

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra statistiky



Diplomová práce

**Bodový systém a jeho dopad na bezpečnost silničního
provozu**

Bc. František Nosek

© 2013 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra statistiky

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Nosek František

Provoz a ekonomika

Název práce

Bodový systém a jeho dopad na bezpečnost silničního provozu

Anglický název

The traffic security point system and its impact upon road traffic security

Cíle práce

Cílem práce je statistická analýza nehodovosti v České republice v souvislosti se zavedením bodového systému od 1.7. 2006. Práce bude zkoumat vliv systému na snížení nehodovosti a jejich následků a dále se zaměří i na problematiku chování řidičů v silničním provozu. Součástí řešení budou návrhy a doporučení pro zlepšení stávající situace. Podkladové údaje budou získány z databáze ČSÚ, Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva vnitra ČR a podle potřeby z provedeného dotazníkového šetření.

Metodika

Vytvořená databáze bude statisticky vyhodnocena pomocí metod z oblasti časových řad, indexní analýzy a z oblasti analýzy závislosti kvalitativních znaků.

Harmonogram zpracování

Studium odborné literatury a odborných textů: 03/2012-09/2012

Předložení konečné podoby literární rešerše : 10/2012

Sběr a zpracování dat : 08/2012-01/2013

Předložení konečné podoby diplomové práce : 02/2013

Rozsah textové části

60-80 stran

Klíčová slova

bodový systém, dopravní přestupek, pozemní komunikace, bezpečnost, silniční provoz, dopravní nehoda, dotazníkové šetření, statistická analýza

Doporučené zdroje informací

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

FASTR, P.: Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a vyhláškou. Praha : Linde Praha, a.s., 2003. ISBN 80-7201-409-9.

HINDLS, R., HRONOVÁ, S., SEGER, J., FISCHER, J.: Statistika pro ekonomy. Praha: Portál, 2004. ISBN 978-80-86946-43-6.

LEITNER, M. a kol.: Zákona o provozu na pozemních komunikacích s komentářem. Praha: Linde Praha, a.s. 2006. ISBN 80-7201-616-4.

SCHRÖTER, Z.: Nová pravidla a bodový systém. Praha: Grada Publishing, a.s., 2006. ISBN 80-247-1642-9.

SVATOŠOVÁ, L., KÁBA, B.: Statistické metody II. Praha: ČZU, 2008. ISBN 978-80-312-1736-9.

SVATOŠOVÁ, L., KÁBA, B., PRÁŠILOVÁ, M.: Zdroje a zpracování sociálních a ekonomických dat. Praha: ČZU-PEF, 2004. ISBN 80-213-1189-4.

Další literatura bude doporučena v průběhu zpracování diplomového úkolu.

Vedoucí práce

Prášilová Marie, doc. Ing., CSc.


Termín odevzdání

březen 2013



doc. RNDr. Bohumil Kába, CSc.

Vedoucí katedry



prof. Ing. Jan Hron, DrSc., dr.h.c.

Děkan fakulty

V Praze dne 5.12.2012

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Bodový systém a jeho dopad na bezpečnost silničního provozu" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 25. března 2013

František Nosek

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval mé vedoucí, paní doc. Ing. Marii Prášilové, CSc., za odborné vedení a pomoc při zpracovávání této diplomové práce.

Bodový systém a jeho dopad na bezpečnost silničního provozu

The traffic security point system and its impact upon road traffic security

Souhrn

Diplomová práce se zabývá statistickou analýzou počtu dopravních nehod na území České republiky v letech 2002 až 2011 s ohledem na jejich vývoj po zavedení bodového systému v roce 2006. V teoretické části je vymezena geneze legislativy upravující pravidla silničního provozu, včetně novely obsahující bodový systém. Nechybí uvedení základních rozdílů v právní úpravě po zavedení bodového systému v komparaci se stavem předcházejícím, či vymezení kategorií pozemních komunikací sloužících k silničnímu provozu včetně jejich užívání, ochrany a údržby. Je zde rovněž definována dopravní nehoda, její známé druhy a faktory, které působí na její vznik. Dále je v práci obsažena charakteristika bodového systému, jehož vliv na počet nehod je zkoumán v praktické části. V rámci vlastního zpracování je analyzován celkový počet nehod na celém území České republiky, vývojové tendence počtu nehod podle jednotlivých kategorií pozemních komunikací a vývoj usmrcených osob při dopravních nehodách. Rovněž je provedena analýza nehodovosti připadající na 10 000 registrovaných vozidel. Pro odhad budoucího vývoje jsou v rámci jednotlivých analýz uvedeny prognózy. Z práce vzešlo prokázání vlivu bodového systému na snížení počtu nehod a na tomto základě jsou uvedeny návrhy a doporučení mající účel dalšího snižování počtu nehod v České republice.

Klíčová slova: bodový systém, právní úprava, dopravní přestupek, pozemní komunikace, bezpečnost, dopravní nehoda, silniční provoz, statistická analýza, prognóza

Summary

Thesis concerns the statistical analysis of the traffic accidents in the Czech Republic which occurred between the years 2002 to 2011. As well I paid attention to their progress after coming into effect the amendment to the Act in 2006 which implement the point system. Firstly the genesis of legislation governing the rules of the vehicular traffic is defined in the theoretical part of my thesis, including the mentioned amendment. The differences between the old Act and the new legal system are specified. Secondly the categories of the roads used for vehicular traffic were characterized; the usage, the protection and maintenance of roads were included into characteristic. Thirdly the traffic accident is specified considering the types and the factors which cause the accidents. Finally the point system is described; the influence of the point system on the number of traffic accidents is analyzed in practical part of thesis. The total number of traffic accidents, happened in the Czech Republic, is defined in the practical part. As well the development trends in amount of accidents divided by the categories of roads and the number of the killed people are specified. Likewise the analysis of the accident rate belonging to 10 000 registered vehicles is provided. In the end the prognosis of the future development is introduced. The thesis proved that point system has had positive influence on reduction of the traffic accidents in the Czech Republic and the recommendations for further reduction are described based on mentioned proves.

Keywords: point system, legislation, traffic offence, ground communication, security, traffic accident, road traffic, statistical analysis, prognosis

OBSAH

1	ÚVOD.....	10
2	CÍL PRÁCE A METODIKA.....	12
2.1	Cíl práce.....	12
2.2	Metodika.....	12
2.2.1	<i>Analýza časových řad</i>	12
3	LITERÁRNÍ REŠERŠE.....	15
3.1	Právní úprava provozu na pozemních komunikacích.....	15
3.1.1	<i>Historický vývoj právní úpravy na území České republiky</i>	15
3.1.2	<i>Změny zákona č. 361/2000 Sb. při zavedení bodového systému</i>	16
3.1.3	<i>Nové přísnější tresty zavedené spolu s bodovým systémem</i>	18
3.2	Právní úprava pozemních komunikací.....	21
3.2.1	<i>Členění pozemních komunikací</i>	22
3.2.2	<i>Údržba pozemních komunikací</i>	24
3.2.3	<i>Užívání pozemních komunikací</i>	25
3.2.4	<i>Ochrana pozemních komunikací</i>	26
3.2.5	<i>Vyhláška č. 104/1997 Sb., provádějící zákon o pozemních komunikacích</i>	27
3.3	Dopravní nehoda.....	27
3.3.1	<i>Druhy dopravních nehod</i>	28
3.3.2	<i>Kritické dopravní situace</i>	29
3.3.3	<i>Faktory ovlivňující bezpečnost</i>	30
3.3.4	<i>Sankce za dopravní nehody</i>	32
4	CHARAKTERISTIKA BODOVÉHO SYSTÉMU.....	33
4.1	Započítávání bodů.....	34
4.2	Vrácení řidičského průkazu.....	35
4.3	Odečítání bodů.....	36
4.4	Námítky proti zápisu bodů.....	38
5	VLASTNÍ ZPRACOVÁNÍ.....	39
5.1	Vývojové tendence nehodovosti v České republice.....	39
5.1.1	<i>Prognózy vývoje celkové nehodovosti v ČR</i>	46
5.2	Vývojové tendence na jednotlivých kategoriích pozemních komunikací.....	56

5.2.1	<i>Prognózy vývoje nehodovosti dle kategorií pozemních komunikací</i>	62
5.3	Vývojové tendence usmrcených osob na silnicích v České republice.....	66
5.3.1	<i>Prognózy vývoje usmrcených osob na silnicích v ČR</i>	69
5.4	Srovnání vývojových tendencí nehodovosti v ČR.....	73
5.5	Návrhy a doporučení.....	74
6	ZÁVĚR	78
7	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	81
8	SEZNAM TABULEK A GRAFŮ	85
8.1	Seznam tabulek	85
8.2	Seznam grafů	86
9	PŘÍLOHY	I
	Příloha č. 1	II
	Příloha č. 2	III
	Příloha č. 3	IV
	Příloha č. 4	V
	Příloha č. 5	VIII

1 ÚVOD

„Bez nehod, útrap a škod nikdo z nás neprojde životem.“

Aischylos

Citát od antického spisovatele vystihuje dnešní situaci v dopravě. Přes právní úpravu pravidel silničního provozu až po reklamní akce evokující řidiče k zamyšlení nad svou jízdou, se stále stávají dopravní nehody, včetně těch nejzávažnějších, které končí s tragickým následkem. Vzniklá škoda z dopravní nehody nepostihuje jen poškozený majetek, ale rovněž i útrapy spojené s jejím řešením, či dokonce vyrovnáním se s nehodou, při které byl zmařen bytí i jeden lidský život.

Dopravní nehody, útrapy a vzniklé škody provázejí každodenní situaci na silnicích po celém světě. Každým dnem se na pozemních komunikacích stane dopravní nehoda, každý den se na silnicích zmaří lidský život.

Technický a technologický pokrok z 19. a majoritně 20. století rozvinul automobilový průmysl natolik, že automobilová doprava je nejvyužívanější dopravou v České republice, ale i po celém světě. Nejen, že se zvýšil počet automobilů, ale byla postupně vytvářena silniční infrastruktura. Nutno uvést, že tento proces pokračuje. Ať již neustálým zvyšováním počtu vozidel, tak výstavbou nových silnic, či přestavbou a zlepšením těch stávajících. Zvyšování provozu na pozemních komunikacích příčinně ovlivňuje zlepšování infrastruktury a její rozčlenění na různé kategorie.

I přes neustálé zvyšování provozu na silnicích, které přímo úměrně ovlivňuje pravděpodobnost dopravní nehody, je možné snižování nehodovosti nepřímo ovlivnit různými nástroji.

Za základní nástroj jsou brána pravidla silničního provozu stanovující pevně daný řád pro všechny účastníky provozu. Vydání pravidel zákonem dává pravomoc orgánu veřejné moci donutit účastníky k dodržování stanovených pravidel pomocí oprávnění sankcionovat jejich porušení. Právě stanovení těchto pravidel a výše sankcionování působí na řidiče. Sankce má v tomto ohledu funkci preventivní a také represivní.

Na pravidla silničního provozu kauzálně navazuje i úprava pozemních komunikací v právním smyslu a řadí se tak mezi další základní nástroj. Určí, které komunikace,

jak a kdo smí využívat k silničnímu provozu, případně za jakých podmínek. To v sobě implikuje omezení provozu na určitých typech pozemních komunikací a opět se tento fakt dostává do vztahu k ovlivnění výskytu dopravních nehod podle kategorií pozemních komunikací.

Mezi vedlejší nástroje jsou zařazena opatření, která nepůsobí represivně, ale pouze preventivně a jejich působení na chování řidičů je nutné posuzovat individuálně.

Je nutné se především orientovat na základní nástroje a upravit, respektive upravovat je tak, aby vždy odpovídala aktuální době. Vymezit takovou právní úpravu včetně sankcí, aby dostatečně motivovala všechny účastníky silničního provozu k respektování pravidel, ohleduplnosti a slušnému chování, to vše za účelem snížení nehodovosti, tedy zvýšení bezpečnosti cestování automobilovou dopravou.

2 CÍL PRÁCE A METODIKA

2.1 Cíl práce

Cílem diplomové práce je statistická analýza nehodovosti v České republice za období 2002 – 2011. Podstatou práce je ověřit vliv zavedení bodového systému v roce 2006 na celkový počet nehod, včetně rozdělení podle místa jejich výskytu. Dále bude posuzován vliv bodového systému na počet usmrcených osob při dopravních nehodách.

V práci budou formulovány návrhy a doporučení na zlepšení současné situace v České republice v oblasti počtu nehod na pozemních komunikacích.

2.2 Metodika

Literární rešerše byla zpracována na základě studia odborné literatury. Informace autor čerpal z odborných knížek, článků z internetu a právní úpravy. Zpracování teoretické části spočívalo v komparaci informací z jednotlivých zdrojů a jejich následném ucelení.

Metodika praktické části spočívá v analýze časových řad. Data byla čerpána z oficiálních statistik Policie České republiky – Přehled o dopravní nehodovosti (za jednotlivé roky) a Sdružení automobilového průmyslu. Data byla zpracována v softwarech Statistica 10 a MS Excel 2010.

2.2.1 Analýza časových řad

Základem statistické analýzy dynamiky hromadných jevů je časová řada, která v sobě zahrnuje posloupnost dat za časový úsek (kupříkladu ročně). Časová řada je množina kvantitativních ukazatelů uspořádaná podle času. Analýzou časových řad je myšlen soubor metod k popisu těchto řad a následných prognóz z nich vycházejících. Lze tak interpretovat data na základě času, u kterých není jinak možné zachytit všechny faktory, které na ně působí.

Elementární charakteristiky časových řad

Za základní se považují absolutní i relativní charakteristiky k porovnání hodnot jednotlivých dat z časové řady.

K porovnání absolutních přírůstků (úbytků) v časové řadě jsou užity první diference (2.1). Slouží ke komparaci období vůči období bezprostředně předcházejícímu.

$$dy_t = y_t - y_{t-1} \quad t = 1, 2, 3, \dots, n. \quad (2.1)$$

K zaznamenání absolutního zrychlení, či zpomalení v časové řadě mezi obdobími po sobě bezprostředně následujícími slouží druhé absolutní diference (2.2).

$$d^{(2)}y_t = dy_t - dy_{t-1} = y_t - 2y_{t-1} + y_{t-2} \quad t = 1, 2, 3, \dots, n. \quad (2.2)$$

Použitou relativní charakteristikou je koeficient růstu (2.3). V procentech vyjádřený koeficient růstu znamená tempo růstu. Pro celkovou časovou řadu je koeficient růstu vyjádřen pomocí geometrického průměru jednotlivých koeficientů růstu (2.4).

$$k_t = \frac{y_t}{y_{t-1}} \quad t = 1, 2, 3, \dots, n. \quad (2.3)$$

$$\bar{k} = \sqrt[n-1]{\frac{y_2}{y_1} \cdot \frac{y_3}{y_2} \cdot \dots \cdot \frac{y_n}{y_{n-1}}} = \sqrt[n-1]{\frac{y_n}{y_1}} \quad (2.4)$$

Modely časových řad

Časová řada obsahuje následující tři složky:

- trend, který charakterizuje celkovou dlouhodobou tendenci vývoje časové řady,
- periodickou složku, která je důsledkem působení periodicky opakujících se faktorů mající vliv na sledovaný jev (nehodovost),
- náhodnou složku, což znamená, že na zkoumaný jev působí další vedlejší faktory, projevující se nepravidelnými výkyvy.

Výchozí pro modelování časových řad je jednorozměrný model (2.5).

$$y_t = f(t, \varepsilon_t) \quad (2.5)$$

ε_t = náhodná složka v čase t ,

t = hodnota zkoumaného jevu v čase t , $t = 1, 2, 3, \dots, n$.

Trendová funkce

Pro správný výběr trendové funkce je nutné vzít v potaz:

- funkce, která nejlépe vystihuje vývoj časové řady,
- znalosti objektivních tendencí budoucího vývoje.

V diplomové práci byly použity lineární (2.6) a kvadratické (2.7) trendové funkce.

$$T_t = a + bt \quad (2.6)$$

$$T_t = a + bt + ct^2 \quad (2.7)$$

Výběr vhodného typu (tvaru) trendové funkce byl na základě zjištěného indexu determinace (2.8), který popisuje stupeň shody modelu s danou funkcí.

$$I^2 = 1 - \frac{\sum_{t=1}^n (y_t - y'_t)^2}{\sum_{t=1}^n (y_t - \bar{y})^2} \quad (2.8)$$

\bar{y} = aritmetický průměr hodnot časové řady

Index determinace se pohybuje v intervalu $\langle 0 ; 1 \rangle$. Vyjadřuje se v procentech, tedy z kolika procent trend odpovídá průběhu časové řady.

Adaptivní prognostické modely

Z průběhu konkrétní časové řady není někdy možné přesně určit jednotlivý typ trendové funkce z důvodu, že strukturální hodnoty časové řady se v čase mění. Pro extrapolaci časové řady a určení prognózy, je nutné danou časovou řadu vyrovnat.

Základní technikou vyrovnání časových řad je jednoduché exponenciální vyrovnání. Vyrovnaná hodnota časové řady v čase t je vyjádřena formou vážného součtu hodnot konkrétní časové řady s exponenciálně klesajícími váhami. Nejnovějším hodnotám časové řady jsou určeny vyšší váhy oproti dřívějším hodnotám. Odhad trendu je zapsán rekurentním vzorcem (2.9).

$$y'_t = \alpha y_t + (1 - \alpha)y'_{t-1} \quad (2.9)$$

Pro y'_t a y'_{t-1} platí, že se jedná o vyrovnané hodnoty zkoumané časové řady. Vyrovnávací konstanta je α , která definuje systém vah a je v intervalu $(0 ; 1)$.

3 LITERÁRNÍ REŠERŠE

3.1 Právní úprava provozu na pozemních komunikacích

3.1.1 Historický vývoj právní úpravy na území České republiky

V České republice tvořilo dlouhou dobu právní úpravu provozu na pozemních komunikacích vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích. Toto vládní nařízení bylo v průběhu času, respektive doby své platnosti postupně novelizováno, aby odpovídalo aktuálnímu stavu na silnicích. Právní úpravu netvořilo pouze zmiňované vládní nařízení, ale podílelo se na ní několik dalších prováděcích předpisů, viz následující:

- č. 145/1956 Ú.l., o provozu na silnicích ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, ve znění pozdějších předpisů,¹
- vyhláška č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění,
- vyhláška č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích; tato vyhláška byla a je však obecně známá jako pravidla silničního provozu, ve znění pozdějších předpisů.²

Výše zmiňované vládní nařízení bylo nahrazeno v roce 1997 překlenovacím zákonem č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Nicméně většina právní úpravy byla stále obsažena v podzákonných právních předpisech.³

Od roku 1997 započal legislativní proces, ve kterém byly vydávány zákony a prováděcí předpisy, které se zabývaly problematikou provozu na pozemních komunikacích.⁴

Zákonodárným orgánem byl v roce 2000 vydán zcela nový zákon upravující provoz na silnicích, a to zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Tento zákon byl účinný od 1. ledna 2001. V roce 2006,

¹ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A., *Zákon o silničním provozu s komentářem a související předpisy* s. 3

² KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy souvisejícími na CD*, s. 7

³ BUŠTA, KNĚŽÍNEK, SEIDL, cit. 1, s. 3

⁴ Tamtéž, s. 3

při vydání novely tohoto zákona, byla doplněna do názvu zákona legislativní zkratka „zákon o silničním provozu“.⁵

Uvedený zákon platný od 19. října 2000 upravuje majoritně práva a povinnosti účastníků provozu na silnicích, dále pravidla provozu na pozemních komunikacích a také řidičská oprávnění a řidičské průkazy. Jsou v něm rovněž vymezeny kompetence a působnost orgánů státní veřejné správy a také Policie České republiky ve věcech týkajících se provozu na pozemních komunikacích.⁶

Zákon č. 361/2000 Sb. byl zcela nový zákon a trpěl i řadou nedostatků, či chyb. Respektive musel reagovat, čili dále se vyvíjet. Samotný provoz na silnicích v průběhu času se vyvíjí. Proto byl zákon několikrát novelizován (seznam novel – příloha č. 1).

Z uvedeného kvanta novel (celkem 32) zákona je patrné, že z pohledu zákonodárského sboru, obsahoval skutečně značný počet nedostatků, respektive bylo nutné reflektovat aktuální stav na silnicích.

Největší a dosud nejdůležitější novela zákona o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění, je zákon č. 411/2005 Sb. Tato největší novela přinesla „přísnější“ předpisy a tedy přísnější potrestání řidičů, pokud poruší pravidla silničního provozu. Tato novela byla vydána v důsledku, kdy právě na českých silnicích silně rostl počet dopravních nehod, včetně těch, které měly tragické následky. Většina lidí v České republice zná tuto novelu podle systému, který zavedla. Jedná se o bodový systém, který je hrozbou pro řidiče. Jeho účelem je motivovat řidiče, pod hrozbou sankce udělením bodů, k dodržování pravidel silničního provozu. I přes ostatní přísnější tresty z této novely, je bodový systém nejznámější a nejobávanější typem sankce pro řidiče.⁷

3.1.2 Změny zákona č. 361/2000 Sb. při zavedení bodového systému

Před přijetím novely v podobě zákona č. 411/2005 Sb., stanovoval zákon o provozu na pozemních komunikacích mírnější tresty pro řidiče porušující pravidla silničního provozu. Ovšem novela nepřinesla pouze zpřísnění trestů, ale i řadu novinek, na které řidiči do té doby nebyli vůbec zvyklí. Důvodem zavedení těchto opatření byl narůstající

⁵ KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD*, s. 8

⁶ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A., *Zákon o silničním provozu s komentářem a související předpisy* s. 3

⁷ KUČEROVÁ, cit. 5, s. 8-9

počet tragických nehod na českých silnicích. Zákodníci měli v úmyslu novou právní úpravou zajistit vyšší bezpečnost na silnicích.

Svícení motorových vozidel

Silniční motorová vozidla musí mít nyní rozsvícena potkávací světla během jízdy. Musí je mít rozsvícena po celý rok, tedy v jakékoliv roční době a v jakékoliv denní době. Nestačí pouze obrysová světla. Přes den je umožněno svícení pomocí homologovaného tzv. denního svícení, které je na vozidlo správně namontované (dodělané). Toto opatření zajišťuje lepší viditelnost vozidla v jakékoliv době.⁸

Telefonování bez užití hands-free sady

V současnosti ani není možné za jízdy telefonovat bez užití tzv. hands-free sady. Řidič nesmí během jízdy v ruce či ani jinak držet telefon nebo jiné záznamové zařízení. Telefon nesmí být ani držen například mezi ramenem a uchem.⁹

Zastavení před přechodem pro chodce

Je stanoveno, že řidič je povinen umožnit chodcům bezpečné přejetí vozovky na přechodu pro chodce. Řidič musí zastavit před přechodem i v případě, zastaví-li před ním jiné vozidlo, i když sám chodce nevidí. To neznamená absolutní přednost chodce. Chodec nemá přednost, má dokonce povinnost nevcházet na silnici před bezprostředně blížícím se vozidlem. Komplikací této problematiky a zároveň paradoxem, že řidiči je přitom stanovena povinnost blížít se k přechodu pro chodce takovou rychlostí, aby mohl bezpečně zastavit. U tohoto pravidla není zcela prokazatelné, zda reálně přináší vyšší bezpečnost na silnicích. Kvůli nedisciplinovanosti řidičů i chodců, jak data Policie ČR ukazují, je značný počet nehod¹⁰

Bezpečnostní autosedačky

Při vážných dopravních nehodách dochází často k úmrtí různých členů posádky, nejen řidiče. Zákon pamatuje na úpravu bezpečnosti všech pasažérů. Dospělé osoby musí být

⁸ *Nová pravidla silničního provozu*, s. 16

⁹ NOVOTNÝ, P., *Bodový systém a pravidla silničního provozu: úplné znění silničního zákona č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů*, s. 11-12

¹⁰ <http://www.autoweb.cz/prednost-chodcu-na-prechodu-a-jine-myty/>

připoutané bezpečnostními pásy a děti do 36 kg a výšky do 150 cm smí být přepravovány pouze za užití dětských autosedaček. Taková autosedačka musí mít příslušnou homologaci a zároveň musí být správně namontovaná a odpovídat rozměrům a hmotnosti dítěte.¹¹

Zimní výbava

Je stanovena povinná zimní výbava od 1. listopadu do 31. března. Nachází-li se v tomto období na silnici souvislá vrstva sněhu, ledu či námrazy, může být použito vozidlo pouze se zimními pneumatikami (na všech kolech). Povinnost užít vozidlo se zimními pneumatikami je i v případě, pokud lze alespoň předpokládat, že se na silnici může vyskytovat takový stav během jízdy. Zimní pneumatiky u vozidel do 3,5 tuny musí mít minimálně 4 mm výšku dezénu, u vozidel nad 3,5 tuny nejméně 6 mm. Toto opatření slouží k zajištění vyšší bezpečnosti v zimním období a je pozitivním přínosem, protože je prokázáno, že vozidlo se zimními pneumatikami má v zimě podstatně kratší brzdnou dráhu než s letními pneumatikami¹²

3.1.3 Nové přísnější tresty zavedené spolu s bodovým systémem

Nejen zavedení trestání řidičů pomocí bodového systému zajišťuje zvýšení bezpečnosti na silnicích. K dodržování předpisů stanovených za účelem vyšší bezpečnosti měly a mají donutit přísnější tresty. Spočívají v podobě vyšších pokut, či více možností odebrání řidičského průkazu byť i jen za jeden závažnější přestupek. Přísnější také je, že se jednotlivé tresty mohou sčítat. Tedy uloží se jak pokuta (finanční), tak se udělí body a zároveň může ještě dojít k odebrání řidičského průkazu. Odebrání řidičského průkazu a finanční pokuty byly však i do novely přijaté zákonem č. 411/2005. Přísnost je nutné primárně spatřovat v samotném bodovém systému.¹³

Řízení pod vlivem návykové látky

Nešvar v podobě řidičů jezdících pod vlivem návykové látky (nejčastěji alkoholu) je velmi nebezpečný.

¹¹ SCHRÖTER, Z. *Nová pravidla a bodový systém*, s. 4

¹² LEITNER, M., VRANÁ, J., *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*, s. 175

¹³ *Nová pravidla silničního provozu*, s. 7

Alkohol negativně ovlivňuje psychiku jedince následovně:

- soustředění a distribuce pozornosti, dále příjem a zpracování informací, což vše vede ke zpožděnému a chybnému rozhodování, či jednání,
- zhoršuje se výrazně zrakové vnímání, typické je dlouhé ulpívání zraku na určitém pozorovaném objektu, zužuje se rovněž zorné pole,
- mění se osobnostní charakteristiky: zvýšené sebevědomí a ochota riskovat, jedinec má rovněž zkreslenou realitu,
- mezi další patří: únava, snížení psychické výkonnosti a také kocovina.

U nehod spáchaných pod vlivem alkoholu, jsou následující charakteristického příčiny a průběhy nehody:

- nepřiměřená či vysoká rychlost,
- žádné respektování dopravního značení nebo světelné signalizace,
- opožděné reakce na změny vyskytlé v dopravním prostředí nebo na překážku,
- velmi riskantní způsob jízdy, často spočívající v nepřiměřeném manévrování s vozidlem a nebezpečným předjížděním.¹⁴

Toto samozřejmě obdobně platí i při řízení pod vlivem jiných návykových látek.

Proto se zpřísnily tresty za jízdu pod vlivem návykové látky. Z pohledu statistik bývá nejčastěji z návykových látek příčinnou nehod alkohol. Zákon nově stanovuje, že řízení ve stavu vylučujícím způsobilost řízení vozidla z důvodu užití návykové látky nebo požití alkoholického nápoje, se uloží pokuta ve výši 25 000 až 50 000 Kč. Zároveň se udělí řidiči 7 bodů a také zákaz řízení v rozmezí od jednoho roku až do dvou let. Z ustálené praxe platí, že vylučující způsobilost znamená být pod vlivem alkoholu nad jedno promile. Stejný trest hrozí i řidičům, kteří odmítnou vyšetření ke zjištění (jak orientační a dechovou zkoušku, tak i u lékaře), zda jsou pod vlivem některé návykové látky. Obdobný trest hrozí řidičům, kteří by spáchali přestupek řízení vozidla pod vlivem návykové látky, či alkoholu, který by nevylučoval způsobilost (do jednoho promile). Řízení je zakázáno nejen hned po užití návykové látky, ale i v době, ve které je řidič ještě pod jejím vlivem¹⁵

Rychlost

Příčinnou nepřiměřené a vysoké rychlosti se stává mnoho dopravních nehod a umírá při nich mnoho lidí. V zákoně nalezneme tři stupně sankcionování porušení tohoto

¹⁴ <http://www.czrso.cz/clanky/vliv-alkoholu-leku-a-psychootropnich-latek-na-dopravni-chovani/>

¹⁵ BERAN, T., *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*, s. 15-17

pravidla. Měřítkem je, o kolik je maximální rychlost překročena. Nejvyšší trest náleží řidiči, který překročí rychlost o 40 km/h a více v obci nebo mimo obec o 50 km/h a více. Udělí se řidiči 5 bodů, pokuta ve výši 5 000 až 10 000 Kč a zároveň také trest v podobě zákazu řízení od 6 do 12 měsíců. Do druhé, prostřední kategorie spadá střední překročení povolené rychlosti. To je omezeno horní hranicí určující velké překročení rychlosti. Spodní hranicí je překročení povolené rychlosti o 20 km/h a více v obci, mimo obec o 30 km/h a více. Sankcí je udělení 3 bodů a uložení pokuty ve výši 2 500 až 5 000 Kč. Je-li tento přestupek spáchán v době po sobě jdoucích 12 kalendářních měsíců alespoň dvakrát, sankcionuje se ještě odebráním řidičského oprávnění na 1 až 6 měsíců. Poslední třetí kategorií je malé překročení povolené rychlosti. Jeho hranicí je překročení maximální povolené rychlosti do 20 km/h v obci, či do 30 km/h mimo obec. Sankcionuje se pokutou ve výši 1 500 Kč až 2 500 Kč (případně na místě v blokovém řízení 1 000 Kč) a udělují 2 body.¹⁶

Řízení vozidla bez řidičského oprávnění

Mezi nejzávažnější přestupky se řadí řízení vozidla bez řidičského oprávnění. Takový řidič neprošel kvalifikovaným výcvikem a je zřejmé, že nemá patřičné znalosti k řízení vozidla. Řidičský průkaz nemusí být nutně vydaný v České republice. Za řízení bez držení řidičského průkazu se uděluje 7 bodů, pokuta ve výši 25 000 Kč – 50 000 Kč a zákaz řízení v rozmezí jednoho roku až dvou let.¹⁷

Technicky nezpůsobilé vozidlo

Vliv na bezpečnost silničního provozu má logicky technický stav provozovaných vozidel, a proto jsou vysoké sankce za řízení vážně technicky nezpůsobilého vozidla, které bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu. Řidiči jedoucího s takovým vozidlem se na bodové konto přičítá 5 bodů, udělí pokuta ve výši od 5 000 Kč do 10 000 Kč a také trest zákazu řízení v délce 6 až 12 měsíců.¹⁸

¹⁶ BERAN, T., *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*, s. 19-28

¹⁷ <http://www.zakonycr.cz/seznamy/361-2000-sb-zakon-o-provozu-na-pozemnich-komunikacich-a-o-zmenach-nekterych-zakonu.html>

¹⁸ BERAN, cit. 16, s. 18

Nedovolené předjíždění

Riskantní jízda v podobě zakázaného předjíždění je velmi nebezpečná. Řidič dopouštějící se takového přestupku ohrožuje tímto jednáním sebe, předjížděné a rovněž i protijedoucí vozidlo, což následně vede k případným nehodám. Podle zákona č. 411/2005 Sb. se za zakázané předjíždění udělí řidiči 6 bodů, dále pokuta 5 000 Kč až 10 000 Kč a zákaz činnosti od 6 měsíců do 1 roku.¹⁹

Vybrané další přestupky

Na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla je zakázané na místech k tomu neurčených couvat, otáčet se a jet v protisměru. Za porušení se udělilo nově v roce 2006 řidiči 6 bodů, pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz řízení od půl roku do jednoho roku. Mezi další takový přestupek, ale s pokutou 2 500 Kč až 5 000 Kč, se řadí zakázané přejíždění železničního přejezdu. To je za účelem donucení řidičů respektovat světelná zařízení u železničních přejezdů. Nehody s vlakem jsou obvykle smrtelné.²⁰

Bez povšimnutí se nesmí nechat „dvoubodový“ přestupek spočívající v neoznačení překážky provozu. K tomu se ukládá pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč. Sice na první pohled se zdá tento přestupek díky své relativně nízké sankci, oproti ostatním uvedeným, nevýznamný, ale z pohledu bezpečnosti je důležité, že na něj zákon sankčně pamatuje (i bodově). Překážka na vozovce se snadno stane příčinnou nehody, a to i nehody s následkem smrti.²¹

3.2 Právní úprava pozemních komunikací

Kromě úpravy pravidel silničního provozu, je nutné brát v potaz i samotné pozemní komunikace, po kterých se právě zákonem upravený provoz pohybuje. Existence právního předpisu upravujícího pozemní komunikace má vliv na množství vozidel pohybujících se po pozemních komunikacích, byť i jen po některých. Tím zprostředkovaně ovlivňuje samotnou bezpečnost silničního provozu, protože přináší různá práva a povinnosti nejen vlastníkům, ale i uživatelům, tedy potažmo i různá omezení (v podobě přímého užití silnic,

¹⁹ <http://www.zakonycr.cz/seznamy/361-2000-sb-zakon-o-provozu-na-pozemnich-komunikacich-a-o-zmenach-nekterych-zakonu.html>

²⁰ LEITNER, M., VRANÁ, J., *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*, s. 432-435 a 472

²¹ Tamtéž, s. 432-435 a 474

nepřímo pomocí poplatků za užití určitých typů komunikací). V platném právním řádu je v současnosti zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ze dne 23. ledna 1997, který je účinný od 1. dubna 1997.²²

3.2.1 Členění pozemních komunikací

Členění na jednotlivé kategorie pozemních komunikací je důležité s ohledem na bezpečnost silničního provozu. Každá jednotlivá kategorie musí splňovat zákonem stanovené podmínky (právo užívání, stavebně technický ráz apod.) a uplatňují se na nich různá pravidla silničního provozu (například maximální povolené rychlosti). Komunikace se tak člení na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. O zařazení pozemních komunikací do konkrétní kategorie rozhoduje příslušný silniční správní úřad. Rozhoduje na základě určení pozemní komunikace, dopravního významu a v neposlední řadě stavebně technickému vybavení²³

Pozemní komunikace tvoří nejrozsáhlejší a jednu z nejdůležitějších součástí infrastruktury České republiky. Ve vlastnictví státu je zhruba 400 km dálnic, 400 km rychlostních silnic a 55 000 km ostatních silnic, přičemž z toho je přibližně 8 000 km celostátního významu. Obce mají ve vlastnictví cca 65 000 km místních komunikacích.²⁴

Dálnice

Dálnice je „určená pro rychlou dálkovou a mezistátní jízdu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovněových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.“ (§ 4). Je patrný bezpečnostní stavebně technický požadavek, který musí splňovat pozemní komunikace v kategorii dálnic. Zároveň jsou dálnice přístupné pouze motorovým vozidlům, a to takovým „jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší než stanoví zvláštní předpis.“ (§ 4).²⁵

²² <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

²³ FASTR, P., ČECH, J., *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem a souvisejícími předpisy*, s. 18

²⁴ FASTR, P., *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem a vyhláškou*, s. 24

²⁵ Tamtéž, s. 27-28

Silnice

Silnice jsou veřejně přístupné pozemní komunikace a jsou určeny pro motorová i jiná vozidla, tedy i například pro kola. Rovněž se na nich mohou pohybovat chodci. Pro silnice platí členění na třídy:

- „a) silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,*
- b) silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,*
- c) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.“*

I. třída má velmi obdobné určení jako dálnice a je jako jediná třída silnice nepřístupná chodcům a jiným než motorovým vozidlům.²⁶

Místní komunikace

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace sloužící pro dopravu v obcích. Místní komunikace se obdobně jako silnice dělí na třídy:

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

Na rozdíl od silnic se místní komunikace dělí na čtyři třídy, z čehož poslední čtvrtá třída nemusí být vždy přístupná motorovým vozidlům, protože se jedná především o chodníky, pěšiny, či cyklistické stezky. Stejně je však určení místních komunikací I. třídy, která je pouze pro motorová vozidla.²⁷

Účelová komunikace

Účelová komunikace slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků daných nemovitostí, případně ke spojení s ostatními pozemními komunikacemi. Slouží také k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Účelovou komunikací jsou různé polní a lesní cesty, ale rovněž komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu.

²⁶ <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

²⁷ FASTR, P., *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem a vyhláškou*, s. 28-29

Přitom jsou-li přístupné motorovým vozidlům, tak i na nich platí pravidla silničního provozu stanovená právními předpisy.²⁸

3.2.2 Údržba pozemních komunikací

V současné době je platný systém údržby a rovněž správy dálnic, silnic a místních komunikací, který zahrnuje:

- 1) Ředitelství silnic a dálnic sídlící v Praze, který má své pobočky ve všech krajských městech, spravuje z pověření Ministerstva dopavy:
 - dálnice, kdy přímo pečuje o ně prostřednictvím vlastních výkonných složek (zhruba po každých 50 km podél dálnice),
 - silnice I. třídy, kde smluvně zajišťuje péči o ně, kontroluje, přejímá a hradí práci ze státních prostředků,
- 2) správa a údržba silnic, příspěvkové organizace zřízené jednotlivými kraji:
 - na základě smluvního ujednání zajišťují pro stát údržbu silnic I. třídy,
 - zajišťují správu a místy i údržbu silnic II. a III. třídy pro svůj kraj a z jeho prostředků,
 - smluvně mohou pro obce provádět dohodnuté práce na místních komunikacích, které hradí obec,
- 3) organizace (pod různými názvy), které jsou zřízeny městy pro správu, či i údržbu místních komunikací (jedná se například o technické služby, technické správy),
- 4) soukromé firmy (například zemědělské, či stavební), které na smluvním základě uzavřené s jednotlivými obcemi, či organizacemi uvedených v předchozích bodech, vykonávají smluvené práce na všech pozemních komunikacích (například zimní údržba).²⁹

²⁸ FASTR, P., *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem a vyhláškou*, s. 32-33

²⁹ FASTR, P., ČECH, J., *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem a souvisejícími předpisy*, s. 29-30

3.2.3 Užívání pozemních komunikací

Užívání pozemních komunikací je přirozená záležitost, protože smyslem samotné existence pozemních komunikací je právě jejich využití. Úprava užívání má zprostředkovaně vliv na bezpečnost silničního provozu. Omezuje užívání jednotlivých pozemních komunikací dvojitým způsobem – kdo a jak může užívat pozemní komunikace. Obecně je stanoveno, že v mezích předpisů, které upravují provoz na pozemních komunikacích, a zároveň za podmínek stanovených zákonem o pozemních komunikacích, smí kdokoliv užívat pozemní komunikace bezplatně k obvyklým účelům a způsobem, ke kterým jsou určeny. Uživatel se musí přizpůsobit stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu dotčené pozemní komunikace. Zároveň nesmí poškozovat a znečišťovat pozemní komunikaci, její součásti a příslušenství.³⁰

Zpoplatnění užívání

I když obecně platí bezplatné užívání, je možné užití pozemních komunikací zpoplatnit. Poplatky mají zprostředkovaně vliv na bezpečnost silničního provozu. Regulují provoz na pozemních komunikacích, respektive počet vozidel, protože ne všichni provozovatelé vozidel jsou ochotni za užívání komunikací platit. Méně vozidel pohybujících se na komunikacích logicky vede k menšímu počtu dopravních nehod. Komunikace, která podléhá zpoplatnění, určí zvláštní prováděcí předpis a musí být označena dopravní značkou. Rozlišují dva druhy zpoplatnění – časový poplatek a mýtné. Peněžní prostředky z obou typů poplatků tvoří příjem státního fondu dopravní infrastruktury.³¹

Časový poplatek je určen pro silniční motorová vozidla nejméně se 4 koly, přičemž jejich maximální povolená hmotnost nepřevyšuje 3,5 tuny. Je možné jej hradit za 10 dnů, jeden měsíc, či za kalendářní rok a to vždy před užitím zpoplatněné pozemní komunikace.³²

Mýtné se týká silničních motorových vozidel, která chtějí využít zpoplatněnou pozemní komunikaci, ale mají maximální povolenou hmotnost více než 3,5 tuny.

³⁰ <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

³¹ FASTR, P., ČECH, J., *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem a souvisejícími předpisy*, s. 59-60

³² Tamtéž, s. 61

U mýtného neexistuje kupón a nejsou pevně určené ceny, ale pouze sazby. Jejich aktuální výše, včetně výše časového poplatku je v příloze č. 2.³³

3.2.4 Ochrana pozemních komunikací

Ochrana pozemních komunikací je velmi důležitá především z důvodu bezpečnosti uživatelů na pozemních komunikacích. Stanovené normy zajišťují, že pozemní komunikace jsou nejen stavěny s určitým ochranným pásmem, ale i stanovují oprávnění činit na soukromých pozemcích taková opatření, která zajistí bezproblémový provoz na pozemních komunikacích apod.³⁴

Silniční ochranná pásma

Silniční ochranná pásma jsou určena k ochraně dálnic, silnic a místních komunikací I. či II. třídy, respektive slouží k ochraně provozu na nich v místech, kde není souvisle zastavěné území obcí. Toto pásmo je zákonem definováno jako prostor ohraničený svislými plochami, která jsou vedena do výšky 50 m. Samotné pásmo zasahuje až do vzdušného prostoru o výšce 50 metrů nad zemí. Podle kategorií pozemních komunikací je ve vzdálenosti:

- v případě dálnic, rychlostních silnic a rychlostních místních komunikací 100 metrů od osy k nim přilehlého jízdního pásu,
- v případě ostatních silnic I. třídy a stejně tak ostatních místních komunikací I. třídy 50 metrů od osy vozovky, či přilehlého jízdního pásu,
- v případě silnice II. a III. třídy, či místní komunikace II. třídy 15 metrů od osy vozovky, nebo přilehlého jízdního pásu.

Souvisle zastavěným územím obcí se rozumí takové území, kde je postaveno 5 a více budov různých vlastníků. Případně musí být splněna podmínka, že mezi jednotlivými budovami nebude spojnice delší než 75 metrů, přičemž se jejich půdorys zvětší po celém obvodu o 5 metrů.³⁵

³³ FASTR, P., ČECH, J., *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem a souvisejícími předpisy*, s. 64-67

³⁴ <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

³⁵ FASTR, ČECH, cit. 33, s. 93-97

Ochrana dálnic, silnic a místních komunikací

Ochrana dálnic, silnic a místních komunikací spočívá v povinnosti vlastníků nemovitostí s nimi sousedících, strpět, aby na těchto jejich pozemcích mohla být učiněna taková opatření, která by sloužila k zabránění sesuvů půdy, padání kamenů, lavin a stromů (či jejich částí) na pozemní komunikace, pokud vznikne taková hrozba výstavbou, provozem anebo vlivem přírody. Ovšem vznikne-li nebezpečí z jednání vlastníků těchto nemovitostí, musí tito vlastníci učinit taková opatření na svoje náklady.³⁶

3.2.5 Vyhláška č. 104/1997 Sb., provádějící zákon o pozemních komunikacích

Z pohledu bezpečnosti silničního provozu je velmi důležité označování dálnic, silnic a místních komunikací. Označení je podstatné z důvodu informování uživatelů dané pozemní komunikace, o kterou kategorii se jedná, protože pro jednotlivé kategorie podle zákona o provozu na pozemních komunikacích jsou rozdílná pravidla silničního provozu. Paragraf 2 vyhlášky stanovuje pravidla označování pozemních komunikací. Dálnice a silnice I. třídy se se označují čísly v rozmezí 1 až 99. U dálnic se před číslo používá písmeno „D“, u rychlostních silnic se před číslem uvádí písmeno „R“. Pro silnice II. třídy se užívá označení čísly v rozmezí 101 až 999. U silnic III. třídy je označení čtyřmístnými nebo pětimístnými čísly. Tato čísla se odvozují od označení nejbližší silnice I. nebo II. třídy. Mnoho silnic pro mezinárodní provoz se označuje písmenem „E“ a následně číslem. Místní komunikace v rámci evidence se označují číslem, počínaje 1, a následně písmenem určeným podle třídy místní komunikace – I. třídy písmenem „a“, II. třídy písmenem „b“, III. třídy písmenem „c“ a IV. třídy písmenem „d“.³⁷

3.3 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je obecně definována jako událost v silničním provozu (například srážka, či havárie atd.), při které dojde ke zranění, nebo dokonce i k usmrcení osoby

³⁶ FASTR, P., ČECH, J., *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem a souvisejícími předpisy*, s. 98-99

³⁷ FASTR, P., *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem a vyhláškou*, s. 136-137

a zároveň dojde ke škodě na majetku v příčinné souvislosti s provozem vozidla. Musejí se naplnit všechny uvedené znaky, aby se jednalo o dopravní nehodu. Prvním znakem je rozuměna událost v silničním provozu. Z toho vyplývá, že dopravní nehoda je pouze ta, která se stane na pozemních komunikacích, na kterých se uplatňuje v celém rozsahu pravidla silničního provozu. O dopravní nehodu se analogicky nejedná, stane-li se na poli, zahradě, v lese apod. Druhým znakem je škoda, ať již na životě, zdraví, či majetku. Pokud nevznikla žádná škoda, rovněž se nejedná o dopravní nehodu. Třetím znakem dopravní nehody je příčinná souvislost s provozem vozidla. Takové vozidlo nemusí být nutně motorové, může se jednat i o jakékoliv jiné vozidlo, které je možné na pozemních komunikacích provozovat. O dopravní nehodu se nejedná ani v případech, vznikla-li škoda při opravě vozidla, manipulací s nákladem, pádem předmětu (odněkud) na vozidlo nebo chodce. Dopravní nehodou ani není upadnutí chodce nebo srážka chodců.³⁸

3.3.1 Druhy dopravních nehod

Dopravní nehody je možné rozdělovat podle různých kritérií. Kritérii může být druh účastníků, jejich počet, či i jiná hlediska. Za základní je bráno členění podle vzniku dopravní nehody:

- a) havárie,
- b) srážka,
- c) jiné nehody.

Ad a), havárií je myšlena taková dopravní nehoda, při níž nedojde ke střetu účastníků silničního provozu, případně ke střetu vozidla s překážkou. Podmínkou nadále zůstává vznik škody. Příkladem je převrácení vozidla na vozovce.

Ad b), srážkou je rozuměn střet účastníků silničního provozu. Jedná se například o střety motorových i nemotorových vozidel, střety s chodcem, tramvají, rovněž i chodce s tramvají, dále také střety se zvěří, pevnou překážkou atd.

Ad c), jiné nehody jsou takové nehody, které není možné zařadit do kterékoliv předcházející skupiny. Takovými nehodami jsou vypadnutí, či vyskakování z vozidla, pád z nákladního automobilu atd.³⁹

³⁸ KOPECKÝ, Z., *Občan a dopravní nehoda*, s. 9

³⁹ Tamtéž, s. 9-10

Mezi další kritérium rozdělení dopravních nehod je podle způsobu, kterým policisté řeší dopravní nehody. Odlišují se:

- malé dopravní nehody spočívající především malým proviněním z hlediska závažnosti a následků; pokud splňují stanovené podmínky, jsou obvykle projednány policisty na místě a kvalifikovány jako dopravní přestupky,
- ostatní dopravní nehody; takové nehody, které policista při jejich šetření nemůže projednat na místě, protože bez dalšího šetření nelze jednoznačně určit viníka nehody; následky nehody i její zavinění bylo závažné.⁴⁰

3.3.2 Kritické dopravní situace

Nehody vznikají po určité kritické situaci. Je tomu tak i v případě dopravních nehod. Zcela bezpečná doprava neexistuje. To lze bezpečně říci i přes existenci sebelepších zákonů upravujících pravidla silničního provozu, protože mezi faktory ovlivňující bezpečnost v dopravě, patří jako hlavní faktor (chybující) člověk. Samozřejmě obecně se člověk snaží eliminovat veškeré možnosti vzniku dopravní nehody.⁴¹

Vývoj průběhu nehody

Na nastalou dopravní nehodu působí několik zásadních činitelů, které následně ovlivňují její konečný výsledek. Jsou jimi:

- délka časového úseku, kterým řidič disponuje k provedení úhybného, respektive záchranného manévru,
- úroveň řidičových schopností, které spočívají v kvalitě řidičova správného rozhodnutí a provedení záchranného manévru,
- rychlost a přesnost provedeného manévru,
- řešení již neodvratitelného střetu, aby došlo k co nejmenšímu možnému následku.

Tyto činitele spočívají především v aktivním jednání řidiče, jak řešit nastalou kritickou dopravní situaci. Proto pro snížení následku nehody je velmi důležité, aby řidič nezůstal pasivní s myšlenkou „ono to nějak dopadne“. Je logické, že rychlejšího a lepšího rozhodování a jednání, jsou schopni zkušenější řidiči. Zkušenosti získávají nejen ježděním,

⁴⁰ KOPECKÝ, Z., *Občan a dopravní nehoda*, s. 9-10

⁴¹ Tamtéž, s. 12

ale například i dalším odborným vzděláváním (např. škola smyku). Pro začátečníky a méně zkušené platí pravidlo nepřipustit za žádnou cenu čelní střet, především s protijedoucím vozidlem. Při srážce protijedoucích vozidel se rychlosti obou vozidel sčítají a tak střet je mnohem vážnější. Jednotlivé typy průběhu nehody a fáze kritické dopravní situace jsou v příloze č. 3.⁴²

3.3.3 Faktory ovlivňující bezpečnost

Za faktory, které ovlivňují bezpečnost, se považují člověk, vozidlo a komunikace.

Člověk

Řízení motorového nebo jiného vozidla, je pro člověka komplexní úloha, která v sobě zahrnuje řadu aspektů. Jedná se o reakční dobu, usuzování, pozornost, motivaci, emoce, schopnost učení a také o senzomotorickou koordinaci.⁴³

Pro bezpečné provádění činnosti řízení člověkem jsou velmi důležité osobnostní předpoklady. Nicméně i přes vyrovnanost řidičů, působí na ně únava mající vliv na jejich aktuální schopnost bezpečného řízení. Únava se u řidiče projevuje postupným ubýváním výkonnosti. S tímto postupným ubýváním úměrně roste počet chyb. Analogicky z většího počtu chyb je vyšší pravděpodobnost způsobení nehody, protože chyba patří do základního předpokladu nehodového chování řidičů. Únavu zvyšují a podporují okolnosti týkající se pracoviště řidiče, hluk, kouření, konzumace jídla a pití, telefonování za jízdy, dlouhé jízdy a také uložení předmětů ve vozidle, které vážou soustředění řidiče.⁴⁴

Za dopravní nehodou stojí řada příčin (příslloví „nehoda není náhoda“). Řada příčin má přímou souvislost s člověkem jako řidičem. Na prvním místě nehody stojí člověk, motiv, příležitosti a také následující podmínky:

- narušená či nevyvážená struktura osobnosti,
- momentálně oslabený zdravotní, tělesný nebo duševní stav, případně začínající nemoc,
- nedostatečná psychosomatická kapacita včetně schopností,

⁴² KOPECKÝ, Z., *Občan a dopravní nehoda*, s. 13

⁴³ HOSKOVEC, J., ŠTIKAR, J., *Přehled dopravní psychologie: historie, teorie, výzkum, aplikace*, s. 21

⁴⁴ KOPECKÝ, cit. 42, s. 16-17

- vysoká únava,
- nedodržování biorytmů,
- neschopnost se přizpůsobit změnám počasí,
- krátká praxe, respektive nedostatečné znalosti a dovednosti,
- problematická cesta a složité značení pro řidiče,
- požití alkoholu a užití drog,
- používání léků atd.⁴⁵

Častou příčinou dopravních nehod způsobených člověkem, je riskantní jízda. Jedinci, kteří mají svůj styl jízdy velmi riskantní, jsou často tímto stylem jízdy uspokojováni a může u těchto lidí platit přímý vztah mezi příjemným pocitem a riskantní jízdou. Riskantní jízdu posilují v jedinci látky norepinefrin a dopamin, které dávají člověku jakýsi „spěch“. Riskantní jízda je nejrozšířenější u mladých lidí ve věku 18-24 let.⁴⁶

Vozidlo

Kromě samotného řidiče hraje roli ohledně bezpečnosti silničního provozu také silniční vozidlo. Proto výrobci vozidel musí dnes u svých vozů splňovat stanovené bezpečnostní standardy. Ovšem z důvodu vyšší prodejnosti nabízejí potencionálním zájemcům bezpečnost nadstandardní, která se potažmo projevuje při využití těchto vozidel. Tato bezpečnost se z důvodu konstrukce automobilů dělí na aktivní a pasivní, přičemž se výrobci snaží, aby oba typy byly co nejvyšší. O aktivní bezpečnost silničního vozidla se jedná, když řidič má možnost tyto prvky aktivně ovládat a využívat. Rozeznáváme dva typy aktivní bezpečnosti – kondiční a operační. Kondiční bezpečnost spočívá v možnosti nastavení si kvality sezení ve vozidle, klimatických podmínek apod. Operační bezpečnost v sobě zahrnuje bezpečnostní prvky, které řidič má možnost aktivně využít. Jedná se o schopnost akcelerace a brždění vozidla, jeho stability na vozovce, světelné výbavy atd. Naopak proti aktivní bezpečnosti stojí bezpečnost pasivní, kterou řidič nemůže svým chováním ovládat. Pasivní bezpečnost spočívá ve vlastnostech vozidla, které se projeví při a po nárazu. Jedná se o výztuhu karoserie, airbagy, či bezpečnostní pásy.⁴⁷

⁴⁵ HAVLÍK, K., *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*, s. 44

⁴⁶ LUDWIG, Timothy D. *Traffic and Transport Psychology: Theory and Application. Personnel Psychology*, s. 225-229

⁴⁷ KOPECKÝ, Z., *Občan a dopravní nehoda*, s. 18-19

S bezpečností užívání vozidla souvisí i jeho kontrola. Tím se spojuje faktor člověka a vozidla. Řidič musí před každou jízdou zkontrolovat vozidlo, zda je technicky způsobilé k jízdě. Kromě toho, že řidič před každou jízdou musí podle zákona zkontrolovat vozidlo technicky (poškození karoserie, kontrola pneumatik, provozních kapalin, světlometů atd.), musí také zkontrolovat povinnou výbavu vozidla upravenou právním předpisem. Jedná se majoritně o věci týkající se bezpečnosti – výstražný trojúhelník, vesta, lékárnička atd.⁴⁸

Pozemní komunikace

Vliv na bezpečnost mají i samotné pozemní komunikace. Pro bezpečnost silničního provozu je důležitý jejich stav, značení a zařízení sloužící k řízení dopravy. Všechny komunikace musí být projektovány, budovány a užívány se značným ohledem k psychice člověka. Samotný provoz na pozemních komunikacích musí respektovat požadavky bezpečnostní, ekonomické a k životnímu prostředí.⁴⁹

3.3.4 Sankce za dopravní nehody

Účelem sankcí za dopravní nehody je přimět řidiče k vyšší koncentraci na řízení, ohleduplnosti a kontroly, vedoucí k vyšší bezpečnosti silničního provozu. Proto za způsobení vážné dopravní nehody, která se řadí mezi nejzávažnější dopravní přestupky, se udělí řidiči 7 bodů, pokuta ve výši 25 000 Kč až 50 000 Kč a zákaz řízení v rozmezí jednoho roku až dvou let. Vážným „sedmibodovým“ přestupkem je také ujetí od nehody. V tomto případě se uloží takovému řidiči ještě pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč a zákaz činnosti od 1 do 6 měsíců, pokud řidič spáchá takový přestupek alespoň dvakrát v době 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců. Obdobně závažný je přestupek spočívající v neposkytnutí první pomoci účastníkovi silničního provozu, který ji zrovna potřebuje (například z důvodu způsobené nehody). Tento přestupek je možné kvalifikovat jako trestný čin podle trestního zákoníku s možnou sazbou odnětí svobody ve výši až 2 let.⁵⁰

⁴⁸ KOPECKÝ, Z., *Občan a dopravní nehoda*, s. 20-21

⁴⁹ HOSKOVEC, J., ŠTIKAR, J., *Přehled dopravní psychologie: historie, teorie, výzkum, aplikace*, s. 29

⁵⁰ LEITNER, M., VRANÁ, J., *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*, s. 432-435 a 472

4 CHARAKTERISTIKA BODOVÉHO SYSTÉMU

Bodovým systémem se zabývá Hlava V, zákona o provozu na pozemních komunikacích, respektive § 123a až 123f. V úvodním paragrafu Hlavy V, je takto představen: „*Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páčání přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu, nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští. Přehled jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání je stanoven v příloze k tomuto zákonu.*“ Nepříznivý vývoj nehodovosti a obecně bezpečnosti provozu na silnicích byly důvodem pro zavedení bodového systému. Mezi další důvody vzniku se řadilo zvyšující se množství páchaných přestupků a agresivita řidičů, která je nepříznivě vysoká i při účinnosti bodového systému. Bodové hodnocení se váže pouze k řidičům motorových vozidel. Cyklistům, či jezdcům na zvířeti, nelze při spáchaní přestupků započítávat body.⁵¹

Za přestupky stanovené v příloze zákona, viz příloha č. 4, je přidělen určitý počet „trestných“ bodů podle závažnosti přestupku. Příloha č. 5 ukazuje provedenou změnu bodové tabulky k 1. 8. 2011. Tyto body eviduje příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností. Řidič může nasbírat maximálně 12 bodů. Pokud dosáhne této hranice, přijde automaticky o řidičské oprávnění na jeden rok. Zákon pamatuje i na odečítání bodů z bodového konta řidiče za stanovených podmínek. Mezi další pravidla bodového systému je řazeno:

- je-li spácháno řidičem více přestupků zároveň, za které se udělují body, připíše se na konto řidiče body pouze za nejzávažnější přestupek,
- pokud je řidiči odebráno řidičské oprávnění z důvodu nasbírání 12 bodů a zároveň uložen trest v podobě zákazu řízení na více než jeden rok, může si znovu zažádat o řidičský průkaz až po uplynutí trestu zákazu řízení,
- v době trestu zákazu řízení se řidiči neodečítají body z jeho bodového konta,

⁵¹ LEITNER, M., VRANÁ, J., *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*, s. 407-408

- při znovuzískání řidičského oprávnění má řidič 0 bodů,
- obecní úřad nemá povinnost automaticky informovat řidiče o jeho počtu bodů, ale je povinen na žádost řidiče stav konta sdělit,
- při dosažení 12 bodů musí obecní úřad neprodleně vyzvat řidiče k odevzdání řidičského oprávnění, řidič po této výzvě je povinen odevzdat řidičský průkaz do 5 dnů.⁵²

4.1 Započítávání bodů

Započítávání bodů a jeho způsob je konkrétně upraven v § 123b zákona:

„(1) Řidiči motorového vozidla, kterému byla příslušným orgánem uložena sankce za přestupek, ... zařazeným do bodového hodnocení, se zaznamená v registru řidičů stanovený počet bodů.

(2) Záznam v registru řidičů provede příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností ke dni uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení nebo ke dni nabytí právní moci rozhodnutí o uložení sankce za přestupek, ... a to nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu bylo doručeno

- a) oznámení o uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení,*
- b) rozhodnutí o uložení sankce za přestupek, ...*

(3) Oznámení nebo rozhodnutí uvedená v odstavci 2 příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností doručí

- a) policie nebo obecní policie, ... a to do 3 pracovních dnů ode dne uložení pokuty v blokovém řízení, ...*

(5) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá na žádost řidiče výpis z registru řidičů o jeho záznamech bodového hodnocení.

(6) Kontaktní místo veřejné správy vydá na žádost řidiče ověřený výstup z registru řidičů o jeho záznamech bodového hodnocení podle zvláštního právního předpisu. ...”

Orgán vydávající rozhodnutí o uložení přestupku, ke kterému se automaticky udělují body, musí zaslat obecnímu úřadu potřebné informace v určité lhůtě. Příslušný obecní úřad započítá, respektive zapíše do evidenční karty řidiče počet bodů, které řidič obdržel za spáchání přestupku. Obecní úřad musí zapsat údaj do stanovené doby. Údaje týkající

⁵² Nová pravidla silničního provozu, s. 7

se stavu bodového konta, si řidič může zjistit buď na příslušném obecním úřadě, nebo na kontaktním místě veřejné správy. Podání údajů je správní úkon podléhající správnímu poplatku.⁵³

Body se řidičům započítávají od okamžiku, kdy rozhodnutí o přestupku nabyde právní moci. Příslušný obecní úřad запиše do evidence řidiče obdržený počet bodů do 5 pracovních dnů od doručení pravomocného rozhodnutí. Toto rozhodnutí musí úřad získat od policie (i obecní) z blokových pokut do 3 pracovních dnů.⁵⁴

Řidiči se ukládá počet bodů za přestupek ohodnocený nejvyšším počtem bodů, pokud spáchá více přestupků najednou. V tomto případě se body za jednotlivé přestupky nescítají. Jede-li řidič rychle, přitom telefonuje s telefonem v ruce, nemá zapnutý bezpečnostní pás, nesvítí a ještě svou jízdou ohrožuje ostatní účastníky provozu nebezpečným předjížděním, udělí se mu takový počet bodů, který je stanoven pro nejzávažnější přestupek. Řidič nasbíráním 12 bodů ztrácí na jeden rok řidičský průkaz a zároveň ztrácí odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel. Aby získal zpět řidičský průkaz, nestačí jen uplynutí doby, ale musí znovu udělat přezkoušení způsobilosti k řízení motorových vozidel (znovu autoškola). Řidičské oprávnění se ztrácí uplynutím 5 denní lhůty od doručení výzvy k odevzdání řidičského průkazu na obecní úřad. Obecní úřad musí neprodleně (maximálně do 5 dnů) výzvu odeslat, nasbíral-li řidič 12 bodů. Ztráta řidičského oprávnění není tak vázaná přímo na konkrétní specifické rozhodnutí o odebrání řidičského průkazu. Postačuje k tomuto stavu pouhé doručení výzvy a uplynutí 5 dnů. Nutno podotknout, že při přípravě novely se uvažovalo o vyšší bodové hranici (18, či dokonce 24 bodů). Nižší hranice je přísnější a nutí řidiče více dodržovat stanovená pravidla.⁵⁵

4.2 Vrácení řidičského průkazu

Vrácení řidičského oprávnění po předchozím nasbírání 12 bodů, upravuje § 123d zákona takto:

⁵³ LEITNER, M., VRANÁ, J., *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*, s. 408-411

⁵⁴ BERAN, T., *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*, s. 9

⁵⁵ Tamtéž, s. 9-10

“(1) Řidič, který ... pozbyl řidičské oprávnění, je oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění ...

(2) Byl-li řidič za přešupek ... zařazeným do bodového hodnocení, na základě kterého dosáhl celkového počtu 12 bodů, uložen trest nebo sankce zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, je řidič oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po vykonání trestu nebo sankce zákazu činnosti, pokud je uložená doba zákazu činnosti delší než doba podle odstavce 1.

(3) Žádost o vrácení řidičského oprávnění podává žadatel písemně u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Podmínkou vrácení řidičského oprávnění je prokázání, že se žadatel podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti ...

(4) Ode dne vrácení řidičského oprávnění podléhá řidič novému bodovému hodnocení; obecní úřad obce s rozšířenou působností ke dni vrácení řidičského oprávnění zaznamená v registru řidičů odečtení všech 12 bodů.⁵⁶

Z ustanovení vyplývá, že zažádat znovu o řidičské oprávnění je možné nejdříve po uplynutí jednoho roku od právní moci rozhodnutí, kterým řidič dosáhl 12 bodů. Případně po uplynutí trestu zákazu řízení, byl-li tento trest uložen spolu s dosažením 12 bodů a tato doba byla delší než jeden rok. Podmínkou pro vrácení řidičského průkazu je prokázání, že se řidič znovu podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti. Po vrácení průkazu, je na řidičově kontě 0 bodů.⁵⁷

4.3 Odečítání bodů

Zákon v § 123e upravuje odečítání bodů. Tím myslí na řidiče, kteří nepáchají přestupky často, aby neztratili řidičský průkaz:

„1) Řidiči, kterému nebyla ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí, na jehož základě mu byl v registru řidičů zaznamenán naposled stanovený počet bodů, pravomocně uložena sankce za přešupek ... zařazeným do bodového hodnocení,

a) po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů,

⁵⁶ <http://www.zakonycr.cz/seznamy/361-2000-sb-zakon-o-provozu-na-pozemnich-komunikacich-a-o-zmenach-nekterych-zakonu.html>

⁵⁷ BERAN, T., *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*, s. 10

- b) po dobu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů zbývajících po odečtení bodů podle písmene a),
- c) po dobu 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou všechny zbývajících body.

K tomuto dni provede příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností záznam v registru řidičů o odečtení bodů ... nejpozději do 3 pracovních dnů ...

(2) Řidiči se rovněž odečtou body, které mu byly zaznamenány na základě pravomocného rozhodnutí o přestupku ... po pravomocném zrušení tohoto rozhodnutí.

(3) Po dobu výkonu trestu nebo sankce zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, neběží doba pro odečítání bodů podle odstavce 1. ...

(6) Odečtení všech 12 zaznamenaných bodů oznámí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností písemně řidiči nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, ke kterému byl záznam o odečtení bodů proveden v registru řidičů. “

Odstavec 1 tohoto ustanovení stanovuje pravidla pro odečítání bodů. Nespáchá-li řidič jeden rok přestupek, odečtou se mu z jeho konta maximálně 4 body. Pokud ani další rok nespáchá přestupek a má na kontě nějaké body, odečtou se mu opět maximálně 4 body. Jestli ani následující rok nespáchá žádný přestupek a stále má nějaké body, odečtou se. Bodově ohodnocený přestupek ruší dobu počítání pro odečtení bodů. Nutno podotknout, že toto odečítání bodů se váže pouze na odečítání získaných bodů. Řidiči, nebudou-li páchat přestupky bez bodového ohodnocení, si nemohou „nastřádat“ body do budoucna. Vychází se z nulového limitu. Platí však, že při zákazu řízení doba odčítání neběží. Dále se odečítají body za přestupky, které byly zrušeny⁵⁸

Přísnost bodového systému i přes odečítání bodů dokládá, že odečet neběží v průběhu zákazu řízení. Spáchá-li řidič 7 bodový přestupek a je mu uložen zákaz řízení, tak po navrácení řidičského průkazu má stále na kontě 7 bodů. Spáchá-li však, než se mu body odečtou, 5 bodový přestupek, odebere se mu řidičský průkaz znovu, na jeden rok, díky nasbírání 12 bodů.⁵⁹

⁵⁸ LEITNER, M., VRANÁ, J., *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*, s. 418-420

⁵⁹ BERAN, T., *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*, s. 11

4.4 Námitky proti zápisu bodů

Ani správní úřad není vždy neomylný (i přes zásadu presumpce správnosti veřejnoprávních aktů), je zákonem stanovena možnost projevu nesouhlasu se zápisem bodů na řidičovo konto. § 123f odstavec 1: „*Nesouhlasí-li řidič s provedeným záznamem bodů v registru řidičů, může podat proti provedení záznamu písemně námitky obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k provádění záznamu.*“. Záznam bodů nepodléhá správnímu řízení, a proto se řidič nemůže k němu vyjádřit. Možnost měl v průběhu řízení o přestupku. Podá-li řidič námitku proti zápisu, zahájí se tím správní řízení o podané žádosti. Podle odstavce 2 uvedeného paragrafu musí příslušný obecní úřad do 10 pracovních dnů od doručení námitek, opravit záznamy, pokud shledá námitky za oprávněné. Přičemž se o tomto nevydává žádné rozhodnutí. Zároveň úřad musí vyrozumět řidiče.⁶⁰

Příslušný obecní úřad může rozhodnutím zamítnout námitky podané řidičem a potvrdit provedený záznam, jsou-li podané námitky neodůvodněné.⁶¹

Odstavec 4 paragrafu 123f upravuje námitky proti záznamu, kterým bylo dosaženo 12 bodové hranice a tím pádem odebrání řidičského oprávnění. Řidič, podá-li námitky proti tomuto zápisu, oddálí právní nabytí moci odebrání řidičského průkazu, protože při podání námitek neběží stanovená lhůta (5 denní lhůta odevzdání řidičského průkazu). Podáním i neodůvodněných námitek tak řidič získá více času. Řidičské oprávnění mu není odebráno až do doby doručení rozhodnutí o zamítnutí námitek.⁶²

⁶⁰ LEITNER, M., VRANÁ, J., *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*, s. 421-422

⁶¹ SCHRÖTER, Z. *Nová pravidla a bodový systém*, s. 88

⁶² BERAN, T., *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*, s. 11-12

5 VLASTNÍ ZPRACOVÁNÍ

V této kapitole bude zpracována analýza získaných dat (statistiky nehodovosti vedené Policií České republiky „Ročenky nehodovosti PČR“, statistikou centrálního registru vozidel vedeným Ministerstvem vnitra České republiky prostřednictvím sdružení automobilového průmyslu „SAP“) rozčleněná podle kategorií pozemních komunikací. Základem bude analýza celkového počtu nehod na celém území České republiky.

Nebude chybět ani prognóza budoucího vývoje nehod za současného stavu a prognóza za stavu, pokud by nebyl bodový systém zaveden. Následně bude provedena jejich komparace.

5.1 Vývojové tendence nehodovosti v České republice

V tabulce č. 1 jsou souhrnně uvedena všechna data počtu nehod, včetně rozčlenění podle kategorií pozemních komunikací. Zároveň je zde uvedena nehodovost, respektive počet nehod přepočtených na 10 000 registrovaných vozidel v České republice. Jedná se o osobní automobily, užitková a nákladní vozidla, autobusy a jednostopá vozidla (motocykly). Je tomu učiněno z důvodu, že více vozidel provozovaných na pozemních komunikacích dává logicky vyšší příležitost výskytu dopravních nehod. Je zřejmé, že se na českých silnicích ve skutečnosti pohybuje podstatně více automobilů. V rámci registru vozidel nejsou zohledněny vozidla registrovaná v jiných státech. Ať se jedná o vozidla turistů a podnikatelů přijíždějících do České republiky, či pouze projíždějících, anebo vozidla patřící zde žijícím osobám. To za současné situace není zjištěné, a proto relevantním údajem je počet registrovaných vozidel.

Tabulka č. 1 dává celkový pohled na počet nehod s rozdělením podle kategorií pozemních komunikací. Lze z ní určit a porovnat, na kterých pozemních komunikacích dochází k nejvyššímu počtu nehod. Zároveň data v ní obsažená slouží k dalším výpočtům v rámci praktické části

V celém sledovaném období se nejvíce nehod vždy vyskytovalo na místních komunikacích, tedy v obcích a mimo dálnice. Za to nejméně nehod se pokaždé událo

na dálnicích. Je-li považováno za hledisko bezpečnosti počet nehod, je obecně nejbezpečnější jízda po dálnicích, naopak nejrizikovější je cestování v obcích.

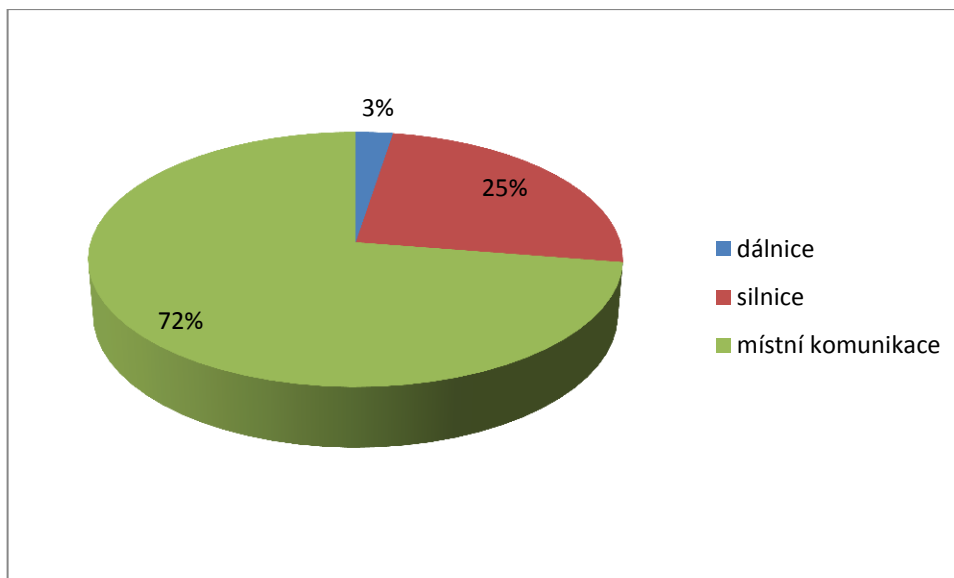
Počet nehod v obcích za celé období se nejvíce podílel na celkovém počtu nehod (graf č. 1). Tuto skutečnost je třeba přičítat „nahuštěnému provozu“ ve městech a obcích způsobené omezeným prostorem (městská zástavba). Naopak dálnice, i přes riziko vyšší povolené rychlosti (oproti obcím), jsou přehlednější a prostornější.

Tabulka č. 1 – Počet nehod v letech 2002 – 2011

		Rok				
		2002	2003	2004	2005	2006
Počet nehod	Celkem ČR	190 718	195 851	196 484	199 262	187 965
	dálnice	4 293	4 269	5 002	4 874	4 871
	silnice	47 080	48 719	50 317	48 830	44 698
	místní komunikace	139 345	142 863	141 165	145 558	138 396
Počet registrovaných vozidel		4 857 477	4 919 025	5 054 997	5 282 678	5 511 899
Počet nehod na 10 000 registrovaných vozidel	Celkem ČR	392,63	398,15	388,69	377,20	341,02
	dálnice	8,84	8,68	9,90	9,23	8,84
	silnice	96,92	99,04	99,54	92,43	81,09
	místní komunikace	286,87	290,43	279,26	275,54	251,09
		2007	2008	2009	2010	2011
Počet nehod	Celkem ČR	182 736	160 376	74 815	75 522	75 137
	dálnice	4 936	4 484	2 008	2 528	2 096
	silnice	45 304	39 934	20 386	18 970	19 427
	místní komunikace	132 496	115 958	52 421	54 024	53 614
Počet registrovaných vozidel		5 791 460	6 027 478	6 043 261	6 121 716	6 229 600
Počet nehod na 10 000 registrovaných vozidel	Celkem ČR	315,53	266,07	123,80	123,37	120,61
	dálnice	8,52	7,44	3,32	4,13	3,36
	silnice	78,23	66,25	33,73	30,99	31,18
	místní komunikace	228,78	192,38	86,74	88,25	86,06
		Celkový počet nehod za sledované období 2002 - 2011				
		celkem	dálnice	silnice	místní komunikace	
		1 538 866	39 361	383 665	1 115 840	

Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, SAP, vlastní zpracování

Graf č. 1 – Podíl nehod dle kategorií pozemních komunikací v letech 2002 – 2011



Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, vlastní zpracování

Červená políčka v tabulce č. 1 ukazují extrém v podobě nejvyššího počtu nehod ve sledovaném období. Zelená políčka představují protipól, tedy údaje značící nejnižší počet nehod nastalých v daném období.

Jako nejnebezpečnější z hlediska celkového počtu nehod se ukázal rok 2005. Stalo se v něm nejvíce nehod (celkem 199 262). Výjimku tvoří kategorie dálnic a silnic, na kterých byl nejvyšší počet vyskytlých nehod v roce 2004 (na dálnicích 5 002 nehod, na silnicích 50 317 nehod).

Nejbezpečnějším rokem z pohledu celkové nehodovosti lze označit rok 2009. V tomto roce se udál nejmenší počet nehod (celkem 74 815 a oproti roku 2005 platil bodový systém). Jedinou výjimku tvoří kategorie silnic, když na nich se stalo nejméně nehod v roce 2010 (18 970 nehod).

Celkový počet nehod na českých silnicích do roku 2005 značil hrozící katastrofu v podobě neustálého nárůstu, kdy se lze velmi těžko domnívat, kde by byl pomyslný strop týkající se maxima počtu nehod. Zákodárci tak logicky reagovali na aktuální situaci na pozemních komunikacích. Schválili novelu zákona o provozu na pozemních komunikacích zavádějící přísnější trestání řidičů porušujících předpisy, protože v té době legislativa byla podle statistik nehodovosti evidentně nedostatečná. Z uvedené tabulky č. 1

je rovněž patrné, že aplikování přijaté novely legislativu zefektivnilo a počet nehod podle statistik od roku 2006 klesá.

Obecně platí klesající tendence počtu nehod (na celém území i v rámci jednotlivých kategorií pozemních komunikací) od roku 2006, ve kterém byl zaveden bodový systém včetně dalších opatření. Výjimku v tomto období tvoří rok 2010, kdy jedinkrát došlo od roku 2006 ke zvýšení celkového počtu nehod oproti roku předcházejícímu (i přes nejnižší počet nehod mimo obce a dálnice). Tento jev je třeba připsat nestandardním klimatickým podmínkám v zimních, ale i letních měsících roku 2010.

Před rokem 2006 docházelo pokaždé ve sledovaném období k nárůstu celkového počtu nehod ve srovnání s rokem předcházejícím. V roce 2006 kulminoval počet nehod téměř na hodnotě 200 tis. Jednalo se s rokem 2004 o nejvyšší počet nehod nastalých v České republice od roku 2002.

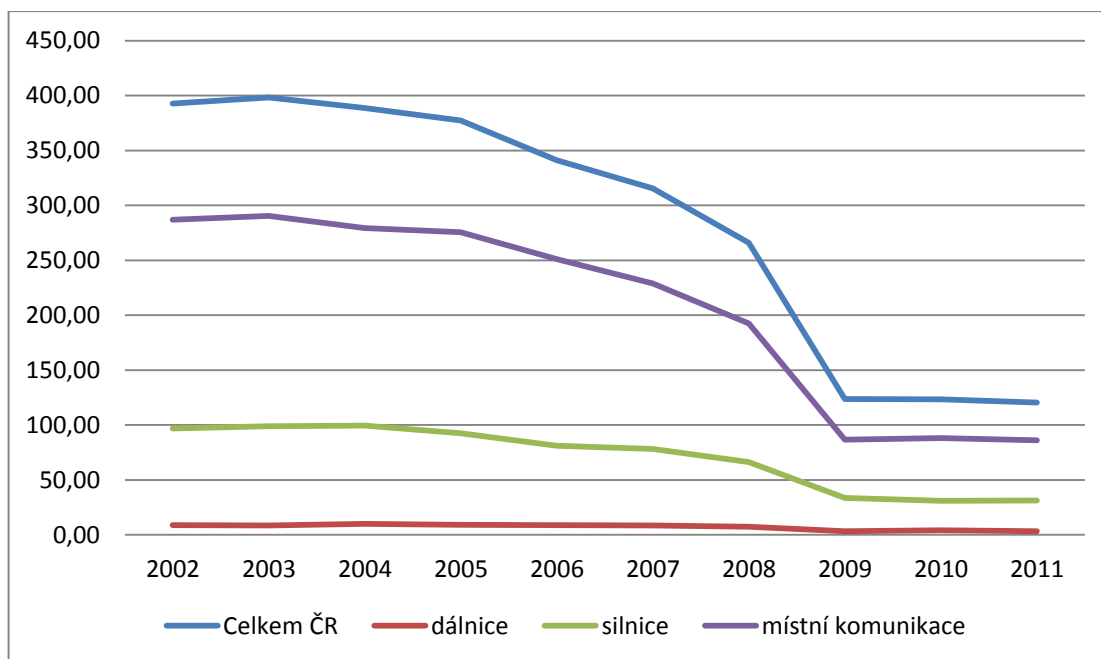
V roce 2005 byla zákonodárci přijata novela zákona č. 361/2000 Sb., a to zákon č. 411/2005 Sb., který zaváděl od roku 2006 bodový systém. Je patrné, že od té doby poklesl obecně počet nehod na území České republiky. Mezi oběma uvedenými extrémy počtu dopravních nehod činí pokles 62,4 %.

Pozitivním je klesající nehodovost za celé sledované období. Klesající jev v letech 2003 až 2011 je způsoben každoročním nárůstem počtu registrovaných vozidel. Proto přes nárůst celkového počtu nehod v letech 2002 až 2005, nehodovost klesala.

Nehodovost v obcích kopíruje kromě roku 2010 celkový vývoj nehodovosti, kdy docházelo s výjimkou roku 2003 (v obcích i roku 2010) k poklesu. Za to na dálnicích v roce 2003 byl zaznamenán pokles nehodovosti v porovnání s rokem 2002, ale došlo k nárůstu v roce 2004. Mimo obce a mimo dálnice nehodovost narůstala v letech 2003 i 2004.

Vývoj nehodovosti, kdy je zohledněn faktor počtu registrovaných vozidel, znázorňuje graf č. 2.

Graf č. 2 – Vývoj nehodovosti v letech 2002 – 2011



Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, SAP, vlastní zpracování

Z uvedeného vývoje nehodovosti (graf č. 2), je patrné, že je evidentní poklesu již před rokem 2006, ve kterém nabyla účinnosti novela zavádějící bodový systém. Ovšem k nejvyššímu poklesu došlo právě v období 2006 až 2011 v kauzální souvislosti s aplikací novely. To samozřejmě obdobně platí jednak pro celkový počet nehod, tak zároveň na všech kategoriích pozemních komunikací.

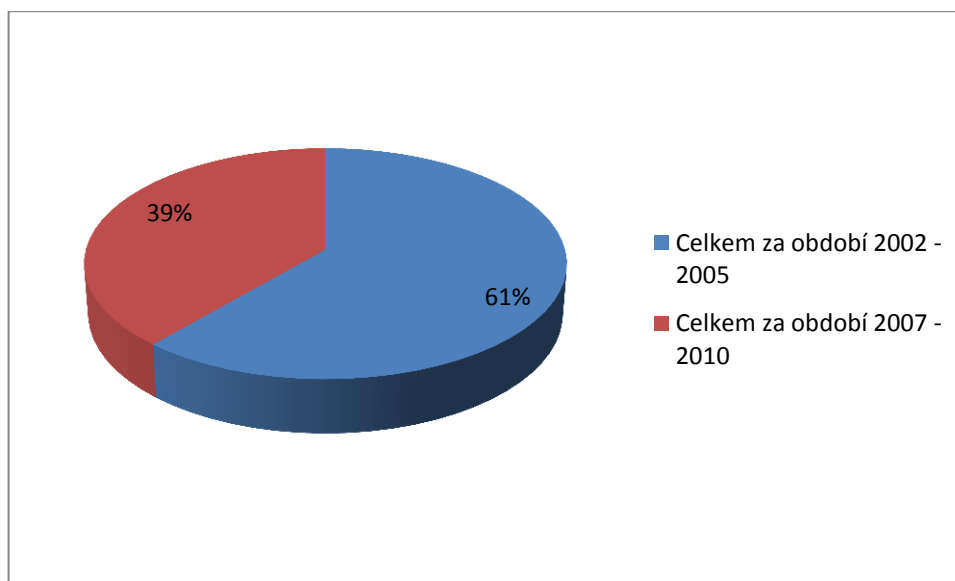
K nejvyššímu poklesu nehodovosti v porovnání s rokem předcházejícím došlo v roce 2009, jak je patrné z grafu č. 2 (nejstrmější pokles křivek grafu). Je to zapříčiněno nejnižším počtem evidovaných nehod v roce 2009 za celé sledované období, kdy jejich poměrně nízký počet je třeba připsat reklamní kampani „Nemyslíš, zaplatíš“.

Za existence bodového systému (2006 – 2011) nastal pouze jeden případ růstu celkového počtu nehod v komparaci s rokem předcházejícím, a to v roce 2010, jak je uvedeno výše, ale v rámci nehodovosti docházelo vždy pouze k poklesu (stálý růst počtu registrovaných vozidel).

Celkově se v České republice v letech 2002 – 2011 stalo 1 538 866 dopravních nehod. Při rozdělení na období bez bodového systému (2002 – 2005) a na období s jeho účinností ve stejné časové délce 4 let (2007 – 2010), přičemž v rámci těchto dvou období

je zaznamenáno 1 275 764 dopravních nehod, je patrné, že se na tomto počtu z větší části podílely nehody nastalé právě v letech 2002 – 2005 (graf č. 3). Zatímco v období 2007 až 2010 po zavedení bodového systému počet nehod klesl, je tudíž jejich podíl 39 %.

Graf č. 3 – Podíl počtu nehod v dílčích obdobích



Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, vlastní zpracování

V letech 2002 – 2005 se stalo celkem 782 315 nehod, v období 2007 – 2010 (stejný časový úsek 4 let, ale za účinnosti bodového systému), se událo celkem 493 449 dopravních nehod. To je o 36,9 % méně. Dokonce za celé období účinnosti bodového systému (roky 2006 až 2011, tedy 6 let) se stalo o 25 764 nehod méně než v letech 2002 až 2005, jak je uvedeno v tabulce č. 2. To značí evidentní přínos zavedení bodového systému, včetně dalších opatření na snížení nehodovosti v České republice.

V rámci celkového počtu nehod je spatřen 9,8 % průměrný roční pokles za celé období, ale do roku 2005 byl každoročně průměrně 1,5 % nárůst. Pod celkovým průměrem, což je pozitivní fakt a zároveň značící kladný přínos změny legislativy, je období v letech 2006 až 2011 s roční mírou poklesu 15 %.

Důležitým znakem pro bezpečnost silničního provozu je právě údaj roční míry poklesu. Samotný fakt, že počet nehod klesá, je pozitivem obecně a zároveň pozitivem pro bodový systém, za jehož účinnosti se pokles počtu nehod projevuje.

Tabulka č. 2 – Vývoj počtu nehod celkem v ČR v letech 2002 – 2011

Rok	Počet nehod	d_{1i}	d_{2i}	k_i
2002	190 718	x	x	x
2003	195 851	5 133	x	1,03
2004	196 484	633	-4 500	1,00
2005	199 262	2 778	2 145	1,01
2006	187 965	-11 297	-14 075	0,94
2007	182 736	-5 229	6 068	0,97
2008	160 376	-22 360	-17 131	0,88
2009	74 815	-85 561	-63 201	0,47
2010	75 522	707	86 268	1,01
2011	75 137	-385	-1 092	0,99
Celkem	1 538 866	Celkový průměr koeficientu růstu	Celkový průměr koeficientu růstu do roku 2005	Celkový průměr koeficientu růstu 2006-2011
Celkem za období 2002 - 2005	782 315	$\bar{k} = 0,902$	$\bar{k} = 1,015$	$\bar{k} = 0,850$
Celkem za období 2007 - 2010	493 449			
Celkem za období 2006 - 2011	756 551			

Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, vlastní zpracování

V rámci nehodovosti se ukázalo, že bylo způsobeno za celé období 2 847,07 nehod/10 000 registrovaných vozidel, přičemž z toho 1 556,67 spadá do období 2002 až 2005. Za stejně dlouhý časový úsek (v letech 2007 – 2010) připadalo na 10 000 registrovaných vozidel o 727,9 nehod méně.

Nejvyšší počet nehod na 10 000 registrovaných vozidel se stal v roce 2003 (398,15), naopak nejnižší nehodovost byla v roce 2011 (120,61).

Snižování nehodovosti dokazuje i koeficient růstu. Za celé sledované období docházelo k průměrnému ročnímu poklesu o 12,3 %. V porovnání období před a po zavedení bodového systému je pozitivním znamením ztatečně vyšší průměrná míra poklesu po zavedení bodového systému, protože dosáhla 17,3 % oproti 1,3 % (tabulka č. 3).

Tabulka č. 3 – Vývoj nehod celkem v ČR na 10 000 registrovaných vozidel

Rok	Počet nehod na 10 000 registrovaných vozidel celkem	d_{1i}	d_{2i}	k_i
2002	392,63	x	x	x
2003	398,15	5,52	x	1,01
2004	388,69	-9,46	-14,98	0,98
2005	377,20	-11,49	-2,03	0,97
2006	341,02	-36,18	-24,69	0,90
2007	315,53	-25,49	10,69	0,93
2008	266,07	-49,46	-23,97	0,84
2009	123,80	-142,27	-92,81	0,47
2010	123,37	-0,43	141,84	1,00
2011	120,61	-2,76	-2,33	0,98
Celkem za období 2002 - 2005	1 556,67	Celkový průměr koeficientu růstu	Celkový průměr koeficientu růstu do roku 2005	Celkový průměr koeficientu růstu 2006-2011
Celkem za období 2007 - 2010	828,77	$\bar{k} = 0,877$	$\bar{k} = 0,987$	$\bar{k} = 0,827$

Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, SAP, vlastní zpracování

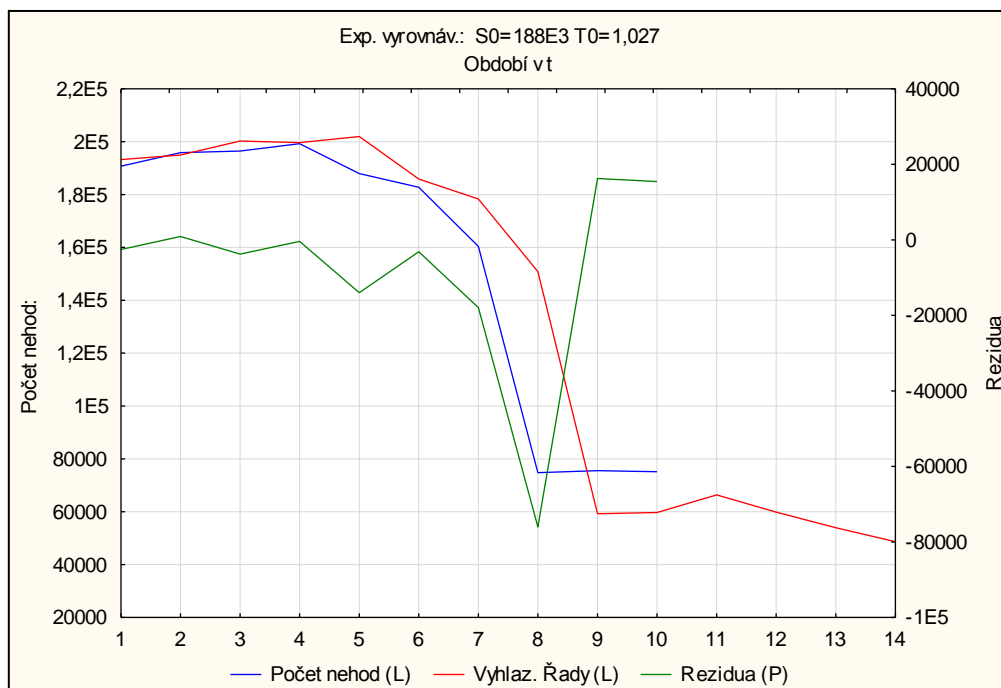
5.1.1 Prognózy vývoje celkové nehodovosti v ČR

Z celkového počtu nehod je patrné, že nehodovost v České republice stoupala až do zavedení bodového systému. Zlom v podobě změny rostoucího vývoje na klesající, nastal v roce 2006, ve kterém byl bodový systém zaveden.

Z hlediska nevyrovnanosti časové řady celkového počtu nehod je nutné pro určení prognózy tuto časovou řadu vyrovnat pomocí jednoduchého exponenciálního vyrovnání (adaptivní prognostické metody).

Pomocí vyrovnané časové řady je možné určit prognózu pro období 2013 až 2015 (graf č. 4).

Graf č. 4 – Celkový počet nehod v ČR s prognózou



Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, vlastní zpracování

V tabulce č. 4 je uvedena prognóza celkového počtu nehod z vyrovnané řady. Podle této prognózy, by se v roce 2015 na celém území České republiky událo 48 691 nehod. Na rok 2013 je prognózováno 59 861 nehod, což je o více jak 20 % méně v porovnání s rokem 2011.

U této prognózy na skutečný stav mají samozřejmě vliv rezidua, která vznikají při vyrovnávání časové řady. Přičemž samotné vyrovnání je nutné z důvodu celkového průběhu křivky (časové řady), respektive z nespécifického trendu (pomalu rostoucí,

klesající, prudce klesající a vyrovnaný konec). Z grafu č. 4 je ale patrné, že průběh vyrovnané časové řady odpovídá tvaru křivky znázorňující skutečný průběh.

Na neurčitost trendu časové řady mají vliv rozdílné stavy nehod před a po zavedení bodového systému. Do roku 2005 růst počtu nehod, poté pokles, přičemž je velký rozdíl v počtu nehod v letech 2008 a 2009, kdy klesnul celkový počet nehod v celé České republice o více jak polovinu. Za to následný rok 2010 naopak (avšak velmi mírně, pouze o 0,94 %) počet nehod stoupl.

Pozitivním byl rok 2011, kdy opět celkový počet nehod ve srovnání s rokem předcházejícím poklesl, což je třeba přičítat policejní akci „Kryštof“. Na celkovém průběhu se však tento rozdíl projevuje spíše vyrovnanou (vodorovnou) křivkou. V porovnání s rozdíly v jiných letech je tento nepatrný.

Tabulka č. 4 – Prognóza celkového počtu nehod v ČR

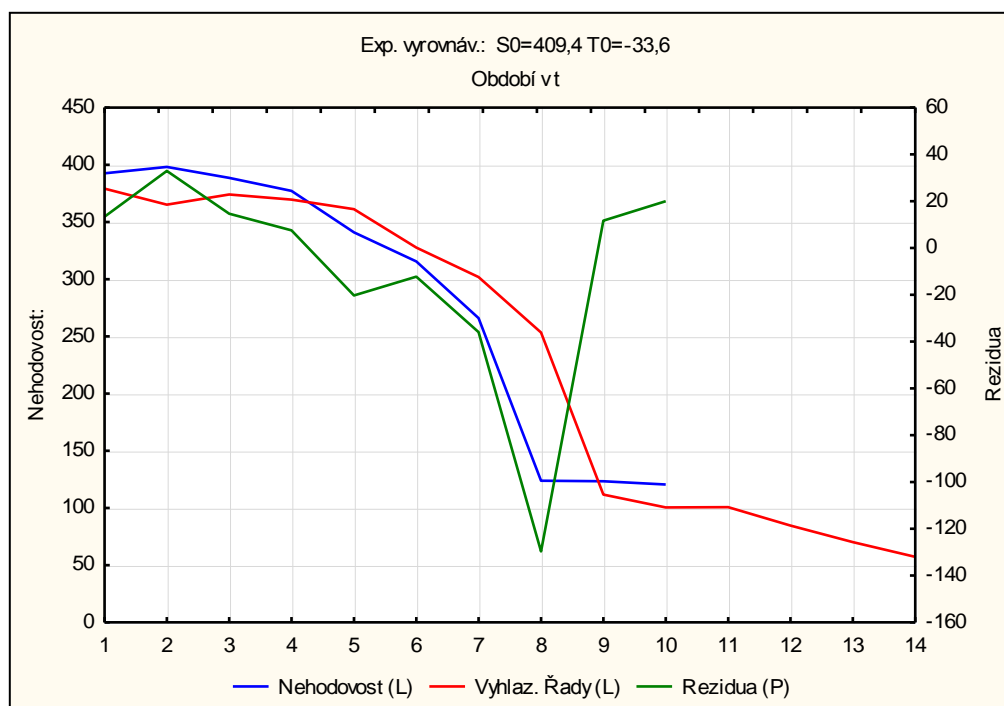
Rok	t	Počet nehod
2013	12	59 861
2014	13	53 988
2015	14	48 691

Zdroj: vlastní zpracování

K výpočtu prognózy nehodovosti (na 10 000 registrovaných vozidel) vycházející z celého sledovaného období, bylo rovněž nutné vyrovnaní časové řady.

Stejně jako v případě celkového počtu nehod je průběh časové řady obdobný v nespecifickém trendu. Proto pro relevantní bodové hodnoty z prognózy, byla časová řada vyrovnaná pomocí jednoduchého exponenciálního vyrovnaní.

Graf č. 5 – Nehodovost v ČR s prognózou



Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, SAP, vlastní zpracování

V tabulce č. 5 je uvedena prognóza nehodovosti v letech 2013 – 2015. Podle této prognózy by v roce 2015 mělo připadat na stanovený počet registrovaných vozidel 57,24 nehod, což je o 52,5 % méně než v roce 2011.

Tabulka č. 5 – Prognóza nehodovosti na 10 000 registrovaných vozidel

Rok	t	Počet nehod na 10 000 registrovaných vozidel celkem
2013	12	84,70
2014	13	70,25
2015	14	57,24

Zdroj: vlastní zpracování

V rámci sledovaného období je patrný pokles nehodovosti v České republice od roku 2003. Přitom do roku 2005, kdy nebyl zaveden bodový systém, i přes nárůst celkového počtu nehod, je klesající nehodovost. To znamená, že byl evidentně vyšší nárůst počtu registrovaných vozidel. Z toho poté vyplývá klesající trend celé křivky nehodovosti připadající na 10 000 registrovaných vozidel.

Markantní rozdíl prognózovaného stavu oproti skutečnému, tedy bez ohledu na (rostoucí) počet registrovaných vozidel, dokazuje komparace prognózy a skutečného stavu celkového počtu nehod.

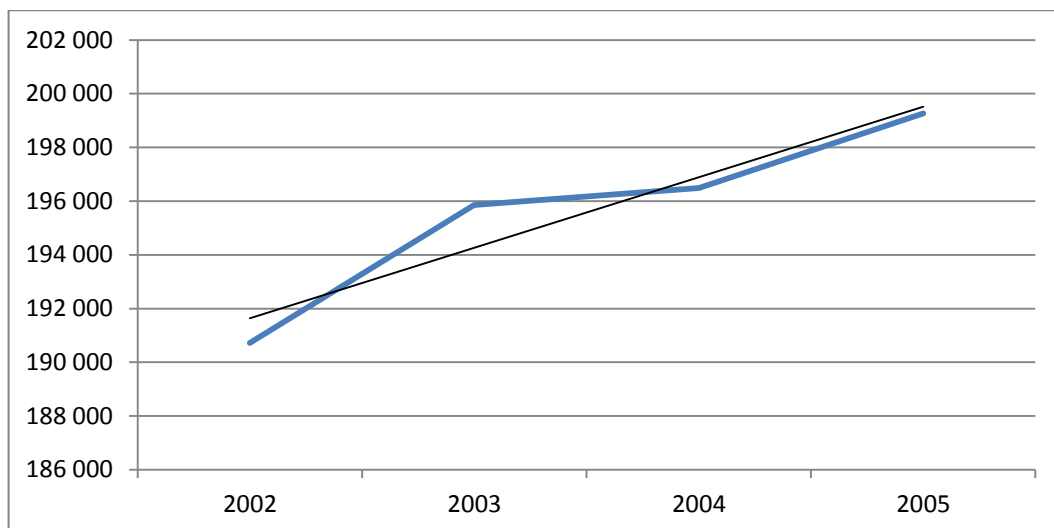
Prognózování celkového počtu nehod při předpokladu nezavedení bodového systému (vycházející z let 2002 až 2005) je provedeno lineární trendovou funkcí (5.1).

Tato trendová funkce vysvětluje průběh (graf č. 6) časové řady podle indexu determinace z 90,56 % (5.2).

$$y'_i = 189\,013 + 2626,5 t_i \quad (5.1)$$

$$I^2 = 0,9056 \quad (5.2)$$

Graf č. 6 – Celkový počet nehod za období 2002 – 2005 s trendem



Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, vlastní zpracování

V tabulce č. 6 je ukázán potencionální vývoj při nezavedení bodového systému a zároveň rozdíl mezi predikovanými daty a daty skutečnými. Podstatné je, že oproti predikovanému stavu, který neustále stoupá, skutečný stav počtu nehod po zavedení bodového systému má tendenci klesající.

Prognóza dokazuje pozitivní změnu ve vývoji celkového počtu nehod po změně pravidel silničního provozu. Do té doby rostoucí celkový počet nehod začal naopak klesat, přičemž v letech 2009 a 2010 byl prognózovaný stav vycházející z trendu plynoucího do roku 2005 téměř trojnásobný, oproti stavu skutečnému.

Rozdíl ve srovnání se skutečným stavem (vyšší oproti skutečnému):

- rok 2007: o 12,1 %,
- rok 2008: o 29,3 %,
- rok 2009: o 180,7 %,
- rok 2010: o 181,6 %.

Tabulka č. 6 – Počet nehod při nezavedení bodového systému

Rok	t_i	Počet nehod teoretický	Počet nehod skutečný	Rozdíl
2007	6	204 772	182 736	22 036
2008	7	207 399	160 376	47 023
2009	8	210 025	74 815	135 210
2010	9	212 652	75 522	137 130

Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, vlastní zpracování

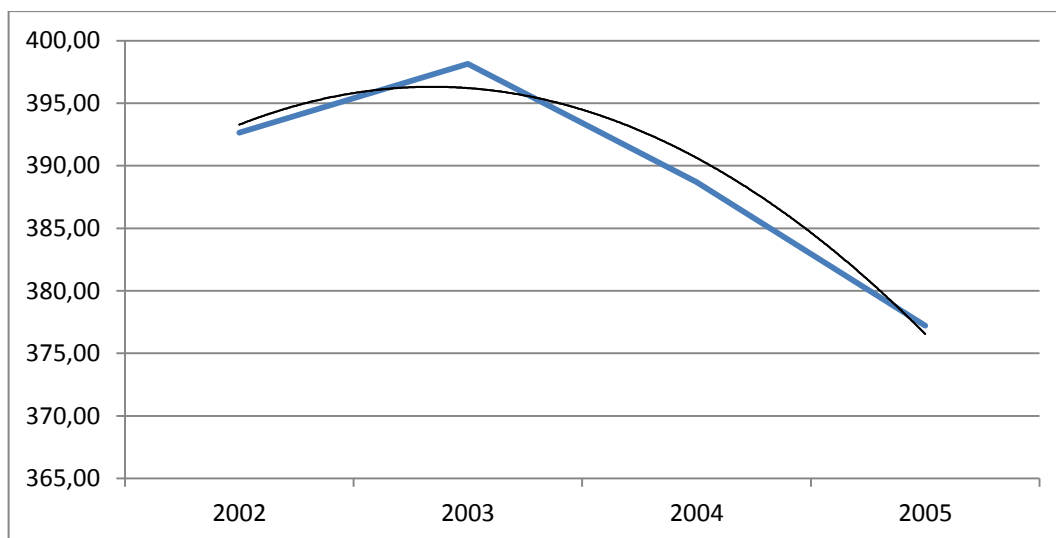
Pro prognózu vývoje nehodovosti, pokud by nebyl zaveden bodový systém, je použita kvadratická trendová funkce (5.3) z důvodu průběhu vývoje nehodovosti v relativním pojetí, jak značí graf č. 7.

$$y'_i = 381,84 + 15,687 t_i - 4,2525 t_i^2 \quad (5.3)$$

Přičemž tato lineární funkce postihuje tuto časovou řadu z 96,45 % (5.4).

$$I^2 = 0,9645 \quad (5.4)$$

Graf č. 7 – Nehodovost za období 2002 – 2005 s trendem



Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, SAP, vlastní zpracování

Z tabulky č. 7 je patrné, že pokud by nebyl zaveden bodový systém, byla by v letech 2007 – 2010 podle prognózy větší nehodovost. Toto zjištění podporuje výpočet celkového počtu nehod, které prognózovalo do tohoto období neustálý nárůst.

Tvar křivky nehodovosti je ovlivněn velkým nárůstem počtu registrovaných vozidel v letech 2003 až 2005 (tabulka č. 1), a proto má klesající tvar i přes rostoucí reálný počet nehod v tomto období.

Podle této prognózy je zaznamenán v letech 2007 až 2009 zvyšující se rozdíl mezi teoretickými hodnotami a skutečným stavem. V roce 2010 je patrný nižší rozdíl oproti roku 2009. Je to způsobeno v podstatě stejnou nehodovostí jako v roce 2009, zatímco predikované hodnoty v rámci jednotlivých let klesají.

Rozdíl predikovaného stavu oproti skutečnému (vyšší ve srovnání se skutečným):

- rok 2007: o 2,3 %,
- rok 2008: o 6,5 %,
- rok 2009: o 90 %,
- rok 2010: o 44,7 %.

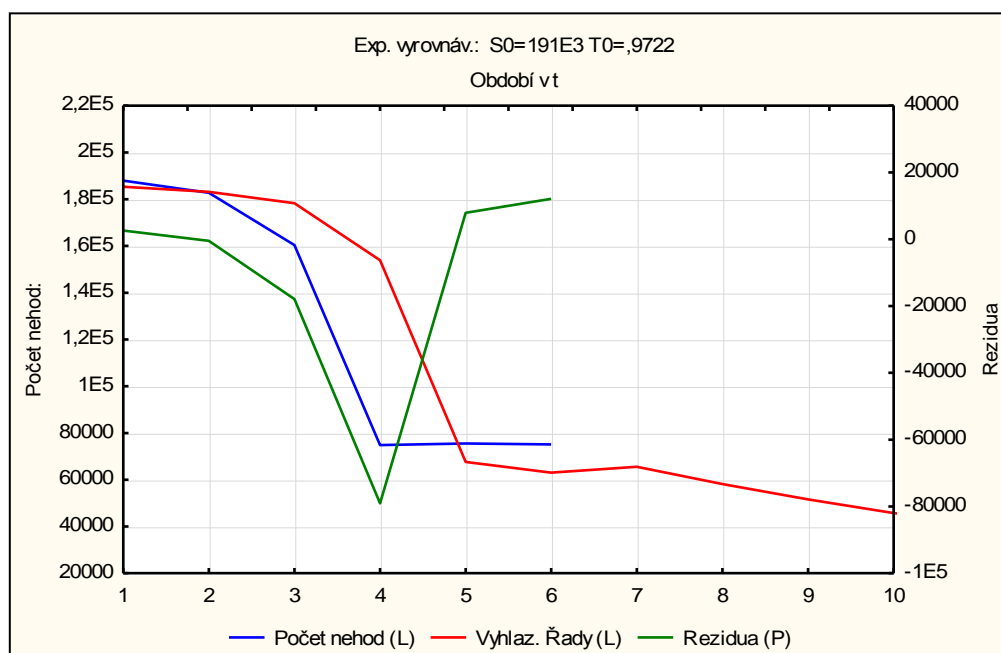
Tabulka č. 7 – Nehodovost při nezavedení bodového systému

Rok	t	Počet nehod na 10 000 registrovaných vozidel celkem teoretický	Počet nehod na 10 000 registrovaných vozidel celkem skutečný	Rozdíl
2007	6	322,87	315,53	7,34
2008	7	283,28	266,07	17,21
2009	8	235,18	123,80	111,38
2010	9	178,57	123,37	55,20

Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, SAP, vlastní zpracování

Pro výpočet prognózy celkového počtu nehod vycházející z roků 2006 až 2011, tedy z vývoje počtu nehod, které se staly již za účinnosti bodového systému, bylo nutné časovou řadu vyrovnat (obdobně jako u prognózy za celé období), jak je vidno z grafu č. 8. Vyrovnaná časová řada v tomto případě nabídne realističtější bodový odhad na vybrané roky.

Graf č. 8 – Celkový počet nehod vycházející z let 2006 – 2011



Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, vlastní zpracování

Prognózovaný vývoj na roky 2013 až 2015 ukazuje pokračující pokles celkového počtu nehod v České republice (tabulka č. 8).

Tato prognózovaná data vycházející z let 2006 až 2011 predikují nižší počet nehod v jednotlivých letech v komparaci s prognózou, která vycházela z celého sledovaného období (viz tabulka č. 4).

Na rok 2013 je prognózováno 58 150 nehod, což je o 16 987 nehod méně než v roce 2011, tedy o více jak 22,6 %. Markantnější rozdíl je v porovnání predikovaného stavu pro rok 2015, kdy je to už o více jak 39 % vůči skutečnému stavu v roce 2011.

Tabulka č. 8 – Prognóza celkového počtu nehod vycházející z let 2006 – 2011

Rok	t	Počet nehod
2013	8	58 150
2014	9	51 575
2015	10	45 742

Zdroj: vlastní zpracování

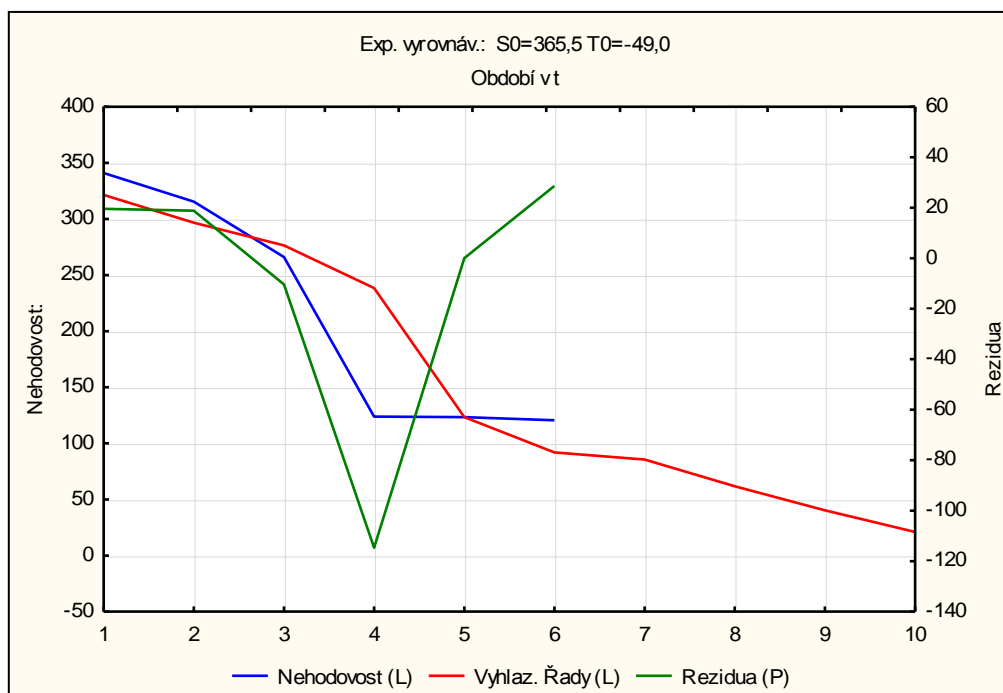
Pro prognózu vývoje nehodovosti na roky 2013 – 2015 vycházející z let 2006 až 2011 (při účinnosti bodového systému) je opět nutné vyrovnat časovou řadu pomocí jednoduchého exponenciálního vyrovnání (graf č. 9). V grafu je zachycen i prognózovaný vývoj.

Na základě predikce je možné očekávat snižující tendenci celkové nehodovosti v České republice.

V tabulce č. 9 je znázorněn následný prognózovaný vývoj. V roce 2015 je predikovaná teoretická nehodovost (počet nehod na 10 000 registrovaných vozidel) o 82,5 % menší než v roce 2011.

Zároveň je z tabulky patrný neustálý pokles predikované nehodovosti, a to celkem o 40,7 nehod/10 000 registrovaných vozidel v rámci prognózovaného období.

Graf č. 9 – Nehodovost vycházející z let 2006 – 2011



Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, SAP, vlastní zpracování

Tabulka č. 9 – Prognóza nehodovosti vycházející z let 2006 – 2011

Rok	t	Počet nehod na 10 000 registrovaných vozidel celkem
2013	8	61,78
2014	9	40,36
2015	10	21,08

Zdroj: vlastní zpracování

Pro budoucí skutečný stav nehodovosti v České republice je pozitivním znamením prognózovaný neustálý pokles, který vychází z trendu nastoleným po roce 2006 při změně legislativy. Změnou bylo zavedení přísnějších postihů za porušení pravidel silničního provozu, majoritně v podobě sankcionování pomocí „trestných“ bodů v rámci bodového systému.

5.2 Vývojové tendence na jednotlivých kategoriích pozemních komunikací

Celková nehodovost na celém území České republiky se skládá z nehod vyskytnutých na různých kategoriích pozemních komunikací. Určením vývoje na jednotlivých kategoriích komunikací lze vyčíst, jaký vývoj na nich panoval a následně ho prognózovat.

Nejmenší počet nehod za celé období je evidován na dálnicích (tabulka č. 1). Analyzováním tohoto vývoje bylo zjištěno, že do roku 2005 panoval průměrně nárůst počtu nehod ve výši 4,3 %. Od roku 2006 je naopak zaznamenáno průměrné tempo poklesu ve výši 13,1 % (tabulka č. 10).

Tabulka č. 10 – Vývoj počtu nehod na dálnicích v ČR

Rok	Počet nehod	d_{1i}	d_{2i}	k_i
2002	4 293	x	x	x
2003	4 269	-24	x	0,99
2004	5 002	733	757	1,17
2005	4 874	-128	-861	0,97
2006	4 871	-3	125	1,00
2007	4 936	65	68	1,01
2008	4 484	-452	-517	0,91
2009	2 008	-2 476	-2 024	0,45
2010	2 528	520	2 996	1,26
2011	2 096	-432	-952	0,83
Celkem	39 361	x	x	x
Celkem za období 2002 - 2005	18 438	Celkový průměr koeficientu růstu	Celkový průměr koeficientu růstu do roku 2005	Celkový průměr koeficientu růstu 2006-2011
Celkem za období 2007 - 2010	13 956	$\bar{k} = 0,923$	$\bar{k} = 1,043$	$\bar{k} = 0,869$
Celkem za období 2006 - 2011	20 923			

Zdroj: Statistické ročenky nehodovosti Policie ČR z let 2002-2011, vlastní zpracování

V letech 2002 až 2005 se událo celkem na dálnicích 18 438 nehod, přičemž to je o 4 482 nehod více, než za stejně dlouhé období při účinnosti bodového systému (bráno 2007 až 2010).

U nehodovosti (počet nehod na 10 000 registrovaných vozidel) do roku 2005 panoval 1,4 % nárůst. Což v tomto vyjádření je oproti celkovému počtu nehod změna, kde panoval pokles (tabulka č. 3). Jedná se rovněž o jediný typ pozemní komunikace, na které se do roku 2005 vyskytoval nárůst nehodovosti. Od roku 2006 je již pozitivní pokles ve výši 15,5 % (tabulka č. 11).

Nejvíce nehod připadajících na 10 000 registrovaných vozidel se stalo v roce 2004, nejméně v roce 2009.

Tabulka č. 11 – Vývoj nehodovosti na dálnicích v ČR

Rok	Počet nehod na 10 000 registrovaných vozidel celkem	d_{1i}	d_{2i}	k_i
2002	8,84	x	x	x
2003	8,68	-0,16	x	0,98
2004	9,90	1,22	1,38	1,14
2005	9,23	-0,67	-1,89	0,93
2006	8,84	-0,39	0,28	0,96
2007	8,52	-0,32	0,07	0,96
2008	7,44	-1,08	-0,76	0,87
2009	3,32	-4,12	-3,04	0,45
2010	4,13	0,81	4,93	1,24
2011	3,36	-0,77	-1,58	0,81
Celkem za období 2002 - 2005	36,65	Celkový průměr koeficientu růstu	Celkový průměr koeficientu růstu do roku 2005	Celkový průměr koeficientu růstu 2006-2011
Celkem za období 2007 - 2010	23,41	$\bar{k} = 0,898$	$\bar{k} = 1,014$	$\bar{k} = 0,845$

Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, SAP, vlastní zpracování

Na silnicích, respektive mimo obec a mimo dálnice, narůstal počet nehod 1,2 % tempem růstu až do roku 2005 včetně. Při zavedení bodového systému započal v průměru do roku 2011 celkový pokles při tempu 14,2 % (tabulka č. 12).

Mimo obce se v letech 2002 až 2005 událo 194 946 nehod, což je o 36 % nehod více, než za stejně dlouhé období 2007 až 2010 s rozdílnou právní úpravou (platný bodový systém). Za celou dobu účinnosti novely zákona č. 361/2000 Sb. zavádějící bodový systém, se stalo o 6 227 nehod méně, přičemž je to za celých 6 let v komparaci se 4 letým obdobím panujícím bezprostředně před zavedením bodového systému.

Tabulka č. 12 – Vývoj počtu nehod na silnicích v ČR

Rok	Počet nehod	d_{1i}	d_{2i}	k_i
2002	47 080	x	x	x
2003	48 719	1 639	x	1,03
2004	50 317	1 598	-41	1,03
2005	48 830	-1 487	-3 085	0,97
2006	44 698	-4 132	-2 645	0,92
2007	45 304	606	4 738	1,01
2008	39 934	-5 370	-5 976	0,88
2009	20 386	-19 548	-14 178	0,51
2010	18 970	-1 416	18 132	0,93
2011	19 427	457	1 873	1,02
Celkem	383 665	x	x	x
Celkem za období 2002 - 2005	194 946	Celkový průměr koeficientu růstu	Celkový průměr koeficientu růstu do roku 2005	Celkový průměr koeficientu růstu 2006-2011
Celkem za období 2007 - 2010	124 594	$\bar{k} = 0,906$	$\bar{k} = 1,012$	$\bar{k} = 0,858$
Celkem za období 2006 - 2011	188 719			

Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, vlastní zpracování

Při vyjádření počtu nehod připadajících na 10 000 registrovaných vozidel je vývoj obdobný celkové nehodovosti v České republice.

I když dle koeficientu růstu byl i do roku 2005 pokles (1,6 %), po zavedení bodového systému za tempo poklesu zvýšilo na 16,6 % (tabulka č. 13).

V tabulce č. 13 červené políčko značí nejvyšší nehodovost ve sledovaném období, která je zaznamenána v roce 2004 a činila 99,54 nehod. V zeleném políčku je naopak nejnižší hodnota a z tohoto hlediska nejpříjemnější číslo za celé období, které v roce 2010 znamenalo 30,99 nehod na 10 000 registrovaných vozidel.

Opět se tak projevuje snižující tendence počtu nehod po roce 2006, která je oprávněně přičítána přísnějšímu trestání řidičů nejen ukládáním pokut, ale hlavně právě uložením „trestných“ bodů.

Tabulka č. 13 – Vývoj nehodovosti na silnicích v ČR

Rok	Počet nehod na 10 000 registrovaných vozidel celkem	d_{1i}	d_{2i}	k_i
2002	96,92	x	x	x
2003	99,04	2,12	x	1,02
2004	99,54	0,50	-1,62	1,01
2005	92,43	-7,11	-7,61	0,93
2006	81,09	-11,34	-4,23	0,88
2007	78,23	-2,86	8,48	0,96
2008	66,25	-11,98	-9,12	0,85
2009	33,73	-32,52	-20,54	0,51
2010	30,99	-2,74	29,78	0,92
2011	31,18	0,19	2,93	1,01
Celkem za období 2002 - 2005	387,93	Celkový průměr koeficientu růstu	Celkový průměr koeficientu růstu do roku 2005	Celkový průměr koeficientu růstu 2006-2011
Celkem za období 2007 - 2010	209,20	$\bar{k} = 0,882$	$\bar{k} = 0,984$	$\bar{k} = 0,834$

Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, SAP, vlastní zpracování

Poslední kategorií, kde se vede statistika nehodovosti, protože se jedná o veřejné komunikace, jsou místní komunikace. Na těchto místech uskutečněné nehody se podílejí nejvíce na celkovém počtu nehod (graf č. 1).

Přínos bodového systému značí jak koeficienty růstu, tak porovnání uskutečněných nehod. Do roku 2005 bylo 1,5 % tempo růstu počtu nehod v obcích, poté započal pokles, přičemž do roku 2011 činil v průměru 15,3 %. Dále je sledováno, že ve 4 letém období 2007 až 2010 se událo o 214 032 nehod méně než v letech 2002 až 2005. Rovněž zde platí, že za období 2006 až 2011 se stalo méně nehod v komparaci se stavem do roku 2005 v rámci sledovaného období (tabulka č. 14).

Tabulka č. 14 – Vývoj počtu nehod na místních komunikacích v ČR

Rok	Počet nehod	d_{1i}	d_{2i}	k_i
2002	139 345	x	x	x
2003	142 863	3 518	x	1,03
2004	141 165	-1 698	-5 216	0,99
2005	145 558	4 393	6 091	1,03
2006	138 396	-7 162	-11 555	0,95
2007	132 496	-5 900	1 262	0,96
2008	115 958	-16 538	-10 638	0,88
2009	52 421	-63 537	-46 999	0,45
2010	54 024	1 603	65 140	1,03
2011	53 614	-410	-2 013	0,99
Celkem	1 115 840	x	x	x
Celkem za období 2002 - 2005	568 931	Celkový průměr koeficientu růstu	Celkový průměr koeficientu růstu do roku 2005	Celkový průměr koeficientu růstu 2006-2011
Celkem za období 2007 - 2010	354 899	$\bar{k} = 0,899$	$\bar{k} = 1,015$	$\bar{k} = 0,847$
Celkem za období 2006 - 2011	546 909			

Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, vlastní zpracování

Vývoj nehodovosti v obcích značí rovněž zlepšení po roce 2006. Ačkoliv je patrný do té doby 1,3 % tempo poklesu nehodovosti, se zavedením bodového systému se tempo poklesu zvýšilo o 16,3 % (na 17,6 %).

Nejvyšší nehodovost je evidována v roce 2003 (290,43), což je s nejnižší dosaženou hodnotou nehodovosti (v roce 2011 se stalo 86,06 nehod/10 000 registrovaných vozidel) méně o více než 237 % (tabulka č. 15).

Klesající počet nehod na místních komunikacích jak celkově, tak ve vyjádření na 10 000 registrovaných vozidel, je pozitivním přínosem pro bezpečnost na českých pozemních komunikacích. Kladným přínosem je přijatá novela (zákon č. 411/2005 Sb.), která motivuje řidiče k respektování a dodržování pravidel silničního provozu. To se následně projevuje na snižování nehodovosti. Motivací jsou přísnější tresty za porušení pravidel, přičemž „strašákem“ je právě bodový systém.

Tabulka č. 15 – Vývoj nehodovosti na místních komunikacích v ČR

Rok	Počet nehod na 10 000 registrovaných vozidel celkem	d_{1i}	d_{2i}	k_i
2002	286,87	x	x	x
2003	290,43	3,56	x	1,01
2004	279,26	-11,17	-14,73	0,96
2005	275,54	-3,72	7,45	0,99
2006	251,09	-24,45	-20,73	0,91
2007	228,78	-22,31	2,14	0,91
2008	192,38	-36,40	-14,09	0,84
2009	86,74	-105,64	-69,24	0,45
2010	88,25	1,51	107,15	1,02
2011	86,06	-2,19	-3,70	0,98
Celkem za období 2002 - 2005	1 132,10	Celkový průměr koeficientu růstu	Celkový průměr koeficientu růstu do roku 2005	Celkový průměr koeficientu růstu 2006-2011
Celkem za období 2007 - 2010	596,15	$\bar{k} = 0,875$	$\bar{k} = 0,987$	$\bar{k} = 0,824$

Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, SAP, vlastní zpracování

5.2.1 Prognózy vývoje nehodovosti dle kategorií pozemních komunikací

Pro vyjádření odpovídajících prognóz pro jednotlivé kategorie pozemních komunikací, bylo nutné nejdříve časové řady vyrovnat pomocí jednoduchého exponenciálního vyrovnání, čímž se tedy jedná o adaptivní prognostické metody.

Po stejném principu vyrovnání všech užitých časových řad, je pak možné hodnoty sjednotit do jedné tabulky, protože byly získány stejným postupem. Toto platí jak pro celkový počet nehod, tak pro nehodovost (vyjádření na 10 000 registrovaných vozidel).

Prognóza počtu nehod, která vychází za celé sledované období, předurčuje pro roky 2013 až 2015 neustálý pokles na všech kategoriích pozemních komunikací (tabulka č. 16).

Je patrný, že nejvyšší pokles z této prognózy se má uskutečňovat v obcích, kde se objektivně vyskytuje nejvíce nehod obecně. Během prognózovaného období má v obcích poklesnout počet nehod o 9 478 (22 %). Na dálnicích a mimo obec je predikován pokles znatelně nižší. Na dálnicích o 22 nehod, na silnicích mimo obec o 36 nehod.

Tabulka č. 16 – Prognóza počtu nehod dle kategorií pozemních komunikací

Rok	t	Počet nehod		
		dálnice	silnice	místní komunikace
2013	12	2 014	18 990	41 159
2014	13	1 998	18 965	36 171
2015	14	1 992	18 954	31 681

Zdroj: vlastní zpracování

Při prognóze nehodovosti predikované stavy odpovídají prognóze celkového počtu nehod. Rozdíl je ve velikosti poklesu za prognózované období a to majoritně u nehodovosti mimo obce.

Na silnicích se pokles nehodovosti sníží o více než 6,6 nehod/10 000 registrovaných vozidel (o 29,6 %) v predikovaném období.

Tabulka č. 17 – Prognóza nehodovosti dle kategorií pozemních komunikací

Rok	t	Počet nehod na 10 000 registrovaných vozidel		
		dálnice	silnice	místní komunikace
2013	12	2,63	22,42	59,66
2014	13	2,30	18,92	49,03
2015	14	2,00	15,78	39,46

Zdroj: vlastní zpracování

Prokázání vlivu zavedení bodového systému, respektive, že bodový systém zapříčinil pokles nehodovosti na všech pozemních komunikacích, dokazuje prognóza vycházející z let 2002 až 2005 (z období bez platnosti bodového systému).

Prokázání spočívá ve zvyšování rozdílu mezi teoretickými hodnotami a skutečným stavem, i když v případě silnic je predikován snižující se počet nehod (tabulka č. 18).

Tabulka č. 18 – Počet nehod při nezavedení bodového systému dle pozemních komunikací

Rok	t	Počet nehod teoretický	Počet nehod skutečný	Rozdíl
Dálnice				
2007	6	4 962	4 936	26
2008	7	5 044	4 484	560
2009	8	5 117	2 008	3 109
2010	9	5 183	2 528	2 655
Silnice				
2007	6	45 758	45 304	454
2008	7	45 263	39 934	5 329
2009	8	44 798	20 386	24 412
2010	9	44 273	18 970	25 303
Místní komunikace				
2007	6	141 508	132 496	9 012
2008	7	142 022	115 958	26 064
2009	8	142 535	52 421	90 114
2010	9	143 048	54 024	89 024

Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, vlastní zpracování

V případě dálnic a místních komunikací je sice vypočtený rozdíl pro rok 2010 nižší než pro rok 2009, ale je to způsobeno reálným zvýšením počtu nehod. Je nutné uvést, že na obou typech pozemních komunikací skutečný počet nehod v roce 2011 poklesl (tabulka č. 10 a tabulka č. 14), což je připisováno policejní akci „Kryštof“.

Na všech kategoriích pozemních komunikací pro roky 2009 a 2010 je vždy samotný vypočtený rozdíl vyšší než skutečný počet nehod.

Při pohledu na tabulku č. 19 je nehodovost na jednotlivých kategoriích pozemních komunikací v některých aspektech odlišná od celkového počtu nehod.

Tabulka č. 19 – Nehodovost při nezavedení bodového systému dle pozemních komunikací

Rok	t	Počet nehod na 10 000 registrovaných vozidel celkem teoretický	Počet nehod na 10 000 registrovaných vozidel celkem skutečný	Rozdíl
Dálnice				
2007	6	8,98	8,52	0,46
2008	7	8,99	7,44	1,55
2009	8	9,00	3,32	5,68
2010	9	9,01	4,13	4,88
Silnice				
2007	6	70,83	78,23	-7,40
2008	7	59,92	66,25	-6,33
2009	8	49,01	33,73	15,28
2010	9	38,09	30,99	7,10
Místní komunikace				
2007	6	254,71	228,78	25,93
2008	7	249,91	192,38	57,53
2009	8	245,59	86,74	158,85
2010	9	241,70	88,25	153,45

Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, SAP, vlastní zpracování

Podstatným rozdílem je fakt, že teoretický odhad nehodovosti oproti celkovému počtu nehod vždy klesá, s výjimkou dálnic, kde jsou predikované hodnoty pro dané období naopak rostoucí.

Další rozdílem jsou roky 2007 a 2008 v případě nehodovosti mimo obce. V těchto letech prognózované hodnoty jsou nižší, než hodnoty skutečné. Následné predikované hodnoty jsou však již vyšší.

Pro rok 2010 je rozdíl na všech kategoriích komunikací nižší ve srovnání s rokem 2009. Platí pro to stejná fakta jako v případě celkového počtu nehod. Jsou jimi zvýšení skutečné nehodovosti, s výjimkou silnic, a pak i opět snížení těchto hodnot v roce 2011 (s výjimkou silnic).

Prognózovaný vývoj počtu nehod na všech kategoriích pozemních komunikací se jeví velmi optimisticky z důvodu neustálého poklesu. Predikované stavy (tabulka č. 20), které vychází ze situace od roku 2006, od bodového systému, utvrzují za správné jeho zavedení. Tyto hodnoty jsou nižší, než které určila prognóza vycházející za celé sledované období, tedy i za roky 2002 – 2005, kdy se zvyšoval počet nehod příčinou nedostatečné legislativy donutit řidiče respektovat pravidla silničního provozu.

Nejvyšší pokles v prognózovaném období je opět u místních komunikací a to celkem o 15 955 nehod. Na dálnicích je pokles 536 nehod, mimo obce o 4 799 nehod.

Tabulka č. 20 – Prognózy počtu nehod vycházející z let 2006 – 2011 pro jednotlivé kategorie pozemních komunikací

Rok	t	Počet nehod		
		dálnice	silnice	místní komunikace
2013	8	2 177	12 465	30 219
2014	9	1 895	9 940	21 822
2015	10	1 641	7 666	14 264

Zdroj: vlastní zpracování

Zjištěné prognózované hodnoty nehodovosti (na 10 000 registrovaných vozidel) na všech kategoriích pozemních komunikací, které vycházejí z doby platnosti bodového systému (tabulka č. 21), simulují vývoj počtu nehod (tabulka č. 20).

Nejvyšší pokles nehodovosti v prognózovaném období je predikován na místních komunikacích, kdy se jedná o 72,3 % pokles. V případě dálnic je pokles ve výši 40,1 %, u silnic 50,2 %.

Tabulka č. 21 – Prognózy nehodovosti vycházející z let 2006 – 2011 pro jednotlivé kategorie pozemních komunikací

Rok	t	Počet nehod na 10 000 registrovaných vozidel		
		dálnice	silnice	místní komunikace
2013	8	2,47	18,34	42,00
2014	9	1,95	13,50	26,02
2015	10	1,48	9,14	11,64

Zdroj: vlastní zpracování

5.3 Vývojové tendence usmrcených osob na silnicích v České republice

Podstatné je nejen snižování nehod obecně, ale snižování nehod těch nejtragičtějších, které končí smrtí. I přes pokles dopravních nehod, může počet zemřelých osob na silnicích zůstat konstantní, či dokonce se i zvýšit.

Zpřísnění pravidel silničního provozu od roku 2006 způsobil zvýšení tempa poklesu (tabulka č. 22) usmrcených osob na 7,5 %. I za období 2002 až 2005 panoval pokles v průměrné výši 5 %. Ačkoliv je pozitivní pokles již před zpřísněním pravidel, je přínosné zvýšení tempa poklesu při zavedení bodového systému.

Za celé sledované období je evidováno celkem 10 338 zemřelých osob na českých silnicích. Z toho však téměř polovina případů se stala v rozmezí let 2002 až 2005. Pro úplnost je nutné uvést, že za stejně dlouhé období 4 let (2007 až 2010), bylo usmrceno na pozemních komunikacích v České republice o 1 275 osob méně.

Nejvíce osob v rámci sledovaného období zahynulo na českých silnicích v roce 2003, a proto lze tento označit za nejtragičtější.

Oproti tomu rok 2011 je právoplatné označit s nadsázkou za nejlepší rok z důvodu nejnižšího počtu usmrcených osob při dopravních nehodách, jak je patrné ze statistik

Policie České republiky ve zvoleném období. V tomto roce zahynulo celkem 707 osob. I přes tak pořád vysoké číslo, protože každý zmařený lidský život je obrovskou ztrátou, se jedná o 46,4 % pokles počtu mrtvých osob na silnicích ve srovnání s rokem 2003 (o 612 osob méně).

Nejen snižování počtu nehod obecně je důležité, ale obzvlášť to platí v těchto případech. Eliminovat počet usmrcených osob na silnicích na co nejnižší číslo, či nejlépe úplně na nulu, by mělo být cílem společným pro všechny (účastníky provozu na pozemních komunikacích, osobám oprávněným upravovat legislativně provoz na silnicích, či orgány veřejné moci s pravomocí hlídat pozemní komunikace a vynucovat, respektive sankcionovat porušení stanovených pravidel).

Tabulka č. 22 – Vývoj počtu usmrcených osob v ČR na pozemních komunikacích

Rok	Počet usmrcených	d_{1i}	d_{2i}	k_i
2002	1 314	x	x	x
2003	1 319	5	x	1,00
2004	1 215	-104	-109	0,92
2005	1 127	-88	16	0,93
2006	956	-171	-83	0,85
2007	1 123	167	338	1,17
2008	992	-131	-298	0,88
2009	832	-160	-29	0,84
2010	753	-79	81	0,91
2011	707	-46	33	0,94
Celkem	10 338	x	x	x
Celkem za období 2002 - 2005	4 975	Celkový průměr koeficientu růstu	Celkový průměr koeficientu růstu do roku 2005	Celkový průměr koeficientu růstu 2006-2011
Celkem za období 2007 - 2010	3 700	$\bar{k} = 0,933$	$\bar{k} = 0,950$	$\bar{k} = 0,925$
Celkem za období 2006 - 2011	5 363			

Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, vlastní zpracování

Z hlediska vyjádření počtu usmrcených osob na českých silnicích připadajících na 10 000 registrovaných vozidel, je vypočtené tempo poklesu za období 2006 až 2011 o 2,4 % nižší než za období do roku 2005 v rámci sledovaného období (tabulka č. 23).

Rovněž pro roky 2002 až 2005 platí vyšší úmrtnost vyjádřená na stanovený počet registrovaných vozidel, než v období 2007 – 2010 a to o 3,73 usmrcených osob při nehodách připadajících na 10 000 registrovaných vozidel.

Počet usmrcených osob takto vyjádřených, byl nejvyšší v roce 2002, kdy činil 2,71. Nejnižší počet připadá na rok 2011 (1,13), což je nejen způsobeno vyšším počtem registrovaných vozidel, ale také hlavně v ten rok nejnižším počtem usmrcených osob.

Tabulka č. 23 – Vývoj usmrcených osob na 10 000 registrovaných vozidel v ČR na pozemních komunikacích

Rok	Počet usmrcených na 10 000 registrovaných vozidel celkem	d_{1i}	d_{2i}	k_i
2002	2,71	x	x	x
2003	2,68	-0,02	x	0,99
2004	2,40	-0,28	-0,25	0,90
2005	2,13	-0,27	0,01	0,89
2006	1,73	-0,40	-0,13	0,81
2007	1,94	0,20	0,60	1,12
2008	1,65	-0,29	-0,50	0,85
2009	1,38	-0,27	0,02	0,84
2010	1,23	-0,15	0,12	0,89
2011	1,13	-0,10	0,05	0,92
Celkem za období 2002 - 2005	9,92	Celkový průměr koeficientu růstu	Celkový průměr koeficientu růstu do roku 2005	Celkový průměr koeficientu růstu 2006-2011
Celkem za období 2007 - 2010	6,19	$\bar{k} = 0,908$	$\bar{k} = 0,924$	$\bar{k} = 0,900$

Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, SAP, vlastní zpracování

Pro budoucí vývoj v České republice by bylo velmi pozitivní, kdyby klesající trend úmrtnosti na silnicích pokračoval. Tomu je však potřeba určitými opatřeními pomáhat.

5.3.1 Prognózy vývoje usmrcených osob na silnicích v ČR

Pomocí prognózy vycházející za celé období je predikován pokles usmrcených osob při dopravních nehodách a to jak celkově, tak i při vyjádření na 10 000 registrovaných vozidel (tabulka č. 24). V rámci prognózovaného období je predikován pokles o 211 usmrcených osob, respektive o 0,56.

Tabulka č. 24 – Prognóza usmrcených osob při dopravních nehodách

Rok	t	Počet usmrcených	Počet usmrcených na 10 000 registrovaných vozidel celkem
2013	12	578	0,69
2014	13	507	0,50
2015	14	437	0,32
2016	15	367	0,13

Zdroj: vlastní zpracování

Pro vypočtení prognózy celkového počtu usmrcených osob na českých silnicích byla vhodně zvolena lineární trendová funkce (5.4) z důvodu, že lineární trend (graf č. 10) postihuje časovou řadu z 91,59 %, jak prokazuje zjištění index determinace (5.5).

$$y'_i = 1419,7 - 70,17 t_i \quad (5.4)$$

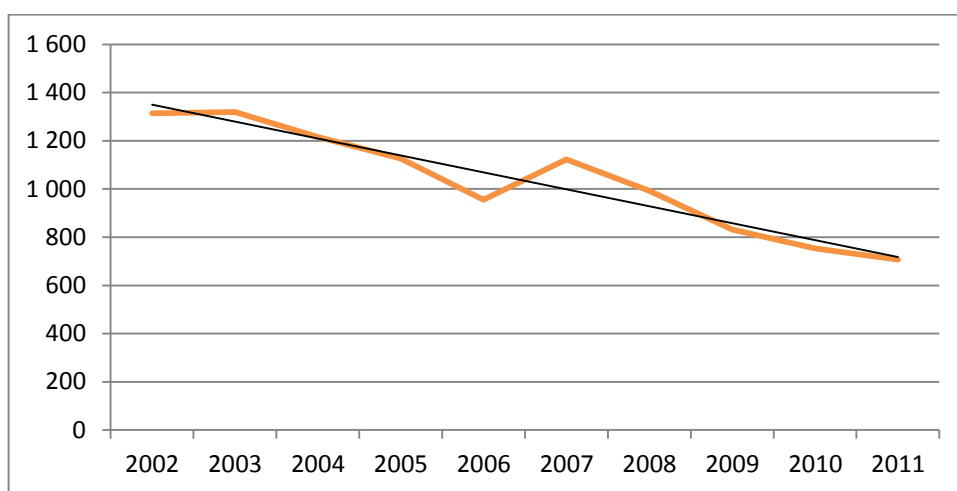
$$I^2 = 0,9159 \quad (5.5)$$

Pro zjišťování predikovaných dat v rámci přepočteného vyjádření na 10 000 registrovaných vozidel, byla opět užita lineární trendová funkce (5.6), protože index determinace (5.7) postihuje průběh této časové řady (graf č. 11) z 96,11 %.

$$y'_i = 2,9212 - 0,186 t_i \quad (5.6)$$

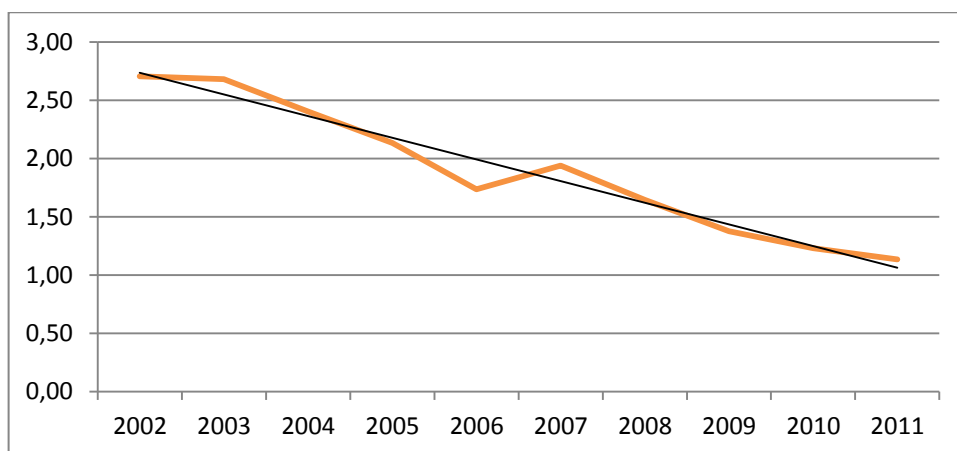
$$I^2 = 0,9611 \quad (5.7)$$

Graf č. 10 – Celková úmrtnost při dopravních nehodách s trendem



Zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 11 – Úmrtnost při dopravních nehodách vyjádřená na 10 000 registrovaných vozidel s trendem



Zdroj: vlastní zpracování

Při výpočtu prognózy vycházející z let 2002 až 2005 bylo zjištěno, že podle vývoje časové řady, i přes její vyrovnání pomocí jednoduchého exponenciálního vyrovnání, jsou predikované údaje pro roky 2007 až 2010 nižší než byly skutečné. To platí i při vyjádření na 10 000 registrovaných vozidel (tabulka č. 25).

Pokud by se dosáhlo predikovaných hodnot, zajisté by to bylo velmi potěšující pro hodnocení bezpečnosti na českých silnicích z hlediska úmrtnosti při nehodách.

Vypočtené hodnoty vycházejí z časové řady obsahující skutečný předešlý vývoj, nicméně v časových řadách je obsažena náhodná složka, která působí na daný jev. To při výpočtu ovlivní predikovaný výsledek.

Tabulka č. 25 – Počet usmrcených osob při nezavedení bodového systému

		Celkové vyjádření		
Rok	t	Počet teoretický	Počet skutečný	Rozdíl
2007	6	824	1 123	-299
2008	7	697	992	-295
2009	8	583	832	-249
2010	9	481	753	-272
		Vyjádření na 10 000 registrovaných vozidel		
		Počet teoretický	Počet skutečný	Rozdíl
2007	6	1,41	1,94	-0,53
2008	7	1,10	1,65	-0,55
2009	8	0,83	1,38	-0,55
2010	9	0,58	1,23	-0,65

Zdroj: Ročenky nehodovosti PČR z let 2002 – 2011, SAP, vlastní zpracování

Důležitá prognóza s pozitivním výsledkem je ta, která vychází z právní úpravy obsahující bodový systém. Pozitivní výsledek je z důvodu, že predikovaná data značí další pokračující pokles počtu usmrcených osob při dopravních nehodách (tabulka č. 26). To je platné v počtu usmrcených osob celkově (graf č. 12, hlavní osa y) i ve vyjádření na 10 000 registrovaných vozidel (graf č. 12, vedlejší osa y).

Tabulka č. 26 – Prognóza počtu usmrcených vycházející z let 2006 až 2011

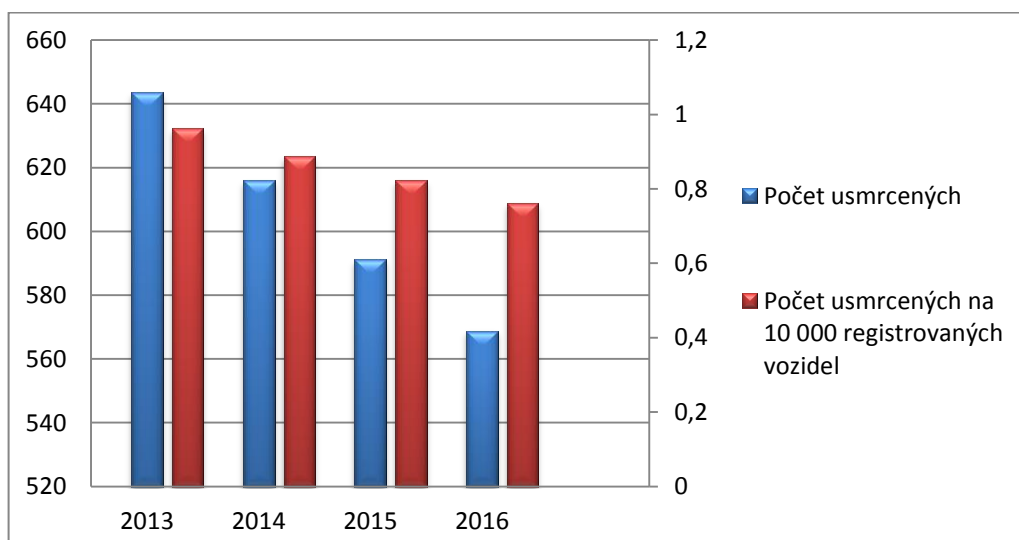
Rok	t	Počet usmrcených	Počet usmrcených na 10 000 registrovaných vozidel
2013	8	644	0,96
2014	9	616	0,89
2015	10	591	0,82

Zdroj: vlastní zpracování

Oproti roku 2011, ve kterém na silnicích zemřelo 707 osob, je na rok 2015 predikováno o 116 usmrcených osob na silnicích méně. Stále 591 mrtvých je vysoké číslo a znamená to v průměru více než 1 usmrcená osoba při dopravních nehodách na den.

V prognózovaném období je dále předpovězeno, že na 10 000 registrovaných vozidel nebude připadat ani jedna celá usmrcená osoba na silnicích a hodnota se neustále snižuje. Predikované hodnoty, ale stále nejsou blízké nulovému počtu, a proto je nezbytné pokračovat v opatřeních, která by pomohla snižovat ztráty životů na českých silnicích.

Graf č. 12 – Prognózovaný počet usmrcených osob při dopravních nehodách vycházející z let 2006 až 2011



Zdroj: vlastní zpracování

5.4 Srovnání vývojových tendencí nehodovosti v ČR

Při srovnání vývojových tendencí počtu nehod i v rámci vyjádření na 10 000 registrovaných vozidel, pomocí koeficientů růstu, je patrné (tabulka č. 27), že zavedení bodového systému mělo pozitivní vliv. Od té doby započal vyšší pokles počtu usmrcených osob při dopravních nehodách a počet dopravních nehod, jak celkově, tak i na všech kategoriích pozemních komunikací.

Při analýze počtu nehod byly koeficienty růstu vždy za sledované období do roku 2005 větší než 1, což značilo nárůst počtu nehod. To však neplatí pro počet usmrcených osob na silnicích, kdy byl trend klesající (ovšem po roce 2006 bylo tempo poklesu vyšší).

U nehodovosti byly koeficienty růstu vždy menší než 1. To znamená, že i před rokem 2006 panoval pokles počtu nehod a usmrcených osob při dopravních nehodách připadajících na 10 000 registrovaných vozidel. Po roce 2006, i přes nárůst počtu registrovaných vozidel a tím analogicky vyšší pravděpodobnosti výskytu dopravních nehod, či usmrcených osob, koeficienty růstu se snižovaly a označovaly tak vyšší tempo poklesu.

Tabulka č. 27 – Srovnání vypočtených průměrných koeficientů růstu

		Celkový průměr koeficientu růstu \bar{k}	Celkový průměr koeficientu růstu do roku 2005 $\bar{k}_{2002-2005}$	Celkový průměr koeficientu růstu 2006-2011 $\bar{k}_{2006-2011}$
Celkem v ČR	Celkový počet nehod	0,902	1,015	0,850
	Nehodovost (na 10 000 registrovaných vozidel)	0,947	0,956	0,943
dálnice	Celkový počet nehod	0,923	1,043	0,869
	Nehodovost (na 10 000 registrovaných vozidel)	0,898	1,014	0,845
silnice	Celkový počet nehod	0,906	1,012	0,858
	Nehodovost (na 10 000 registrovaných vozidel)	0,882	0,984	0,834
místní komunikace	Celkový počet nehod	0,899	1,015	0,847
	Nehodovost (na 10 000 registrovaných vozidel)	0,875	0,987	0,824
tragické nehody (úmrť)	Celkový počet nehod	0,933	0,950	0,925
	Nehodovost (na 10 000 registrovaných vozidel)	0,908	0,924	0,900

Zdroj: vlastní zpracování

5.5 Návrhy a doporučení

Pro zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích v České republice je nezbytné učinit všechna opatření, pomocí kterých by se dosáhlo nižší nehodovosti, potažmo méně usmrcených osob při dopravních nehodách.

Podle zjištěných výsledků, vedlo „zprísňení“ pravidel silničního provozu v podobě „přísnějšího“ potrestání řidičů, kteří poruší pravidla, ke snížení počtu dopravních nehod a při nich usmrcených osob. Vlastně obrátilo zvyšující se trend na snižující.

Navrhovaná opatření jsou jak legislativní, tak nelegislativní povahy. Vycházejí s dosažených výsledků a zkušeností. Jsou jimi následná navrhovaná doporučení:

1. Související s bodovým systémem

- zahrnout více přestupků do bodového systému, za ty nejzávažnější udělovat více bodů (jednalo by se především o přestupky spáchané pod vlivem návykových látek, přestupky v podobě agresivní jízdy, které by šlo prokázat například i z tzv. „onboard“ kamer za čelním sklem, atd.), v případě méně závažných přestupků udělit méně bodů, například případně půl bodu,
- na výše uvedené by současně navazovala úprava udělování bodů ne jen po celých, ale po půl bodech, respektive by bodová škála byla po půl bodech,
- řidičům, kterým by se navracel po roce řidičský průkaz z důvodu předešlého nasbírání 12 bodů, by se snížila bodová hranice na 8 bodů, pokud by nespáchali přestupek v prvním roce po navrácení, zvýšila by se jim bodová hranice na 10 bodů, jestliže by nespáchali přestupek ani po 24 měsících, měli by opět maximální 12 bodovou hranici,
- udělit speciální pokutu řidičům, kteří by dosáhli půlky maximálního počtu bodů a zároveň jim odebrat řidičský průkaz na 5 pracovních dnů,
- sestavení speciálního týmu analytiků, kteří by se specializovali pouze na analýzu nehodovosti na českých silnicích a sledovali její průběžný vývoj (neustále po celý rok), na základě zjištěných dat (příčin nehod) by navrhovali konkrétní opatření v podobě, které přestupky zařadit do bodového systému, případně přehodnocovat u jednotlivých přestupků jejich bodovou sankci,
- přístup k registru bodů z pohodlí vlastního domova, každý řidič by při zadání čísla svého řidičského průkazu, potřebných údajů (jméno, příjmení, rok narození) a hesla, které by původně získal držitel řidičského průkazu při jeho vydání a v rámci internetové aplikaci by si ho mohl změnit, získal možnost kontrolovat pravidelně své bodové konto, aniž by bylo nutné chodit na příslušné úřady a pořizovat si výpisy (oficiální výpisy by se nadále vydávaly).

2. Opatření netýkající se bodového systému

- zvýšení samotných pokut opět za nejzávažnější přestupky,
- překvalifikovat nejzávažnější přestupky na trestné činy a za ně hrozící sankce v podobě jak podmíněného, tak nepodmíněného trestu,
- odebrání řidičského průkazu za nejzávažnější přestupky na 5 let,

- chtěl-li by řidič, kterému byl odebrán řidičský průkaz, získat oprávnění znovu, nestačilo by pouze uplynutí doby, vykonání testu odborné způsobilosti, ale musel by pravidelně (jednou za rok) docházet v době odebrání řidičského oprávnění na výuku zaměřenou nejen na výklad aktuálního znění pravidel silničního provozu, ale také na psychologickou výuku, která by motivovala účastníky respektovat pravidla,
- zvýšení pravomocí policistů, respektive vyškolení dopravní hlídky (konkrétně pouze dopravní policisty) na odběr krve, stejně tak vybavit vozidla Policie ČR pro odbírání krevních vzorků rovnou při dopravních kontrolách (po zjištění alkoholu v krvi, případně při důvodném zjištění užití jiných návykových látek), policisté by takového řidiče okamžitě zadrželi a odvezli krevní vzorky na přezkum do laboratoře, zjištěné údaje by přesně odpovídali stavu, ve kterém řidič řídil vozidlo (případně lékařsky zjistit, zda by stačil krevní vzorek z prstu),
- pravidelná školení (každých 5 let) pro všechny řidiče, na kterých by se probíral aktuální stav na českých silnicích, pravidla silničního provozu a dopravní psychologie, obvykle se řidiči po absolvování autoškoly přestávají aktivně zajímat o aktuální dopravní předpisy a jezdí podle „zvyku“,
- sestavení specializovaného týmu, který by se zaměřil na analyzování nejnebezpečnějších úseků (kde se nejvíce porušují dopravní předpisy, velký počet nehod, či mnoho usmrcených osob na daném místě), po vyhodnocení těchto úseků, by se na daných místech posílili policejní hlídky, umístily radary pro měření rychlosti a zavedlo nové dopravní značení upozorňující na nebezpečný úsek,
- při závěrečné zkoušce po absolvování autoškoly provést psychologický test (nejen zkouška z odborné způsobilosti a praktická jízda),
- po úspěšném absolvování autoškoly jezdit následné 3 měsíce pouze s doprovodem, respektive s osobou, která vlastní řidičský průkaz déle než 12 měsíců, neměla by některá osoba takovou možnost, byla by povinnost vykonat kurz bezpečné jízdy (škola smyku).

3. Opatření zaměřená na prevenci a výchovu

- rozsáhlá mediální kampaň upozorňující na nebezpečí na silnicích (kampaň typu „Nemyslíš, zaplatíš“), pro tuto reklamní kampaň by se více využily billboardy

(místo soukromých reklam), taková kampaň by běžela průběžně pořád (ne pouze nárazově),

- zavést reklamní kampaně upozorňující na přísné trestání řidičů, nejen tedy jaké nehody se stávají, ale upozorňovat na sankce, v roce 2006 bodový systém působil jako hrozba (mluvilo se o něm), lidé si však zvykají a začínají brát tento systém jako „normální“, je proto nutné informovat neustále účastníky silničního provozu o stálých hrozbách v podobě sankcí,
- při výuce v autoškolách rozšířit výuku psychologie, zaměřenou na dopravní psychologii, v průběhu kurzu provádět psychologické testy,
- rozšířit školní osnovy pro pravidelnou výuku dopravní výchovy na všech stupních škol (včetně rozšíření užití dopravních hřišť pro děti).

Protože nejvíce nehod se stává mimo obce, je velmi důležité učinit i opatření technického rázu se zaměřením na tyto komunikace, které by spočívaly v úpravě značení silnic mimo obce a jejich udržování v provozu schopném stavu. Na zjištění, které konkrétní silnice potřebují opravit, upravit značení (nebezpečná zatáčka, místo častých dopravních nehod apod.), by bylo nutné v každém okrese pověřit specializovanou skupinu. Taková skupina by měla za úkol kontrolovat minimálně jednou týdně každou silnici v jejím okruhu působnosti, analyzovat na ní panující stav a po vyhodnocení předložit kompetentním osobám opatření, která je nutná provést.

6 ZÁVĚR

Cílem diplomové práce bylo prokázání vlivu zavedení bodového systému na celkovou nehodovost na silnicích v České republice. Předem je nutno uvést, že samozřejmě bodový systém se nemohl podílet zcela sám na změně vývoje nehodovosti při jeho zavedení, protože s ním byla přijata i další opatření (zvýšení pokut atd.). Ovšem z hlediska jeho významu, respektive jeho známosti a častém skloňování mezi řidiči jako velká hrozba (otázky typu jsou za to body, kolik bodů máš apod.), ho lze oprávněně považovat za hlavní a nejvýznamnější instrument, který napomohl zlepšení stavu nehodovosti v České republice. Proto lze označit bodový systém, že právě on zapříčinil klesající tendenci nehodovosti.

Bylo zjištěno, že bodový systém přijatý v rámci zákona č. 411/2005 Sb., byl opravdu pozitivním přínosem a po účinnosti novely se začal snižovat počet nehod. Do jeho zavedení panovalo průměrně 1,5 % tempo nárůstu počtu nehod, potom se tendence obrátila a do roku 2011 při účinnosti bodového systému je sledován průměrně 15 % tempo poklesu celkového počtu nehod. Také je to patrné z celkového počtu nehod v roce 2005, které dosahovalo téměř 200 tis., oproti roku 2011, ve kterém se stalo 75 137 nehod.

Prokázal se pozitivní vliv v podobě snížení nehodovosti při vyjádření počtu nehod na 10 000 registrovaných vozidel. I když v tomto vyjádření byl zjištěn pokles nehodovosti i v období před účinností bodového systému, kdy bylo do roku 2005 tempo poklesu ve výši 4,4 %. Po roce 2006 se však tempo poklesu zvýšilo na 5,7 %.

Současně při prognózování vývoje celkového počtu nehod, pokud by bodový systém nebyl zaveden, jsou predikované hodnoty rostoucí a v komparaci se zjištěným skutečným stavem je patrný neustálý nárůst rozdílu počtu nehod mezi predikovanými a skutečnými hodnotami. V rámci prognózy, která vycházela z bodového systému, je předpovídán neustálý pokles predikovaného počtu nehod (na rok 2015 předpovězeno 45 742 dopravních nehod). Zároveň správnost zavedení bodového systému potvrdily prognózy nehodovosti. Ve vyjádření počtu nehod na 10 000 registrovaných vozidel se predikovaly vyšší hodnoty nehodovosti vycházející z let 2002 až 2005 ve srovnání se skutečným stavem.

Bodový systém byl rovněž shledán jako významný nástroj na zlepšení (snížení) nehodovosti na všech kategoriích pozemních komunikací.

Do jeho zavedení bylo na všech kategoriích komunikací, stejně jako v případě celkového počtu nehod, stále rostoucí trend. Dalším důležitým zjištěním, značící správnost jeho zavedení, je klesající počet usmrcených osob při dopravních nehodách.

Do roku 2005 včetně bylo nejvyšší tempo nárůstu počtu nehod na dálnicích, které činilo průměrně 4,3 %, i když se nehody na dálnicích podílí nejméně na celkovém počtu nehod. Při účinnosti bodového systému se trend počtu nehod změnil na klesající, kdy průměrné tempo poklesu do roku 2011 činilo 13,1 %.

Na celkovém počtu nehod se naopak nejvíce podílí nehody, které se stanou v obcích. Pro nehody na místních komunikacích je pozitivní, že po zavedení bodového systému, se na nich ze všech kategorií pozemních komunikací, i oproti celkovému počtu, projevil nejvyšší pokles počtu nehod, kdy činilo tempo poklesu ve výši 15,3 %.

Neméně důležitý je i zjištěný pokles počtu nehod mimo obce po roce 2006 včetně, kdy do roku 2011 koeficient růstu byl v průměru 0,858. Při vyjádření nehodovosti na 10 000 registrovaných vozidel to platí obdobně, protože v období platnosti bodového systému se zvýšilo tempo poklesu ve srovnání s tempem do roku 2005 v rámci sledovaného období o 15 %.

Na všech kategoriích pozemních komunikací byl v rámci nehodovosti zjištěn pokles počtu nehod pomocí koeficientu růstu i do roku 2005, ale v následujícím období (2006 až 2011) bylo tempo poklesu vyšší, což rovněž ověřilo správnost změny legislativy upravující pravidla silničního provozu, analogicky bodového systému.

Prognózy vycházející ze situace do roku 2005 ukázaly, že počet nehod (včetně vyjádření na 10 000 registrovaných vozidel) na všech kategoriích pozemních komunikací by dle predikovaných dat byl vždy vyšší, než skutečně dosažený. Stejně tak predikované hodnoty pro roky 2013 až 2015 značí neustálý pokles nehodovosti.

V případě usmrcených osob byl zjištěn pokles počtu usmrcených po roce 2006, ale i před ním, a to jak v celkovém, tak v přepočteném vyjádření. Po roce 2006 bylo však celkové průměrné tempo poklesu ve výši 10 % oproti 7,6 % před tímto obdobím. Vyšší tempo poklesu bylo po roce 2006 rovněž při vyjádření na 10 000 registrovaných vozidel.

Prognózy počtu usmrcených osob při dopravních nehodách vycházející z let 2006 až 2011 pozitivně predikují nadále pokles.

Ačkoliv byl zjištěn pozitivní přínos bodového systému na nehodovost v České republice, i na snižování počtu usmrcených osob při dopravních nehodách, je nutné nadále

pokračovat v úpravách současného stavu s jasným cílem, kterým je další snižování nehodovosti, potažmo počtu usmrcených osob. Počet nehod je stále velmi vysoký, stejně jako počet usmrcených osob, kdy i jedna mrtvá osoba je samozřejmě vysoké číslo.

Nehody na pozemních komunikacích jsou neoddelitelnou každodenní skutečností silničního provozu. Je více než jasné, že při současných technologiích není možné absolutně vymýtit nehodovost z českých, a vlastně i zahraničních, silnic. Vyplývá to z faktu, že hlavním činitelem, který se podílí a uskutečňuje silniční dopravu, je člověk. Člověk řídí a ovládá vozidlo, rovněž odpovídá za stav vozidla, se kterým jede.

Lidský faktor má enormní zásluhu na dopravních nehodách. Člověk je obecně bytost chybující a každá chyba bývá zaplácena, přičemž cenou při chybě v rámci silničního provozu je obvykle dopravní nehoda.

Dopravní nehody, včetně těch nejzávažnějších, které končí tragicky se ztrátou lidského života, nelze absolutně eliminovat. Je však možné počet těchto událostí snižovat.

Úplným závěrem je nezbytné vyslovit přání, aby dopravní politika z hlediska bezpečnosti silničního provozu byla v rukou kompetentních osob jednou z primárních záležitostí a neustále se přijímala potřebná opatření legislativní i nelegislativní povahy, která by podporovala snižování počtu nehod, včetně těch nejzávažnějších

7 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. 1. vydání. Brno: Computer Press, 2006. 99 s. ISBN 80-251-0909-7

BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem a související předpisy*. 1. vydání. Praha: Lenka Buštová – VENICE MUSIC PRODUCTION, 2006. 255 s. ISBN 80-902948-3-7

FASTR, Pavel. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem a vyhláškou*. 6. vydání. Praha: Linde Praha, a.s., 2003. 217 s. ISBN 80-7201-409-9

FASTR, Pavel, ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem a se souvisejícími předpisy*. 11. vydání. Praha: Linde Praha, a.s., 2012. 230 s. ISBN 978-80-7201-876-5

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vydání. Praha: Portál, s.r.o., 2005. 224 s. ISBN 80-7178-542-3

HINDLS, Richard a kolektiv. *Statistika pro ekonomy*. 8. vydání. Praha: Professional Publishing, 2007. 415 s. ISBN 978-80-86946-43-6

HOSKOVEC, J., ŠTIKAR, J. *Přehled dopravní psychologie: historie, teorie, výzkum, aplikace*. 1. vydání. Praha: Karolinum, 1995. ISBN 80-7066-981-0

KOPECKÝ, Zdeněk. *Občan a dopravní nehoda*. 1. vydání. Praha: PROSPEKTRUM spol. s.r.o., 1998. 200 s. ISBN 80-7175-068-9

KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy souvisejícími na CD*. 1. vydání. Praha: Leges, s.r.o., 2008. 512 s. ISBN 978-80-87212-03-5

LEITNER, Milan, VRANÁ, Jana. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*. 4. vydání. Praha Linde Praha, a.s., 2012. 608 s. ISBN 978-80-7201-867-3

Nová pravidla silničního provozu. 1. vydání. Olomouc: Rubico, 2006. 136 s. ISBN 80-7346-064-5

NOVOTNÝ, Pavel. *Bodový systém a pravidla silničního provozu: úplné znění silničního zákona č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů*. 1. vydání. Brno: Computer Press, a.s., 2006. 72s. ISBN 80-7226-736-1

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2012.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2011.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2010.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2009.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2007. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2008.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2006. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2007.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2005. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2006.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2004. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2005.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2003. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2004.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2002. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2003.

SCHRÖTER, Zdeněk. *Nová pravidla a bodový systém.* 1. vydání. Praha: Grada Publishing, a.s., 2006. 104 s. ISBN 80-247-1642-9

SVATOŠOVÁ, Libuše, KÁBA, Bohumil. *Statistické metody II.* 1. vydání. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, 2009. 105 s. ISBN 978-80-213-1736-9

BERAN, Tomáš. „*Přednost*“ *chodců na přechodu a jiné mýty.* [online]. 30. 6. 2010 [cit. 6. 10. 2012] Autoweb. Dostupné z WWW: <<http://www.autoweb.cz/prednost-chodcu-na-prechodu-a-jine-myty/>>

LUDWIG, Timothy D. *Traffic and Transport Psychology: Theory and Application. Personnel Psychology* [online]. 1999. United Kingdom: Blackwell Publishing Ltd. s. 225-229 [cit. 30. 12. 2012]. ISSN 00315826. Dostupné z WWW: <<http://search.proquest.com.infozdroje.czu.cz/docview/220139655/13C9BC93CB67905D4E3/3?accountid=26997>>

Nářízení vlády 484/2006 Sb. [online]. 22. 10. 2012 [cit. 27. 12. 2012] Úplné znění. Dostupné z WWW: <<http://www.uplnezneni.cz/narizeni/484-2006-sb-o-vysi-casovych-poplatku-a-o-vysi-sazeb-mytneho-za-uzivani-urcenyh-pozemnich-komunikaci/>>

Pozemní komunikace. [online]. 2006 [cit. 20. 9. 2012] Ministerstvo dopravy. Dostupné z WWW:<http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/Pozemni_komunikace/>

Předpis č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích. [online]. 2012 [cit. 20. 9. 2012] Zákony pro lidi. Dostupné z WWW: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>>

Příloha k zákonu č. 361/2000 Sb. – tabulka bodových pokut. [online]. 20. 6. 2006 [cit. 20. 9. 2012] Bodový systém a silniční zákon. Dostupné z WWW: <<http://bodovy-system.blog.cz/0607/priloha-k-zakonu-c-361-2000-sb-tabulka-bodovych-pokut>>

REHNOVÁ, Vlasta. *Vliv alkoholu, léků a psychotropních látek na dopravní chování.* [online]. 7. 3. 2007 [cit. 20. 9. 2012] Observatoř bezpečnosti silničního provozu. Dostupné z WWW: <<http://www.czrso.cz/clanky/vliv-alkoholu-leku-a-psychotropnich-latek-na-dopravni-chovani/>>

Silniční doprava. [online]. 2006 [cit. 12. 8. 2012] Ministerstvo dopravy. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/silnicni-doprava.htm>

Složení vozového parku v ČR. [online]. 2012 [cit. 28. 12. 2012] Sdružení automobilového průmyslu. Dostupné z WWW: <<http://www.autosap.cz/default2.asp?page={4A86501A-BBD5-4B8F-AE57-397BC8051C9A}>>

Vyhláška č. 104/1997 Sb. [online]. 2012 [cit. 27. 12. 2012] Portál veřejné správy. Dostupné z WWW: <<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=45313&nr=104~2F1997&rpp=15#local-content>>

Zákon č. 361/2000 Sb. [online]. 2012 [cit. 20. 9. 2012] Portál veřejné správy. Dostupné z WWW: <<http://www.zakonycr.cz/seznamy/361-2000-sb-zakon-o-provozu-na-pozemnich-komunikacich-a-o-zmenach-nekterych-zakonu.html>>

8 SEZNAM TABULEK A GRAFŮ

8.1 Seznam tabulek

Tabulka č. 1 – Počet nehod v letech 2002 – 2011	40
Tabulka č. 2 – Vývoj počtu nehod celkem v ČR v letech 2002 – 2011	45
Tabulka č. 3 – Vývoj nehod celkem v ČR na 10 000 registrovaných vozidel	46
Tabulka č. 4 – Prognóza celkového počtu nehod v ČR	48
Tabulka č. 5 – Prognóza nehodovosti na 10 000 registrovaných vozidel	49
Tabulka č. 6 – Počet nehod při nezavedení bodového systému	51
Tabulka č. 7 – Nehodovost při nezavedení bodového systému	53
Tabulka č. 8 – Prognóza celkového počtu nehod vycházející z let 2006 – 2011	54
Tabulka č. 9 – Prognóza nehodovosti vycházející z let 2006 – 2011	55
Tabulka č. 10 – Vývoj počtu nehod na dálnicích v ČR	56
Tabulka č. 11 – Vývoj nehodovosti na dálnicích v ČR	57
Tabulka č. 12 – Vývoj počtu nehod na silnicích v ČR	58
Tabulka č. 13 – Vývoj nehodovosti na silnicích v ČR	59
Tabulka č. 14 – Vývoj počtu nehod na místních komunikacích v ČR	60
Tabulka č. 15 – Vývoj nehodovosti na místních komunikacích v ČR	61
Tabulka č. 16 – Prognóza počtu nehod dle kategorií pozemních komunikací	62
Tabulka č. 17 – Prognóza nehodovosti dle kategorií pozemních komunikací	63
Tabulka č. 18 – Počet nehod při nezavedení bodového systému dle pozemních komunikací	63
Tabulka č. 19 – Nehodovost při nezavedení bodového systému dle pozemních komunikací	64
Tabulka č. 20 – Prognózy počtu nehod vycházející z let 2006 – 2011 pro jednotlivé kategorie pozemních komunikací	65
Tabulka č. 21 – Prognózy nehodovosti vycházející z let 2006 – 2011 pro jednotlivé kategorie pozemních komunikací	66
Tabulka č. 22 – Vývoj počtu usmrcených osob v ČR na pozemních komunikacích	67
Tabulka č. 23 – Vývoj usmrcených osob na 10 000 registrovaných vozidel v ČR na pozemních komunikacích	68
Tabulka č. 24 – Prognóza usmrcených osob při dopravních nehodách	69
Tabulka č. 25 – Počet usmrcených osob při nezavedení bodového systému	71
Tabulka č. 26 – Prognóza počtu usmrcených vycházející z let 2006 až 2011	72
Tabulka č. 27 – Srovnání vypočtených průměrných koeficientů růstu	74

8.2 Seznam grafů

Graf č. 1 – Podíl nehod dle kategorií pozemních komunikací v letech 2002 – 2011	41
Graf č. 2 – Vývoj nehodovosti v letech 2002 – 2011	43
Graf č. 3 – Podíl počtu nehod v dílčích obdobích	44
Graf č. 4 – Celkový počet nehod v ČR s prognózou	47
Graf č. 5 – Nehodovost v ČR s prognózou	49
Graf č. 6 – Celkový počet nehod za období 2002 – 2005 s trendem	50
Graf č. 7 – Nehodovost za období 2002 – 2005 s trendem	52
Graf č. 8 – Celkový počet nehod vycházející z let 2006 – 2011	53
Graf č. 9 – Nehodovost vycházející z let 2006 – 2011	55
Graf č. 10 – Celková úmrtnost při dopravních nehodách s trendem	70
Graf č. 11 – Úmrtnost při dopravních nehodách vyjádřená na 10 000 registrovaných vozidel s trendem	70
Graf č. 12 – Prognózovaný počet usmrcených osob při dopravních nehodách vycházející z let 2006 až 2011	72

9 PŘÍLOHY

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Seznam novel zákona č. 361/2000 Sb.

Příloha č. 2 – Schéma fáze vývoje kritické dopravní situace

Příloha č. 3 – Tabulka bodového systému, příloha k zákonu č. 361/2000 Sb. do 31. 7. 2011

Příloha č. 4 – Výše poplatků za užívání pozemních komunikací

Příloha č. 5 – Schéma fáze vývoje kritické dopravní situace

Příloha č. 1

Seznam novel zákona č. 361/2000 Sb.

zákony:

- | | |
|--------------------|--------------------|
| - č. 60/2001 Sb., | - č. 124/2008 Sb., |
| - č. 478/2001 Sb., | - č. 274/2008 Sb., |
| - č. 62/2002 Sb., | - č. 480/2008 Sb., |
| - č. 311/2002 Sb., | - č. 227/2009 Sb., |
| - č. 320/2002 Sb., | - č. 281/2009 Sb., |
| - č. 436/2003 Sb., | - č. 424/2010 Sb., |
| - č. 53/2004 Sb., | - č. 133/2011 Sb., |
| - č. 229/2005 Sb., | - č. 297/2011 Sb., |
| - č. 411/2005 Sb., | - č. 329/2011 Sb., |
| - č. 76/2006 Sb., | - č. 341/2011 Sb., |
| - č. 226/2006 Sb., | - č. 375/2011 Sb., |
| - č. 264/2006 Sb., | - č. 18/2012 Sb., |
| - č. 342/2006 Sb., | - č. 119/2012 Sb., |
| - č. 170/2007 Sb., | - č. 193/2012 Sb., |
| - č. 215/2007 Sb., | - č. 197/2012 Sb., |
| - č. 374/2007 Sb., | - č. 396/2012 Sb. |

Zdroj: Ministerstvo dopravy, *Silniční doprava*

Příloha č. 2

Výše poplatků za užívání pozemních komunikací

Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice

Pátek od 15 hod. do 21 hod. včetně:								
Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída EURO 0 - II			Emisní třída EURO III a IV			Emisní třída EURO V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4 ≤	2	3	4 ≤	2	3	4 ≤
4,24	8,10	11,76	3,31	6,35	9,19	2,12	4,06	5,88
Pro ostatní dobu v týdnu:								
Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída EURO 0 - II			Emisní třída EURO III a IV			Emisní třída EURO V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4 ≤	2	3	4 ≤	2	3	4 ≤
3,34	5,67	8,24	2,61	4,45	6,44	1,67	2,85	4,12

Sazby mýtného pro silnice I. třídy

Pátek od 15 hod. do 21 hod. včetně:								
Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída EURO 0 - II			Emisní třída EURO III a IV			Emisní třída EURO V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4 ≤	2	3	4 ≤	2	3	4 ≤
2,00	3,92	5,60	1,56	3,06	4,38	1,00	1,96	2,80
Pro ostatní dobu v týdnu:								
Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída EURO 0 - II			Emisní třída EURO III a IV			Emisní třída EURO V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4 ≤	2	3	4 ≤	2	3	4 ≤
1,58	2,74	3,92	1,23	2,14	3,06	0,79	1,37	1,96

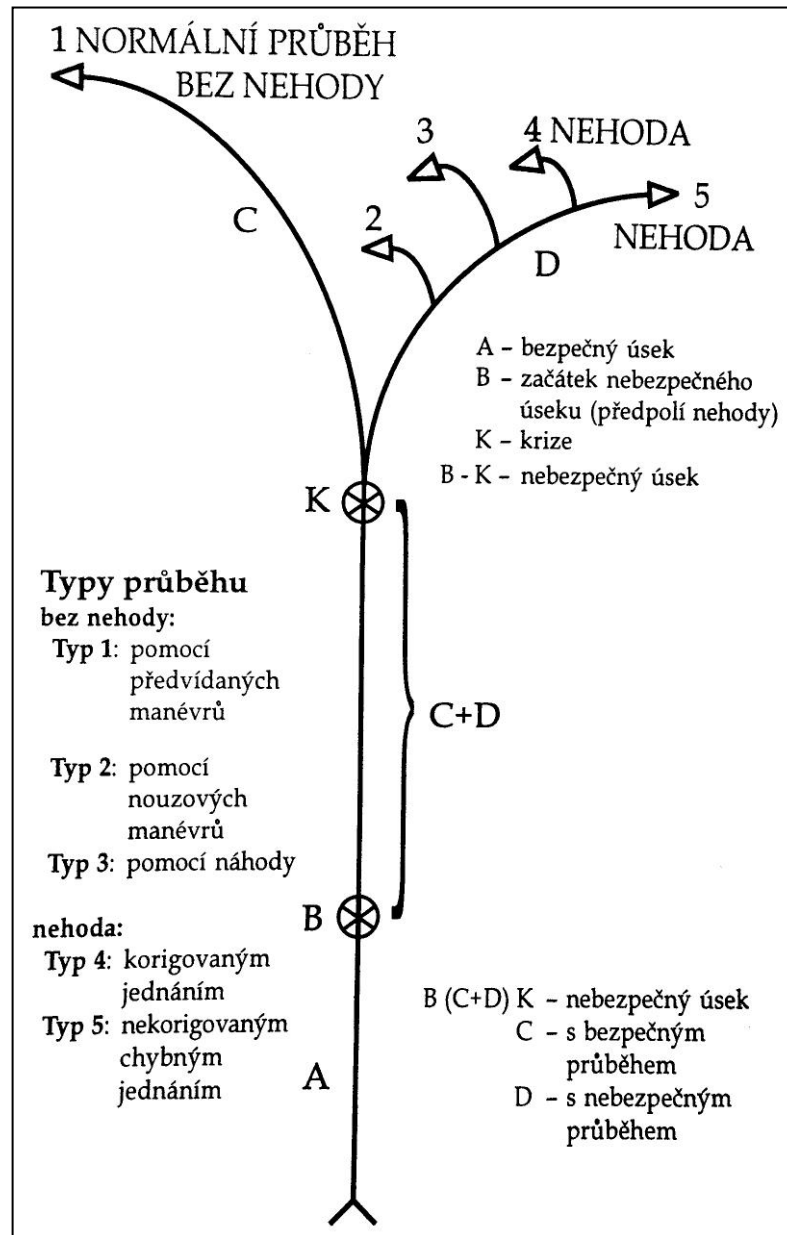
Sazby časového poplatku

- 1 500 Kč za kalendářní rok,
- 440 Kč za 1 měsíc,
- 310 Kč za 10 dnů.

Zdroj: Nařízení vlády 484/2006 Sb., v aktuálním znění

Příloha č. 3

Schéma fáze vývoje kritické dopravní situace



Zdroj: KOPECKÝ, Z., *Občan a dopravní nehoda*

Příloha č. 4

Tabulka bodového systému, příloha k zákonu č. 361/2000 Sb. do 31. 7. 2011

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	7
řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví	7
při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 50 000 Kč, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	7
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče vyšší než 0,3 ‰, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	6
Předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	6
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	6
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	6
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržán řidičský průkaz	6
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče ⁴⁾	5
řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	5
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec	5
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo	5

nezastavení vozidla na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	
při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejití vozovky	4
při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	4
ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zákona č. 475/2001 Sb.	4
řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá	4
řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4
při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech hmotná škoda nižší než 50 000 Kč, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	3
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3
překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 ‰	3
nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle	2
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel	2

překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km/h v obci nebo o méně než 30 km/h mimo obec	2
nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla nemotorovým vozidlem nebo motorovým vozidlem, jehož konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti nejméně 80 km.h ⁻¹	1
neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1
porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla	1
Porušení povinnosti vyplývající ze značky "Obytná zóna" nebo "Pěší zóna"	1
Porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 - zákaz stání)	1
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením	1
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy	1

Zdroj: Příloha k zákonu č. 361/2000 Sb. – tabulka bodových pokut

Příloha č. 5

Tabulka bodového systému, příloha k zákonu č. 361/2000 Sb.

Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání	
<u>Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích</u>	<u>Počet bodů</u>
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	7
odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	7
neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	7
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	7
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	7
neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života	7
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	7
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	7
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h-1 a více v obci nebo o 50 km.h-1 a více mimo obec	5
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5
ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	5
při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejití vozovky	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4

překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů	4
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	4
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h-1 a více v obci nebo o 30 km.h-1 a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu	3
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	3
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h-1 a méně než 20 km.h-1 v obci nebo o více než 10 km.h-1 a méně než 30 km.h-1 mimo obec	2
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	2

Zdroj: *Zákon č. 361/2000 Sb.*