomu, aby neopomněli uvést důležité údaje).

- ke škodě na majetku třetí osoby,
- škoda na jednom ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech zřejmě přesáhla částku 100.000 Kč;

a dále pokud

- byla u řidiče zjištěna pozitivní dechová zkouška na alkohol,
- byla u řidiče zjištěna pozitivní zkouška na návykové látky.

Podmínky „velké“ dopravní nehody jsou vcelku jasné. Při splnění kterékoli z podmínek je povinností účastníků dopravní nehody vždy na místo přivolat policii (nepřivolání Policie za těchto podmínek se stává přestupkem¹³) a to bez ohledu na nabídky viníka dopravní nehody na nadstandardní kompenzaci způsobené škody (viník může být pod vlivem alkoholu, mít vozidlo ve špatném technickém stavu, nevlastnit příslušné řidičské oprávnění apod.). Následky takového dohody a nevýhody neexistence policejního protokolu lze jen těžko na místě posoudit.

Povinnosti řidiče

V případě vzniku dopravní nehody jsou zákonem (zákon o silničním provozu) stanoveny čtyři základní (obligatorní) povinnosti zúčastněného řidiče. Povinnosti jsou stanoveny především pro zajištění ochrany zdraví a majetku osob a dále pro následné řádné zadokumentování nehodového děje (a případné vyšetření policií). Patří sem povinnost:

a) neprodleně zastavit vozidlo

Povinnost sloužící především k řádnému zadokumentování nehodového děje.

b) zdržet se požití alkoholického nápoje a jiných návykových látek po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi

Už samo toto ustanovení jasně vypovídá o jeho účelu - zamezit výmluvám řidičů, kteří řídili vozidlo pod vlivem alkoholu, že alkohol nepožili před jízdou, ale až po nehodě a to z rozrušení z nehodové události.

c) učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody

¹³ § 125c odst. 1, písm. i), bod 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) v platném znění

Toto ustanovení dovoluje odvrátit následnou další možnou hrozbu vzniklé škody na životech, zdraví či majetku osob. Dovoluje např. odstranit vozidlo z místa nehody (konečného postavení vozidel po nehodě) pokud nelze jinak ošetřit zraněnou osobu nebo umožnit průjezd rychlé zdravotnické pomoci apod. Je ovšem vhodné a účelné, před samotným odstraněním vozidla konečné postavení vozidel na místě nehody zadokumentovat (např. náčrtem, fotograficky).

d) spolupracovat při zjišťování skutkového stavu

Jasně daná povinnost, bez které by nebylo možné dopravní nehodu řádně zadokumentovat včetně dokumentace policií (a poté následně oznámit pojišťovně). V případě, že následky dopravní nehody nezakládají oznamovací povinnost policii, je možné tyto čtyři podmínky doplnit další (pátou)

e) v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejich účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků

Společný záznam o dopravní nehodě nemá přesně danou formu (zákon toto nijak neupravuje). Vzhledem k těmto skutečnostem byl sestaven tzv. Evropský záznam o dopravní nehodě, který je navržen tak, aby účastníci dopravní nehody neopomněli na důležité údaje v kritické situaci po dopravní nehodě při zadokumentování nehodového děje a případné následné hlášení pojišťovně.

Jak již bylo uvedeno, tento zákon nejen zavádí pravidla chování všech účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích, ale také sankce za jejich porušení. Sankce jsou uvedeny v ust. § 125c (přestupky), § 125d až 125f zákona (správní delikty právnických a podnikajících fyzických osob).

Zákon č. 56/2001 Sb.

Neméně důležitým zákonem souvisejícím s dopravou na pozemních komunikacích je zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Předchozí právní předpisy definovali pravidla pohybu účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích, jejich práva a povinnosti. Tento právní předpis definuje technické požadavky na vozidla zúčastněná provozu na pozemních komunikacích a způsob

jejich schvalování (podmínky dovozu a uvedení vozidla na tuzemský trh, technické kontroly, kontroly emisí motorů apod.). Dále pak výkon státní správy ve věcech podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích a správní delikty fyzických a právnických osob. na úseku problematiky dané tímto zákonem.

Zákon č. 285/2002 Sb.

Pojem smrti najdeme v zákoně č. 285/2002 Sb., Zákon o darování, odběrech a transplantacích tkání a orgánů a o změně některých zákonů (transplantační zákon), kde je definována jako nevratná ztráta funkce celého mozku, včetně mozkového kmene, nebo nevratná zástava krevního oběhu. (§ 2 písm. e) zákona)

Zákon č. 37/2004 Sb.

Pojem zranění či úraz není v současné právní úpravě nikde jednoznačně definován. V českém právním řádu existuje několik právních norem, které tento pojem obsahují a definují.

Jedním z nich je zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů (zákon o pojistné smlouvě). Ten uvádí, že úrazem se pro účely tohoto zákona rozumí neočekávané a náhlé působení zemních sil nebo vlastní tělesné síly nezávisle na vůli pojištěného, ke kterému došlo během trvání soukromého pojištění a kterým bylo pojištěnému způsobeno poškození zdraví nebo smrt. (§ 60 odst. 2 zákona)

Zákon č. 500/2004 Sb.

Projednávají-li se přestupky v dopravě a není-li jejich projednání uvedeno v přestupkovém zákoně č. 200/1990 Sb. či v jiném zákoně, vztahují se na řízení o přestupcích obecný předpis o správním řízení a tím je zákon č. 500/2004 Sb., Správní řád.

Zákon č. 40/2009 Sb.

Druhým zákonem, kde je uveden pojem zranění je zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník. Zde je definován pojem ublížení na zdraví. Rozumí se tím takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření. (§ 122 odst. 1 zákona)

V souvislosti s porušením pravidel provozu na pozemních komunikacích může, při naplnění daných znaků skutkové podstaty, dojít ke spáchání některého z trestných činů. Jedná se především o trestné činy při způsobení poškození zdraví, případně smrti: § 143 (neúmyslné zabití), § 145 až § 148 (trestné činy proti zdraví), § 151 (neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku); v souvislosti s poškozením majetku tr. činy dle § 277 (poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti), § 273 (obecné ohrožení z nedbalosti) a § 294 (poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti); s vlastní jízdou vozidla tr. činy dle § 207 (neoprávněné užívání cizí věci), § 274 (ohrožení pod vlivem návykové látky) a § 337 (mření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání).

Zákon č. 89/2012 Sb.

Dalším zákonem řešící problematiku škod způsobených dopravními nehodami je nový občanský zákoník - zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník (účinný dnem 1. ledna 2014), který oblast odpovědnosti za škodu upravuje výrazně podrobněji než předchozí právní úprava (zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník), a to konkrétně v ustanovení § 2894 až § 2971.

Novinkou občanského zákoníku je zrušení vyhlášky č. 440/2001 Sb., o odškodňování bolesti a ztížení společenského uplatnění, podle které se bolest a ztížení společenského uplatnění hodnotila body, přičemž za každý bod náleželo poškozenému 120 korun. Nová právní úprava žádné maximální limity odškodnění nezavádí, a tudíž se v případě výše odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění bude posuzovat u každého individuálně. (BESIP, 2014)

Z tohoto důvodu byla Nejvyšším soudem vypracována metodika k náhradě nemajtkové újmy na zdraví (bolest a ztížení společenského uplatnění podle § 2958 občanského zákoníku). Základní částka pro výpočet náhrady za snížení společenského uplatnění činí 10 051 200 Kč. (Nejvyšší soud, 2014)

Zákon č. 201/2012 Sb.

Okrajově je možné zmínit právní předpis (zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší), který řeší mimo jiné i problematiku čistoty ovzduší při provozu motorových vozidel a to jednak složením paliva, a jednak množstvím emisí vznikajících

Vyhláška č. 104/1997 Sb.

Se zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích úzce souvisí i prováděcí předpis o pozemních komunikacích - vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. Tato vyhláška zpřesňuje některá ustanovení zákona o pozemních komunikacích jako např. princip označení jednotlivých druhů komunikací, dále především ustanovení o údržbě komunikací, včetně mostů a způsoby připojení k pozemní komunikaci míst ležících mimo ni.

Vyhláška č. 478/2000 Sb.

V návaznosti na předchozí právní předpis o podnikání v dopravě byla vydána prováděcí vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě. Vyhláška upřesňuje především vedení záznamů o jízdách vozidel nákladních a taxislužby a o označování těchto vozidel.

Vyhláška č. 30/2001 Sb.

Nedílnou součástí dopravy, resp. pozemních komunikací je dopravní značení (jak vodorovné, tak svislé), které zavádí vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

Vyhláška č. 31/2001 Sb.

Problematiku řidičských průkazů řeší vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a registru řidičů. Vyhláška určuje podobu řidičských průkazů, řeší podmínky jejich vydání a odnětí, problematiku mezinárodních řidičských průkazů, včetně uznávání řidičských oprávnění jiných států. Zavádí a definuje registr řidičů, jedná se o celostátní evidenci řidičů a jejich řidičských oprávnění, včetně spáchaných přestupků v dopravě (EKŘ - evidenční karta řidiče).

Vyhláška č. 32/2001 Sb.

Evidenci dopravních nehod vede Policie České republiky. Evidují se všechny nehody, které jsou nahlášeny Policii. Metodika evidence nehod se řídí ustanoveními vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod. Předpis zavádí pojmy potřebné k evidenci např., kdo se považuje za usmrcenou osobu, pojem těžké a lehké zranění (pojmy jsou odlišné od obecné právní úpravy). Dále určuje

množství a druh údajů potřebných k vedení evidence (o účastnících dopravních nehod, o zúčastněných vozidlech, místech a podmínkách dopravních nehod).

Vyhláška č. 341/2014 Sb.

Ministerstvo dopravy v roce 2014 vydává prováděcí předpis publikovaný ve sbírce zákonů pod č. 341/2014 Sb.¹⁴, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Vyhláška zpřesňuje podmínky schvalování technické způsobilosti vozidel (myšlen jakýkoli druh vozidla k provozu na pozemních komunikacích) vyráběných sériově nebo v jednotlivých kusech, nebo pokud se jedná o jejich přestavbu. Jedná se o technické a konstrukční požadavky (např. materiály, váha, nosnost, osvětlení, hluk, emise, povinná výbava apod.).

Závazný pokyn Policejního prezidenta č. 160/2009

Dohled nad silničním provozem a tedy i vyšetřování dopravních nehod z díkce zákona provádí pouze a jen Policie České republiky. Při dohledu a vyšetřování dopravních nehod se řídí nejen ustanoveními zákonů a vyhlášek, ale i vnitřními předpisy (interními akty řízení) vydanými Policejním prezidiem a nižšími organizačními články (např. náměstky policejního prezidenta či krajskými ředitelstvími). Nejdůležitějším interním aktem řízení je ZP PP č. 160/2009, který upravuje postup příslušníků Policie České republiky při plnění úkolů, při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, při kontrole dodržování podmínek provozování silniční dopravy a dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek, šetření dopravních nehod a činnosti úseku dopravního inženýrství. Předpis shrnuje práva, povinnosti a úkoly vyplývající z právních předpisů¹⁵ z oblasti dopravy.

¹⁴ Nahrazuje Vyhlášku Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

¹⁵ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

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

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů

Pokyn ředitele ŘSDP Policejního prezidia č. 1/2010

V návaznosti na ZP PP č. 160/2009 byl vydán Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia č. 1/2010, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

Pokyn ředitele ŘSDP Policejního prezidia č. 4/2010

Uvedený Pokyn ředitele Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 4/2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod.

Závazný pokyn Policejního prezidenta č. 221/2011

Závazný pokyn Policejního prezidenta č. 221/2011 upravuje některé postupy příslušníků Policie České republiky a zaměstnanců Policie České republiky (dále jen „pracovník“) při:

- odhalování přestupků,
- šetření ke zjištění osoby podezřelé ze spáchání přestupku,
- zajišťování důkazních prostředků,
- oznamování a odevzdávání přestupků,
- projednávání přestupků v blokovém řízení,
- rozhodování v přezkumném řízení,
- rozhodování o obnově řízení a
- evidování dokumentů o přestupku.

Pokyn ředitele ŘSDP Policejního prezidia č. 5/2012

Pokyn ředitele Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 5/2012 upravuje způsob a postup zpracování událostí (dopravních nehod) v „Informačním systému zpracování a evidence dopravních nehod“.

Závazný pokyn Policejního prezidenta č. 190/2012

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 190/2012 upravuje postup při manipulaci s pokutovými bloky (druhy pokutových bloků, způsoby jejich vyplnění, oprava chyb apod.) a finančními prostředky vybranými v blokovém řízení.

Pokyn Policejního prezidenta č. 103/2013

Pokyn Policejního prezidenta č. 103/2013, určuje a zpřesňuje plnění některých úkolů policejních orgánů Policie České republiky v trestním řízení.

4 ANALÝZA ZKOUMANÉ PROBLEMATIKY

Jedním z nejdůležitějších ukazatelů zodpovědnosti řidičů v dané zemi a tedy i kvality silniční dopravy je dopravní nehodovost. Bezpečnost silniční dopravy je tak vizitkou každého státu a jejich řidičů. Důvodem pro snižování nehodovosti není jen vylepšení této vizitky, ale především jsou to lidské tragédie a utrpení vznikající při každé dopravní nehodě, potažmo pak i snižování ekonomických ztrát, které vznikají při úmrtí nebo zranění člověka. Ne jinak je tomu i u českého státu.

4.1 Názor autora práce na právní úpravu zkoumané problematiky

Jedním z prostředků pro zajištění bezpečnosti v dopravě je legislativa (trestní a přestupkové zákonodárství), která počítá se zodpovědností osob porušujících předpisy a pravidla bezpečnosti dopravy. (Porada, 2000)

Pokud však již dojde k dopravní nehodě, tak potrestání viníka bude záviset jednak na závažnosti nehodového děje a jednak na jeho a následcích, tedy zda se bude jednat o trestný čin nebo přestupek.

Přestupky spáchané v dopravě jsou taxativně uvedeny v § 125c silničního zákona. Vlastní pojem přestupku je definován v zákoně č. 200/1990 Sb., o přestupcích jako zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin (§ 2 odst. 1 zákona).

Trestný čin je definovaný v zákoně č. 40/2009 Sb., trestní zákoník jako protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. V souvislosti s dopravní nehodou přicházejí v úvahu následující trestné činy:

- Usmrcení z nedbalosti (§ 143)
- Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147)
- Ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148)
- Neposkytnutí pomoci (§150)
- Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§151)
- Obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273)
- Ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274)

- Poškození a ohrožení obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 277)
- Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337)

K odpovědnosti za přešupek postačí zavinění z nedbalosti, k odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, není-li výslovně uvedeno, že postačí zavinění z nedbalosti.

Požadavky společnosti na zajištění bezpečnosti v dopravě tak vedly ke vzniku instituce vyšetřování dopravní nehody. Tato instituce vzniká až s vývojem intenzivní automobilové dopravy. Její opodstatněnost je dána už tím, že život a zdraví člověka a ochrana majetku jsou objekty chráněné každou společností. (Porada, 2000)

V trestním právu došlo k výrazné úpravě (rekodifikace trestního práva zákonem č. 40/2009 Sb., trestní zákoník) některých skutkových podstat trestných činů, včetně těch, které přicházejí v úvahu v souvislosti s dopravní nehodou, tak aby lépe a přesněji odpovídaly požadavkům praxe. Úprava tak plně odpovídá záměrům tvůrců zákona. Dle názoru autora práce tato právní úprava plně odpovídá potřebám praxe.

Trochu jiná situace však nastala s novelou silničního zákona (zákonem č. 133/2011 Sb. s účinností od 1.9.2011). Touto novelou bylo zrušeno ust. § 22 v zákoně o přestupcích a do silničního zákona bylo implementováno ustanovení § 125c o přestupcích. Některá ustanovení zrušeného § 22 byla převzata i přesto, že z praxe se ozývaly názory na změnu dikce těchto ustanovení, a to především v oblasti požití alkoholických nápojů před jízdou a během jízdy (§ 125c, odst. 1, písm. b) a c) zákona). Předchozí i současné ustanovení vyvolává řadu interpretačních potíží:

- § 125c, odst. 1, písm. b) - řídí vozidlo po požití alkoholického nápoje
- § 125c, odst. 1, písm. c) - řídí vozidlo ve stavu vylučující způsobilost po požití alkoholického nápoje

Za přešupek podle písm. b) se uloží pokuta od 2.500 do 20 tis. korun a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku; započítává se 7 bodů, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 ‰ (do 0,99 ‰). Za přešupek podle písm. c) se uloží pokuta od 25 tis. do 50 tis. korun a zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let; započítává se 7 bodů. Tyto dvě skutkové podstat, ale nejsou jasně vymezeny. V průběhu používání těchto ustanovení se v rámci praxe hranice ustálila na hodnotě 0,8 ‰, ale není akceptována všemi správními orgány. Shrňeme-li to, tak písm. b) se užije při zjištění alkoholu vyšší jak 0 ‰

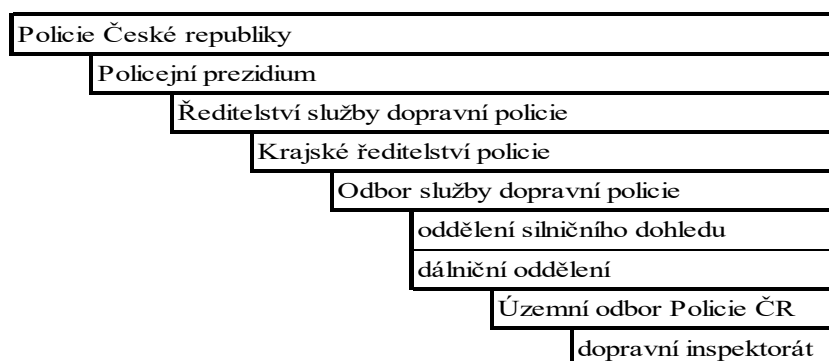
do hodnoty 0,8 ‰ a písm. c) od hodnoty vyšší jak 0,8 ‰ do hodnoty 0,99 ‰ (/výše je to již trestný čin). Je zcela zřejmé, že ustanovení zákona v takovéto podobě (nejasně stanovené hranice výše hladiny alkoholu) zcela jistě nevyhovuje praktickému využití. Ne jinak je tomu i v případě zákazu užití návykové látky a zjištěné její výše. Pro potřeby praxe by hranice naměřeného alkoholu a návykové látky měla být pevně stanovena již v zákoně. Odstranila by se tak možnost nejednotného výkladu příslušných ustanovení zákona.

Negativně lze hodnotit i stanovené výše pokut za běžné přestupky v dopravě včetně bodového ohodnocení. Jejich stanovená výše (jak pokuty, tak bodů) nepůsobí preventivně a neodrazuje tak řidiče od páchání dopravních přestupků, potažmo pak dopravních nehod. Nemluvě pak o dlouho diskutovaném problému institutu osoby blízké. Ten je hojně využíván především při řešení přestupků překročení povolené rychlosti zaznamenaných automatizovanými systémy (pevně umístěné radary s fotoaparátem). Takto naznačená znění zákona zcela jistě neodpovídají potřebám správního orgánu při řešení přestupků, včetně výše represe, a tím možnému snížení jejich počtu. Zvýšení výše pokut i bodového ohodnocení přestupků by k tomu jistě přispělo. Nápravou ustanovení "osoby blízké" by byl stav, kdy provozovatel, pokud by neuvedl osobu, která vozidlo řídila v době spáchání přestupku, byl nejen finančně postižen (tak jako doposud) ale byl ohodnocen i trestními body.

4.2 Postup při řešení dopravních nehod Policií ČR

Z dikce silničního zákona vyplývá, že dopravní nehodu lze oznámit toliko policistovi, potažmo Policii ČR, která jako jediná je oprávněná dopravní nehodu šetřit. Dle Závazného pokynu Policejního prezidenta č. 160/2009 jsou k šetření dopravních nehod na pozemních komunikacích věcně příslušné dopravní inspektoráty a dálniční oddělení. V organizační struktuře Policie České republiky jsou dopravní inspektoráty začleněny pod Územní odbory Policie (bývalá Okresní ředitelství), ty pak pod Krajská ředitelství Policie. Dálniční oddělení jsou v organizační struktuře Policie začleněny přímo pod Odbory služby dopravní policie Krajských ředitelství Policie. Organizační strukturu zaštiťuje Policejní prezidium a jím podřízené Ředitelství služby dopravní policie. Celá organizační struktura Policie ČR po linii zpracování dopravních nehod a dopravy vůbec (včetně preventivních opatření, metodiky apod.) je uvedena na jednoduchém schématu níže.

Obrázek 4: Struktura Policie ČR po linii dopravních nehod



Zdroj: Policejní prezidium; zpracování vlastní

Oznámení dopravní nehody

Oznámení dopravní nehody je převážně činěno na linku celostátní linku 158, případně na mezinárodní linku 112. Ve výjimečných případech pak přímo na některé Obvodní oddělení policie nebo na příslušný Dopravní inspektorát (většinou se jedná o oznámení místních občanů, kteří číslo znají). Při oznámení je třeba získat od oznamovatele co nejvíce informací (tzv. maximálně vytěžit oznamovatele), především o místě a čase dopravní nehody, počtu zúčastněných vozidel, možných zraněních či úmrtích, ale také o úniku provozních kapalin, požadavku na vyproštění osob, případně o poškození cizího majetku (silnice, domy, dopravní značky apod.). Oznámení se, poté, se všemi získanými informacemi předá na místně příslušný dopravní inspektorát a dle potřeby na operační středisko Hasičského záchranného sboru (HZS) a Rychlé zdravotnické služby (RZS). Po předání oznámení vyjíždí na místo výjezdová skupina dopravního inspektorátu. Je třeba uvést, že v praxi oznámení na linku 158 a na oddělení Policie jsou předávána na příslušné dopravní inspektoráty ihned, na rozdíl od postoupení informací z linky 112 (kdy toto postoupení někdy trvá i 30 min.). Nejedná se sice o pravidelnou záležitost, stává se to spíše výjimečně, ale nemělo by se stát vůbec. Tato skutečnost vypovídá o ne přesně stanovených parametrech interních pravidel pro příjem oznámení a jeho předání věcně příslušnému operačnímu středisku. Na obrázku níže je demonstrován případ oznámení náhlého úmrtí na linku 112. Čas oznámení na linku 112 je 11:11:35 hodin, čas předání na operační středisko linky 158 (Policie ČR) je 11:32:46 hodin. Časová prodleva je více jak 20 minut. Zde sice tato prodleva nezpůsobila další škody, ale u oznámení kde půjde

o zdraví či život je tato prodleva nepřipustná. Změnou by tak mola být úprava interních předpisů o náležitostech příjmu oznámení.

Obrázek 5: Část výpisu oznámení události předané z linky 112

2014 J 22505/43 - Oznámení o náhlém [REDACTED]	
Ohlášeno:	11.8.2014 11:11:35, ZPŮSOB: JINÉ OZNÁMENÍ
Telefon:	VOLAJÍCÍ: 723 [REDACTED]
Zahájil:	11.8.2014 11:32:46, jř316047, PS Počátky
Událost:	Náhlé úmrtí
Oznamovatel:	Zdeněk [REDACTED]
Místo:	[REDACTED]
Řeší útvar:	PS Počátky
Spolupracující:	Žádné útvary nespolupracují
Zařazen SaP:	PŘÍTEL 512 G2 GPS, PEŘEJ 211 SKT G2 GPS
Ukončil:	11.8.2014 18:09:44, [REDACTED] IOS Jihlava - sever, způsobem: předáno SKPV

Zdroj: Policie ČR; zpracování vlastní

Zpracování dopravní nehody

Po provedených neodkladných úkonech policisty na místě dopravní nehody (poskytnutí lékařské první pomoci, přivolání RZS, zajištění případných svědků apod.) je prováděna činnost ke zjištění a zadokumentování nehodového děje (včetně zaměření GPS) a jeho následků, určení konkrétní osoby, která porušila ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích a zda došlo ke spáchání přestupku nebo trestného činu. Zpracování dopravní nehody je provedeno některou z následujících forem:

- dopravní nehoda (velká)
- malá dopravní nehoda
- nehoda zpracována na Záznam o dopravní nehodě
- škodní událost
- střed se zvěří

Dopravní nehoda se zpracovává na Protokol o nehodě v silničním provozu, malá dopravní nehoda na Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním, škodní událost na Záznam o škodní události, střed se zvěří na Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří a nehoda, při které nevzniká povinnost tuto nehodu ohlásit, na Záznam o dopravní nehodě,

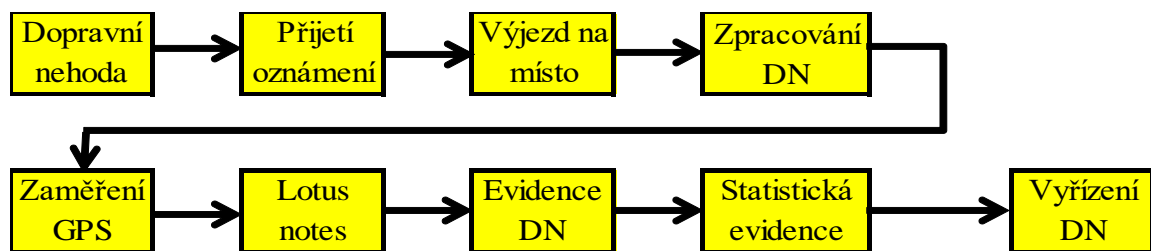
tzv. euroformulář. Součástí dokumentace je, mimo zmíněných tiskopisů, především fotodokumentace, náčrtek a plánek místa dopravní nehody. Případně také znalecký posudek či odborné vyjádření. Veškerá činnost včetně tiskopisů jsou zpracovávána v prostředí databázového systému Lotus notes, z něj jsou pak získaná data odesílána do systémů Evidence dopravních nehod a Statistika dopravních nehod.

Vyřízení dopravní nehody

Po provedeném šetření a zadokumentování nehodového děje, situace na místě dopravní nehody a určení konkrétní osoby, která porušila zákonné povinnosti dané pro řízení vozidla je přistoupeno k vyřízení dopravní nehody. Toto lze provést v zásadě dvěma způsoby:

- vyřízením na místě (bloková pokuta, pokuta na místě nezaplacená)
- postoupením správnímu orgánu (přestupek) popřípadě soudu (trestný čin)

Obrázek 6: Schéma průběhu šetření dopravní nehody



Zdroj: zpracování vlastní

4.3 Systém statistické evidence dopravních nehod

V počátcích evidence dopravních nehod (za neexistence výpočetní techniky) byly data shromažďována a uchovávána pomocí děrných karet (základní data o dopravních nehodách mají časovou řadu od roku 1961). S nástupem výpočetní techniky došlo sice ke změně manipulace vstupních a výstupních dat, nikoli však struktuře. Základní struktura tak byla promítnuta i do vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod. Struktura dat byla zpřesněna a rozšířena (na základě vývoje nehodovosti) až do dnešní podoby. Díkce zákona tak přesně odpovídá potřebám praxe.

Vstupní data tohoto evidenčního systému dopravních nehod jsou od roku 2001 pořizována v souladu s již zmíněné vyhlášky o evidenci dopravních nehod policisty přímo na místě dopravní nehody. Základem je Formulář evidence nehod v silničním provozu¹⁶ (je k nahlédnutí v příloze č. 1), jehož struktura odpovídá struktura dat v databázi evidence dopravních nehod. Od roku 1995 se začala zavádět elektronická verze tohoto formuláře a to pomocí databázového systému Lotus Notes. Kompletní přechod byl dokončen v roce 2003.

4.3.1 Struktura statistických dat

Statistická data, pro účely této diplomové práce, byla získaná vytěžením evidenčního systému dopravních nehod, který spravuje Ředitelství služby dopravní policie - Policejního prezidia – Policie České republiky. Vytěžením této databáze byly získány statistické údaje za posledních 10 let (od roku 2005 do roku 2014).

Jak již bylo zmíněno, data jsou pořizována policisty přímo na místě dopravní nehody a to vyplněním strukturovaného formuláře (dříve v papírové podobě, nyní v programu Lotus Notes). Formulář (a tedy i data) je rozdělen na 59 okruhů, ve kterých se uvádějí údaje:

- o místě a čase dopravní nehody;
- o pozemní komunikace (druh, povrch, rozhledové poměry, křížení komunikací, povětrnostní podmínky);
- o účasti chodce;
- o zúčastněném vozidle či vozidlech;
- o řidiči či řidičích;
- o příčinách dopravních nehod;
- o následcích dopravních nehod (výše škody, následky na zdraví a životech).

4.3.2 Statistická data - příčiny dopravních nehod

Statistická data jsou v položce „*Hlavní příčiny nehody*“¹⁷ rozdělena na šest základních kategorií:

¹⁶ formulář MV skladové číslo 593

¹⁷ položka 12 formuláře MV skladové číslo 593

- dopravní nehoda nezaviněná řidičem
- nepřiměřená rychlost jízdy
- nesprávné předjíždění
- nedání přednosti v jízdě
- nesprávný způsob jízdy
- technická závada vozidla

Dopravní nehoda nezaviněná řidičem. V této kategorii jsou zastoupeny jak nehody vyvolané jiným účastníkem podílejícím se přímo či nepřímo na silničním provozu (např. chodec, řidič nemotorového vozidla, lesní zvěř), tak nehody vzniklé na základě nepředvídatelných skutečností (např. uvolnění a pád kamenů ze skalní stěny nebo pád stromu na vozovku apod.).

Nepřiměřená rychlost. Nejčastěji se jedná o překročení povolené rychlosti, nepřizpůsobení rychlosti vozidla stavu a povrchu vozovky (např. sníh, mokrá povrch, námraza či náledí) nebo dopravně technickému stavu vozovky (např. křižovatka, zatáčka, sklon vozovky apod.).

Nesprávné předjíždění. Zde se jedná především o předjíždění vozidla vpravo, předjíždění vozidla vlevo, které odbočuje vlevo, předjíždění bez dostatečného rozhledu nebo nedostatečného bočního odstupu atd.

Nedání přednosti v jízdě. Nerespektování dopravní značky „Dej přednost v jízdě“, nedání přednosti při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého, nerespektování dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě“, nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava, atd.,

Nesprávný způsob jízdy. Do této kategorie spadají dopravní nehody, ke kterým došlo v důsledku nevěnování se potřebné pozornosti řízení vozidla, nedodržení bezpečné vzdálenosti, nesprávného otáčení nebo couvání či nezvládnutí vozidla apod.

Technická závada vozidla zaviněná řidičem. U většiny závad se jedná o případy nezajištěného či nesprávně uloženého nákladu, nezajištěných bočnic, závadu na závěsu pro přívěs, uvolněné kolo atd.

Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu. Jedná se o samostatnou a specifickou kategorii, která svým charakterem patří do skupiny charakterizující příčiny dopravních nehod. Nevykazuje se však samostatně, ale společně s jinou příčinou

a zaviněním. V tomto případě může být vykázáno společně jako zavinění řidičem vozidla, chodcem nebo jiným účastníkem silničního provozu.

4.3.3 Statistická data - následky dopravních nehod

Škoda na zdraví.¹⁸

Při určení zranění, zda je lehké či těžké, by se mělo vycházet z lékařské zprávy. Ovšem zde nastupuje institut mlčenlivosti pro lékaře, kdy k jeho prolomení je zapotřebí souhlasu zraněného (nebo příkazu soudu). Proto se v praxi vychází z odhadu policisty.

Lehkým zraněním se rozumí jiné než těžké zranění. Pro účely počítačové evidence nehod se za lehké zranění považuje každé poranění tělesných nebo duševních funkcí, i když nedojde k pracovní neschopnosti.

Těžkou újmou na zdraví (těžkým zraněním) se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo vážné onemocnění, klasifikaci určuje převážně lékař.

Za usmrčenou osobu, pro účely počítačové evidence nehod, se považuje osoba, která zemřela na místě nehody, při převozu do lékařského zařízení nebo nejpozději do 24 hodin po nehodě. Zemře-li osoba zúčastněná na nehodě v době od 24 hodin do 30 dnů po nehodě, provede se aktualizace a údaje se uvádějí odděleně.

Výše škody.¹⁹

V praxi se při stanovení výše škody vzniklé na vozidle nebo na jiném majetku při dopravní nehodě vychází z odhadu policisty přímo na místě dopravní nehody. Méně často pak z odhadu účastníků (zde především v případech, kdy se na místě nachází poučená osoba).

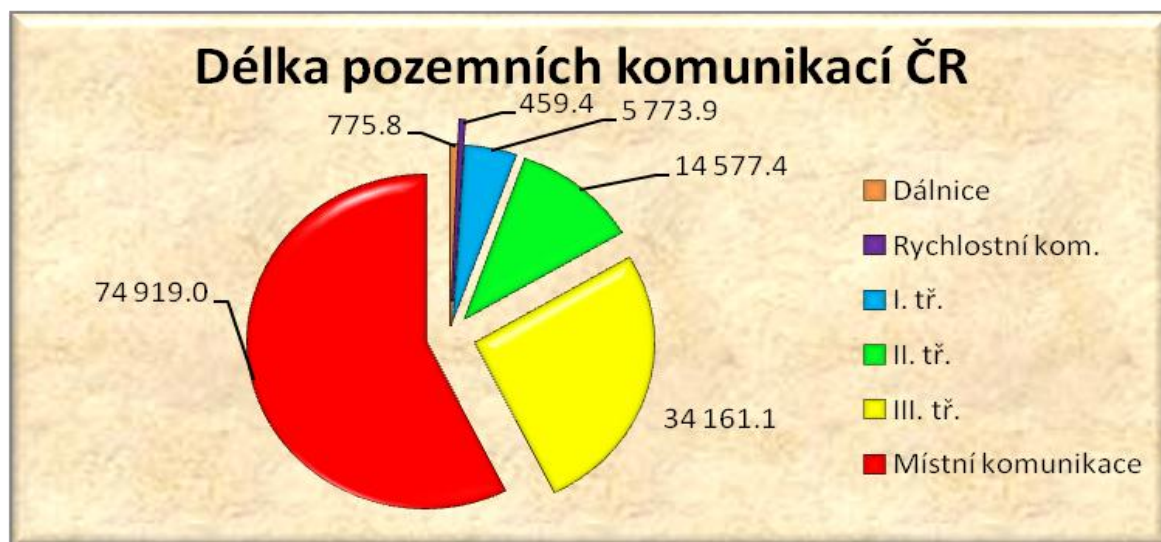
4.4 Dopravní nehodovost v České republice

Území celé České republiky je protkáno hustou sítí pozemních komunikací. Jedná se o síť dálnic, silnic I., II. a III. tříd a místních komunikací. Celková délka silniční sítě v České republice činí 74.919 km a neustále se rozrůstá (stav k 1.1.2015). Skladbu jednotlivých typů komunikací pro názornost ukazuje následující graf.

¹⁸ položka 13 formuláře MV skladové číslo 593

¹⁹ položka 14 formuláře MV skladové číslo 593

Graf 1: Délka pozemních komunikací v České republice



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Český statistický úřad; zpracování vlastní

4.4.1 Vývoj dopravní nehodovosti

Na následujícím grafu je vidět vývoj nehodovosti, resp. počtu nehod na území celé české republiky od roku 2005 do roku 2014²⁰.

Graf 2: Vývoj počtu dopravních nehod v ČR za 2005 až 2014



Zdroj: Policejní prezidium ČR - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Silniční zákon (zákon č. 361/2000 Sb.) nabyt účinnosti 1.1.2001. V původní úpravě byla stanovena povinnost ohlásit dopravní nehodu v případech, kdy došlo k usmrcení nebo zranění osoby (toto ustanovení platí stále) nebo k hmotné škodě převyšující 20 000 Kč. Množství dopravních nehod se v té době pohybovalo okolo 200 tis. nehod za rok.

²⁰ údaje za rok 2015 nejsou dosud k dispozici

Nejtragičtějším rokem byl rok 1999 (a platí doposud), kdy se stalo 225 690 nehod (v roce 2005 199 262 nehod).

Ke změně došlo v roce 2006 (od 1.7.2006 nabyl účinnosti zákon č. 411/2005 Sb. novelizující silniční zákon), kdy došlo k navýšení částky pro oznamovací povinnost na hodnotu 50 000 Kč. Další novinkou bylo zavedení bodového systému (max. 12 trestných bodů za taxativně dané přestupky). Na grafu je patrný pokles počtu dopravních nehod v průběhu let 2006 (187 965 nehod) až 2008 (160 376 nehod).

Prudký pokles počtu dopravních nehod v roce 2009 (74 815 nehod) je zapříčiněn legislativní změnou ohlašovací povinnosti ve výši škody způsobené dopravní nehodou a to částkou 100 000 Kč (zákon č. 274/208 Sb. účinný od 1.1.2009) a úpravou bodového systému. Pozvolný nárůst počtu dopravních nehod od roku 2009 lze připsat postupnému polevování dodržování předpisů na straně řidičů (tzv. „řidičům otrnulo“), změně výuky v autoškolách, především změna obtížnosti závěrečných testů (současně pouze jedna správná odpověď a otázky jsou jednodušší) ale také vyšším příjmům, snížení cen ojetých vozidel, což činí jejich větší dostupnost (má jich více řidičů) a také používání silnějších vozidel a to nejen mladými řidiči.

Vývoj a počty dopravních nehod v jednotlivých krajích za roky 2005 až 2014 jsou uvedeny v následující tabulce. Pro lepší orientaci jsou údaje přepočítány na nové územní členění (nová Krajská ředitelství PČR od roku 2010).

Tabulka 1: Počet dopravních nehod v krajích za roky 2005 až 2014

POČET DOPRAVNÍCH NEHOD										
KRAJ	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Hlavní město Praha	33 349	34 689	33 484	30 251	15 583	18 190	16 572	17 795	18 593	19 306
Jihočeský	13 027	11 463	11 343	9 623	3 206	2 899	3 015	3 207	3 557	3 753
Jihomoravský	18 157	16 593	16 022	14 174	3 642	5 650	5 941	6 670	6 701	6 950
Karlovarský	6 457	5 935	5 680	4 658	1 772	1 737	1 489	1 396	1 626	1 732
Královéhradecký	10 094	9 085	8 696	7 382	3 692	3 697	3 843	4 281	4 164	4 254
Liberecký	9 018	8 564	7 993	7 088	4 366	3 864	3 620	3 859	3 788	3 572
Moravskoslezský	20 398	19 248	18 604	16 466	8 572	7 902	8 071	8 145	8 288	8 317
Olomoucký	9 962	9 658	9 545	8 386	4 407	4 156	4 274	4 406	4 432	4 450
Pardubický	8 233	7 788	7 747	6 814	3 501	3 357	3 582	3 726	3 622	3 451
Plzeňský	11 800	10 538	10 151	8 968	3 217	2 813	3 107	3 453	3 121	2 905
Středočeský	27 047	24 613	24 254	22 053	11 183	9 870	9 889	10 595	11 266	11 604
Ústecký	14 579	13 755	13 650	12 294	8 033	7 217	7 126	7 551	8 230	8 372
Vysočina	8 688	8 132	8 086	6 623	1 843	2 390	2 594	3 295	3 696	3 709
Zlínský	8 453	7 904	7 481	5 596	1 798	1 780	2 014	3 025	3 314	3 484
ČESKÁ REPUBLIKA	199 262	187 965	182 736	160 376	74 815	75 522	75 137	81 404	84 398	85 859

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

V rámci zpracování statistických dat o dopravních nehodách bylo záměrem nejen nalezení jejich příčin, ale také rozšíření pohledu na místa, resp. kraje s největším výskytem dopravních nehod a možného nalezení souvislostí s počtem řidičů v jednotlivých krajích, s věkem řidičů a s délkou řidičské praxe. Dále bylo záměrem srovnání pachatelů dopravních nehod dle pohlaví, leč statistika PČR tento údaj neviduje (tedy nerozlišuje pohlaví řidiče).

V rámci tohoto výzkumu bylo osloveno Ministerstvo dopravy (v souladu se zákonem č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím) se žádostí o získání potřebných údajů o počtu řidičů v jednotlivých krajích. S následného sdělení ministerstva vyplynulo, že lze sdělit pouze údaje z databází shromažďující údaje podle zákona o svobodném přístupu k informacím. Jiné údaje, včetně počtu řidičů, tak sdělit nelze, neboť evidence řidičských průkazů je vedena v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Na základě této skutečnosti tak nebylo možno provést některé zamýšlené analýzy.

K následující analýze tak byly použity údaje z databáze Českého statistického úřadu o počtu obyvatel v jednotlivých krajích ve věku od 15 let, jakožto možných potenciačních vlastníků řidičských průkazů (data jsou uvedena v příloze).

V rámci analýzy bylo provedeno srovnání počtu spáchaných dopravních nehod v jednotlivých krajích České republiky, které byly přepočítány na 1 000 obyvatel ve věku od 15 let.

Tabulka 2: Počet dopravních nehod na 1 000 obyvatel

POČET DOPRAVNÍCH NEHOD NA 1000 OBYVATEL (od 15 let věku)											
KRAJ	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	PRŮMĚR
Hlavní město Praha	32	33	31	28	14	17	15	17	17	18	22
Jihočeský	24	21	21	18	6	5	6	6	7	7	12
Jihomoravský	19	17	16	14	4	6	6	7	7	7	10
Karlovarský	25	23	22	18	7	7	6	5	6	7	12
Královéhradecký	22	19	18	16	8	8	8	9	9	9	13
Liberecký	25	23	22	19	12	10	10	10	10	10	15
Moravskoslezský	19	18	17	15	8	7	8	8	8	8	12
Olomoucký	18	18	17	15	8	8	8	8	8	8	12
Pardubický	19	18	18	15	8	8	8	8	8	8	12
Plzeňský	25	22	21	18	7	6	6	7	6	6	12
Středočeský	27	25	24	21	11	9	9	10	10	11	16
Ústecký	21	20	19	17	11	10	10	11	12	12	14
Vysočina	20	19	18	15	4	5	6	8	9	9	11
Zlínský	17	16	15	11	4	4	4	6	7	7	9
ČESKÁ REPUBLIKA	314	292	280	241	110	109	110	120	124	126	183

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; Český statistický úřad; zpracování vlastní

Z uvedených údajů je patrné, že nejvyšší četnost dopravních nehod (22 DN na 1 000 obyvatel) je v hlavním městě Praze, další v pořadí je pak Středočeský kraj (16 DN na 1 000 obyvatel) a překvapivě Liberecký kraj (15 DN na 1 000 obyvatel). Statistiku uzavírá kraj Zlínský s „pouhými“ 9 DN na 1 000 obyvatel. Možné námitky o počtu řidičů dojíždějících do Prahy např. za prací, lze zmírnit tvrzením, že pravděpodobně většina dojíždějících pochází ze Středočeského kraje (kde, jak vidno z tabulky, je druhá nejvyšší četnost spáchaných DN na 1 000 obyvatel).

4.4.2 Dopravní nehody a věk řidiče

Další z provedených analýz statistických údajů PČR bylo porovnání počtu dopravních nehod v souvislosti s věkem řidiče²¹. Výsledky za roky 2005 až 2014 pro celou Českou republiku jsou shrnuty v následujícím grafu.

Graf 3: Počet dopravních nehod za 2005 až 2014 v ČR dle věku řidiče



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Zjištěné výsledky překvapivě boří mýtus o tom, že nejčastěji způsobují dopravní nehody mladí řidiči. Z výsledků je jasně patrné, že pachatelé dopravních nehod jsou řidiči ve středním věku (od 25 let do 49 let věku) s celkovými bezmála 50 % (49,61 %) účasti na DN. Největší zastoupení má pak kategorie řidičů ve věku 30 let až 39 let s 22,35 % účasti. Věková kategorie řidičů (18 až 24 let) o které se všeobecně uvažuje jako o „nejhorších mladých řidičích“ má na celkovém zastoupení podíl pouhých necelých 16 %. Jak bude ale

²¹ položka 54 formuláře MV skladové číslo 593

později uvedeno (kap. 4.6.2), tak v případě následků dle věku řidiče, se celá problematika bude jevit v trochu jiném světle.

4.4.3 Dopravní nehody z pohledu řidičská praxe

Analýza řidičů páchajících dopravní nehody by nebyla úplná bez zjištění jaká kategorie řidičů, resp. s jakou řidičskou praxí řidiči způsobují dopravní nehodu. Je třeba zde předestřít, že tento údaj ve statistických datech je policisty v praxi vytvořen, při vyplňování formuláře, převážně prostým údajem o počtu let, jež vlastní řidič řidičský průkaz (předpokládá se, že po tu dobu jsou aktivními řidiči).

Z níže uvedeného grafu překvapivě vyplynulo, že řidiči páchající dopravní přestupek - dopravní nehodu jsou řidiči s více jak desetiletou praxí (vlastní řidičské oprávnění více jak deset let) se svými více jak 30 % (přesně 30,30 %) účasti. Údaj nezjištěno (17,39 %) reprezentuje skutečnost, že policejní orgán si nezaznamenal údaje o vydání řidičského průkazu, případně se jedná o cizince.

Graf 4: Počet dopravních nehod za 2005 až 2014 v ČR dle řidičské praxe



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Dalších z analýz přicházejících v úvahu je analýza dopravních nehod spáchaných dle stáří vozidel. Vzhledem k časové řadě deseti let analyzovaných dat, však mladší roky výroby nejsou z kraje období zastoupeny a naopak ke konci časové řady starší ročníky absentují. Taková to analýza tak nemá dostatečnou vypovídací schopnost pro celé analyzované období.

Z dosud provedených analýz a zjištěných skutečností lze tedy konstatovat, že dopravních nehod se nejčastěji dopouštějí řidiči ve středním věku od 25 let do 49 let (nejčastěji ve věku od 30 let do 39 let) s řidičskou praxí nad 10, používající motorové vozidlo v Praze nebo Středočeském kraji.

4.4.4 Dopravní nehody dle měsíců v průběhu kalendářního roku

V průběhu roku se v jednotlivých měsících mění počet dopravních nehod. Jedná se např. o vliv ročních období (zima, teplo), existence svátků, prázdnin či letních nebo zimních dovolených apod. Další provedená analýza se tak týká průběhu počtu dopravních nehod v jednotlivých měsících v roce.

Na níže uvedeném grafu je patrný průběh dopravních nehod v jednotlivých měsících. Nejvíce dopravních nehod bylo způsobeno v měsících říjnu (8,93 %) a listopadu (8,79 %). Zde je možné se domnívat, že hodnoty jsou způsobeny větším počtem řidičů v období svátku zemřelých (dušičky), kdy vyjíždějí tzv. sváteční řidiči, tedy řidiči, kteří se tak často nepohybují po silnicích. Nejméně nehod bylo způsobeno v měsíci únoru (7,44 %). Zde patrně vlivem zimního období.

Graf 5: Dopravní nehody dle měsíců v průběhu kalendářního roku [v %]

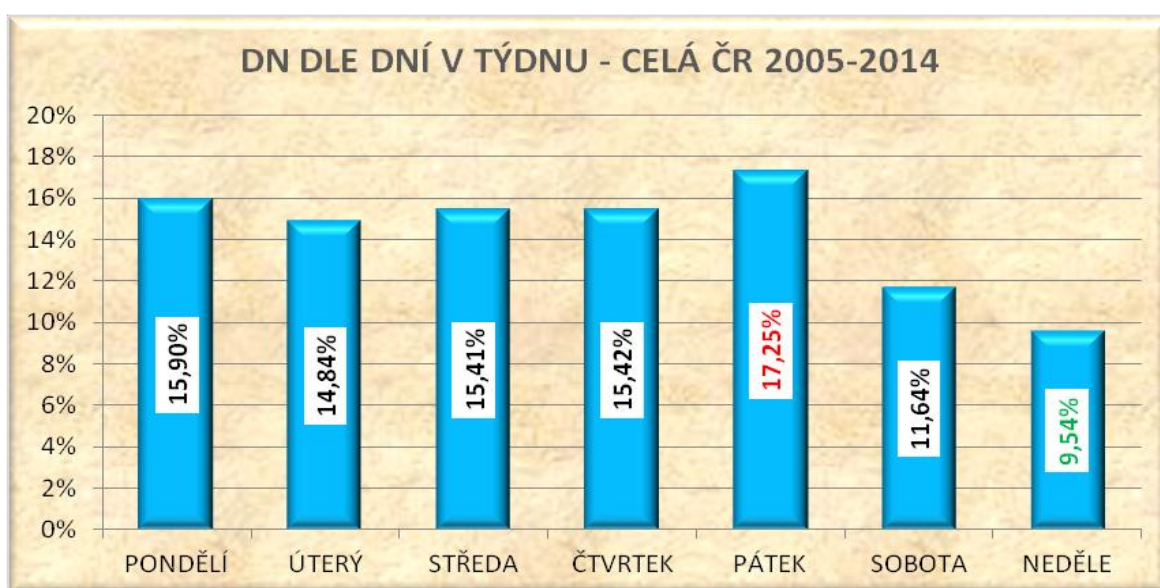


Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

4.4.5 Dopravní nehody dle dnů v průběhu týdne

Tak jak se liší počty dopravních nehod v průběhu roku, tak se liší i počty nehod v průběhu týdne. Výsledkem analýzy dostupných dat je zjištění, že největší počet dopravních nehod byl spáchán v pátek (17,25 %). Je všeobecně známo, že v pátek je na silnicích největší provoz. Lidé cestují trávit své volno především na chaty, chalupy či rekreační střediska. Dalším nejtragičtějším dnem v pořadí je pondělí (15,9 %). V tomto dni nejsou pravděpodobně řidiči ještě plně soustředěny na jízdu vlivem předchozích dnů volna. Nejméně nehod pak bylo způsobeno v neděli (9,54 %).

Graf 6: Dopravní nehody dle dnů v průběhu týdne [v %]



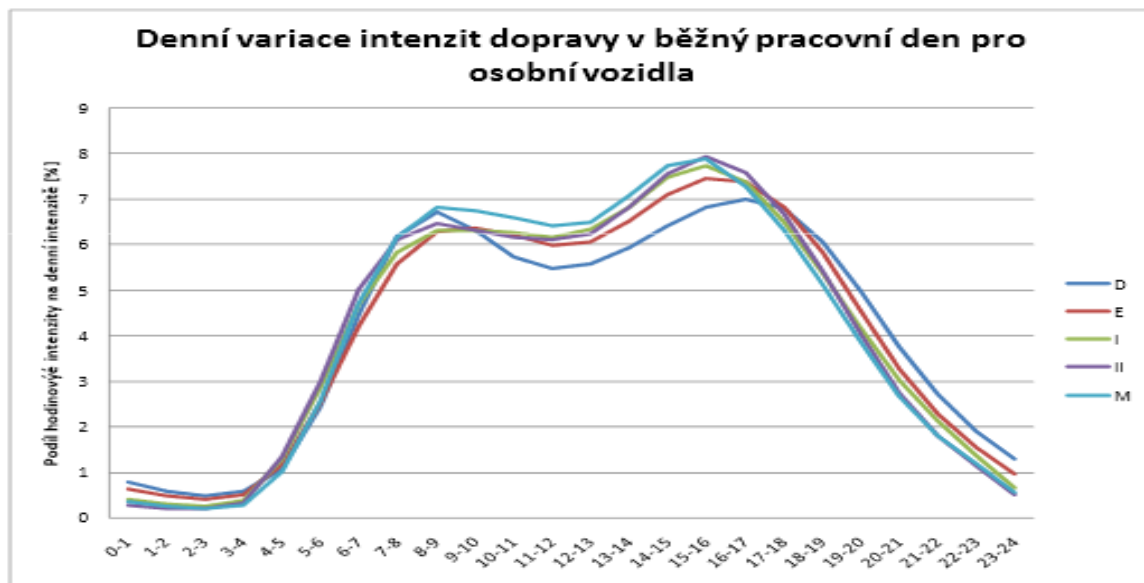
Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

4.4.6 Dopravní nehody dle hodin v průběhu dne

Hustota provozu se v průběhu dne výrazně mění, např. ranní a odpolední cesty do zaměstnání a ze zaměstnání, zásobování obchodů, cesty za nákupy, za odpolední a večerní zábavou apod.

Na níže uvedeném grafu je ukázka intenzity provozu osobních automobilů na silnicích jednotlivých typů v běžný den. Zde je patrný nárůst provozu mezi 5. hodinou až 9. hodinou. Poté intenzita klesá a v době mezi 15. hodinou a 17. hodinou opět narůstá a to na všech typech silnic. Lze předpokládat, že počty dopravních nehod budou obdobné s tímto průběhem.

Graf 7: Intenzita provozu na jednotlivých typech silnic



Zdroj: <http://homel.vsb.cz/~dor028/Pruzkumy.pdf>

Na níže uvedených grafech jsou zobrazeny výsledky provedených analýz dostupných statistických dat o dopravních nehodách. Na prvním grafu je zobrazen počet vzniklých dopravních nehod v průběhu 24 hodin. Počty nehod, podle předpokladu, zcela jasně korespondují s hodnotami intenzity provozu. Největší nárůst je pak v čase mezi 15. hodinou a 17. hodinou. U položky *nezjištěno*, se lze domnívat, že při pořizování dat o dopravní nehodě byl tento údaj vynechán.

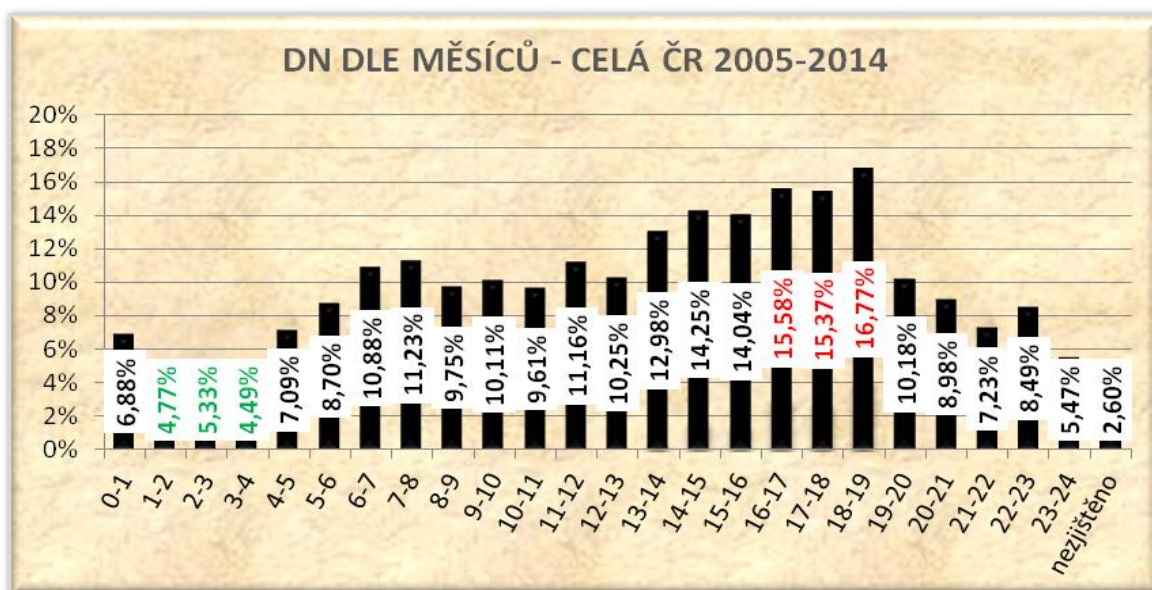
Graf 8: Počty dopravních nehod dle hodin v průběhu dne [v %]



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Na druhém grafu jsou zobrazeny počty úmrtí při dopravních nehodách v průběhu dne. Jedná se o všechna úmrtí při dopravních nehodách - řidiči, spolujezdcí, cyklisté, chodci atd. Na grafu je vidět zvýšení počtu úmrtí v ranních hodinách. Jedná se o období cest do zaměstnání a zásobování obchodů. Dále následuje pokles počtu úmrtí, což koresponduje s průběhem denní hustoty dopravního provozu. Další nárůst pak nastává v odpoledních hodinách (po 13. hodině), kdy graf opět opisuje průběh intenzity provozu. Dále však počet úmrtí, na rozdíl od intenzity provozu, dále stoupá až do 19. hodiny, kdy je největší četnost dopravních nehod (16,77 % z celého dne). V podzimních a zimních měsících v tomto čase si řidiči většinou neuvědomují zhoršenou viditelnost překážek a chodců, hůře odhadují tvar a průběh silnice. Chyba ale není jen na straně řidičů ale i chodců, kteří by sami měli dbát o svou bezpečnost, především použitím reflexních prvků. Uzákonění používání reflexních prvků chodci za snížené viditelnosti by jistě k bezpečnosti přispělo.

Graf 9: Počty úmrtí při dopravních nehodách v průběhu dne [v %]



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

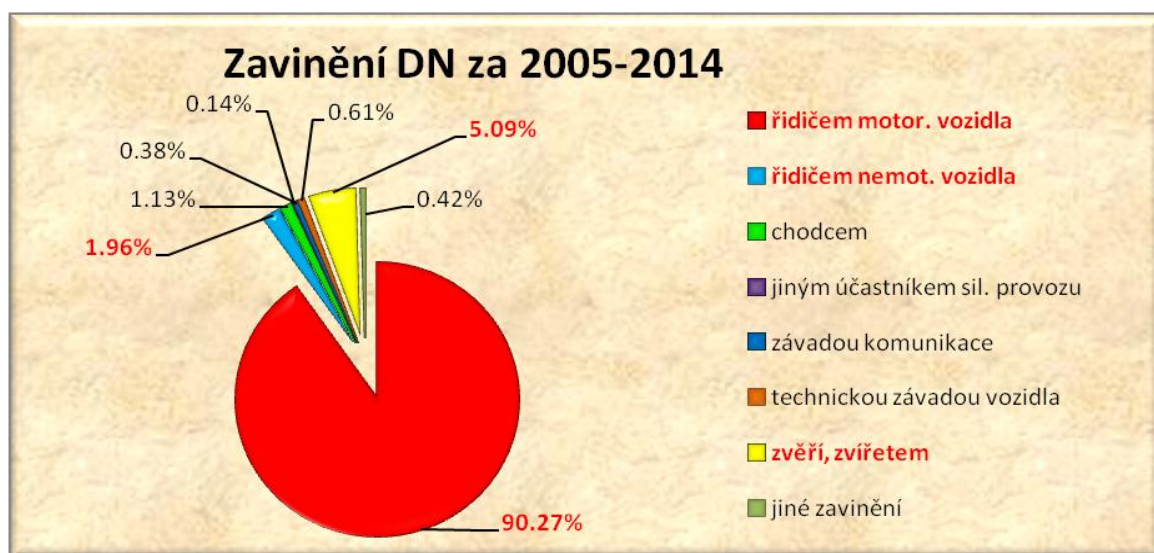
Z dalších dosud provedených analýz a zjištěných skutečností lze tedy konstatovat, že největší četnost dopravních nehod je v měsících říjnu a listopadu, o něco méně pak v měsících květnu a červnu v pondělí a pátek v odpoledních hodinách mezi 13. hodinou a 19. hodinou. Nejméně nehod je v měsíci únoru, v neděli a v nočních hodinách.

4.4.7 Dopravní nehody dle zavinění

Jak již bylo v předchozí části uvedeno, dopravní nehoda je selhání člověka, techniky nebo pozemní komunikace a jde o havárii nebo srážku. V průběhu šetření skutkového děje dopravní nehody se také mimo jiné šetří i zavinění. Zavinění obecně patří do subjektivní stránky deliktu společně s pohnutkou a motivem. Zavinění je vnitřní psychický stav osoby k jednání a následku. Zavinění rozlišujeme úmyslné nebo z nedbalosti. V praxi se předpokládá zavinění dopravní nehody z nedbalosti, nezjistí-li se okolnosti, jež odůvodňují zavinění úmyslné.

Statistická data použitá k provedení analýzy jsou dle zavinění dopravní nehody rozdělena do několika kategorií - zavinění řidičem motorového vozidla, nemotorového vozidla, chodcem (včetně např. osoby, která táhne sáňky, tlačí dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík, jeden na lyžích či kolečkových bruslích, na invalidním vozíku mechanickém či elektrickém, vede motocykl, zvíře apod.), jiným účastníkem silničního provozu (do této kategorie patří cyklista, jezdec na zvířeti, řidič potahového vozidla), závadou komunikace, technickou závadou vozidla, zvířeti nebo zvířetem a jiné zavinění. V následujícím grafu je ukázán podíl zavinění jednotlivých kategorií na celkovém počtu dopravních nehod.

Graf 10: Počty dopravních nehod dle zavinění

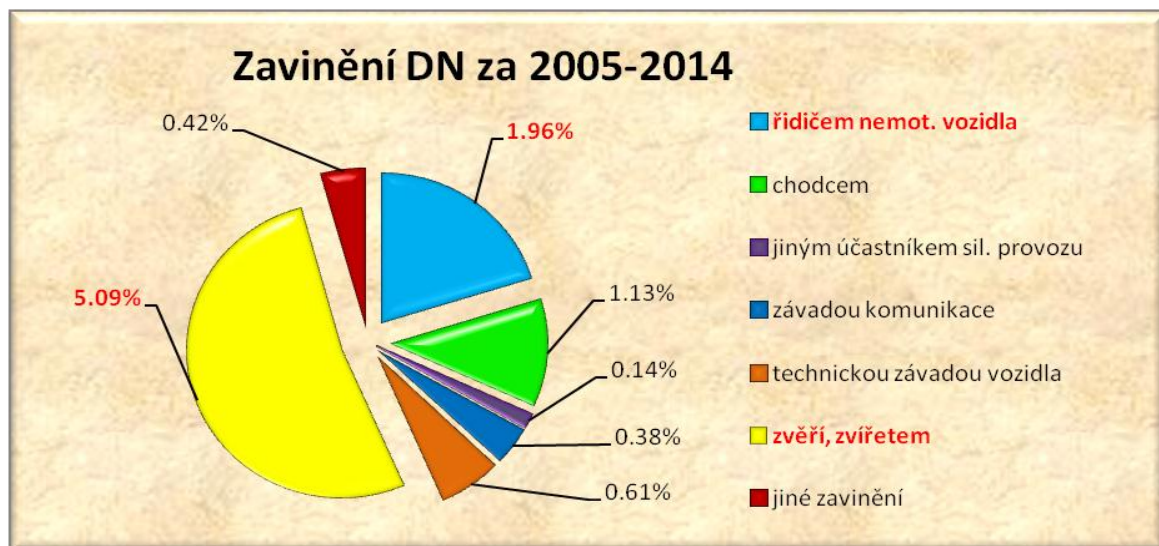


Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Z uvedených výsledků provedené analýzy je zřejmé, tak jak se obecně předpokládá, že nejvyšší podíl na dopravních nehodách mají řidiči motorových vozidel s více jak 90 %.

Pozoruhodné na výsledcích je, že na druhém místě jsou dopravní nehody zaviněné zvěří nebo zvířetem (5,09 %) a teprve na dalším místě (s velkým odstupem) nehody zaviněné řidičem nemotorového vozidla (1,96 %), kam patří i cyklisté. Pro lepší názornost je níže uvedena skladba zavinění bez zavinění řidičem motorového vozidla.

Graf 11: Počty dopravních nehod dle zavinění (vyjma řidičem mot. vozidla)



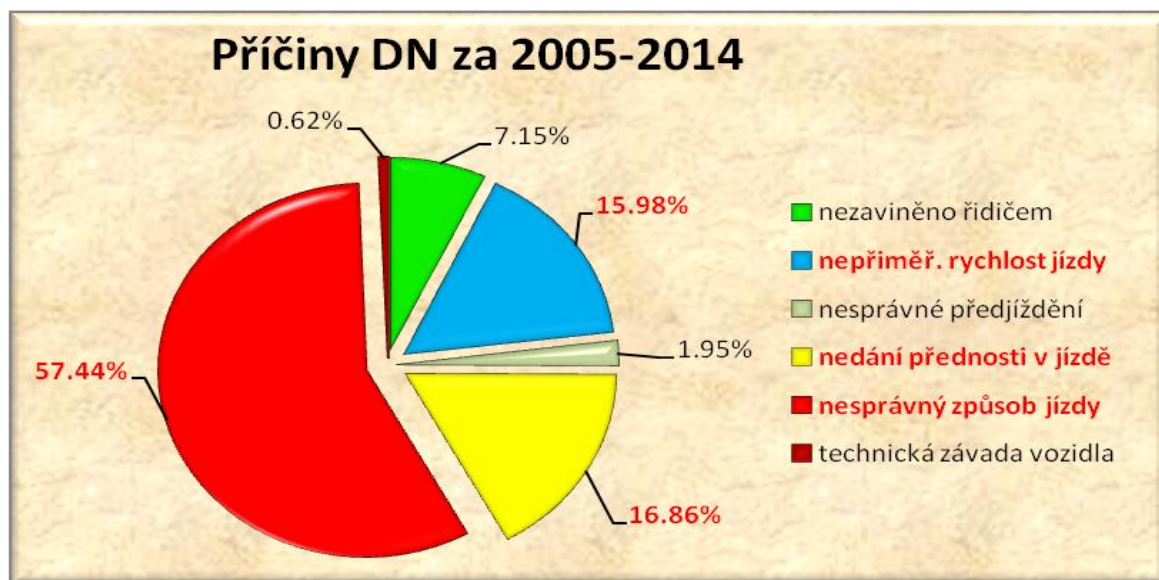
Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

4.5 Dopravní nehody a jejich příčiny

Každé zavinění dopravní nehody, má i svou příčinu, tedy je vyvolána nějakým podnětem. Statistická data rozeznávají šest základních příčin dopravních nehod - nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy, technická závada vozidla a dopravní nehody nezaviněné řidičem.

Z níže uvedeného grafu je patrné, že nejčastější příčinou dopravní nehody je nesprávný způsob jízdy (57,44 %), následovaná nedáním přednosti v jízdě (16,86 %) a nepřiměřenou rychlostí (15,98 %). Položky nesprávné předjíždění (obsahující zejména předjíždění na plné čáře, bez dostatečného bočního odstupu, bez dostatečného rozhledu, špatný odhad vzdálenosti apod.), nezaviněno řidičem a technická závada vozidla (obsahující závady řízení, brzd, pneumatik, uvolnění nákladu, uvolnění bočnic, závada závěsu apod.), vzhledem ke svým hodnotám, jsou pro účely provedeného zkoumání nevýznamné.

Graf 12: Příčiny dopravních nehod za roky 2005 - 2014



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Další, podrobnější analýza příčin dopravních nehod bude dále provedena u položek vykazujících vyšší procentuelní zastoupení, tedy nepřiměřená rychlost jízdy, nedání přednosti v jízdě a nesprávný způsob jízdy.

4.5.1 Nepřiměřená rychlost

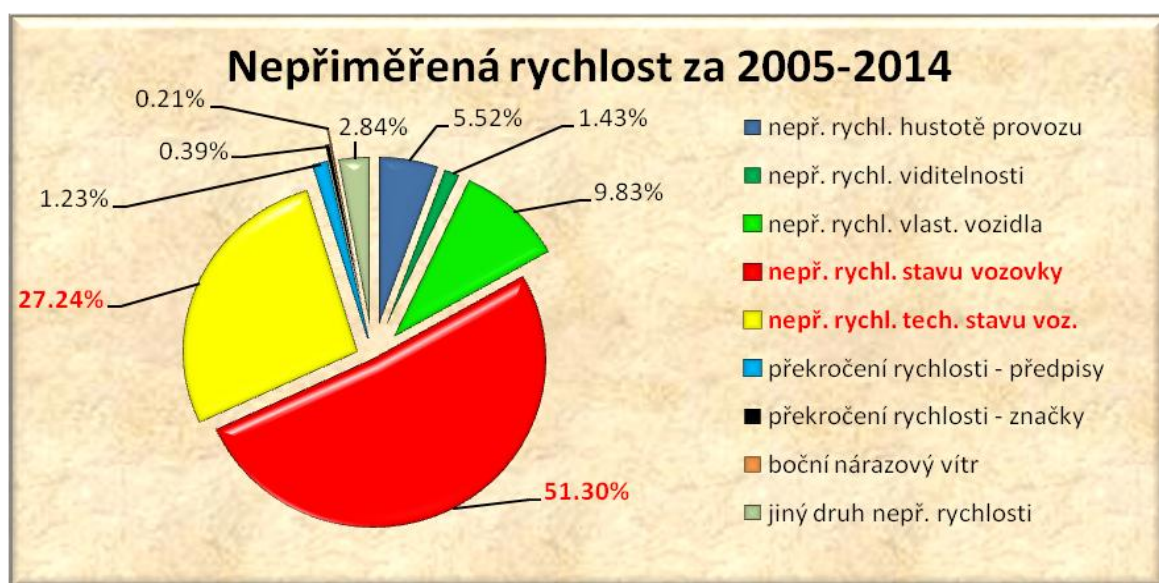
Bezpečná rychlost vozidla se neřídí jen hodnotami dané legislativou (např. 50, 90 či 130 km/hodinu), ale měla by se dále odvíjet jednak od zkušeností řidiče a jednak od jízdních vlastností a stavu vozidla (např. technický stav, stav a povaha nákladu apod.) a situaci v jeho okolí (např. povětrnostní vlivy, stav vozovky, hustota provozu apod.). Přeceněním či podceněním takovýchto vlastností či zkušeností dojde ke kritickému stavu a jízdě na či za hranici možností řidiče nebo vozidla a to je pak příčinou dopravní nehody vlivem nepřiměřené rychlosti. Statistická data o dopravních nehodách obsahují celkem devět položek popisujících jako příčinu dopravní nehody nepřiměřenou rychlost a to:

- nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu;
- nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti (mlh, soumrak apod.);
- nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu;
- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrá povrch apod.);
- nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatačka, stoupání apod.);

- překročení předepsané rychlosti stanovené pravidly;
- překročení rychlosti stanovené dopravní značkou;
- nepřizpůsobení rychlosti bočnímu nárazovému větru;
- jiný druh nepřiměřené rychlosti.

Jako příčina dopravní nehody se **nepřiměřená rychlost** podílí na celkovém počtu dopravních nehod 15,98 % a je tak třetí v pořadí. Výstupem analýzy jednotlivých položek charakterizujících nepřiměřenou rychlost je mimo jiné níže uvedený graf (tabulka je uvedena v příloze).

Graf 13: Příčina dopravních nehod za roky 2005 - 2014 - nepřiměřená rychlost



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Zde je vidět, že více jak v polovině případů (51,30 %) došlo k dopravní nehodě vlivem nepřizpůsobení rychlosti vozidla stavu vozovky. Zde je to především jízda za deště, po sněhové pokrývce, při náledí, po poškozené vozovce apod. Druhou nejčastější příčinou dopravní nehody (27,24 %) je nepřizpůsobení rychlosti technickému stavu vozidla (především ojeté pneumatiky, špatný stav brzd apod.). Třetí významnou příčinou (9,83 %) je pak nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu (např. jízda na motorce po náledí, vysoko poležené těžiště vozidla apod.)

V tabulce níže je uvedeno zákonné řešení dopravního přestupku při překročení povolené rychlosti a výše bodového ohodnocení za daný přestupek.

Tabulka 3: Přestupky v dopravě - rychlost jízdy

PŘESTUPEK V DOPRAVĚ - RYCHLOST JÍZDY					
§		Skutková podstata přestupku	bloková pokuta/body	správní řízení	
§ 125c odst. 1	bod	Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla			
písm. f)	2.	překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více	NELZE	5	5 000 Kč až 10 000 Kč; zákaz činnosti 6 měs. až 1 rok
	3.	překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více	do 2.500 Kč (bez recidivy)	3	2 500 Kč až 5 000 Kč; u recidivy zákaz činnosti 1 měs. až 6 měs.
	4.	překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o méně než 20 km/h a nebo mimo obec o méně než 30 km/h (body při rychl. Vyšší než 5km/h)	do 1.000 Kč	2	1 500 Kč až 2 500 Kč

Zdroj: zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích; zpracování vlastní

4.5.2 Nedání přednosti v jízdě

Ve zkoumaném období (2005 až 2014) bylo *nedání přednosti v jízdě* druhou nejčastější příčinou vzniku dopravní nehody - celorepublikově 16,86 %. V materiálu Policejního prezidia - Eliminace dopravní nehodovosti se uvádí, že nejčastější příčinou nedání přednosti v jízdě je nedostatečný rozhled (překážky v rozhledovém poli), chybné uspořádání křižovatky (např. špatná viditelnost, chybějící odbočovací pruhy, nevhodné úhly křížení), překročení maximální povolené rychlosti na hlavní komunikaci a psychický tlak na řidiče čekajícího na vyjetí z vedlejší komunikace na hlavní. (Eliminace DN, 2013)

Statistická data o dopravních nehodách shromažďují údaje celkem ve čtrnácti položkách a to:

- jízda na červenou (semafor);
- proti dopravní značce „STŮJ, DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“;
- proti dopravní značce „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“;
- vozidlu přijíždějícímu zprava;
- při odbočování vlevo;
- tramvaji, která odbočuje;
- protijedoucímu vozidlu při objíždění překážky;
- při zařazování do proudu jedoucích vozidel;
- při vjíždění na silnici;
- při otáčení nebo couvání;

- při přejíždění z jednoho pruhu do druhého;
- chodci na přechodu;
- při odbočování vlevo souběžně jedoucím vozidlu;
- jiné nedání přednosti.

Příčiny dopravních nehod nedáním přednosti v jízdě dle statistických údajů jsou uvedeny v následujícím grafu.

Graf 14: Příčina dopravních nehod za roky 2005 - 2014 - nedání přednosti v jízdě



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Z uvedené tabulky je zřejmé, že nejčastější příčinou je nedání přednosti v jízdě (31,52 %) neuposlechnutím příkazové značky „Dej přednost v jízdě“ (P4). Může se tak dít jak nepozorností řidiče, tak i vlivem špatně umístěných či nečitelných značek.



Příklad takové značky je vidět na vedlejším obrázku. Značka je umístěna u výjezdu z vedlejší komunikace na silnici I. tř. č. 112 u obce Babice. (Zdroj: autor)

Dalším v pořadí závažnosti bylo vyhodnoceno porušení pravidla přejíždění z jednoho pruhu do pruhu druhého u vícepruhových silnic (14,03 %). Toto porušení je odvislé pouze od nepozornosti řidiče vozidla (chybně

seřazená zpětná zrcátka před jízdou, opomenutí mrtvého úhlu ve zpětném zrcátku, nesledování situace za vozidlem apod.). Na třetím místě závažnosti je nedání přednosti při odbočování doleva. Většinou se jedná o přehlédnutí vozidla, jež ze zadu předjíždí vozidlo, které odbočuje nebo přehlédnutí protijedoucího vozidla.

V tabulce níže je uvedeno zákonné řešení dopravního přestupku při nedání přednosti v jízdě a výše bodového ohodnocení za daný přestupek.

Tabulka 4: Přestupky v dopravě - nedání přednosti

PŘESTUPEK V DOPRAVĚ - NEDÁNÍ PŘEDNOSTI				
§	Skutková podstata přestupku	bloková pokuta	body	správní řízení
§ 125c odst. 1	bod	Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla		
písm. f)	5.	nezastaví vozidlo na signál nebo pokyn "Stůj"	do 2.500 Kč bez recidivy	5 2 500 Kč až 5 000 Kč; při recidivě zákaz činnosti 1 měs. Až 6 měs.
	8.	nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě	do 2.500 Kč bez recidivy	4 2 500 Kč až 5 000 Kč; při recidivě zákaz činnosti 1 měs. až 6 měs.
písm. k)	jiným jednáním, než které je uvedeno pod písm. a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II. zákona		do 2 000 Kč	0 - 5 1 500 Kč až 2 500 Kč

Zdroj: zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích; zpracování vlastní

4.5.3 Nesprávný způsob jízdy

Z provedené analýzy vyplývá, že nejčastější příčinou dopravních nehod je celorepublikově **nesprávný způsob jízdy**. Na celkovém počtu dopravních nehod v České republice v období od roku 2005 do roku 2014 se podílí více jak polovinou (57,44 %). Pod tímto pojmem se evidují všechny ostatní příčiny dopravních nehod, tedy ty, které nelze jinam zařadit. Jedná se o:

- jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru;
- vyhýbání se bez dostatečné boční vůle;
- nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem;
- nesprávné otáčení nebo couvání;
- chyby při udání směru jízdy;
- bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda;
- náhlé bezdůvodné snížení rychlosti jízdy;

- řidič se plně nevěnoval řízení vozidla;
- samovolné rozjetí nezajištěného vozidla;
- vjetí na nezpevněnou krajnici;
- nezvládnutí řízení vozidla;
- jízda jednosměrnou ulicí, silnicí v protisměru;
- nehoda v důsledku použití technických prostředků k zastavení vozidla Policií;
- nehoda v důsledku použití zbraně Policií;
- nehoda při provádění služebního zákroku Policií;
- jiný druh nesprávného způsobu jízdy.

Výsledky analýzy uvedených položek za roky 2005 až 2014 jsou uvedeny v následujícím grafu.

Graf 15: Příčina dopravních nehod za roky 2005 - 2014 - nesprávný způsob jízdy



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Z uvedených položek je zřejmé, že v těchto případech půjde o příčiny, na které má vliv především lidský faktor. Nejčastějším nesprávným způsobem jízdy (30,40 %) je nevěnování se plně řízení vozidla. Pod tento pojem lze zařadit zejména telefonování za jízdy, poslech hlasité hudby, sledování navigace, intenzivní rozhovor se spolujezdci apod. Dalšími příčinami v pořadí je nedodržení bezpečné vzdálenosti s 22,51 % (nedodržení pravidla 2 sekund) a dále nesprávné otáčení nebo couvání s 16 % (otáčení na křižovatce, přes tramvajový pás, za zatáčkou, couvání v nepřehledném úseku apod.).

V tabulce níže je uvedeno zákonné řešení dopravního přestupku při jednání, které je v rozporu s danými pravidly (jedná se o tzv. nesprávný způsob jízdy) a při nesprávném otáčení a dále výše bodového ohodnocení za daný přestupek.

Tabulka 5: Přestupky v dopravě - nesprávný způsob jízdy

PŘESTUPEK V DOPRAVĚ - NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY					
§		Skutková podstata přestupku	bloková pokuta	body	správní řízení
§ 125c odst. 1	bod.	Fyzická osoby se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla			
písm. f)	10.	v provozu na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru neb o couvá v místě, kde to není dovoleno	NELZE	7	5 tis. Až 10 tis.; zákaz činnosti 6 měs. až 1 rok
písm. k)		jiným jednáním, než které je uvedeno pod písm. a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II. zákona	do 2 000 Kč	0 - 5	1 500 Kč až 2 500 Kč

Zdroj: zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích; zpracování vlastní

Z provedených analýz vyplynuly i okolnosti, které ovlivňují vznik dopravních nehod. Mezi okolnosti, které nejsou ovlivnitelné, můžeme zařadit např. povětrnostní vlivy (děšť, sněžení, prudký sluneční svit apod.), stav vozovky (náledí, mokro, bahno apod.), hustotu provozu, roční období a denní či noční dobu. Mezi okolnosti ovlivnitelné můžeme zařadit např. technické řešení křižovatek, chybně umístěné či nečitelné dopravní značky a špatnou viditelnost (křoví, stromy, zástavba apod.).

4.6 Dopravní nehody a jejich následky

V předchozích kapitolách byla prezentována zjištěná zavinění a příčiny dopravních nehod. Při každé dopravní nehodě vzniká určitý následek, hmotná škoda na majetku vždy (ať již na zúčastněných vozidlech či na majetku jiných osob), v horších případech je poškozeno zdraví a v těch nejhorších dojde ke ztrátě na životech.

Na tomto místě je dobré připomenout, že v průběhu sledovaného období (2005-2014) došlo ke dvěma zásadním legislativním změnám v ohlašovací povinnosti dopravní nehody a to v případě vzniklé výše škody. První, byla změna z 20 000 Kč na 50 000 Kč (1.7.2006); další pak zvýšení na hodnotu 100 000 Kč (od 1.1.2009). V případě vzniku následků na zdraví či životě se legislativa nezměnila. Lze tedy konstatovat, že počet dopravních nehod pouze s hmotnou škodou, je ve sledovaném období ovlivňován měnící se platnou legislativou. V případě následků na zdraví a životech je legislativní situace neměnná.

V následující tabulce jsou uvedeny jednak počty dopravních nehod (celkový počet, počet dopravních nehod pouze se vzniklou hmotnou škodou a počet dopravních nehod kdy nastal následek na zdraví či životě a jednak počty zraněných a usmrcených osob.

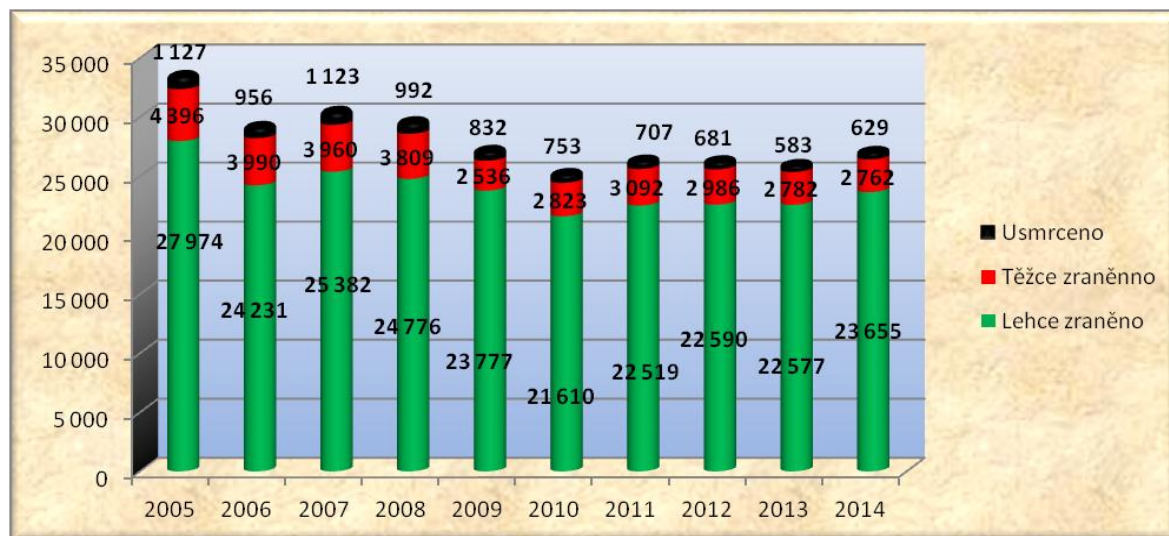
Tabulka 6: Následky dopravních nehod - celá ČR za 2005 - 2014

NÁSLEDKY DOPRAVNÍCH NEHOD - CELÁ ČR										
Následek / Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Usmrceno	1 127	956	1 123	992	832	753	707	681	583	629
Těžce zraněno	4 396	3 990	3 960	3 809	2 536	2 823	3 092	2 986	2 782	2 762
Lehce zraněno	27 974	24 231	25 382	24 776	23 777	21 610	22 519	22 590	22 577	23 655
Počet DN celkem	199 262	187 965	182 736	160 376	74 815	75 522	75 137	81 404	84 398	85 859
Počet DN s následky	25 239	22 115	23 060	22 481	21 706	19 676	20 486	20 504	20 342	21 054
Počet DN s hm. škodou	174 023	165 850	159 676	137 895	53 109	55 846	54 651	60 900	64 056	64 805

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Průběh a počet dopravních nehod ve sledovaném období byl již popsán výše. Při bližším pohledu na způsobené následky na zdraví a životech lze uvést, že výše jednotlivých následků mají klesající tendenci, vyjma lehkých zranění (které si mnohdy nevyžadají lékařské ošetření). Uvedený trend lze přičíst např. lepší úrovni zdravotnické péče, vyšším podílem moderních vozidel s lepšími bezpečnostními prvky, v neposlední řadě i dopravně bezpečnostním kampaním (např. „Smrt se nepoutá“, „Nemyslíš, zaplatíš“, „Nepijte, když řídíte“ a další). Níže jsou graficky zobrazeny následky na zdraví a životech při dopravních nehodách v období let 2005 až 2014. (Časová řada počtu úmrtí za roky 1961 až 2014 je uvedena v příloze)

Graf 16: Následky na zdraví a životech při dopravních nehodách 2005 - 2014



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Z grafu je jasně patrna pomalá, vzrůstající tendence u nehod s lehkým zraněním, a to už od roku 2010. Z dosavadních výsledků lze také u následků na zdraví a životech určit jejich počet na jednu dopravní nehodu. Hodnoty za roky 2005 až 2014 jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 7: Následky dopravních nehod 2005 - 2014

NÁSLEDKY DOPRAVNÍCH NEHOD										
Následek/rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Usmrceno	1 127	956	1 123	992	832	753	707	681	583	629
DN s usmrcením	1 005	853	1 021	908	779	695	650	632	540	571
Úmrtí / 1 DN	1,12	1,12	1,10	1,09	1,07	1,08	1,09	1,08	1,08	1,10
Těžce zraněno	4 396	3 990	3 960	3 809	2 536	2 823	3 092	2 986	2 782	2 762
DN s těžkým zr.	3 645	3 410	3 294	3 223	3 044	2 462	2 666	2 627	2 454	2 409
Těžké zr. / 1 DN	1,21	1,17	1,20	1,18	0,83	1,15	1,16	1,14	1,13	1,15
Lehce zraněno	27 974	24 231	25 382	24 776	23 777	21 610	22 519	22 590	22 577	23 655
DN s lehkým zr.	20 589	17 852	18 745	18 350	17 883	16 519	17 170	17 245	17 348	18 074
Lehké zr. / 1 DN	1,36	1,36	1,35	1,35	1,33	1,31	1,31	1,31	1,30	1,31

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Údaje vykazují vyrovnanou tendenci, kdy u úmrtí se hodnota pohybuje okolo 1,09 na 1 DN (medián 1,09), u těžkého zranění okolo 1,13 na 1 DN (medián 1,15) a u lehkého zranění okolo 1,33 na 1 DN (medián 1,32).

4.6.1 Následky dopravních nehod dle typu silnice

Ne každá silnice je stejně kvalitní, ne na každé silnici lze jezdit stejným stylem. Z těchto důvodů bylo provedeno srovnání vzniklých dopravních nehod na jednotlivých typech komunikací a zjistit tak, které typy jsou relativně bezpečné a které méně. Následující tabulka ukazuje počty dopravních nehod na jednotlivých typech komunikací a vzniklých následcích. Hodnoty jsou uvedeny jako průměrné za sledované období let 2005 až 2014.

Tabulka 8: Přehled nehodovosti podle druhu komunikace

PŘEHLED NEHODOVOSTI DLE DRUHU KOMUNIKACE - CELÁ ČR 2005 - 2014						
DN / druh komunikace	Dálnice a rychlostní komunikace	Silnice I. tř.	Silnice II. tř.	Silnice III. tř.	Ostatní komunikace	Celkem
Celkem DN (prům. za rok)	3 332	20 775	17 703	13 777	65 160	120 747
DN usmrceno	25	283	184	136	138	766
DN s TZ	55	690	702	552	926	2 925
DN s LZ	341	3 862	4 105	3 062	6 611	17 981
DN s hm. škodou	2 912	15 939	12 713	10 028	57 273	98 863
Škoda [tis. Kč]	452 320	1 575 429	1 032 718	1 497 123	3 359 335	7 916 924
Počet kilometrů	1 235.2	5 773.9	14 577.4	34 161.1	74 919.0	130 666.6
Počet DN / 1 km	2.70	3.60	1.21	0.40	0.87	0.92
Škoda [tis. Kč] / 1 km	366	273	71	44	45	61
Škoda [tis. Kč] / 1 DN	136	76	58	109	52	66

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie, Český statistický úřad; zpracování vlastní

Z uvedené tabulky je patrné, že relativně nejbezpečnějším typem silnic (vzhledem k počtu dopravních nehod na 1 km) jsou silnice III. třídy, kdy došlo v průměru za rok k 0,4 nehodám na 1 km. Naproti tomu nejnebezpečnější jsou silnice I. třídy (3,6 DN/1 km). V případě vzniklých škod na 1 km je nejbezpečnějším typem silnic opět silnice III. třídy (44 000 Kč/1 km), nejnebezpečnější jsou ale dálnice a rychlostní komunikace (366 000 Kč/1 km).

4.6.2 Následky dopravních nehod a věk řidiče

Jak již bylo v kapitole 4.4.2 Dopravní nehody a věk řidiče uvedeno, nejčastěji páchají dopravní nehody řidiči ve věku od 25 let do 49 let (za období let 2005 až 2014). Největší zastoupení má pak věková kategorie 30 let až 39 let. Nejméně pak kategorie do 17 let věku. Pokud se však podrobí analýze údaje o způsobených následcích dopravními nehodami, resp. jejich závažnosti v souvislosti s věkem řidiče dospěje se k následujícím výsledkům. Na níže uvedeném grafu je patrné, že kategorie řidičů ve věku do 17 let vykazuje totiž závažnost nejvyšší a to 54,4 úmrtí na 1 000 dopravních nehod v průměru za rok. Řidiči nad 55 let mají druhou nejvyšší závažnost. Naproti tomu kategorie řidičů nejčastěji páchající dopravní nehodu (30 let až 39 let) vykazuje nejnižší závažnost.

Graf 17: Počet úmrtí osob na 1000 dopravních nehod dle věku řidiče za 2005-2014



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Podrobíme-li analýze dostupná data pro počty zraněných osob (řidičů), jsou výsledky této analýzy obdobné, jak ukazuje následující graf.

Graf 18: Počet zranění osob na 1000 dopravních nehod dle věku řidiče za 2005-2014



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

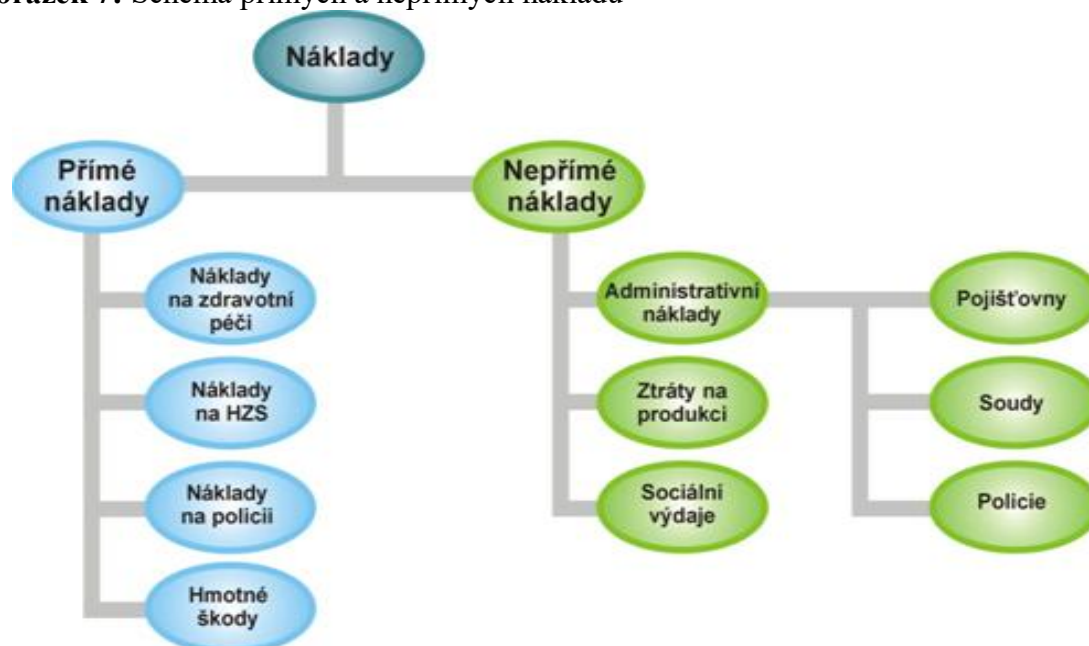
4.6.4 Ekonomické následky dopravních nehod

Finanční ztráta nevzniká jen na poškozeném majetku (hmotná škoda) ale, a to především, na poškozeném zdraví osob. Doprava, resp. dopravní nehodovost působí na ekonomiku řadou negativních externalit, nejen zraněním účastníků a způsobenou přímou škodou na majetku, ale také psychickou újmou a finančními ztrátami. Výpočet takovýchto ekonomických ztrát se provádí v souladu s „Metodikou výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích“²². Ztráty jsou členěny podle závažnosti dopravní nehody na dopravní nehody s usmrcením, s těžkým zraněním, s lehkým zraněním a nehody pouze s hmotnou škodou. Dále se náklady dělí na přímé náklady a nepřímé náklady.

Ekonomické ztráty se dle této metodiky vypočítávají na jednotlivce a to na každý rok samostatně (jejich výše se tedy mění). V letech 2005 až 2009 se ztráty vypočítávaly podle inflace (změn cenové hladiny). Od roku 2010 jsou ztráty vypočítány podle skutečných cen daného roku. Výpočet provádí Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., bohužel se zpožděním dvou let, takže poslední údaje jsou pro rok 2013. Kompletní údaje dle přiloženého schématu jsou k dispozici pro rok 2012.

²² DAŇKOVÁ, Alena. Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2013

Obrázek 7: Schéma přímých a nepřímých nákladů



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu v.v.i

Jak vidno z tabulky, největší ekonomické ztráty tvoří **ztráty na produkci**, tedy ztráta na HDP, kdy je zde zohledněna doba předpokládané produktivní činnosti člověka a snížená možnost výtěžku vlivem následků dopravní nehody. Další neméně významnou složkou nákladů jsou **sociální výdaje**, které tvoří dávky nemocenského pojištění, invalidní důchody, vdovské a vdovecké důchody a sirotčí důchody. Vysoké náklady také vykazuje odvětví **pojišťovnictví**.

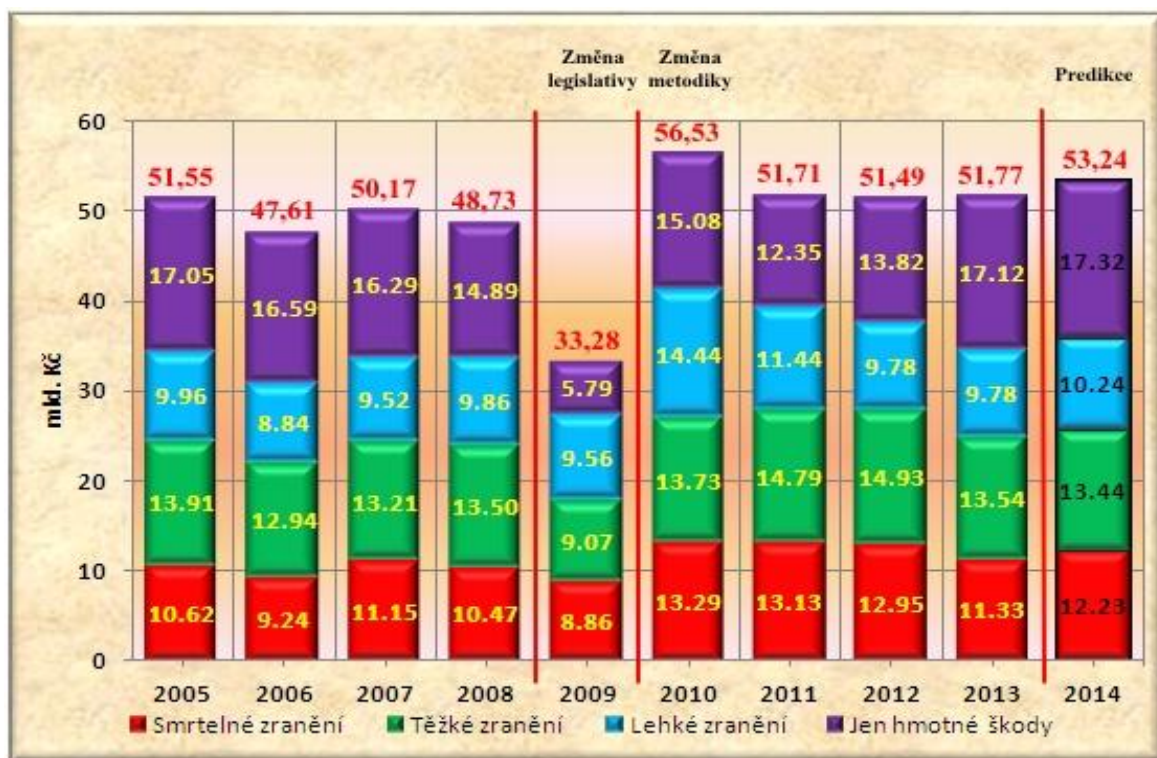
Tabulka 9: Výše nákladů na 1 osobu za rok 2012

VÝŠE NÁKLADŮ NA 1 OSOBU [Kč] - za rok 2012					
Druh nákladu		Úmrtí	Těžké zranění	Lehké zranění	Hmotná škoda
přímé náklady (Kč)	Náklady na zdravotní péči	188 000	1 400 000	46 000	0
	Náklady na hasičský záchranný sbor	41 000	66 000	30 000	6 000
	Náklady na policii	48 000	14 000	8 000	8 300
	Hmotné škody vč. nákladů pojištěven	600 000	338 000	266 000	206 000
	Soudy a správní orgány	25 000	24 000	6 000	6 700
Přímé náklady celkem		902 000	1 842 000	356 000	227 000
nepřímé náklady (Kč)	Ztráty na produkci	17 450 000	2 280 000	48 000	0
	Sociální výdaje	84 000	444 000	9 000	0
	Náhrada škody stanovená soudy	586 000	435 000	20 000	0
	Nepřímé náklady celkem		18 120 000	3 159 000	77 000
CELKOVÁ ztráta 1 osoby (Kč)		19 022 000	5 001 000	433 000	227 000

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

Následující graf zobrazuje celkovou ekonomickou ztrátu ze způsobených dopravních nehod v letech 2005 až 2014 v celé České republice.

Graf 19: Celková ekonomická ztráta v důsledku dopravních nehod za roky 2005 - 2014 v mld. Kč



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. zpracování vlastní

Z grafu je patrna legislativní změna v roce 2009 (zvýšení částky pro ohlašovací povinnost), kdy došlo k prudkému poklesu hodnot ekonomických ztrát. V roce 2010 došlo ke zvýšení částek, jedná se však o vliv změny metodiky výpočtu ekonomických ztrát. Při tvorbě grafu byly pro rok 2014, pro ilustraci, použity skutečné údaje o výši následků dopravních nehod (zdroj: Policejní prezidium ČR) společně s hodnotami ekonomických ztrát pro rok 2013. Předpoklad je, že pro rok 2014 budou hodnoty ekonomických ztrát ještě vyšší, vzhledem k růstu cen. Hodnoty ekonomických ztrát pro rok 2014 dosud nejsou k dispozici.

Tabulka 10: Výše celkových ztrát ve srovnání z HDP

NÁSLEDKY DOPRAVNÍCH NEHOD - CELÁ ČR										
Následek / Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
HDP [mld. Kč]	3 116,1	3 352,6	3 662,6	3 848,4	3 759,0	3 790,9	3 823,4	3 845,9	3 883,8	4 261,1
Celkové ztráty [mld. Kč]	51,55	47,61	50,17	48,73	33,28	56,53	51,71	51,49	51,77	53,24
HDP / Celkové ztráty	1,65%	1,42%	1,37%	1,27%	0,89%	1,49%	1,35%	1,34%	1,33%	1,25%

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie, Český statistický úřad; zpracování vlastní

Výše celkových ekonomických ztrát představuje bezmála 2 % HDP a svou hodnotou se přibližuje schodku státního rozpočtu (pro rok 2014 ve výši 78 mld. Kč). Uvedené ztráty

jdou částečně z rozpočtu některých ministerstev. Dle zprávy Centra dopravního výzkumu, v.v.i.²³ hradilo v roce 2013 Ministerstvo zdravotnictví 0,4 % ztrát na zdravotní péči, Ministerstvo vnitra 2,7 % na činnost Policie ČR a Hasičského záchranného sboru na místě dopravní nehody, Ministerstvo spravedlnosti 1 % na administrativní činnost soudů v soudních řízeních, Ministerstvo práce a sociálních věcí 2,9 % na sociální výdaje (nemocenské a důchodové pojištění) a Ministerstvo dopravy 0,1 % za škody způsobené na komunikacích a dopravním značení. Ztráty státního rozpočtu netvoří jen přímé výdaje, ale ztráty způsobené dočasným nebo trvalým vyřazením osob z pracovního procesu a tím k poklesu příjmové stránky státního rozpočtu.

4.7 Anketní šetření

V rámci prováděného anketního šetření byli osloveni jednak policisté z dopravních inspektorátů všech okresních ředitelství Policie ČR (73 okresních ředitelství) a jednak spoluobčané.

Anketní šetření bylo zaměřeno na názory respondentů k prováděným opatřením ze strany Policie ČR (dopravně bezpečnostní akce) a na názory k preventivním i represivním opatřením vedoucí ke snížení nehodovosti. Dále byl v anketě dán respondentům prostor pro vyjádření se k problematice silniční dopravy a dopravních nehod.

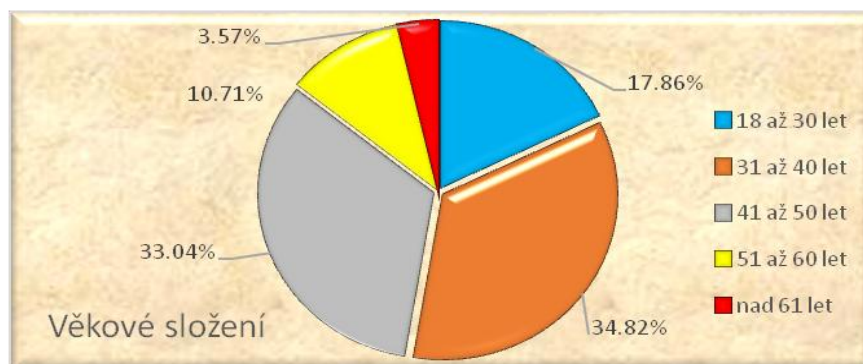
V rámci ankety byly osloveny dvě zcela odlišné skupiny. Na jedné straně osoby pohybující se po silnicích a na druhé straně strážci zákona dbající na dodržování ustanovení silničních pravidel. Jak je uvedeno níže, došlo ke vzácné shodě názorů obou skupin.

4.7.1 Výsledek anketního šetření - civilisté

Anketní šetření probíhalo v období od října 2014 do ledna 2015. Anketní formulář byl vytvořen na internetovém serveru <http://www.survio.com> a je uveden v příloze. Celkem se anketního šetření zúčastnilo 112 respondentů (88 mužů a 24 žen) ve stáří od 18 let výše. Věkové složení respondentů ukazuje níže uvedený graf. Řidičské oprávnění vlastní 104 osob, z nichž 10 je profesionálních řidičů, 8 pak řidičské oprávnění nevlastní.

²³ Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., [online]. 2015 [cit.2015-09-28]. Dostupné z : <http://www.czrso.cz/clanky/vyse-ztrat-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-za-rok-2013/>

Graf 20: Věkové složení respondentů ankety - civilní sektor



Zdroj: anketní šetření; zpracování vlastní

Většina respondentů je toho názoru, že dopravně bezpečnostní akce ke snížení nehodovosti nepřispívají, a když už ano, tak pouze krátkodobě (jedná se většinou o působení přímo v době probíhající akce).

V rámci hodnocení technických zařízení působících preventivně byla vyhodnocena jako nejlepší instalace radaru s ukazatelem rychlosti (více jak polovina respondentů) a instalace makety policisty (skoro polovina respondentů).

Další otázka byla zaměřena na názor respondentů na nejúčinnější opatření (preventivní a represivní), které by vedly ke snížení počtu páchaných dopravních přestupků a tedy i ke snížení nehodovosti. Oslovení respondenti se v rámci preventivních opatření vyslovili pro možnost vydání řidičských průkazů, po absolvování autoškoly, na dobu určitou; zařazení dopravní výchovy do osnov základních a středních škol; zavedení psychologických testů při vydání řidičského průkazu a zpřísnění výuky v autoškolách. V rámci opatření v silničním provozu by většina respondentů byla pro instalaci retardérů či příčných prahů ke snížení rychlosti vozidel v obcích; instalaci automatických radarů a zpomalovacích semaforů; zákaz billboardů a reklam v okolí silnic; odměny pro vzorné řidiče a pro důslednou kontrolu množství a umístění dopravního značení. V případě represivních opatření si respondenti myslí, že ke snížení nehodovosti by měly být častější kontroly na silnicích ze strany Policie (ne však dopravní akce); možnost odebrání řidičského průkazu Policií na místě a více možností odebrání řidičského průkazu správním orgánem (např. 3x a dost). Objevily se i návrhy na možnost zabavení klíčů od vozidla Policií na místě (tzv. „dál jdeš pěšky“).

4.7.2 Výsledek anketního šetření - policisté

Dotazníkové šetření mezi policisty proběhlo ve stejném v období jako šetření mezi civilisty, tedy od října 2014 do ledna 2015. Bylo osloveno všech 73 dopravních inspektorátů Policie v působnosti Územních odborů²⁴ Policie ČR s průměrným počtem 12 policistů. Celkem se ankety zúčastnilo 451 policistů a policistek.

Většina příslušníků Dopravních inspektorátů zastává názor, že dopravně bezpečnostní akce ke snížení nehodovosti nepřispívají, a to ani krátkodobě. Ne tak je tomu pravděpodobně u vrcholného vedení Dopravní policie, neboť rok od roku je konání dopravních akcí častější.

V rámci hodnocení technických zařízení působících preventivně byla vyhodnocena jako nejlepší instalace radaru s ukazatelem rychlosti (skoro polovina respondentů), méně již pak instalace makety policisty (třetina respondentů).

V otázce zaměřené na nejúčinnější opatření (preventivní a represivní), které by vedly ke snížení počtu páchaných dopravních přestupků a tedy i ke snížení nehodovosti se policisté, profesionálové z oblasti silniční dopravy, ve většině bodů shodli ve svých názorech s civilním sektorem. Navíc byl vysloven názor na pravidelná školení či kurzy pro řidiče a stanovení vyšších částek jako postih za porušení silničních pravidel (pro což pochopitelně řidiči hlasovat nebudou).

²⁴ dříve Okresní ředitelství Policie ČR

5 SHRNUÍ VÝSLEDKŮ ZKOUMÁNÍ

Z provedených analýz dopravní nehodovosti lze konstatovat následující zjištěné skutečnosti o příčinách, okolnostech a následcích dopravních nehod.

Ze všech účastníků silničního provozu nejčastěji způsobují dopravní nehodu řidiči motorových vozidel (90,27 %), dalším v pořadí jsou překvapivě na vině zvířata či zvěř (5,09 %) a až na třetím místě řidiči nemotorových vozidel (1,96 %) kam patří i cyklisté. U řidičů motorových vozidel lze dále uvést, že nejčastěji způsobují dopravní nehodu řidiči ve věku 25 do 49 let, s toho největší četnost vykazuje kategorie řidičů ve věku od 30 do 39 let, s řidičskou praxí od 10 let výše. Tuto skutečnost lze přičíst několika faktorům. Řidiči s desetiletou praxí se milně domnívají, že již řídit umí, jsou tzv. vyježdění a nemůže je již nic překvapit. Z těchto důvodů se také již plně nevěnují řízení vozidla („vždyť to přeci umí“). Tato věková kategorie charakterizuje osoby v produktivním věku, většinou mají již rodinu a děti a zaměstnání. Nepozornost při řízení lze tak přičíst i této skutečnosti. Při cestě do zaměstnání a z něj většinou přemýšlí právě o starostech v zaměstnání, případně v rodině (dospívající děti, puberta, hádky s partnerem, nevěra, co koupit k večeři, zda přijde včas apod.). Na rozdíl od této věkové kategorie, ti mladší takové starosti nemají (nemají rodinu, děti), jezdí bezstarostně, zbrkle, předvádějí se a nemají návyky soustředit se na jízdu. Z uvedeného lze dovodit, proč tato kategorie řidičů (ve věku do 17 let až 20 let) vykazuje nejvyšší závažnost u dopravních nehod a to v průměru 54,4 úmrtí na 1 000 dopravních nehod za rok u této skupiny řidičů. Řidiči nad 55 let mají druhou nejvyšší závažnost. Naproti tomu kategorie řidičů nejčastěji páchající dopravní nehodu (30 let až 39 let) vykazuje nejnižší závažnost, tedy sice bourají nejčastěji, ale s nejnižšími následky. Se zjištěnými výsledky se ztotožňuje i studie Ministerstva dopravy ČR z 13.2.2014 pod názvem „*Mladí řidiči a řidiči s krátkou praxí zavíní nejvíce nehod*“, v příloze 1 „*Věk a praxe v řízení*“ (článek 3 a 4)²⁵. Největší četnost dopravních nehod byla zjištěna v měsících říjnu a listopadu, o něco méně pak v měsících květnu a červnu. V průběhu týdne pak v pondělí a pátek, v odpoledních hodinách mezi 13. hodinou a 19. hodinou. Nejméně nehod bylo zjištěno v měsíci únoru, v neděli a v nočních hodinách.

²⁵ iBESIP, Ministerstvo dopravy. *Věk a praxe v řízení*. [online]. 13.2.2014 [cit. 28.9.2015]. Dostupné na [www: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridicse-praxe.pdf>](http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridicse-praxe.pdf)

Nejčastější příčinou dopravních nehod byl zjištěn **nesprávný způsob jízdy** (57,44 %), méně častou příčinou **nedání přednosti v jízdě** (16,86 %) a **nepřiměřená rychlost** (15,98 %). Nesprávný způsob jízdy obnáší především nešvar nevěnování se plně řízení vozidla (např. telefonování, vyřizování e-mailů, čtení apod.), otáčení nebo couvání s vozidlem v nepřehledných či nevhodných místech a také nedodržení bezpečné vzdálenosti (pravidlo 2 sekund). Při porušení práva přednosti v jízdě, je to zejména jízda proti dopravní značce „Dej přednost v jízdě“, „STŮJ, dej přednost v jízdě“, dále při přejíždění z jednoho pruhu do druhého u vícepruhových silnic či přehlédnutí protijedoucího vozidla při odbočování vlevo. V případě nepřiměřené rychlosti je to zejména nepřizpůsobení rychlosti stavu a povaze vozovky (51,3 %) a nepřizpůsobení rychlosti technickému stavu vozidla (27,24 %). Naproti tomu dopravní nehody, které se staly vlivem přímo nepřiměřené rychlosti porušením silničních předpisů nebo dopravních značek se podílí na nehodovosti pouhými 1,23 % či 0,39 %. Se zjištěnými výsledky se ztotožňuje zmíněná studie Ministerstva dopravy ČR z 13.2.2014 pod názvem „*Mladí řidiči a řidiči s krátkou praxí zavíní nejvíce nehod*“ a autoři obdobných prací (např. Pivoňka, 2013; Langpaulová 2013; Exnerová, 2012; Alexová, 2013). Ve zmíněných pracích se však autoři zabývají analýzou dopravní nehodovosti pouze okrajově nebo za kratší období, za jeden rok či pouze v jednom kraji.

Při bližším zkoumání jednotlivých položek statistických ukazatelů lze uvést, že jako příčinu DN rychlost, lze vzít v úvahu nejen samotnou nepřiměřenou rychlost, ale i nedodržení bezpečné vzdálenosti, bezohlednou jízdu, vjetí na krajnici a nezvládnutí vozidla. Za tohoto předpokladu lze poté konstatovat, že rychlost, resp. nepřiměřená rychlost se na celkové nehodovosti podílí 35,15 %. Takto se jedná tedy o nejzávažnější příčinu dopravních nehod.

Většina dopravních nehod byla spáchána v intravilánu obcí (72,09 %). Tuto skutečnost lze přičíst zejména vyšší koncentraci automobilové dopravy ve větších městech a její daleko vyšší komplikovanost (množství křižovatek, dopravních značek apod.), což klade vyšší nároky na koncentraci řidičů.

Okolnosti, které ovlivňují vznik dopravních nehod, byly zjištěny okolnosti neovlivnitelné, jako jsou např. povětrnostní vlivy (déšť, sněžení, prudký sluneční svit apod.), stav vozovky (náledí, mokro, bahno apod.), hustota provozu, roční období a denní

či noční doba a okolnosti ovlivnitelné jako je např. technické řešení křižovatek, chybně umístěné či nečitelné dopravní značky a špatná viditelnost (křoví, stromy, zástavba apod.).

Shrneme-li takto zjištěná fakta, lze konstatovat, že nejčastěji způsobují dopravní nehodu řidiči motorových vozidel ve věku od 30 let do 39 let, s řidičskou praxí 10 a více let, v intravilánu obce (město, vesnice), nepřiměřenou rychlostí, nesprávným způsobem jízdy a nedáním přednosti v jízdě, s největší četností v odpoledních hodinách, v pátek, a v měsíci říjnu a listopadu.

Kategorie řidičů ve věku do 17 let až 20 let způsobují dopravní nehody nejméně často, stejně tak řidiči ve věku nad 60 let, ale vykazují nejvyšší závažnost (úmrtí a zranění) u dopravních nehod. Naproti tomu kategorie řidičů nejčastěji páchající dopravní nehodu (30 let až 39 let) vykazuje nejnižší závažnost, tedy sice bourají nejčastěji, ale s nejnižšími následky.

Následky dopravní nehodovosti, resp. všechny přímé ukazatele následků na životě a zdraví vykazují od roku 2005 klesající tendenci. Od roku 1961 (od kdy existuje časová řada - viz příloha) došlo k poklesu v počtu úmrtí pod 1 000 osob poprvé v letech 1980 až 1988. V rámci samostatné České republiky to bylo až v roce 2006 (956 osob), za tímto údajem lze vidět zavedení bodového systému hodnocení řidičů za přestupky. V roce 2013 zemřelo na silnicích 583 osob, což je doposud nejméně v historii záznamů. Celkové počty dopravních nehod a návazně na to celkové způsobené škody však neposkytují úplný a přesný obraz o nehodovosti, neboť v průběhu zkoumaného období došlo dvakrát (2006 a 2009) k úpravě hranice škody pro oznamovací povinnost. Posoudit trend nehodovosti u tohoto parametru tak lze pouze od roku 2009 a bohužel ten vykazuje stoupající tendenci. Celkové ekonomické náklady s dopravní nehodovosti se ročně pohybují v průměru okolo 50 mld. Kč (51,77 mld. Kč v roce 2013), což je asi 1,34 % HDP České republiky. Ekonomické ztráty se vypočítávají na jednotlivce a to na každý rok samostatně (jejich výše se tedy mění). V letech 2005 až 2009 se ztráty vypočítávaly podle inflace (změn cenové hladiny). Od roku 2010 jsou ztráty vypočítány podle skutečných cen daného roku. I přes rozdílnou metodiku výpočtu, jsou ztráty řádově konstantní.

5.1 Návrh opatření k eliminaci zjištěných nedostatků

Provedenou analýzou tedy bylo zjištěno, že nejzávažnějšími příčinami dopravních nehod je nepřiměřená rychlost a nedání přednosti v jízdě na křižovatce. I přes všechna provedená opatření (různé informativní a propagační kampaně uskutečněné Ministerstvem dopravy včetně využití masmédií) se doposud nedaří snížit počty nehod vlivem těchto příčin.

Místo investic do kampaní (prevenci), které se minou účinkem by měl stát dát vyšší podporu (např. formou grantů či dotací) pro využití technických zařízení (represi), které donutí řidiče snížit rychlost a to především uvnitř obcí. Může se jednat např. o různé měřiče rychlosti, zpomalovací semaforey, retardéry apod. Je třeba přiznat, že měřiče rychlosti a zpomalovací semaforey jsou schopny snížit rychlost vozidel v jejich úseku pouze dočasně, především z počátku jejich využití (např. po montáži zpomalovacího semaforu místní řidiči po čase začnou semafor ignorovat, neboť zjistí, že nebudou za průjezd semaforem na červenou jakkoli postiženi). Zpomalovací retardéry se zase smí umísťovat pouze na silnice III. tř a místních komunikací. Je tedy třeba hledat jiné možnosti. Ty se naskýtají v podobě automatických postihů rychlostních přestupků. Ty, které se již začínají využívat, jsou radary s fotoaparátem (změří a zaznamenají rychlost vozidla včetně fotodokumentace - ta pak slouží ve správním řízení jako důkaz) a tzv. průběžné radary (stejně jako předchozí, jen měří rychlost v určitém stanoveném úseku). Dále by bylo vhodné u zpomalovacích semaforů využít fotoaparát (obrázek obsahuje rychlost + foto vozidla a foto semaforu = průjezd na červenou). Systém automatizované kontroly by šel s úspěšností použít i v případě kontroly dodržování signálu „STŮJ“ na křižovatkách. Vyšší četnost takovýchto kontrol (technických zařízení) by umožnilo technické a personální zdroje Policie využít tam, kde neexistuje náhrada.

V případě nedání přednosti v jízdě je nutno podotknout, že ne všechny křižovatky jsou přehledné a nesplňují všechny požadavky. Navrhované řešení spočívá ve dvou částech. Určení křižovatek, kde dochází k dopravním nehodám a jejich případnou úpravu dle technických norem²⁶. Dále pak audit dopravního značení s cílem jej zpřehlednit a zjednodušit.

²⁶ např. ČSN: č. 736102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

Zavedení (spíše znovuzavedení) dopravní výchovy do osnov škol, základních i středních se zde přímo nabízí. Ve spojení s vhodnými mediálními kampaněmi se snažit docílit stav, kdy občané nebudou chtít dobrovolně páchat přestupky (a nejen v dopravě). Jako další stupeň je pak výuka v autoškolách. Poslední dobou došlo ke snížení obtížnosti závěrečných testů při absolvování autoškoly (např. dříve i několik správných odpovědí, současně pouze jedna; i otázky se zdají být jednodušší - viz cvičné testy²⁷). Jak bylo zjištěno, dopravní přestupky nejčastěji páchají osoby s 10 a víceletou praxí, zde se tak nabízí možnost zavedení institutu vydání řidičského průkazu na dobu určitou např. právě na 10 let), po které by žadatel o nový, musel absolvovat minimálně teoretickou zkoušku (testy). V návaznosti na to, by mělo dojít ke zpřísnění podmínek pro vrácení řidičského průkazu osobám, které pozbyly řidičské oprávnění dosažením 12 bodů, jízdou pod vlivem alkoholu nebo omamných látek nebo vinou dočasné zdravotní nezpůsobilosti. Již několik let volá veřejnost i odborníci nejen o zpřísnění podmínek pro vydání řidičských průkazů absolventům autoškol, ale také o zavedení řidičských průkazů na zkoušku (na rok nebo několik let) a v případě osvědčení se, vydání plnohodnotného řidičského průkazu. Vzhledem ke zjištěnému chování mladých řidičů (nejvyšší následky při dopravních nehodách) by toto volání mělo být kompetentní legislativou vyslyšeno.

5.2 Návrh legislativních opatření

Nejen technická a obdobná opatření povedou k ukáznění řidičů a ke snížení nehodovosti. Bohužel je třeba i represivních opatření ze strany toho, jenž má na tom zájem, tedy obcí a státu. To však nejde bez opory v legislativě. V úvahu přichází především silniční zákon (zákon č. 361/2000 Sb.). Navrhovaná úprava *de lege ferenda* by se týkala několika oblastí. Zvýšení hodnoty finančního postihu (pokuty) za porušení ustanovení o rychlosti, jak v blokovém řízení, tak ve správním řízení, včetně zvýšení bodového ohodnocení (§ 125c odst. 1, písm. f), k) zákona). V oblasti řidičských průkazů pak možnost odebrání průkazu Policií na místě, v případě předpokladu řešení porušení zákona správním orgánem. Dále pak ustanovení o možnosti odebrání řidičského průkazu při opakovaném porušování ustanovení silničního zákona (tzv. 3x a dost).

Při vyhodnocení přestupků překročení rychlosti zaznamenaných technickými zařízeními (statický radar nebo průběžný radar) naráží v současné době správní orgán na

²⁷ http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/etesty/etesty.htm

legislativní bariéry zjištění totožnosti přestupce (na institut tzv. osoby blízké) i přesto, že vozidlo je jednoznačně identifikováno. Ve většině případů tak sice dojde k vyřešení přestupku, ale ne přestupce, ale provozovatele (majitele) vozidla, tudíž bez bodového ohodnocení. Navrhovaná úprava by byla ve smyslu toho, že pokud provozovatel neuvede osobu, která vozidlo řídila v době spáchání přestupku, bude nejen finančně postižena (tak jako doposud) ale bude ohodnocena i trestními body. S jistotou lze konstatovat, že po takové úpravě by jistě došlo k prudkému poklesu počtu dopravních přestupků páchaných překročením povolené rychlosti. Otázkou je také nastavení množstevních limitů při automatizovaném zaznamenávání přestupků, vzhledem k personálním stavům správního orgánu. Zde by jistě k včasnému projednání přispěla možnost zautomatizování celého procesu (od zjištění majitele vozidla - automatizované získání údajů s centrálního registru, přes předvolání majitele - přestupce, a po včasné vyřízení přestupku. Dalším faktorem je schopnost správního orgánu projednat v reálném čase všechny zjištěné přestupky za stávající právní úpravy (neustálé zvyšování nároků na správní orgán v případě dokazování přestupkového jednání). Nápravou by např. mohlo být prodloužení prekluzivní lhůty či legislativní úprava směrem ke zjednodušení správního řízení.

Dalším okruhem legislativních změn je změna ustanovení o řízení vozidla po požití alkoholu (§ 125c, odst. 1, písm. b) a c)) silničního zákona, kdy výklad těchto ustanovení (jak již bylo avizováno v předchozí části) vyvolává interpretační potíže, kdy hranice naměřeného alkoholu by měla být pevně stanovena již v zákoně.

Vzhledem k poměrně relativně vysokému počtu nehod v důsledku srážky se zvěří (5,09 %) je třeba iniciovat legislativní změnu zákona o myslivosti (zákon č. 449/2001 Sb.) k povinnosti pro jednotlivá myslivecká sdružení umisťovat podél silnice zařízení či prostředky na plašení zvěře.

V souvislosti s chodci je třeba do silničního zákona navrhnout ustanovení o povinném používání reflexních prvků při chůzi po silnici a zhoršené viditelnosti.

Je třeba také navrhnout úpravu interních předpisů střediska linky 112 o způsobech příjmu oznámení a jejich včasného předání na příslušné operační středisko některé ze složek Integrovaného záchranného systému.

Uvedené návrhy vycházejí z názoru respondentů anketního šetření, ze zkušeností autora a vlastní analýzy údajů Policie České republiky.

ZÁVĚR

Cílem diplomové práce "Škody na zdraví a majetku způsobené dopravními nehodami v ČR" je zjistit příčiny dopravních nehod a okolnosti, které je ovlivňují, výše škod na zdraví a majetku za období minimálně posledních pěti let a navrhnout opatření k jejich eliminaci.

Provedeným rozbohem soustředěných platných právních předpisů bylo zjištěno, že v oboru trestního práva předpisy plně vyhovují a úprava tak plně odpovídá záměrům tvůrců zákona a potřebám praxe. Jinak je tomu v přestupkovém právu, kde některá ustanovení, především o jízdě pod vlivem alkoholu či omamných látek, nevyhovují potřebám praxe a způsobují tak interpretační potíže při stanovení hranice přestupku a trestného činu. Dále pak byly navrženy opatření ke zlepšení právního stavu, včetně např. zvýšení bodového ohodnocení výše pokut, povinnost reflexního označení pro chodce, jako opatření vedoucí k možné eliminaci příčin vzniku dopravních nehod.

Analýzou shromážděných dat za roky 2005 až 2014 bylo zjištěno, že došlo k poklesu dopravních nehod, resp. nahlášených dopravních nehod, ale jedná se pouze o důsledek postupných legislativních změn silničního zákona, které stanovily minimální hranici pro povinnost nahlásit škodu. Nejprve z 20 tis. Kč na 50 tis. Kč a později v roce 2009 na 100 tis. Kč. Zaměřili se analýza na zraněné a usmrcené osoby, lze zjistit, že jejich počty sice klesají, ale nijak výrazně. Došlo tak k poklesu nehod pouze s hmotnou škodou.

Nejčastější příčinou dopravních nehod byl zjištěn nesprávný způsob jízdy (57,44 %) a nepřiměřená rychlost (35,15 %), méně častou příčinou pak nedání přednosti v jízdě (16,86 %).

Nejčastěji způsobují dopravní nehodu řidiči motorových vozidel ve věku 25 do 49 let, s toho největší četnost vykazuje kategorie řidičů ve věku od 30 do 39 let, s řidičskou praxí od 10 let výše, v intravilánu obce, v měsících říjnu a listopadu (skoro 9 % z roku), o něco méně pak v měsících květnu a červnu (více jak 8,5 % z roku). V průběhu týdne pak v pondělí (15,9 % z týdne) a pátek (17,25 % z týdne), v odpoledních hodinách mezi 13. hodinou a 19. hodinou (až 17,37 % ze dne). Nejméně nehod bylo zjištěno v měsíci únoru, v neděli a v nočních hodinách.

Kategorie řidičů ve věku do 17 let až 20 let způsobují dopravní nehody nejméně často, stejně tak řidiči ve věku nad 60 let, ale vykazují nejvyšší závažnost (podíl usmrcených nebo zraněných osob na 1 000 nehod v průměru za rok v období 2005 až 2014) u dopravních nehod (54,4 úmrtí na 1 000 nehod). Naproti tomu kategorie řidičů nejčastěji páchající dopravní nehodu (30 let až 39 let) vykazuje nejnižší závažnost, tedy sice bourají nejčastěji, ale s nejnižšími následky (4,8 úmrtí na 1 000 nehod).

Okolnosti, které ovlivňují vznik dopravních nehod, byly zjištěny okolnosti neovlivnitelné, jako jsou např. stav vozovky (náledí, mokro, bahno apod.), hustota provozu, povětrnostní vlivy (déšť, sněžení, prudký sluneční svit apod.), roční období a denní či noční doba a okolnosti ovlivnitelné jako je např. chybně umístěné či nečitelné dopravní značky, technické řešení křižovatek, a špatná viditelnost (křoví, stromy, zástavba apod.).

Každá příčina má i svůj následek. Ne jinak je tomu i v případě dopravních nehod. Následkem jsou nejen značné materiální škody, ale především škody na zdraví a životech zúčastněných osob při dopravních nehodách. V roce 2006 poprvé v rámci České republiky došlo k poklesu v počtu úmrtí pod 1 000 osob za rok - 956 osob. V roce 2013 zemřelo na silnicích 583 osob, což je doposud nejméně v historii záznamů, ale i přesto jsou čísla stále alarmující. Celkové ekonomické náklady způsobené dopravní nehodovostí se ročně pohybují v průměru okolo 50 mld. Kč, což je asi 1,34 % HDP České republiky. Ekonomické náklady nedopadají jen na přímé účastníky dopravních nehod, ale i na osoby jim blízké a v nemalé míře také na případné zaměstnavatele účastníků dopravních nehod, tím na státní rozpočet, potažmo tak na celou společnost.

Hloubková analýza dopravních nehod je významným prostředkem k pochopení příčin, souvislostí a okolností nehodového děje a měla by se stát součástí činnosti vládní agendy ke stanovení priorit ve snižování všech ukazatelů nehodovosti a tím i součástí legislativního procesu, při zavádění nových opatření. Některá možná opatření, přicházející v úvahu, byla naznačena v této práci.

Dle názoru autora se stanovený cíl práce podařilo splnit.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ

Publikace

- [1] MUSIL, Jan, Zdeněk KONRÁD a Jaroslav SUCHÁNEK. *Kriminalistika. 2., přeprac. a dopl. vyd.* Praha: C. H. Beck, 2004, 606 s. ISBN 80-717-9878-9.
- [2] BRÁZDA, Jan. *Fenomén silniční dopravní nehody: (objasňování a základní postupy) : vědecká monografie.* Praha: Police history, 2008. ISBN 978-80-86477-44-2.
- [3] CHMELÍK, J. et. al. *Dopravní nehody.* Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
- [4] Kahoun, V., et al. *Sociální zabezpečení: Vybrané kapitoly.* Praha: Triton, 2009. 445 s. ISBN 978-80-7387-346-2.
- [5] PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi.* Praha: Linde, 2000, 378 s. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.
- [6] KRÁL, V.: *Základy dopravy.* Učebnice VOŠ a SPŠD. Praha 1, Masná 18. 2007. 284s
- [7] BRINKE, Josef: *Úvod do geografie dopravy.* Praha: Karolinum, 1999, 112 s. ISBN 80-7184-923-5
- [8] BERAN, T. *Dopravní nehody – Právní rádce pro každého řidiče.* 1. vyd. Brno: Computer Press, 2007. s. 13
- [9] TÝČ, Vladimír. *Úvod do mezinárodního a evropského práva.* 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007. 100 s. (Edice učebnice PrF; sv. 391) ISBN 978-80-210-4253-7.
- [10] ČELKO, Alexandr Martin. *Epidemiologie úrazů* [přednáška k předmětu Epidemiologie, obor všeobecné lékařství, 3. lékařská fakulta Univerzita Karlova]. Praha. 12.12.2011.
- [11] PIVOŇKA, Martin. 2013. *Eliminace dopravní nehodovosti v silniční dopravě na území Jihomoravského kraje.* Pardubice. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. Vedoucí práce Ing. Pavlína Brožová, Ph.D.
- [12] LANGPAULOVÁ, Martina. 2013. *Dopravní nehodovost v kraji Vysočina.* ČZU v Praze. Diplomová práce. Česká zemědělská univerzita v Praze, Provozně ekonomická fakulta. Vedoucí práce Ing. Zuzana Pacáková
- [13] EXNEROVÁ, Jitka. 2012. *Právní úprava dopravních nehod, možnosti řešení dopravních nehod z pohledu veřejné správy.* ČZU v Praze. Diplomová práce. Česká zemědělská univerzita v Praze, Provozně ekonomická fakulta. Vedoucí práce JUDr. Viktor Jansa, CSc.
- [14] ALEXOVÁ, Věra. 2013. *Dopravní nehodovost v České republice a její možná prevence.* Masarykova univerzita v Brně. Diplomová práce. Masarykova

univerzita v Brně- Katedra fyziky, chemie a odborného vzdělávání. Vedoucí práce Ing. Jan Děcký.

Internetové zdroje

- [15] Česká podnikatelská reprezentace při EU v Bruselu. [online]. 2014. [cit.2014-09-28]. Dostupné na [www: <http://www.cebrecz.cz/archiv-zprav/zprava-4848/>](http://www.cebrecz.cz/archiv-zprav/zprava-4848/)
- [16] Nejvyšší soud ČR. Metodika. [online] 2014 [cit.2014-09-28]. Dostupné na [www: <http://www.nsoud.cz/JudikaturaNS_new/ns_web.nsf/Metodika>](http://www.nsoud.cz/JudikaturaNS_new/ns_web.nsf/Metodika)
- [17] Centrum dopravního výzkumu. [online] 2013 [cit.2014-09-28]. Dostupné na [www: <http://www.cdv.cz>](http://www.cdv.cz).
- [18] Centrum dopravního výzkumu, *Observatoř*. [online] 2013 [cit.2015-05-28]. Dostupný na [www: <http://www.czrso.cz>](http://www.czrso.cz).
- [19] Český statistický úřad [online]. Praha : 25.11. 2009, 5.3. 2014 [cit.2014-09-28]. Dostupné na [www: <http://www.czso.cz>](http://www.czso.cz).
- [20] Policie ČR, *Informační systém Ředitelství služby dopravní policie, Policejní Prezidium*, Intranet - nedostupné.
- [21] Policie ČR, *Jednotný Informační systém Policie ČR*, Intranet - nedostupné.
- [22] Ministerstvo dopravy České republiky, Odbor legislativy [online]. 2015 [cit. 2015-10-15]. Dostupné na [www: <http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Odbor_legislativy/Odbor_legislativy.htm>](http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Odbor_legislativy/Odbor_legislativy.htm)
- [23] Metodický portál. *Základní pojmy z dopravy*. [online]. 2014 [cit.2014-09-28]. Dostupné na [www: <dum.rvp.cz/materialy/stahnout.html?s=uqubcfvg>](http://dum.rvp.cz/materialy/stahnout.html?s=uqubcfvg)
- [24] BESIP. *Ministerstvo dopravy*. [online]. 2014 [cit.2014-09-28]. Dostupné na [www: <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/dopravni-nehody-a-novy-obcansky-zakonik-dopravni-nehody-a-novy-obcansky-zakonik-od-1-1-2014>](http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/dopravni-nehody-a-novy-obcansky-zakonik-dopravni-nehody-a-novy-obcansky-zakonik-od-1-1-2014)
- [25] Geocaching. *Cache*. [online]. 2008 [cit.2014-09-28]. Dostupné na [www: <www.geocaching.com/geocache/GC1JG4W>](http://www.geocaching.com/geocache/GC1JG4W)
- [26] Nicolas Cugnot. *Fardier*. [online]. 2009 [cit.2014-09-28]. Dostupné na [www: <www.nicolascugnot.com/eng.html>](http://www.nicolascugnot.com/eng.html)
- [27] BBC. *News magazine*. [online]. 2014 [cit.2014-09-28]. Dostupné na [www: <http://www.bbc.co.uk/news/magazine-10987606>](http://www.bbc.co.uk/news/magazine-10987606)
- [28] Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR* [online] 2015 [cit. 2015-04-26]. Dostupné na [www: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Delky-a-dalsi-data-komunikaci/prehledy-z-informacniho-systemu-o-silnicni-a-dalnicni-siti-cr>](http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Delky-a-dalsi-data-komunikaci/prehledy-z-informacniho-systemu-o-silnicni-a-dalnicni-siti-cr)
- [29] iBESIP, Ministerstvo dopravy. *Věk a praxe v řízení*. [online]. 13.2.2014 [cit. 28.9.2015]. Dostupné na [www: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridicse-praxe.pdf>](http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridicse-praxe.pdf)
- [30] Policie ČR, *Eliminace dopravní nehodovosti, 2013*, Intranet - nedostupné.

- [31] DORDA, Martin. Část I. - Dopravní průzkumy [online] 2015 [cit. 13.11.2015]. Dostupné na www: <<http://homel.vsb.cz/~dor028/Pruzkumy.pdf>>

Legislativa

- [32] Zákon číslo 54/1956 Sb., o nemocenském pojištění zaměstnanců
- [33] Zákon číslo 140/1961 Sb., Trestní zákon
- [34] Zákon č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník
- [35] Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 130/1976 Sb., o Úmluvě o právu použitelném pro dopravní nehody
- [36] Zákon číslo 200/1990 Sb., o přestupcích
- [37] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- [38] Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách
- [39] Zákon č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích.
- [40] Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích
- [41] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- [42] Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- [43] Zákon č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím
- [44] Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)
- [45] Vyhláška č. 274/1999 Sb., kterou se stanoví druhy a kategorie vojenských vozidel, schvalování jejich technické způsobilosti, provádění technických prohlídek vojenských vozidel a zkoušek technických zařízení vojenských vozidel.
- [46] Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- [47] Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě
- [48] Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích
- [49] Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů
- [50] Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod
- [51] 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)
- [52] Vyhláška Ministerstva zdravotnictví č. 440/2001 Sb., o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění
 - [53] Zákon č. 285/2002 Sb., o darování, odběrech a transplantacích tkání a orgánů a o změně některých zákonů (transplantační zákon)
 - [54] Vyhláška č. 341/2002 Sb., Ministerstva dopravy a spojů o schvalování způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
 - [55] Zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů (zákon o pojistné smlouvě)
 - [56] Zákon č. 500/2004 Sb., Správní řád
 - [57] Zákon číslo 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů
 - [58] Zákon číslo 187/2006 Sb., o nemocenském pojištění
 - [59] Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky
 - [60] Zákon číslo 40/2009 Sb., Trestní zákoník
 - [61] Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník
 - [62] Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší
 - [63] Vyhláška č. 341/2014 Sb., Ministerstva dopravy o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
 - [64] ZP PP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu
 - [65] Pokyn ředitele ŘSDP PP č. 1/2010, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích
 - [66] Pokyn ředitele ŘSDP PP č. 4/2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod
 - [67] ZP PP č. 221/2011, kterým se upravují některé postupy v řízení o přestupcích
 - [68] Pokyn ředitele ŘSDP PP č. 5/2012, kterým se upravuje zpracování událostí v „Informačním systému zpracování a evidence dopravních nehod“
 - [69] ZP PP č. 190/2012, kterým se upravuje postup při manipulaci s pokutovými bloky a finančními prostředky vybranými v blokovém řízení a kterým se mění závazný pokyn policejního prezidenta č. 221/2011, kterým se upravují některé postupy v řízení o přestupcích
 - [70] Pokyn PP č. 103/2013, o plnění některých úkolů policejních orgánů Policie České republiky v trestním řízení
 - [71] ČSN: č. 736102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

SEZNAM ZKRATEK

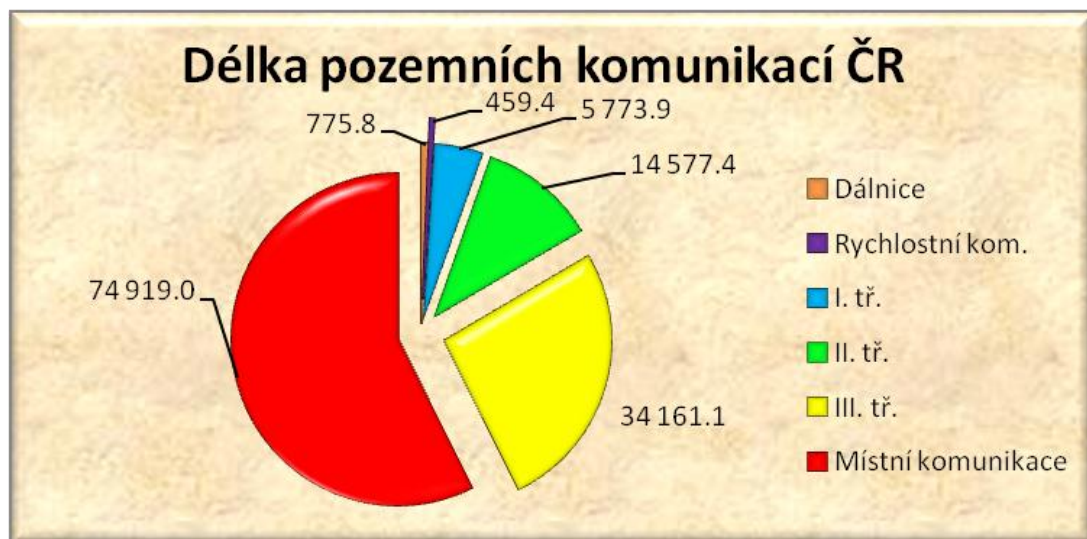
CD	optický disk určený k ukládání digitálních dat (z ang. názvu <i>compact disc</i>)
CDV	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
DN	dopravní nehoda
DVD	formát optického disku (z ang. názvu <i>digital video disc</i>)
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
IAŘ	interní akt řízení
NSZ	Nejvyšší státní zastupitelství
ObčZ	Občanský zákoník (<i>zákon č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník, v platném znění</i>)
ObchZ	Obchodní zákoník (<i>zákon č. 513/1991 Sb., Obchodní zákoník, v platném znění</i>)
oVZM	zákon o výkonu zajištění majetku (<i>zákon č. 279/2003 Sb., o výkonu zajištění majetku a věcí v trestním řízení a o změně některých zákonů, v platném znění</i>)
PČR	Policie české republiky
R PP	Rozkaz policejního prezidenta
ŘSDP PP	Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia
Sb.	Sbírka (Sbírka zákonů České republiky)
Sb.m.s.	Sbírka mezinárodních smluv
SIAŘ	sbírka interních aktů řízení
ÚOKFK	Útvar pro odhalování korupce a finanční kriminality
ust.	ustanovení
ZákPr	Zákoník práce (<i>zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce, v platném znění</i>)
ZP PP	Závazný pokyn policejního prezidenta
ZPoKT	zákon o podnikání na kapitálovém trhu (<i>zákon č. 256/2004 Sb., o podnikání na kapitálovém trhu, v platném znění</i>)

PŘÍLOHY

Příloha 1: Délka pozemní komunikace

DÉLKA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ V KRAJÍCH 2014							
KRAJ	Dálnice	Rychlostní kom.	I. tř.	II. tř.	III. tř.	Místní komunikace	Celkem
hl. m. Praha	10.6	34.3	9.4	30.0	0.0	3 630.0	3 714.3
Středočeský kraj	194.2	152.1	660.4	2 385.4	6 245.4	9 847.0	19 484.5
Jihočeský kraj	40.0	6.7	651.1	1 634.5	3 816.5	6 454.0	12 602.8
Plzeňský kraj	109.2	0.0	418.2	1 493.7	3 109.9	4 605.0	9 736.0
Karlovarský kraj	0.0	39.9	181.7	467.0	1 352.5	2 164.0	4 205.1
Ústecký kraj	56.5	28.4	478.4	899.3	2 753.5	5 379.0	9 595.1
Liberecký kraj	0.0	22.2	323.8	486.9	1 589.5	4 295.0	6 717.4
Královehradecký kraj	16.8	0.0	439.1	894.4	2 414.2	5 273.0	9 037.5
Pardubický kraj	8.8	3.1	453.0	912.7	2 218.2	4 483.0	8 078.8
kraj Vysočina	92.5	0.0	425.1	1 628.7	2 936.9	4 870.0	9 953.2
Jihomoravský kraj	134.5	25.8	422.1	1 468.0	2 404.8	6 179.0	10 634.2
Olomoucký kraj	36.2	90.5	349.8	925.6	2 169.7	4 334.0	7 905.8
Zlínský kraj	16.6	16.4	342.9	511.4	1 254.4	4 028.0	6 169.7
Moravskoslezský kraj	59.9	40.0	618.9	839.8	1 895.6	9 378.0	12 832.2
Česká republika	775.8	459.4	5 773.9	14 577.4	34 161.1	74 919.0	130 666.6

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie, Český statistický úřad; zpracování vlastní



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Příloha 2: Počet DN dle krajů za 2005 - 2014

POČET DOPRAVNÍCH NEHOD										
KRAJ	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Hlavní město Praha	33 349	34 689	33 484	30 251	15 583	18 190	16 572	17 795	18 593	19 306
Jihočeský	13 027	11 463	11 343	9 623	3 206	2 899	3 015	3 207	3 557	3 753
Jihomoravský	18 157	16 593	16 022	14 174	3 642	5 650	5 941	6 670	6 701	6 950
Karlovarský	6 457	5 935	5 680	4 658	1 772	1 737	1 489	1 396	1 626	1 732
Královéhradecký	10 094	9 085	8 696	7 382	3 692	3 697	3 843	4 281	4 164	4 254
Liberecký	9 018	8 564	7 993	7 088	4 366	3 864	3 620	3 859	3 788	3 572
Moravskoslezský	20 398	19 248	18 604	16 466	8 572	7 902	8 071	8 145	8 288	8 317
Olomoucký	9 962	9 658	9 545	8 386	4 407	4 156	4 274	4 406	4 432	4 450
Pardubický	8 233	7 788	7 747	6 814	3 501	3 357	3 582	3 726	3 622	3 451
Plzeňský	11 800	10 538	10 151	8 968	3 217	2 813	3 107	3 453	3 121	2 905
Středočeský	27 047	24 613	24 254	22 053	11 183	9 870	9 889	10 595	11 266	11 604
Ústecký	14 579	13 755	13 650	12 294	8 033	7 217	7 126	7 551	8 230	8 372
Vysočina	8 688	8 132	8 086	6 623	1 843	2 390	2 594	3 295	3 696	3 709
Zlínský	8 453	7 904	7 481	5 596	1 798	1 780	2 014	3 025	3 314	3 484
ČESKÁ REPUBLIKA	199 262	187 965	182 736	160 376	74 815	75 522	75 137	81 404	84 398	85 859

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Příloha 3: Počet obyvatel od 15 let dle krajů za 2005 až 2014

POČET OBYVATEL OD 15 LET											
KRAJ	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	průměr
Hlavní město Praha	1 036 246	1 043 566	1 065 631	1 083 102	1 093 788	1 095 864	1 077 005	1 076 527	1 067 848	1 076 579	1 071 616
Jihočeský	534 328	538 063	541 719	544 967	545 975	545 991	542 203	541 643	540 817	540 425	541 613
Jihomoravský	967 223	972 307	981 432	988 418	991 696	992 089	998 282	998 190	997 192	996 979	988 381
Karlovarský	258 062	259 288	262 281	263 464	262 725	262 328	258 549	257 185	255 829	254 806	259 452
Královéhradecký	466 974	469 814	472 845	475 292	474 591	474 179	472 415	471 157	469 633	468 688	471 559
Liberecký	363 359	366 167	369 459	372 804	373 763	373 595	371 461	370 879	370 413	370 150	370 205
Moravskoslezský	1 062 529	1 065 904	1 068 994	1 071 520	1 069 436	1 064 753	1 051 725	1 047 757	1 043 043	1 038 131	1 058 379
Olomoucký	544 905	547 516	550 357	551 396	551 103	549 886	545 666	544 169	542 302	540 813	546 811
Pardubický	428 755	431 728	436 046	440 188	441 069	441 149	439 381	438 824	438 049	437 701	437 289
Plzeňský	472 496	476 229	482 541	490 822	492 232	491 209	489 796	489 516	489 368	489 865	486 407
Středočeský	985 076	1 001 180	1 023 638	1 047 201	1 057 890	1 068 271	1 075 952	1 082 459	1 087 684	1 094 512	1 052 386
Ústecký	694 126	695 861	704 032	709 054	709 082	707 833	700 036	698 240	696 320	694 492	700 908
Vysočina	432 122	434 706	437 775	440 504	440 426	439 871	436 606	435 753	434 721	433 791	436 628
Zlínský	503 547	505 346	507 457	508 803	508 667	507 610	505 127	503 530	501 745	500 298	505 213
ČESKÁ REPUBLIKA	8 749 748	8 807 675	8 904 207	8 987 535	9 012 443	9 014 628	8 964 204	8 955 829	8 934 964	8 937 230	8 926 846

Zdroj: Český statistický úřad; zpracování vlastní

Příloha 4: Počet dopravních nehod na 1 000 obyvatel dle krajů za 2005 až 2014

POČET DOPRAVNÍCH NEHOD NA 1000 OBYVATEL (od 15 let věku)											
KRAJ	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	PRŮMĚR
Hlavní město Praha	32	33	31	28	14	17	15	17	17	18	22
Jihočeský	24	21	21	18	6	5	6	6	7	7	12
Jihomoravský	19	17	16	14	4	6	6	7	7	7	10
Karlovarský	25	23	22	18	7	7	6	5	6	7	12
Královéhradecký	22	19	18	16	8	8	8	9	9	9	13
Liberecký	25	23	22	19	12	10	10	10	10	10	15
Moravskoslezský	19	18	17	15	8	7	8	8	8	8	12
Olomoucký	18	18	17	15	8	8	8	8	8	8	12
Pardubický	19	18	18	15	8	8	8	8	8	8	12
Plzeňský	25	22	21	18	7	6	6	7	6	6	12
Středočeský	27	25	24	21	11	9	9	10	10	11	16
Ústecký	21	20	19	17	11	10	10	11	12	12	14
Vysočina	20	19	18	15	4	5	6	8	9	9	11
Zlínský	17	16	15	11	4	4	4	6	7	7	9
ČESKÁ REPUBLIKA	314	292	280	241	110	109	110	120	124	126	183

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; Český statistický úřad; zpracování vlastní

Příloha 5: Dopravní nehody dle věku řidiče

VĚK ŘIDIČE - CELÁ ČESKÁ REPUBLIKA										
Kategorie	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
nezjištěno	20 362	21 329	22 218	19 451	13 661	14 411	14 326	15 248	16 255	16 824
do 17 let	563	507	510	480	369	298	266	229	221	218
18 - 20 let	9 923	9 263	9 910	9 160	4 144	3 471	3 763	3 699	3 438	3 315
21 - 24 let	19 039	17 428	17 818	15 473	6 662	5 857	5 646	6 089	5 965	6 096
25 - 29 let	27 902	24 391	22 046	18 688	7 531	7 109	6 601	6 715	7 029	6 666
30 - 39 let	44 301	42 002	38 733	34 361	14 255	14 664	13 563	14 288	14 164	13 334
40 - 49 let	28 642	26 674	24 812	21 857	9 012	9 599	9 463	10 386	10 768	11 174
50 - 59 let	22 490	21 290	19 967	17 114	6 747	6 961	6 835	7 353	7 613	7 685
60 - 64 let	5 137	5 379	5 587	5 156	2 235	2 432	2 435	2 707	2 900	2 980
65 - 69 let	2 468	2 517	2 652	2 518	1 143	1 173	1 459	1 657	1 822	1 960
nad 70 let	3 640	3 372	3 380	3 079	1 463	1 480	1 732	2 070	2 208	2 593
CELKEM	184 467	174 152	167 633	147 337	67 222	67 455	66 089	70 441	72 383	72 845

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

VĚK ŘIDIČE - CELÁ ČR		
Kategorie	2005-2014	2005-2014
nezjištěno	174 085	15,97%
do 17 let	3 661	0,34%
18 - 20 let	60 086	5,51%
21 - 24 let	106 073	9,73%
25 - 29 let	134 678	12,36%
30 - 39 let	243 665	22,35%
40 - 49 let	162 387	14,90%
50 - 59 let	124 055	11,38%
60 - 64 let	36 948	3,39%
65 - 69 let	19 369	1,78%
nad 70 let	25 017	2,30%
CELKEM	1 090 024	100,00%

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Příloha 6: Dopravní nehody dle řidičské praxe

ŘIDIČSKÁ PRAXE - CELÁ ČESKÁ REPUBLIKA										
Kategorie	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
nezjištěno	26 834	27 928	5 544	8 166	11 126	14 786	14 881	35 541	21 893	22 900
do 1 roku	18 814	17 363	17 655	15 210	6 667	5 196	5 015	5 132	5 312	5 409
od 1 do 2 let	13 606	11 900	36 482	30 412	12 197	10 777	10 007	3 181	3 229	3 093
od 3 do 5 let	30 224	25 642	24 030	20 309	8 026	7 100	6 706	7 059	7 442	6 901
od 6 do 10 let	38 296	36 580	32 629	26 641	9 841	9 559	8 436	8 919	9 720	9 377
nad 10 let	56 693	54 739	51 293	46 600	19 365	20 037	21 044	10 609	24 787	25 165
CELKEM	184 467	174 152	167 633	147 338	67 222	67 455	66 089	70 441	72 383	72 845

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

ŘIDIČSKÁ PRAXE - CELÁ ČR		
Kategorie	2005-2014	2005-2014
nezjištěno	189 599	17,39%
do 1 roku	101 773	9,34%
od 1 do 2 let	134 884	12,37%
od 3 do 5 let	143 439	13,16%
od 6 do 10 let	189 998	17,43%
nad 10 let	330 332	30,30%
CELKEM	1 090 025	100,00%

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Příloha 7: Dopravní nehody dle měsíců v průběhu kalendářního roku

DOPRAVNÍ NEHODY DLE MĚSÍCŮ - CELÁ ČESKÁ REPUBLIKA 2005-2014										
Kategorie	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
LEDEN	16 961	17 395	14 045	13 558	7 296	6 039	5 892	6 571	6 848	6 527
ÚNOR	16 375	16 862	11 593	11 799	5 253	5 073	4 800	6 121	6 473	5 510
BŘEZEN	15 527	17 723	14 262	13 479	5 177	5 983	5 222	6 053	6 184	6 492
DUBEN	14 168	15 595	14 881	13 139	5 870	5 630	5 812	6 226	6 250	6 715
KVĚTEN	16 827	17 001	16 150	13 460	6 130	6 512	6 516	7 028	7 414	7 587
ČERVEN	16 707	18 011	15 755	13 539	6 080	6 788	6 626	7 091	7 297	7 500
ČERVENEC	15 937	11 721	15 435	13 217	6 338	6 388	6 233	6 661	7 094	7 510
SRPEN	17 065	13 566	15 636	12 910	6 251	6 711	6 582	7 001	7 137	7 433
ZÁŘÍ	16 536	13 878	15 897	13 481	6 169	6 586	6 757	6 879	7 418	7 769
ŘÍJEN	16 721	15 803	16 174	14 791	7 076	6 379	7 117	7 694	8 076	8 014
LISTOPAD	17 693	15 604	17 972	14 005	6 321	6 779	6 511	6 765	7 248	7 263
PROSINEC	18 745	14 806	14 936	12 998	6 854	6 654	7 069	7 314	6 959	7 539
CELKEM	199 262	187 965	182 736	160 376	74 815	75 522	75 137	81 404	84 398	85 859

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství dopravní služby; zpracování vlastní

DOPRAVNÍ NEHODY DLE MĚSÍCŮ - CELÁ ČR 2005-2014		
Měsíc	2005-2014	2005-2014
LEDEN	101 132	8,38%
ÚNOR	89 859	7,44%
BŘEZEN	96 102	7,96%
DUBEN	94 286	7,81%
KVĚTEN	104 625	8,66%
ČERVEN	105 394	8,73%
ČERVENEC	96 534	7,99%
SRPEN	100 292	8,31%
ZÁŘÍ	101 370	8,40%
ŘÍJEN	107 845	8,93%
LISTOPAD	106 161	8,79%
PROSINEC	103 874	8,60%
CELKEM	1 207 474	100,00%

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství dopravní služby; zpracování vlastní

Příloha 8: Dopravní nehody dle dne v průběhu týdne

DOPRAVNÍ NEHODY DLE DNÍ - CELÁ ČESKÁ REPUBLIKA 2005-2014										
Kategorie	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PONDĚLÍ	32 472	29 665	29 860	25 880	11 532	11 753	11 884	11 971	13 188	13 791
ÚTERÝ	28 958	28 790	27 636	24 085	10 930	10 865	10 486	11 747	13 173	12 495
STŘEDA	30 622	29 603	28 278	25 552	11 147	11 157	11 554	12 293	12 481	13 325
ČTVRTEK	31 109	29 572	28 397	24 146	11 422	11 324	11 620	12 913	12 688	12 962
PÁTEK	34 766	33 238	31 864	28 126	12 446	13 315	12 387	13 713	14 168	14 304
SOBOTA	23 311	20 406	20 455	17 891	9 313	9 492	9 409	10 073	10 215	10 044
NEDĚLE	18 024	16 691	16 246	14 696	8 025	7 616	7 797	8 694	8 485	8 938
CELKEM	199 262	187 965	182 736	160 376	74 815	75 522	75 137	81 404	84 398	85 859

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství dopravní služby; zpracování vlastní

DOPRAVNÍ NEHODY DLE DNÍ - CELÁ ČR 2005-2014		
Měsíc	2005-2014	2005-2014
PONDĚLÍ	191 996	15,90%
ÚTERÝ	179 165	14,84%
STŘEDA	186 012	15,41%
ČTVRTEK	186 153	15,42%
PÁTEK	208 327	17,25%
SOBOTA	140 609	11,64%
NEDĚLE	115 212	9,54%
CELKEM	1 207 474	100,00%

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství dopravní služby; zpracování vlastní

Příloha 9: Dopravní nehody dle hodin v průběhu dne

DOPRAVNÍ NEHODY V PRŮBĚHU DNE - CELÁ ČESKÁ REPUBLIKA 2005-2014										
Kategorie	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
0-1	2 152	1 862	1 975	1 776	1 135	1 033	967	1 064	1 152	1 129
1-2	1 887	1 665	1 734	1 531	997	879	909	1 011	966	943
2-3	1 662	1 512	1 519	1 415	911	820	888	847	894	870
3-4	1 531	1 414	1 446	1 354	800	790	744	853	828	793
4-5	1 768	1 694	1 749	1 550	931	955	970	1 022	1 027	1 000
5-6	3 769	3 669	3 669	3 325	1 712	1 738	1 897	1 961	2 162	2 057
6-7	6 437	6 594	6 322	5 773	2 618	2 610	2 670	2 889	3 080	3 019
7-8	10 010	9 943	9 215	8 245	3 434	3 627	3 688	3 999	4 062	4 052
8-9	11 521	10 983	10 224	8 860	3 634	3 994	3 732	4 132	4 178	4 047
9-10	12 707	11 805	11 105	9 699	3 843	4 026	3 952	4 240	4 334	4 268
10-11	12 981	12 199	11 506	10 009	4 034	4 192	3 991	4 293	4 518	4 413
11-12	12 257	11 287	10 868	9 638	3 899	4 003	3 865	4 238	4 270	4 284
12-13	11 413	10 392	10 171	8 901	3 726	3 834	3 604	4 049	4 209	4 194
13-14	12 190	11 441	11 265	9 739	4 118	4 049	4 114	4 355	4 508	4 512
14-15	13 881	12 939	12 617	11 110	4 747	4 783	4 694	4 938	5 092	5 283
15-16	13 878	13 262	12 737	10 986	4 836	4 853	4 682	5 106	5 174	5 310
16-17	13 445	12 602	12 443	10 696	4 684	4 672	4 703	5 105	5 206	5 534
17-18	12 122	11 362	11 543	9 974	4 639	4 299	4 472	4 823	4 971	5 313
18-19	9 824	9 155	9 094	7 920	3 973	3 760	3 785	4 073	4 121	4 351
19-20	7 951	7 055	6 779	6 051	3 314	2 998	2 878	3 154	3 397	3 309
20-21	5 719	5 243	5 083	4 367	2 295	2 453	2 279	2 511	2 640	2 584
21-22	4 738	4 309	4 256	3 644	2 095	1 894	1 994	2 111	2 247	2 347
22-23	4 024	3 552	3 455	3 081	1 713	1 706	1 656	1 809	1 903	1 915
23-24	2 903	2 662	2 663	2 300	1 368	1 303	1 279	1 315	1 429	1 442
nezjištěno	8 492	9 364	9 298	8 432	5 359	6 251	6 724	7 506	8 030	8 890
CELKEM	199 262	187 965	182 736	160 376	74 815	75 522	75 137	81 404	84 398	85 859

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství dopravní služby; zpracování vlastní

DOPRAVNÍ NEHODY V PRŮBĚHU DNE - CELÁ ČR 2005-2014		
Měsíc	2005-2014	2005-2014
0-1	14 245	3,06%
1-2	12 522	2,69%
2-3	11 338	2,44%
3-4	10 553	2,27%
4-5	12 666	2,72%
5-6	25 959	5,58%
6-7	42 012	9,02%
7-8	60 275	12,95%
8-9	65 305	14,03%
9-10	69 979	15,03%
10-11	72 136	15,49%
11-12	68 609	14,74%
12-13	64 493	13,85%
13-14	70 291	15,10%
14-15	80 084	17,20%
15-16	80 824	17,36%
16-17	79 090	16,99%
17-18	73 518	15,79%
18-19	60 056	12,90%
19-20	46 886	10,07%
20-21	35 174	7,55%
21-22	29 635	6,36%
22-23	24 814	5,33%
23-24	18 664	4,01%
nezjištěno	78 346	16,83%
CELKEM	465 599	100,00%

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství dopravní služby; zpracování vlastní

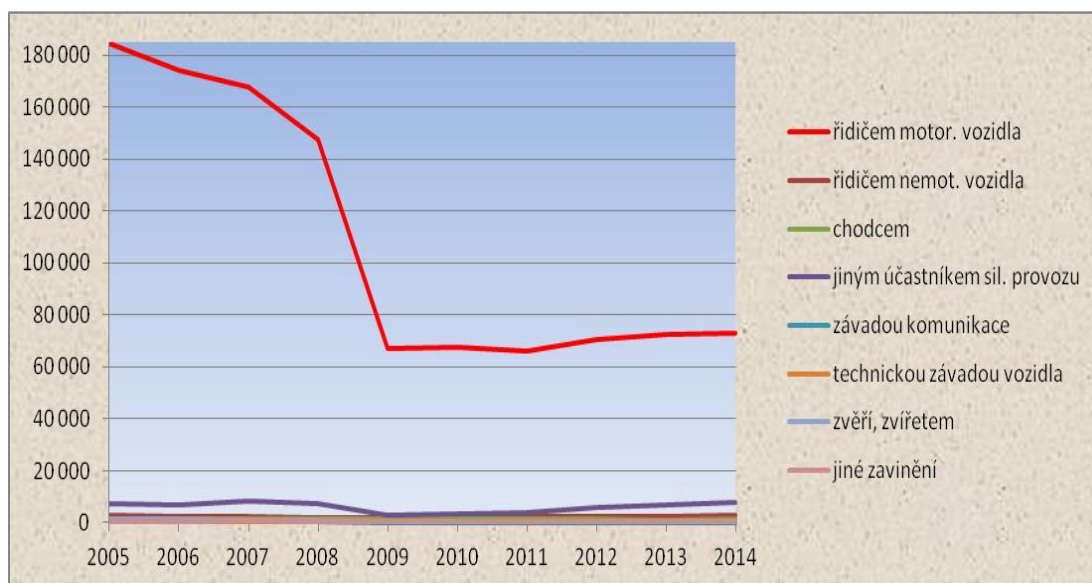
Příloha 10: Dopravní nehody dle zavinění

ZAVINĚNÍ DOPRAVNÍ NEHODY - CELÁ ČESKÁ REPUBLIKA										
Zavinění DN	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
řidičem motor. vozidla	184 467	174 152	167 633	147 338	67 222	67 455	66 089	70 441	72 383	72 845
řidičem nemot. vozidla	2 796	2 484	2 419	2 097	1 988	1 851	2 363	2 467	2 521	2 737
chodcem	1 639	1 507	1 576	1 477	1 304	1 243	1 197	1 292	1 132	1 226
jiným účastníkem sil. provozu	249	259	244	212	116	110	121	145	141	126
závadou komunikace	599	935	468	327	307	448	448	282	515	233
technickou závadou vozidla	1 388	1 271	1 091	887	454	480	456	465	464	467
zvěří, zvířetem	7 501	6 697	8 501	7 499	3 076	3 523	4 064	5 915	6 782	7 846
jiné zavinění	623	660	804	539	348	412	399	397	460	379
CELKEM	199 262	187 965	182 736	160 376	74 815	75 522	75 137	81 404	84 398	85 859

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

ZAVINĚNÍ DN - CELÁ ČR		
Zavinění DN	2005-2014	2005-2014
řidičem motor. vozidla	1 090 025	90,27%
řidičem nemot. vozidla	23 723	1,96%
chodcem	13 593	1,13%
jiným účastníkem sil. provozu	1 723	0,14%
závadou komunikace	4 562	0,38%
technickou závadou vozidla	7 423	0,61%
zvěří, zvířetem	61 404	5,09%
jiné zavinění	5 021	0,42%
CELKEM	1 207 474	100,00%

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

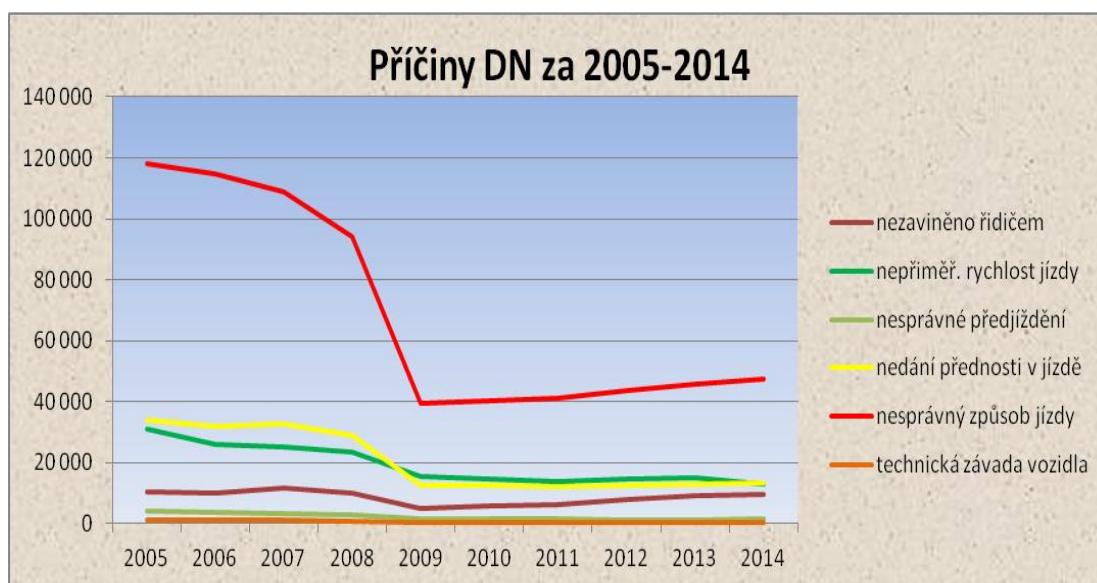
Příloha 11: Dopravní nehody a jejich příčiny

PŘÍČINY DOPRAVNÍ NEHODY - CELÁ ČESKÁ REPUBLIKA										
Příčiny DN	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
nezaviněno řidičem	10 611	10 058	11 593	10 054	5 151	5 736	6 229	8 031	9 030	9 810
nepříměr. rychlost jízdy	31 244	26 072	25 185	23 353	15 521	14 837	13 687	14 865	14 973	13 203
nesprávné předjíždění	4 313	3 752	3 444	2 986	1 668	1 555	1 490	1 435	1 405	1 542
nedání přednosti v jízdě	33 822	31 930	32 752	29 111	12 711	12 471	12 033	12 725	12 801	13 261
nesprávný způsob jízdy	117 881	114 880	108 669	93 985	39 308	40 440	41 242	43 879	45 725	47 576
technická závada vozidla	1 391	1 273	1 093	887	456	483	456	469	464	467
z toho alkohol	8 192	6 807	7 466	7 252	5 725	5 015	5 242	4 974	4 686	4 637
CELKEM	199 262	187 965	182 736	160 376	74 815	75 522	75 137	81 404	84 398	85 859

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

PŘÍČINY DN - CELÁ ČR		
Příčiny DN	2005-2014	2005-2014
nezaviněno řidičem	86 303	7,15%
nepříměr. rychlost jízdy	192 940	15,98%
nesprávné předjíždění	23 590	1,95%
nedání přednosti v jízdě	203 617	16,86%
nesprávný způsob jízdy	693 585	57,44%
technická závada vozidla	7 439	0,62%
z toho alkohol	59 996	4,97%
CELKEM	1 207 474	100,00%

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Příloha 12: Nesprávný způsob jízdy

NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY - CELÁ ČESKÁ REPUBLIKA										
Kategorie	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
jízda po nesprávné straně	6 252	5 712	5 489	4 780	2 592	2 458	2 317	2 371	2 501	2 403
vyhýbání se bez boční vůle	5 530	6 108	4 990	4 296	1 827	2 443	2 045	2 206	2 396	2 766
nedodržení bezpečné vzd.	30 680	29 910	29 659	24 961	6 198	6 078	5 719	6 306	6 253	6 757
nesprávné otáčení, couvání	21 615	19 330	17 483	14 845	5 348	5 554	5 744	5 879	6 048	6 583
chyby při udání směru	722	672	756	680	294	253	251	326	326	342
bezohledná jízda	943	893	931	858	441	537	433	409	349	323
bezdůvodné snížení rychl.	73	74	57	56	30	39	49	46	40	46
nevěnování se řízení	32 897	34 347	32 558	27 119	11 888	12 332	13 084	13 517	14 151	14 098
samovolné rozjetí vozidla	1 101	1 052	1 058	934	397	461	571	637	674	720
vjetí na nezp. krajnici	1 432	1 357	1 235	1 137	700	757	683	789	878	872
nezvládnutí řízení vozidla	10 534	9 505	7 630	6 416	3 854	3 470	3 703	4 315	4 023	4 294
jízda v protisměru	83	89	61	44	26	29	25	19	33	20
jiný druh nespr. jízdy	4 087	4 071	5 069	6 425	4 382	4 808	5 065	5 414	6 350	6 566
CELKEM	115 949	113 120	106 976	92 551	37 977	39 219	39 689	42 234	44 022	45 790

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY - CELÁ ČR		
Kategorie	2005-2014	2005-2014
jízda po nesprávné straně	36 875	5,44%
vyhýbání se bez boční vůle	34 607	5,11%
nedodržení bezpečné vzd.	152 521	22,51%
nesprávné otáčení, couvání	108 429	16,00%
chyby při udání směru	4 622	0,68%
bezohledná jízda	6 117	0,90%
bezdůvodné snížení rychl.	510	0,08%
nevěnování se řízení	205 991	30,40%
samovolné rozjetí vozidla	7 605	1,12%
vjetí na nezp. krajnici	9 840	1,45%
nezvládnutí řízení vozidla	57 744	8,52%
jízda v protisměru	429	0,06%
jiný druh nespr. jízdy	52 237	7,71%
CELKEM	677 527	100,00%

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Příloha 13: Nedání přednosti v jízdě

NEDÁNÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ - CELÁ ČESKÁ REPUBLIKA										
Kategorie	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
jízda na červenou	1 095	916	988	918	558	559	515	497	526	484
STŮJ, DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ	3 244	2 892	3 143	2 926	1 291	1 141	1 139	1 185	1 265	1 228
DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ	10 909	10 135	10 460	9 383	3 809	3 576	3 508	3 553	3 554	3 686
vozidlu přijíždějícímu zprava	2 141	1 994	2 087	1 902	622	611	612	684	702	700
při odbočování vlevo	4 635	3 895	4 096	3 650	1 794	1 641	1 739	1 830	1 715	1 812
tramvaji, která odbočuje	24	23	8	15	16	15	8	5	9	7
protijedoucímu vozidlu při obj.	167	142	95	87	32	36	34	29	40	35
při řazení do proudu vozidel	672	595	642	543	162	223	158	194	175	211
při vjíždění na silnici	2 557	2 316	2 124	1 928	646	610	584	670	643	625
při otáčení a couvání	1 242	1 957	1 828	1 257	290	462	340	670	712	767
při přejíždění do pruhu	4 371	4 643	4 767	4 221	1 605	1 785	1 555	1 523	1 622	1 763
chodci na přechodu	838	800	937	949	931	853	880	944	945	990
při odb. vlevo souběž. voz.	822	621	635	529	276	324	265	287	222	236
jiné nedání přednosti	435	447	369	317	209	224	202	189	212	207
CELKEM	33 152	31 376	32 179	28 625	12 241	12 060	11 539	12 260	12 342	12 751

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

NEDÁNÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ - CELÁ ČR		
Kategorie	2005-2014	2005-2014
jízda na červenou	7 056	3,55%
STŮJ, DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ	19 454	9,80%
DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ	62 573	31,52%
vozidlu přijíždějícímu zprava	12 055	6,07%
při odbočování vlevo	26 807	13,50%
tramvaji, která odbočuje	130	0,07%
protijedoucímu vozidlu při obj.	697	0,35%
při řazení do proudu vozidel	3 575	1,80%
při vjíždění na silnici	12 703	6,40%
při otáčení a couvání	9 525	4,80%
při přejíždění do pruhu	27 855	14,03%
chodci na přechodu	9 067	4,57%
při odb. vlevo souběž. voz.	4 217	2,12%
jiné nedání přednosti	2 811	1,42%
CELKEM	198 525	100,00%

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Příloha 14: Nepřiměřená rychlost jízdy

NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST - CELÁ ČESKÁ REPUBLIKA										
Kategorie	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
nepř. rychl. hustotě provozu	1 437	1 374	1 530	1 487	756	666	780	863	781	848
nepř. rychl. viditelnosti	335	349	304	383	219	203	264	208	210	244
nepř. rychl. vlast. vozidla	2 733	2 447	2 922	2 715	1 521	1 182	1 322	1 343	1 261	1 291
nepř. rychl. stavu vozovky	18 570	14 394	11 628	10 359	7 683	8 430	6 211	7 407	7 701	5 360
nepř. rychl. tech. stavu voz.	6 526	6 177	7 386	7 040	4 454	3 557	4 205	4 102	4 042	4 415
překročení rychlosti - předpisy	593	402	352	325	177	132	115	108	74	69
překročení rychlosti - značky	146	119	161	122	84	38	25	15	16	16
boční nárazový vítr	48	38	58	67	24	22	29	41	32	35
jiný druh nepř. rychlosti	678	592	678	689	430	403	475	442	516	505
CELKEM	31 066	25 892	25 019	23 187	15 348	14 633	13 426	14 529	14 633	12 783

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST - CELÁ ČR		
Kategorie	2005-2014	2005-2014
nepř. rychl. hustotě provozu	10 522	5,52%
nepř. rychl. viditelnosti	2 719	1,43%
nepř. rychl. vlast. vozidla	18 737	9,83%
nepř. rychl. stavu vozovky	97 743	51,30%
nepř. rychl. tech. stavu voz.	51 904	27,24%
překročení rychlosti - předpisy	2 347	1,23%
překročení rychlosti - značky	742	0,39%
boční nárazový vítr	394	0,21%
jiný druh nepř. rychlosti	5 408	2,84%
CELKEM	190 516	100,00%

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Příloha 15: Dopravní nehody a jejich následky dle druhu silnice

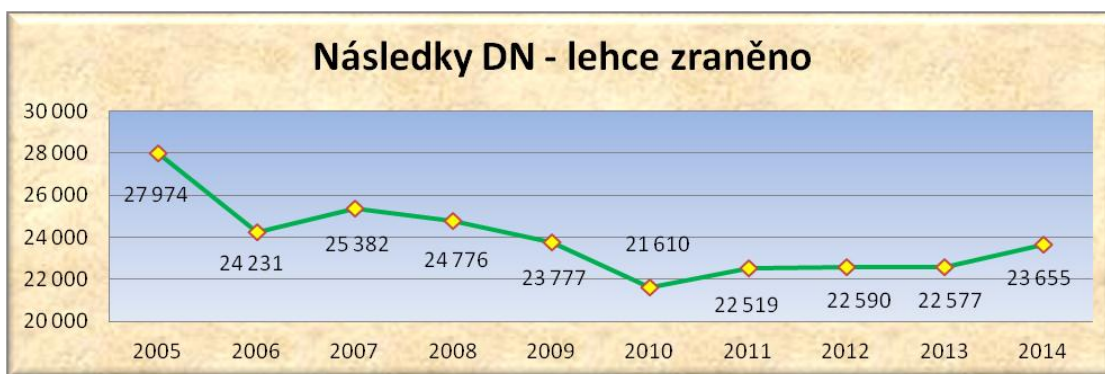
POČET NEHOD DLE DRUHU KOMUNIKACE - CELÁ ČR												
Druh / Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	prům.	Celkem
Dálnice	4 874	4 871	4 936	4 484	2 008	2 528	2 096	2 432	2 546	2 549	3 332	33 324
DN usmrceno	31	23	38	27	22	24	20	18	22	21	25	246
DN s TZ	78	76	51	57	54	41	54	39	46	55	55	551
DN s LZ	341	350	392	363	336	367	331	308	296	323	341	3 407
DN s hm. škodou	4 424	4 422	4 455	4 037	1 596	2 096	1 691	2 067	2 182	2 150	2 912	29 120
Škoda [tis. Kč]	612 503	605 496	525 074	494 460	341 926	429 107	351 202	397 812	399 587	366 037	452 320	4 523 204
Silnice I. tř.	35 150	32 856	33 732	28 798	13 120	12 260	12 089	13 067	13 387	13 286	20 775	207 745
DN usmrceno	368	328	360	328	293	252	264	250	198	192	283	2 833
DN s TZ	944	858	798	769	699	607	581	544	567	536	690	6 903
DN s LZ	4 425	3 903	4 217	4 213	3 931	3 645	3 485	3 557	3 564	3 684	3 862	38 624
DN s hm. škodou	29 413	27 767	28 357	23 488	8 197	7 756	7 759	8 716	9 058	8 874	15 939	159 385
Škoda [tis. Kč]	2 346 396	2 191 569	2 122 001	1 927 995	1 291 430	1 227 590	1 148 064	1 151 201	1 186 997	1 161 046	1 575 429	15 754 289
Silnice II. tř.	29 006	26 340	27 399	24 527	11 449	10 665	10 941	12 010	12 019	12 674	17 703	177 030
DN usmrceno	231	192	256	239	189	167	146	137	124	156	184	1 837
DN s TZ	858	802	801	826	739	537	663	646	569	576	702	7 017
DN s LZ	4 662	3 996	4 383	4 360	4 142	3 726	3 843	3 882	3 882	4 175	4 105	41 051
DN s hm. škodou	23 255	21 350	21 959	19 102	6 379	6 235	6 289	7 345	7 444	7 767	12 713	127 125
Škoda [tis. Kč]	1 563 386	1 407 486	1 425 292	1 310 660	821 593	749 722	734 736	788 777	740 680	784 844	1 032 718	10 327 176
Silnice III. tř.	21 637	19 541	19 512	18 114	9 884	9 019	9 394	9 919	10 450	10 304	13 777	137 774
DN usmrceno	175	139	179	165	146	123	110	119	93	107	136	1 356
DN s TZ	684	612	643	587	641	470	527	516	412	426	552	5 518
DN s LZ	3 281	2 858	3 146	3 213	3 161	2 749	3 057	2 977	3 094	3 086	3 062	30 622
DN s hm. škodou	17 497	15 932	15 544	14 149	5 936	5 677	5 700	6 307	6 851	6 685	10 028	100 278
Škoda [tis. Kč]	1 019 016	937 781	8 844 436	866 720	613 024	538 653	534 657	547 223	532 934	536 783	1 497 123	14 971 227
Ostatní	108 595	104 357	97 156	84 453	38 354	41 050	40 617	43 976	45 996	47 046	65 160	651 600
DN usmrceno	200	171	188	149	129	129	110	108	105	95	138	1 384
DN s TZ	1 081	1 062	1 001	984	911	807	841	882	879	816	926	9 264
DN s LZ	7 880	6 745	6 607	6 201	6 313	6 032	6 454	6 521	6 550	6 806	6 611	66 109
DN s hm. škodou	99 438	96 379	89 361	77 119	31 001	34 082	33 212	36 465	36 340	39 329	57 273	572 726
Škoda [tis. Kč]	10 364 411	3 974 015	3 510 477	3 141 631	1 913 118	2 769 774	1 859 424	1 990 404	1 985 567	2 084 524	3 359 335	33 593 345
V obci	145 558	138 396	132 496	115 958	52 421	54 024	53 614	57 628	59 692	60 736	87 052	870 523
Mimo obec	53 704	49 569	50 240	44 418	22 394	21 498	21 523	23 776	24 706	25 123	33 695	336 951

Zdroj: Policie při prezidium - Ředitelství služby dopravní policie, Český statistický úřad; zpracování vlastní

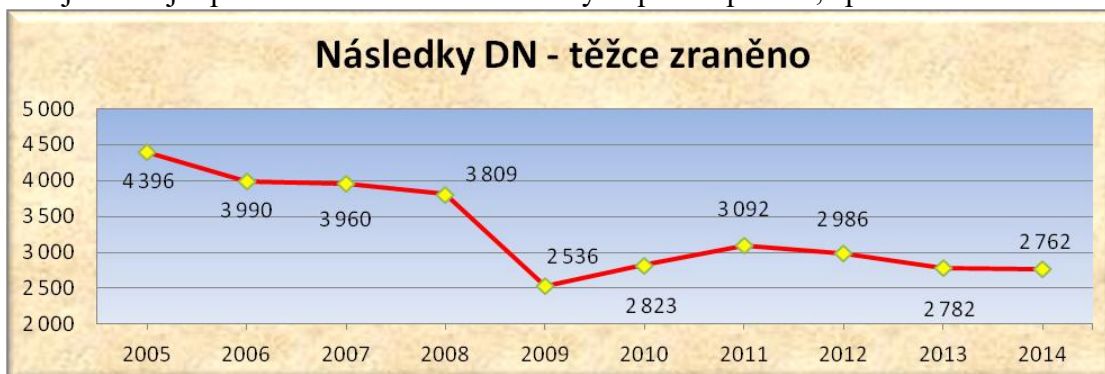
Příloha 16: Následky dopravních nehod na životech a zdraví

NÁSLEDKY DOPRAVNÍCH NEHOD - počty DN										
Následek/rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
DN celkem	199 262	187 965	182 736	160 376	74 815	75 522	75 137	81 404	84 398	85 859
škoda [tis. Kč]	9 771 284	9 116 346	8 467 288	7 741 465	4 981 091	4 924 987	4 628 081	4 875 417	4 938 173	4 933 234
DN s usmrcením	1 005	853	1 021	908	779	695	650	632	540	571
škoda [tis. Kč]	196 378	146 258	201 731	158 890	137 738	135 516	145 343	100 336	117 585	118 560
DN s těžkým zr.	3 645	3 410	3 294	3 223	3 044	2 462	2 666	2 627	2 454	2 409
škoda [tis. Kč]	359 303	376 893	333 567	325 747	286 680	255 788	246 082	234 844	200 439	250 527
DN s lehkým zr.	20 589	17 852	18 745	18 350	17 883	16 519	17 170	17 245	17 348	18 074
škoda [tis. Kč]	1 552 514	1 428 621	1 427 454	1 391 121	1 372 347	1 324 224	1 267 684	1 213 741	1 273 060	1 290 301
DN s hm. škodou	174 023	165 850	159 676	137 895	53 109	55 846	54 651	60 900	64 056	64 805
škoda [tis. Kč]	7 663 089	7 164 575	6 504 536	5 865 707	3 184 326	3 209 459	2 968 972	3 326 496	3 347 089	3 273 847

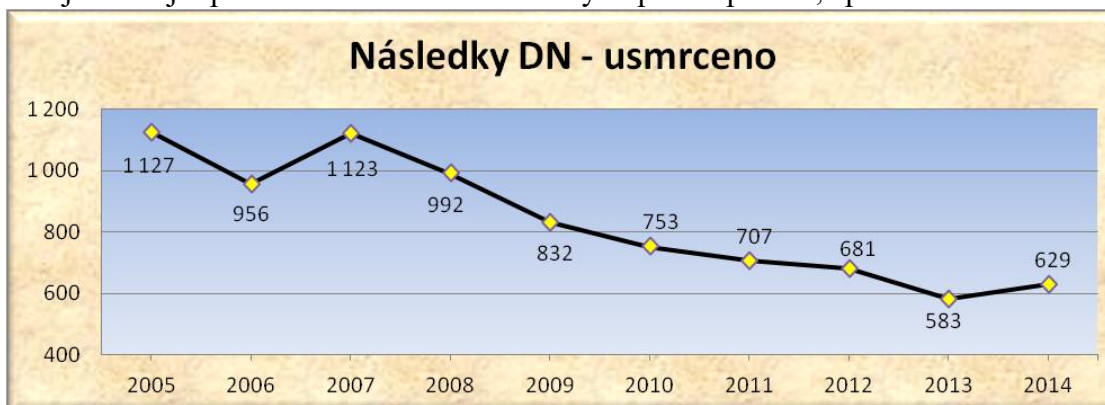
Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Příloha 17: Závažnost následků dopravních nehod

POČET DOPRAVNÍCH NEHOD DLE VĚKU ŘIDIČE - CELÁ ČR 2005-2014											
Věková kat./rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Celkem
15 - 17 let	563	507	510	480	369	298	266	228	221	218	3 660
18 - 20 let	9 923	9 263	9 910	9 160	4 144	3 471	3 763	3 699	3 438	3 315	60 086
21 - 24 let	19 039	17 428	17 818	15 473	6 662	5 857	5 646	6 089	5 965	6 096	106 073
25 - 34 let	72 203	66 393	60 779	53 049	21 786	21 773	20 163	20 993	21 193	19 994	378 326
35 - 44 let	28 642	26 674	24 812	21 857	9 012	9 599	9 463	10 386	10 768	11 174	162 387
45 - 54 let	22 490	21 290	19 967	17 114	6 747	6 961	6 835	7 353	7 613	7 685	124 055
55 - 64 let	5 137	5 379	5 587	5 156	2 235	2 432	2 435	2 707	2 900	2 980	36 948
nad 64 let	6 108	5 889	6 032	5 597	2 606	2 653	3 191	3 727	4 030	4 553	44 386
nezjištěno	20 362	21 329	22 218	19 451	13 661	14 411	14 326	15 248	16 255	16 824	174 085

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

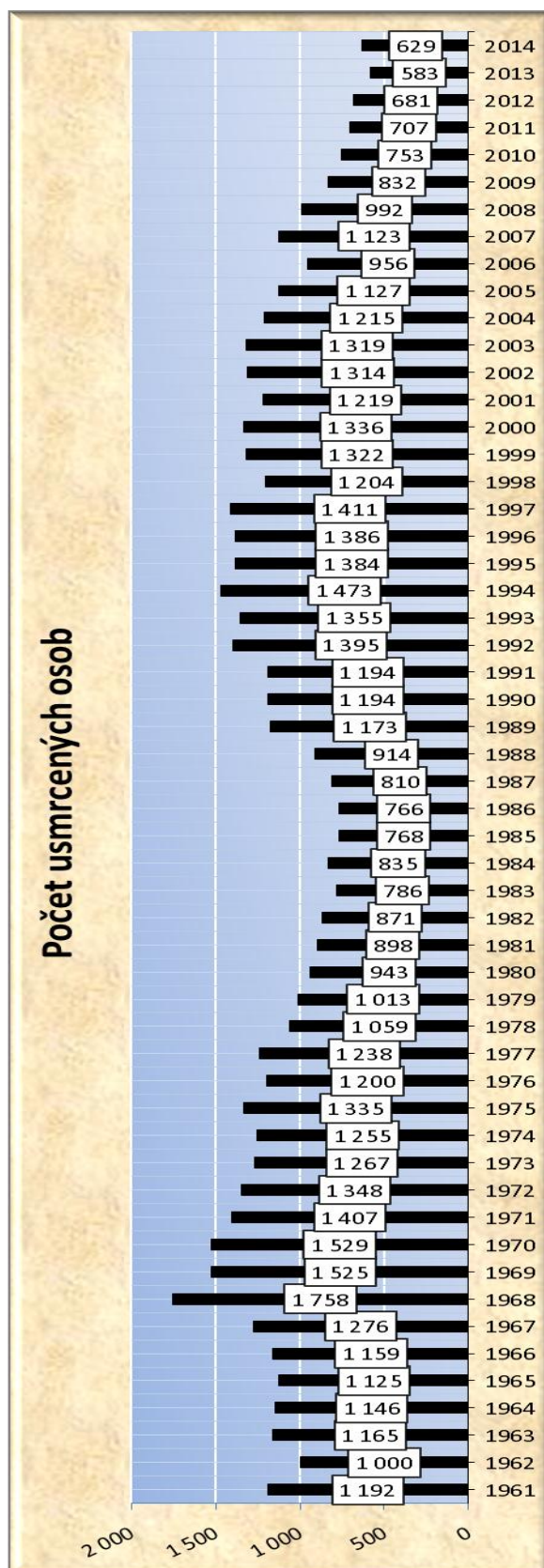
ÚMRTÍ OSOB V AUTOMOBILECH/1000 DN - CELÁ ČR za 2005-2014												
Věková kat./rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Celkem	Prům.
15 - 17 let	43	32	55	21	27	54	56	75	77	106	544	54,41
18 - 20 let	8	8	7	9	10	14	12	10	9	12	99	9,86
21 - 24 let	6	6	6	7	13	12	13	9	10	8	90	9,02
25 - 34 let	3	3	4	4	8	6	6	6	5	3	48	4,84
35 - 44 let	5	6	7	6	17	13	12	11	9	11	98	9,82
45 - 54 let	8	6	8	8	18	14	15	13	11	13	114	11,44
55 - 64 let	26	22	23	21	43	35	37	30	29	28	296	29,59
nad 64 let	25	23	27	27	54	54	36	36	29	25	338	33,80
nezjištěno	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	5	0,47

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

ZRANĚNÍ OSOB V AUTOMOBILECH/1000 DN - CELÁ ČR												
Věková kat./rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Celkem	Prům.
15 - 17 let	0	0	0	0	0	0	0	0	3 557	3 872	7 428	3 714
18 - 20 let	0	0	0	0	0	0	0	0	548	586	1 135	567
21 - 24 let	0	0	0	0	0	0	0	0	404	435	840	420
25 - 34 let	0	0	0	0	0	0	0	0	230	242	472	236
35 - 44 let	0	0	0	0	0	0	0	0	419	405	824	412
45 - 54 let	0	0	0	0	0	0	0	0	420	450	870	435
55 - 64 let	0	0	0	0	0	0	0	0	964	952	1 916	958
nad 64 let	0	0	0	0	0	0	0	0	726	688	1 414	707
nezjištěno	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Příloha 18: Vývoj počtu usmrčených od roku 1961



Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Příloha 19: Ekonomické ztráty při dopravních nehodách

NÁSLEDKY DOPRAVNÍCH NEHOD - CELÁ ČR										
Následek / Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Usmrceno	1 127	956	1 123	992	832	753	707	681	583	629
Těžce zraněno	4 396	3 990	3 960	3 809	2 536	2 823	3 092	2 986	2 782	2 762
Lehce zraněno	27 974	24 231	25 382	24 776	23 777	21 610	22 519	22 590	22 577	23 655
Počet DN celkem	199 262	187 965	182 736	160 376	74 815	75 522	75 137	81 404	84 398	85 859
Počet DN s následky	25 239	22 115	23 060	22 481	21 706	19 676	20 486	20 504	20 342	21 054
Počet DN s hm. škodou	174 023	165 850	159 676	137 895	53 109	55 846	54 651	60 900	64 056	64 805

Zdroj: Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

ZTRÁTY Z DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI NA 1 OSOBU ZA 2005 - 2013 [v tis. Kč]										
Následek / Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Smrtelné zranění	9 427	9 662	9 933	10 558	10 653	17 644	18 572	19 022	19 440	19 440
Těžké zranění	3 165	3 244	3 335	3 545	3 577	4 863	4 783	5 001	4 867	4 867
Lehké zranění	356	365	375	398	402	668	508	433	433	433
Jen hmotné škody	98	100	102	108	109	270	226	227	267.3	267.3

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

CELKOVÉ ZTRÁTY Z DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI ZA 2005 - 2012 [v tis. Kč]										
Následek / Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Smrtelné zranění	10 624 229	9 236 872	11 154 759	10 473 536	8 863 296	13 285 932	13 130 404	12 953 982	11 333 520	12 227 760
Těžké zranění	13 913 340	12 943 560	13 206 600	13 502 905	9 071 272	13 728 249	14 789 036	14 932 986	13 539 994	13 442 654
Lehké zranění	9 958 744	8 844 315	9 518 250	9 860 848	9 558 354	14 435 480	11 439 652	9 781 470	9 775 841	10 242 615
Jen hmotné škody	17 054 254	16 585 000	16 286 952	14 892 660	5 788 881	15 078 420	12 351 126	13 824 300	17 122 169	17 322 377
CELKEM	51 550 567	47 609 747	50 166 561	48 729 949	33 281 803	56 528 081	51 710 218	51 492 738	51 771 524	53 235 406

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Policejní prezidium - Ředitelství služby dopravní policie; zpracování vlastní

Příloha 20: Anketa

Otázka č. 1

Pohlaví:	muž	
	žena	

Otázka č. 2

Věková kategorie:	18 až 30 let	
	31 až 40 let	
	41 až 50 let	
	51 až 60 let	
	61 a více let	

Otázka č. 3

Žijete v obci	do 15.000 obyvatel	
	nad 15.000 obyvatel	

Otázka č. 4

Vlastníte řidičský průkaz:	ANO	
	NE	

Otázka č. 5

Jste:	profesionální řidič	
	řidič	
	nic z uvedeného	

Otázka č. 6

Domníváte se, že dopravně bezpečnostní akce (DBA) přispívají ke snížení nehodovosti?

	Ano	Spíše ano	Spíše ne	Ne
Dlouhodobé působení				
Krátkodobé působení				
Nepřispěje				

Otázka č. 7

Dle svých zkušeností zhodnoťte, zda ke snížení nehodovosti v určitém úseku silnice přispívá instalace ...

	Ano	Spíše ano	Spíše ne	Ne
pevného radaru s ukazatelem rychlosti				
svislé dopravní značky s omezením rychlosti (B20a)				
makety dopravního policisty				

Otázka č. 8

Vyberte nejúčinnější opatření, které by vedlo ke snížení počtu páchaných dopravních přestupků a tedy i ke snížení nehodovosti (**možno vybrat více možností**):

A - prevence	
pravidelná školení či kurzy pro všechny řidiče	
mimořádná školení či kurzy při změně zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích (z.č. 361/2000 Sb.)	
vydání ŘP na dobu určitou po absolvování autoškoly	
vydání ŘP na dobu určitou pro všechny řidiče	
zařazení dopravní výchovy do osnov základních škol	
zařazení dopravní výchovy do osnov středních škol	
zavedení psychologických testů při vydání ŘP	
instalace pevného radaru s ukazatelem rychlosti na vybraných úsecích silnic	
instalace svislé dopravní značky s omezením rychlosti na vybraných úsecích silnic	
instalace makety dopravního policisty (vozidla) na vybraných úsecích silnic	
instalace retardéru, příčného prahu	
instalace barevně zvýrazněného přechodu	
větší osvěta o bezpečné jízdě (reklamy, TV šoty apod.)	
zprůsňování, popř. zkvalitnění výuky v autoškolách	
zákaz billboardů a reklam u silnic	
jiné (uved'te jaké)	
<i>lze použít přílohu</i>	

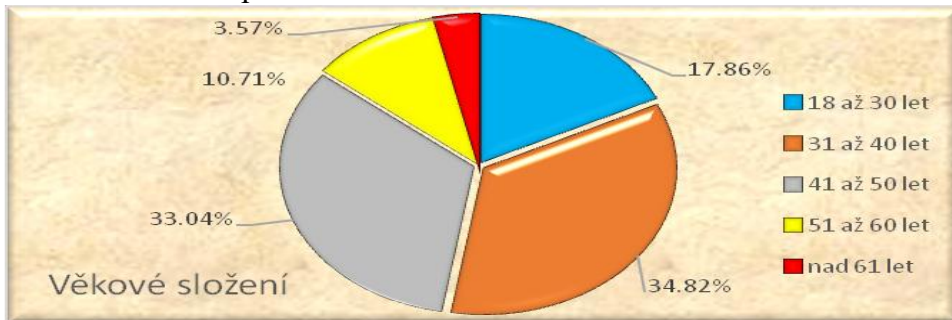
B - represe	
vyšší hodnoty pokut	
vyšší bodové ohodnocení za přestupky	
častější kontroly na silnicích	
více možností odebrání ŘP správním orgánem (např. 3x a dost)	
možnost odebrání ŘP policejním orgánem na místě	
jiné (uved'te jaké)	
<i>lze použít přílohu</i>	

Zde můžete uvést cokoli co je dle Vás důležité pro zmírnění, případně odstranění příčin dopravních nehod. Také vše, co Vás napadne v souvislosti s tématem diplomové práce "Škody na zdraví a majetku způsobené dopravními nehodami".

--

Příloha 21: Anketa - civilní sektor

Věkové složení respondentů



Pohlaví



Bydliště respondentů v obci do 15 tis. obyvatel a nad 15. tis. obyvatel



Vlastnický řidičského průkazu



Složení řidičů



Působení DBA

Domníváte se, že dopravně bezpečnostní akce Policie přispívají ke snížení nehodovosti ?

PŮSOBENÍ	Ano	Spíše ano	Spíše ne	Ne
Dlouhodobé působení	12.50%	24.11%	40.18%	23.21%
Krátkodobé působení	22.32%	42.86%	24.11%	10.71%
Nepřispívá	41.07%	16.96%	22.32%	19.64%

Zdroj: Anketa - civilní sektor; zpracování vlastní

Působení technických zařízení

Dle svých zkušeností zhodnoťte, zda ke snížení nehodovosti v určitém úseku silnice přispívá instalace:

INSTALACE	Ano	Spíše ano	Spíše ne	Ne
pevného radaru s ukazatelem rychlosti	24.11%	50.00%	19.64%	6.25%
svislé dopravní značky s omezením rychlosti	4.46%	24.11%	52.68%	18.75%
maketa dopravního policisty	10.71%	36.61%	33.04%	19.64%

Zdroj: Anketa - civilní sektor; zpracování vlastní

Prevence a represe

A - prevence	
pravidelná školení či kurzy pro všechny řidiče	13.39%
mimořádná školení či kurzy při změně zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích (z.č. 361/2000 Sb.)	9.82%
vydání ŘP na dobu určitou po absolvování autoškoly	49.11%
vydání ŘP na dobu určitou pro všechny řidiče	6.25%
zařazení dopravní výchovy do osnov základních škol	43.75%
zařazení dopravní výchovy do osnov středních škol	45.54%
zavedení psychologických testů při vydání ŘP	45.54%
instalace pevného radaru s ukazatelem rychlosti na vybraných úsecích silnic	41.07%
instalace svislé dopravní značky s omezením rychlosti na vybraných úsecích silnic	14.29%
instalace makety dopravního policisty (vozidla) na vybraných úsecích silnic	16.07%
instalace retardéru, příčného prahu	42.86%
instalace barevně zvýrazněného přechodu	36.61%
větší osvěta o bezpečné jízdě (reklamy, TV šoty apod.)	21.43%
zprísňení, popř. zkvalitnění výuky v autoškolách	41.07%
zákaz billboardů a reklam u silnic	55.36%

Zdroj: Anketa - civilní sektor; zpracování vlastní

B - represe	
vyšší hodnoty pokut	43.75%
vyšší bodové ohodnocení za přestupky	33.93%
častější kontroly na silnicích	66.07%
více možností odebrání ŘP správním orgánem (např. 3x a dost)	58.04%
možnost odebrání ŘP policejním orgánem na místě	57.14%

Zdroj: Anketa - civilní sektor; zpracování vlastní

Příloha 22: Anketa - Policie ČR

Působení DBA

Domníváte se, že dopravně bezpečnostní akce Policie přispívají ke snížení nehodovosti ?

PŮSOBENÍ	Ano	Spíše ano	Spíše ne	Ne
Dlouhodobé působení	3.03%	3.03%	18.18%	75.76%
Krátkodobé působení	3.03%	39.39%	15.15%	42.42%
Nepřispívá	87.88%	3.03%	9.09%	0.00%

Zdroj dat: Anketa - PČR; zpracování vlastní

Působení technických zařízení

Dle svých zkušeností zhodnoťte, zda ke snížení nehodovosti v určitém úseku silnice přispívá instalace:

INSTALACE	Ano	Spíše ano	Spíše ne	Ne
pevného radaru s ukazatelem rychlosti	18.18%	39.39%	15.15%	27.27%
svislé dopravní značky s omezením rychlosti	12.12%	27.27%	21.21%	39.39%
maketa dopravního policisty	12.12%	27.27%	33.33%	27.27%

Zdroj dat: Anketa - PČR; zpracování vlastní

Prevence a represe

A - prevence	
pravidelná školení či kurzy pro všechny řidiče	42.42%
mimořádná školení či kurzy při změně zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích (z.č. 361/2000 Sb.)	18.18%
vydání ŘP na dobu určitou po absolvování autoškoly	54.55%
vydání ŘP na dobu určitou pro všechny řidiče	21.21%
zařazení dopravní výchovy do osnov základních škol	39.39%
zařazení dopravní výchovy do osnov středních škol	39.39%
zavedení psychologických testů při vydání ŘP	45.45%
instalace pevného radaru s ukazatelem rychlosti na vybraných úsecích silnic	21.21%
instalace svislé dopravní značky s omezením rychlosti na vybraných úsecích silnic	12.12%
instalace makety dopravního policisty (vozidla) na vybraných úsecích silnic	15.15%
instalace retardéru, příčného prahu	33.33%
instalace barevně zvýrazněného přechodu	33.33%
větší osvěta o bezpečné jízdě (reklamy, TV šoty apod.)	15.15%
zprísňení, popř. zkvalitnění výuky v autoškolách	48.48%
zákaz billboardů a reklam u silnic	39.39%

Zdroj dat: Anketa - PČR; zpracování vlastní

B - represe	
vyšší hodnoty pokut	48.48%
vyšší bodové ohodnocení za přestupky	33.33%
častější kontroly na silnicích	15.15%
více možností odebrání ŘP správním orgánem (např. 3x a dost)	69.70%
možnost odebrání ŘP policejním orgánem na místě	72.73%

Zdroj dat: Anketa - PČR; zpracování vlastní

Příloha 23: Formulář evidence nehod v silničním provozu - str. 1

**FORMULÁŘ EVIDENCE NEHOD
V SILNIČNÍM PROVOZU**

razítko útvaru

01

kraj	okr.	útv.	rok	poř. číslo
------	------	------	-----	------------

02

den	més.	rok	hod.	min.	den	més.	hod.
-----	------	-----	------	------	-----	------	------

03

04

kraj	okr.	útv.	05a	06	07	08
------	------	------	-----	----	----	----

05a

05b

kod obce

09 10 11 12

13a	b	c	14
-----	---	---	----

úsmr. t. zr. l. zr. škoda celkem ve 100 Kč

15 16 17

18	19	20	21	22	23	24	27	28
----	----	----	----	----	----	----	----	----

29 30 31 32

33	c	d	e	f	g
----	---	---	---	---	---

30 STAV CHODCE

- 1 dobrý - žádné neobvyklé okolnosti nebyly zjištěny
- 2 nepozornost, roztržlost
- 3 pod vlivem alkoholu, narkotik
- 4 pod vlivem drogou
- 5 fyzická neschopnost (nemoc, nevolnost, snížení ochybovatelnosti apod.)
- 6 pokus o sebevraždu, sebevražda
- 7 zvrhlost
- 8 jiný neuvodněný stav
- 9 neznámá

31 CHOVÁNÍ CHODCE

- 1 apriorně přiměřené
- 2 špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla
- 3 náhle vstoupení do vozovky z chodníku, křižníka
- 4 náhle vstoupení do vozovky z nástupního nebo oděrného ostrohu
- 5 zraková ztráta, naručené jednání
- 6 náhle změna směru chůze
- 7 náhod. do vozidla z boku
- 8 hra dětí na vozovce
- 9 žádná z uvedených

32 SITUACE V MÍSTĚ NEHODY

- 01 vstup chodce na silnici VČASU
- 02 vstup chodce na signal STUJ
- 03 vstup chodce do vozovky v blízkosti přechodu (bod do 20 m)
- 04 přecházení po vyznačeném přechodu
- 05 přecházení rovně před nebo za vozidlem stojícím v zastávce
- 06 přecházení rovně před nebo za parkujícím vozidlem
- 07 chůze, stání na chodníku
- 08 chůze po správné straně
- 09 chůze po nesprávné straně
- 10 přecházení mimo přechod (20 a více metrů od přechodu)
- 00 jiná situace

33 NÁLEDKY NA ŽIVOTĚH A ZOBRAV CHODCE

a) pohlaví osoby:

- 1 muž
- 2 žena
- 3 dítě (do 15 let)
- 4 dívka (do 15 let)

b) míra narušení zrakové (poslední dvojčíslí skel)

c) stáří příslušnosti státu

d) poskytnutí první pomoci:

- 1 nebyla třeba poskytnout
- 2 poskytnuta osobními vozidly zúčast. na nehodě
- 3 jinou osobou
- 4 lékařem záchranou službou
- 5 vozidlem RZP
- 6 nebyla poskytnuta, ale bylo nutno poskytnout

e) náledek:

- 1 usmrcen
- 2 těžké zranění
- 3 lehké zranění
- 4 bez zranění

VYPLNIL DNE

Kontroloval DNE

NA SEO KONTROLOVAL DNE

DO DÉROVNY DOŠLO DNE

DÉROVANO DNE

Příloha 24: Formulář evidence nehod v silničním provozu - str. 2

<p>34 POČET ZÚČASTNĚNÝCH VOZIDEL uvádí se skutečný počet vozidel</p> <p>35 MÍSTO DOPRAVNÍ NEHODY 00 mimo vozovku 10 na křižovatce (odpovídá se o střihu silnic 3. tř. - měřičův, dělových komunikací) 11-18 uvnitř silnic 1-8 (přeshraničné křižovatky) 19 na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky dotčených pro systém evidence nehod (zápis B) 20-28 na vozovce nahle (vyjádření čísel 0-8 ve směru jízdy - směrovým střihem) 29 mimo zápis 11-19 a 20-28</p> <p>36 DRUH POZEMNÍ KOMUNIKACE 4 okružní 1 silnice 1. třídy 2 silnice 2. třídy 3 silnice 3. třídy 4 území ve výhledové vzdálenosti ve vybraných místech 5 komunikace sledovaná jíz. vybraných měřičů 6 komunikace místní 7 komunikace okresní - první a poslední zastávka 8 komunikace okresní - ostatní (příkrovětlé apod.)</p> <p>37 ČÍSLO POZEMNÍ KOMUNIKACE vychází se dle silnice - čísla 01 až 99 silnice 1. tř. - čísla 01 až 99 silnice 2. tř. - čísla 101 až 999 silnice 3. tř. - čísla - seostřídání</p> <p>38 KILOMETR NEHODY na dálnici, silnici 1. až 3. třídy (na 2 desetinná místa), měřič přečte čísel na dopravní tabuli</p> <p>39 DRUH KŘIŽOVACÍ KOMUNIKACE 1 silnice 1. třídy 2 silnice 2. třídy 3 silnice 3. třídy 4 místní komunikace 7 účelová komunikace 8 silnice mimoúrovňové křižovatky</p> <p>40.41 ČÍSLO UZLU uvádí se čtyřmístné číslo z dopravní křižovatky</p> <p>44 DRUH VOZIDLA 00 nosped 01 malý motocykl (do 50 cm³) 02 motocykl (větší objemová, sucho apod.) 03 osobní automobil bez přívěsu 04 osobní automobil s přívěsem 05 nákladní automobil (přátelné, mrtváky, autovlečky, cestovní voz.) 06 nákladní automobil s přívěsem 07 nákladní automobil s návěsem 08 autobus 09 traktor (i s přívěsem) 10 kamion 11 trolejbus 12 (i)h motorové vozidlo (zemědělské, stavební atd.) 13 jízdní kolečko 14 povoz, kočár na kole 15 jiné motorové vozidlo 16 vlak 17 neznámé, jiné uve 18 jiný druh vozidla</p> <p>45a VÝROBNÍ ZNAČKA MOTOROVÉHO VOZIDLA 01 ALFA-ROMEO 26 MERCEDES 02 AUDI 27 MITSUBISHI 03 AVIA 28 MOSKVIČ 04 BMW 29 NISSAN 05 CHEVROLET 30 OLTCH 06 CHRYSLER 31 OPEL 07 CITROËN 32 PEUGEOT 08 DACIA 33 PORSCHE 09 DAF 34 RENAULT 10 DAF 35 RENAULT 11 DODGE 36 ROVER 12 FIAT 37 SAAB 13 FORD 38 SEAT 14 DAZ VOLVA 39 ŠKODA 15 HOLDEN 40 SIVYK-DAMLER-PUCH 16 HONDA 41 SUBARU 17 HYUNDAI 42 SUZUKI 18 IFA 43 TATRA 19 IVECO 44 TOYOTA 20 JAGUAR 45 TRAVANT 21 JEEP 46 VAZ 22 LANCIA 47 VOLKSWAGEN 23 LAND ROVER 48 VOLVO 24 LIAZ 49 WARTSILBERG 25 MAZDA 50 ZASTAVA</p> <p>75 jiná výrobní značka osobního automobilu vyrobeného v ČR</p>	<p>80 jiná výrobní značka osobního automobilu vyrobeného mimo ČR 85 jiná výrobní značka nákladního automobilu vyrobeného v ČR 86 jiná výrobní značka nákladního automobilu vyrobeného mimo ČR 88 autobus vyrobený v ČR 89 autobus vyrobený mimo ČR 90 nosped vyrobený v ČR 91 nosped vyrobený mimo ČR 92 motocykl (větší objemová motocyklů vyrobený v ČR 93 motocykl (m. malého motocyklů vyrobený mimo ČR 00 žádné z uvedených (v poli 44 je kód 00 až 18)</p> <p>45b ÚDAJE O VOZIDLE - v této položce se uvádí: - u motocyklů s osobních automobilů zdvihový objem motoru v litrech - u nákladních automobilů celková hmotnost v tunách - u autobusů obdobařnost (počet míst k sezení) - u ostatních druhů vozidel se nevyplňuje - nebo-li žádná, neznámá</p> <p>46 STÁTNÍ POZNÁVACÍ ZNAČKA - u vozidel registrovaných v ČR - SPZ - u vozidel registrovaných mimo území ČR - MPZ</p> <p>47 ROK VÝROBY VOZIDLA - poslední dvojmístný rok výroby vozidla</p> <p>48a CHARAKTERISTIKA VOZIDLA (Městník vozidla) 01 skrzemě, využívající k vyústění činnosti 02 skrzemě, využívající k vyústění činnosti 03 skrzemě, využívající k vyústění činnosti (použitelná, k. t. u. uve.) 04 veřejná hromadná doprava 05 městská hromadná doprava 06 mezinárodní kamionová doprava 07 TAXI 08 státní podnik, státní organizace 09 neorganizované mimo území ČR 10 zastupitelství úřad 11 neorganizované úřad 12 policie ČR 13 městská, obecní policie 14 služební bezpečnostní agentury 15 ministerstvo obrany 16 jiné 17 ostatní 00 neznámé</p> <p>48b DOPLNĚJÍCÍ ÚDAJE O VOZIDLE 1 zpráva nebezpečných nákladů - povrchový 2 zpráva nebezpečných nákladů - kapaliny 3 zpráva nebezpečných nákladů - plynných 4 zpráva nebezpečných nákladů - slyšitelných 5 (jako je zvláštním vyznačením známením tonozvuků) 6 (jako je zvláštním známením) hromadný 0 neaplikováno v úvahu</p> <p>49 SMYK 1 ano 0 ne</p> <p>50a VOZIDLO PO NEHODĚ 1 vozidlo k požáru 2 došlo k požáru 3 řidič ujel - zjevně 4 řidič ušel - neznámý, ale vozidlo zůstalo 0 žádná z uvedených</p> <p>50b ÚNIK PROVOZNÍCH, PŘEPRAVOVANÝCH HMOT 1 osoba k úniku, pohyblivých hmot, olejů, chladících medií apod., z ostatního vozidla 2 osoba k úniku jiných nebezpečných látek - povrchových 3 osoba k úniku jiných nebezpečných látek - kapalných 4 osoba k úniku jiných nebezpečných látek - plynných 0 žádná z uvedených</p> <p>51 ZPŮSOB VYPROSTĚNÍ OSOB Z VOZIDLA 1 nebylo třeba činnosti 2 použitím páčidel apod. 3 použitím speciálních vyprošťovacích techniky</p> <p>52 SMĚR JÍZDY NEBO POSTAVENÍ VOZIDLA 01 jedoucím - ve směru stanic na komunikaci 02 odstavěním - ve směru stanic na komunikaci 03 jedoucím - proti směru stanic na komunikaci 04 odstavěním - proti směru stanic na komunikaci 05 vozidlo jedoucím - na komunikaci bez stanic 06 vozidlo odstavěním, odstavěním - na komunikaci bez stanic 10 - RZ zachycuje postavení vozidla při nehodě na křižovatce</p>	<p>53 ŠKODA NA VOZIDLE ve státních, vyplň zpráva</p> <p>54 HODNĚ ČÍSLO ŘIDIČE pouze u řidičů ČR, u cizinců se uvádí datum narození a za lomítkem písmeno C</p> <p>55a KATEGORIE ŘIDIČE (uveďte nejvyšší skupinu) 1 s řídicím oprávněním skupiny A 2 s řídicím oprávněním skupiny B 3 s řídicím oprávněním skupiny C 4 s řídicím oprávněním skupiny D 5 s řídicím oprávněním skupiny T 6 s řídicím oprávněním skupiny A - do 50 cm³ 7 bez příslušného řídicího oprávnění 8 ostatní řidič (rychlík, vozka apod.) 9 neznámé, řidič místo nehody opouští 0 neznámé (jbo. u cizinců)</p> <p>56b NEJVYŠŠÍ UKONČENÉ VZDĚLÁNÍ 1 základní škola 2 učitelská škola 3 střední škola 4 vysoká škola 0 neznámé</p> <p>56c DELKA ŘIDIČSKÉ PRAXE V ŘÍZENÍ MOTOROVÉHO VOZIDLA (v letech, s příslušným druhem vozidla)</p> <p>57 STAV ŘIDIČE 1 došlo - došlo neúčinné ovládnutí nebyly zjevné 2 usnule, usnul 3 pod vlivem léků, nářků 4 pod vlivem alkoholu 5 nízká fyzická kondice 6 nemoc, únav, úvod. 7 úvalka 8 řidič při (i)h zraněn (řidič apod.) 9 pokus o sebevraždu, sebevražda 0 jiný rozdílný stav</p> <p>58 VNĚJŠÍ OVLIVNĚNÍ ŘIDIČE 1 řidič nebyl ovlivněn 2 osobní nemoc 3 osobní onemocnění jiného vozidla 4 ovlivněn jedním nebo více z uvedených 5 ovlivněn při vyhlášení zvěř. obnovení silnic 0 jiné ovlivnění</p> <p>59 NÁSLEDKY VE VOZIDLE a) zranění osoby 1 řidič 2 spolucestující na předním sedadle uvnitř řidič nebo cestující na motocyklu, jízdním kole 3 spolucestující na zadním sedadle 4 ostatní spolucestující b) těžké zranění osoby 1 s přívěsem (pouze u motocyklů, cyklů) 2 bez přívěsu (pouze u motocyklů, cyklů) 3 přiložená bezpečnostní pásy (i na zadních sedadlech) 4 nepřiložená bezpečnostní pásy 5 sedící v oblasti sedadla 6 vozidlo nevyzavalo ohrožení sedadla 7 bezpečnostní vak (air bag) v činnosti c) pořízení osoby 1 muž 2 žena 3 chlapec (do 15 let) 4 dívka (do 15 let) d) rok narození (poslední dvojmístný rok) e) státní příslušnost (jazyk) f) poskytnutí první pomoci 1 nebylo třeba poskytnout 2 poskytnutí osobou, včetně zobrazených na nehoře 3 jinou osobou 4 lékařskou záchranou službou 5 vozidlem RZP 6 nebylo poskytnuto, ale bylo nutno poskytnout g) následky 1 usmrcení 2 těžké zranění 3 střední zranění 4 bez zranění</p>
--	---	---

Příloha 25: Formulář evidence nehod v silničním provozu - str. 3

34 35 36
F

37 ----- 38 39
G
č. silnice km m

40 41
H
č. uzlu č. uzlu

44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 <-----
V A
SP2 škoda na voz.

54 55 56 57 58 59 a b c d e f g
R
rodné číslo řidiče

44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 <-----
V B
SP2 škoda na voz.

54 55 56 57 58 59 a b c d e f g
R
rodné číslo řidiče

44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 <-----
V C
SP2 škoda na voz.

54 55 56 57 58 59 a b c d e f g
R
rodné číslo řidiče

VOZIDLO „A“

VOZIDLO „B“

VOZIDLO „C“

Vyvětlivky :
<----- vyplňuje se ve směru šipky (zprava doleva)
----- vyplňuje se ve směru šipky (zleva doprava)

Příloha 26: Formulář evidence nehod v silničním provozu - str. 4

<p>01 IDENTIFIKAČNÍ ČÍSLO zpracovatele nehody a pořizovatele účelu</p> <p>03 ČASOVÉ ÚDAJE O DOPRAVNÍ NEHODĚ</p> <p>03 DATUM NAHLÁŠENÍ NEHODY pouze u dodatečně nahlášených (za 12 a více hodin)</p> <p>04 ÚZEMNÍ MÍSTO DOPRAVNÍ NEHODY míst, okres, útvar místa nehody</p> <p>05a LOKALITA NEHODY 1 v obci (vyplně se i pol. DSJ) 2 mimo obec</p> <p>05b KÓD OBCE (číselný kód obce)</p> <p>06 DRUH NEHODY 1 srážka s jedoucím nebo stojícím vozidlem 2 srážka s vozidlem zaparkovaným, odstavným 3 srážka s prvou překážkou 4 srážka s chodcem 5 srážka s levcí zvířetím 6 srážka s dráhařem při práci 7 srážka s vlakem 8 srážka s tramvají 9 havarie 0 jiný druh nehody</p> <p>07 DRUH SRÁŽKY JEDOUCÍCH VOZIDEL 1 čelní 2 boční 3 z boku 4 záporná 0 nepřehledná v úvahu, nejde o srážku jedoucích vozidel</p> <p>08 DRUH PEVNÉ PŘEKÁŽKY 1 strom 2 stěna - betonová, veř. opěrná, at. venkovní stěna 3 ohradění, plot, stoupa, dopr. značky apod. 4 svodidlo 5 překážka vzniklá provozem jiného vozidla 6 zedř. prvky (část mostu, podjezdů, tunelů apod.) 7 zábrany železničního přejezdu 8 překážka vzniklá stavbou, činností přenos, dopr. značkou, technická překážka, příslušenství apod. 9 jiná překážka (zábrany, optické, násep, náskupní ostřivky apod.) 0 nepřehledná v úvahu, nejde o srážku s pev. překážkou</p> <p>09 CHARAKTER NEHODY 1 nehoda o následky na životě nebo zdraví 2 nehoda pouze s hmotnou škodou</p> <p>10 ZÁVĚSNÉ NEHODY 1 náhodné motorové vozidlo 2 náhodné neautomobilové vozidlo 3 chodceři 4 levcí zvířetím, ohradění zvýšením 5 jiným ústupkem silničního provozu 6 závadou komunikace 7 technickou závadou vozidla 0 jiná závada</p> <p>11 ALKOHOL U VÍNKÁ NEHODY PŘÍTOMEN 1 ano 2 ne 0 neobjevováno</p> <p>12 HLAVNÍ PŘÍČINY NEHODY 100 nezávěrná řízení</p> <p>NEPŘÍMĚRNÁ RYCHLOST JÍZDY 201 nepřizpůsobení rychlosti hmotnosti vozidla 202 nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti (mlha, sníh, mrak, žlutá mlha, sluneční světlo apod.) 203 nepřizpůsobení vlastnostem vozidla a nákladu 204 nepřizpůsobení stavu vozovky (nájezd, výtluk, nájezd, měkký povrch apod.) 205 nepřizpůsobení dopravní technickému stavu vozovky (zatažba, klesání, stoupaní, štěrka apod.) 206 překročení přejezdové rychlosti stanovenej pravice 207 překročení rychlosti stanovenej dopravní značkou 208 nepřizpůsobení bočnímu, nájezdovému větru (3 při nájezdu, 2 při bočním větru) 209 jiný druh nepřímé příčiny</p> <p>NEPŘÍMĚRNÁ PŘEDJÍŽĚNÍ 301 předjíždění vlněno 302 předjíždění bez dostatečného bočního odstupu 303 předjíždění bez dostatečného rozdílu (v nepřímé předjíždění nebo při překročení před. vlněno stoupaní apod.) 304 při před. došlo k omezení protáhu. Řešení (slabý protah, vzrušení k před. apod.) 305 při předjíždění došlo k chování předjížděného řídicího pracovníka (zdržení, předjíždění manevr, prudké brzdění, změna směru jízdy apod.) 306 předjíždění vlevo vozidla odbočující vlevo 307 před. v míči, kol. je zkušební dopr. značkou 308 při přechodu přejezdu podléhá čára související 309 brzdění v předjíždění 310 předjíždění 32 předjížděného nebo jedoucího vozidla 311 jiný druh nepřímé příčiny</p>	<p>NEHÁJNÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ 401 jízda na „zavlněném světle“ železničního křižovatky 402 porušení přednosti značky „STUJ DEJ PŘEDNOST“ 403 porušení přednosti značky „DEJ PŘEDNOST“ 404 vozidlo přijíždějícímu spravo 405 při odbočování vlevo 406 trmácí vlevo odbočující 407 protijedoucí vozidlo při objíždění překážky 408 při zatáčení do proudu jedoucích vozidel ze strany, místa zatáčení nebo stání 409 při objíždění na vlevo 410 při objíždění nebo couvání 411 při předjíždění z jednoho pruhu do druhého 412 chodceři na vyznačeném přejezdu 413 při odbočování vlevo souběžně jedoucímu vozidlu 414 jiné než před. příčiny</p> <p>NEPŘÍMĚRNÁ RYCHLOST JÍZDY 501 jízda na nepřiměřeně silném větru do protisměru 502 vyjetí bez dostatečné rychlosti vlně 503 nepřiměřená bezpečná vzdálenost za vozidlem 504 nepřiměřená odstředivá nebo couvání 505 dráhy při uvození směru jízdy 506 bezohledná, agresivní, neochotná jízda 507 nízká bezpečnostní vzdálenost vlněno jízdy 508 řízení ve plně nepřiměřené rychlosti 509 samostatné nastavení nevhodného vozidla 510 vyjetí na rozjezdovou křižovatku 511 nevhodná řízení vozidla 512 jízda (vlněno) jedoucím směrem ulic, silnicí v protisměru 513 nehoda v zářezu (použití) (pokud) (pokud) k nájezdovému zatáčení (zářezová) (páry atd.) 514 nehoda v zářezu (použití) (pokud) (pokud) k nájezdovému zatáčení (zářezová) (páry atd.) 515 nehoda při jízdě na křižovatce železničního přejezdu 516 jiný druh nepřímé příčiny</p> <p>TECHNICKÁ ZÁVADA VOZIDLA 601 závada řízení 602 závada provozní brzdy 603 neúdržba nebo nefunkční parkovací brzda 604 opoždění brzdění při jízdě pod zatáčením (mrt. bod) 605 defekt pneumatiky způsobený úrazem nebo jiným úrazem vozidla 606 závada osvětlovací soustavy vozidla (načernění, vyjetí, změněná apod.) 607 nepřiměřená nebo poškozená spojovací technika vozidla (připojení vozidla) 608 nevhodná úložná nádržka 609 upadnutí, zářez kola vozidla (i vlněno) 610 zablokování kol v zářezu, mechanická závada (zářezový motor, převodovka, spáry řetě apod.) 611 kol zářez kol, pružiny 612 neúdržba, poškození bočnice (i u přehledu) 613 závada zvláště pro přehled 614 údržba spojovací techniky 615 jiné technické závady</p> <p>13 NÁSLEDKY NEHODY - stav do 24 hod. a) usmrceno osob b) těžce zraněno osob c) levcí zraněno osob</p> <p>14 CELKOVÁ HMOTNÁ ŠKODA ve stovkách Kč (vyplněno)</p> <p>15 DRUH POVRCHU VOZOVKY 1 asfalt 2 železobeton 3 beton 4 travina 5 štěrka 6 jiný nepovrchový povrch 0 žádný z uvedených (překážka, strom atd.)</p> <p>16 STAV POVRCHU VOZOVKY V DOBĚ NEHODY 1 povrch suchý, nelednatý 2 povrch suchý, zmrzlý, plesklý, líný, štěrka atd.) 3 povrch mokvý 4 na vozovce je bláto 5 na vozovce je nájezd, uježdění sněh - nepovrch 6 na vozovce je nájezd, uježdění sněh - nepovrch 7 na vozovce je nájezd, uježdění sněh, nájezd 8 souvislá sněhová vrstva, nájezd sněh 9 nájezd změna stavu vozovky (bláznivá na mostu, mlha, nájezd apod.) 0 jiný stav povrchu vozovky v době nehody</p> <p>17 STAV KOMUNIKACE 01 obecně bez závad 02 pozdní sluchový výhled nad 8m 03 nevhodně umístěná, znečištěná, chybějící dopravní značka 04 změněný povrch v podstatě směru 05 souvislé výtluky 06 nevhodně umístěná 07 travní zábrany 08 překážka (stěna, nájezd, výtluk, propadlá kolej) 09 nevhodně nebo nedostatečně umístěná překážka na komunikaci 10 přehledná uzavřená jednokolná železniční přejezd 11 přehledná uzavřená komunikace nebo železniční přejezd 12 jiný než uvedený stav nebo závada komunikace</p>	<p>18 POVĚTRNOSTNÍ PODMÍNKY V DOBĚ NEHODY 1 nečistota 2 mlha 3 na počátku deště, slabý déšť 4 déšť 5 sníh 6 veř. se nájezdu, nájezd 7 nájezdový vítr (boční, vlněno apod.) 0 jiné zvláštní</p> <p>19 VIDITELNOST 1 ve dne, viditelnost neohrožená vlněno povětrnostních podmínek 2 ve dne, zhoršená viditelnost (hmla, soumrak) 3 ve dne, zhoršená viditelnost vlněno povětrnostních podmínek (mlha, sníh, déšť, nájezd apod.) 4 v noci - s vlněno viditelnost neohrožená vlněno povětrnostních podmínek 5 v noci - s vlněno viditelnost, zhoršená viditelnost vlněno povětrnostních podmínek 6 v noci - bez vlněno osvětlení, viditelnost neohrožená vlněno povětrnostních podmínek 7 v noci - bez vlněno osvětlení, viditelnost zhoršená vlněno povětrnostních podmínek (mlha, déšť, sníh apod.)</p> <p>20 ROZLEDKOVÉ POMĚRY 1 žádná 2 špatná vlněno okrajů zastávky (hřbitov, příjezd, nájezd, kolej apod.) 3 špatná vlněno profilu komunikace (nepřehledný vlněno stoupaní, zářez komunikace apod.) 4 špatná vlněno trvalé vegetace (stromy, keře apod.) 5 špatná vlněno přechodné vegetace (tráva, tráva, tráva) 6 vlněno zářez sloučen vozidlem 0 jiné špatné</p> <p>21 DĚLENÍ KOMUNIKACE 1 dvoupruhová 2 třipruhová 3 čtyřpruhová s dělicím pásem 4 čtyřpruhová s dělicí čarou 5 vlněno 0 žádná z uvedených</p> <p>22 SITUOVÁNÍ NEHODY NA KOMUNIKACI 1 na železničním přejezdu 2 na zastavném pruhu 3 na krajnici 4 na odbočování, připojovacím pruhu 5 na pruhu pro parkování vozidla 6 mimo komunikaci 7 na kolečkové dráze 8 na stanici pro cyklisty 0 žádná z uvedených</p> <p>23 ŘÍZENÍ PROVOZU V DOBĚ NEHODY 1 polokružní nebo jiným vlněno orgánem 2 vlněno vlněno vlněno vlněno 3 místní úprava (vyplně se pol. DSJ) 0 žádný způsob řízení provozu</p> <p>24 MÍSTNÍ ÚPRAVA PŘEDNOSTI V JÍZDĚ 1 světelná signalizace, přehledná DSJ 2 světelná signalizace mimo provoz 3 přednost vlněno dopravní značkou 4 přednost vlněno přehledná vlněno dopravní značkou nebo zatáčením 5 přednost vlněno vlněno - vyplně se proklat 0 žádná místní úprava</p> <p>27 SPECIFICKÁ MÍSTA A OBJEKTY V MÍSTĚ NEHODY 01 přechod pro chodce 02 v blízkosti přechodu pro chodce (do 20 m) 03 železniční přejezd nebo zastávka 04 železniční přejezd zastávka 05 most, nájezd, podjezd, tunel 06 zastávka autobusů, tramvaje atd. s nástup. ostřivkami 07 zastávka tramvaje, autobusů atd. bez nást. ostřivky 08 výhled z zastávky, vlněno (pol. DSJ - 7,8) 09 železniční přejezd 10 parkoviště přiléhající ke komunikaci 00 žádná nebo žádná z uvedených</p> <p>28 SMĚROVÉ POMĚRY 1 první úsek 2 první úsek po překročení zastávky (je viditelnost co 100 m od zastávky kromě zastávky) 3 zastávka 4 vlněno přehledná - čtyřpruhová 5 vlněno čtyřpruhová - vlněno 6 vlněno vlněno 7 vlněno vlněno</p> <p>29 KATEGORIE CHODOU 1 muž 2 žena 3 dítě (do 15 let) 4 skupina dětí 5 jiná skupina (včetně koč. chodce, útek)</p>
---	---	--

M.V. 1. 04. 03

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Smyk amerických indiánů	9
Obrázek 2: Kolo	10
Obrázek 3: Pomník první nehody - Jesenice u Prahy	11
Obrázek 4: Struktura Policie ČR po linii dopravních nehod	40
Obrázek 5: Část výpisu oznámení události předané z linky 112	41
Obrázek 6: Schéma průběhu šetření dopravní nehody	42
Obrázek 7: Schéma přímých a nepřímých nákladů	68

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Počet dopravních nehod v krajích za roky 2005 až 2014	47
Tabulka 2: Počet dopravních nehod na 1 000 obyvatel	48
Tabulka 3: Přestupky v dopravě - rychlost jízdy	59
Tabulka 4: Přestupky v dopravě - nedání přednosti	61
Tabulka 5: Přestupky v dopravě - nesprávný způsob jízdy	63
Tabulka 6: Následky dopravních nehod - celá ČR za 2005 - 2014	64
Tabulka 7: Následky dopravních nehod 2005 - 2014	65
Tabulka 8: Přehled nehodovosti podle druhu komunikace	65
Tabulka 9: Výše nákladů na 1 osobu za rok 2012	68
Tabulka 10: Výše celkových ztrát ve srovnání z HDP	69

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Délka pozemních komunikací v České republice	46
Graf 2: Vývoj počtu dopravních nehod v ČR za 2005 až 2014	46
Graf 3: Počet dopravních nehod za 2005 až 2014 v ČR dle věku řidiče	49
Graf 4: Počet dopravních nehod za 2005 až 2014 v ČR dle řidičské praxe	50
Graf 5: Dopravní nehody dle měsíců v průběhu kalendářního roku [v %]	51
Graf 6: Dopravní nehody dle dnů v průběhu týdne [v %]	52
Graf 7: Intenzita provozu na jednotlivých typech silnic	53
Graf 8: Počty dopravních nehod dle hodin v průběhu dne [v %]	53
Graf 9: Počty úmrtí při dopravních nehodách v průběhu dne [v %]	54
Graf 10: Počty dopravních nehod dle zavinění	55
Graf 11: Počty dopravních nehod dle zavinění (vyjma řidičem mot. vozidla)	56
Graf 12: Příčiny dopravních nehod za roky 2005 - 2014	57
Graf 13: Příčina dopravních nehod za roky 2005 - 2014 - nepřiměřená rychlost	58
Graf 14: Příčina dopravních nehod za roky 2005 - 2014 - nedání přednosti v jízdě	60
Graf 15: Příčina dopravních nehod za roky 2005 - 2014 - nesprávný způsob jízdy	62
Graf 16: Následky na zdraví a životech při dopravních nehodách 2005 - 2014	64
Graf 17: Počet úmrtí osob na 1000 dopravních nehod dle věku řidiče za 2005-2014	66
Graf 18: Počet zranění osob na 1000 dopravních nehod dle věku řidiče za 2005-2014	67
Graf 19: Celková ekonomická ztráta v důsledku dopravních nehod za roky 2005 - 2014 v mld. Kč	69
Graf 20: Věkové složení respondentů ankety - civilní sektor	71

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Délka pozemní komunikace.....	86
Příloha 2: Počet DN dle krajů za 2005 - 2014	87
Příloha 3: Počet obyvatel od 15 let dle krajů za 2005 až 2014.....	87
Příloha 4: Počet dopravních nehod na 1 000 obyvatel dle krajů za 2005 až 2014.....	87
Příloha 5: Dopravní nehody dle věku řidiče	88
Příloha 6: Dopravní nehody dle řídičské praxe.....	89
Příloha 7: Dopravní nehody dle měsíců v průběhu kalendářního roku.....	90
Příloha 8: Dopravní nehody dle dne v průběhu týdne	91
Příloha 9: Dopravní nehody dle hodin v průběhu dne.....	92
Příloha 10: Dopravní nehody dle zavinění	93
Příloha 11: Dopravní nehody a jejich příčiny	94
Příloha 12: Nesprávný způsob jízdy.....	95
Příloha 13: Nedání přednosti v jízdě	96
Příloha 14: Nepřiměřená rychlost jízdy.....	97
Příloha 15: Dopravní nehody a jejich následky dle druhu silnice.....	98
Příloha 16: Následky dopravních nehod na životech a zdraví.....	99
Příloha 17: Závažnost následků dopravních nehod.....	100
Příloha 18: Vývoj počtu usmrcených od roku 1961.....	101
Příloha 19: Ekonomické ztráty při dopravních nehodách	102
Příloha 20: Anketa.....	103
Příloha 21: Anketa - civilní sektor	105
Příloha 22: Anketa - Policie ČR.....	107
Příloha 23: Formulář evidence nehod v silničním provozu - str. 1.....	108
Příloha 24: Formulář evidence nehod v silničním provozu - str. 2.....	109
Příloha 25: Formulář evidence nehod v silničním provozu - str. 3.....	110
Příloha 26: Formulář evidence nehod v silničním provozu - str. 4.....	111