

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Analýza dopadů legislativních opatření souvisejících s bezpečností provozu
na pozemních komunikacích

Jiří Novotný

Diplomová práce
2008

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky
Akademický rok: 2007/2008

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Jiří NOVOTNÝ**

Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**

Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**

Název tématu: **Analýza dopadů legislativních opatření souvisejících s bezpečností provozu na pozemních komunikacích**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Bezpečnost silničního provozu - situace v ČR a v zahraničí
2. Vývoj právní úpravy vztahující se k provozu na pozemních komunikacích
3. Analýza hlavních příčin dopravních nehod
4. Posouzení chování účastníků silničního provozu z hlediska očekávaného a skutečného stavu
5. Syntéza získaných údajů a návrh konkrétních opatření

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí**
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury:
dle doporučení vedoucí práce

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Hana Drahotská**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky
Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2007**
Termín odevzdání diplomové práce: **26. května 2008**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

dne *30. 11. 2007*

Souhrn

Diplomová práce se zabývá dopravní nehodovostí. V první části je teoreticky objasněna nehoda, její klasifikace a následky. V další části je popsán vývoj právní úpravy vztahující se k provozu na pozemních komunikacích s popsáním návrhů zájmových skupin na změny. Třetí kapitola zpracovává analýzu dopravní nehodovosti a příčin jejich zavinění. Poté posuzují chování účastníků silničního provozu z hlediska očekávaného a skutečného stavu. Závěrečná kapitola pak obsahuje syntézu získaných údajů a návrh konkrétních opatření.

Klíčová slova

nehodovost; nehoda; bodový systém; doprava; bezpečnost provozu

Title

The impact analysis of the legislative measures in connection with a traffic safety on the land communications.

Abstract

The diploma paper is focused on a traffic accident frequency. In the first part the term of an accident is theoretically explained involving its classification and results. In the second part an advancement of legislative measures linking to a traffic on land communications is described with the proposals of changes given by the lobbying groups. The third part contains the analysis of the traffic accident frequency and the causes of their blames. Then I judge the behaviour of the participants of the traffic operations in question of the real and the expected level. The last part contains the synthesis of the gained data and the proposal of the final measures.

Keywords

accident frequency; accident; points system; transport safety

Obsah

ÚVOD	7
1 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU - SITUACE V ČR A V ZAHRANIČÍ... 9	
1.1 CHARAKTERISTIKA DOPRAVNÍ NEHODY.....	9
1.2 KLASIFIKACE SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD	10
1.3 NÁSLEDKY DOPRAVNÍ NEHODY.....	14
1.4 SOUHRN ÚDAJŮ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI.....	15
1.4.1 Základní údaje o dopravních nehodách na území ČR	15
1.4.2 Nehody podle zavinění	17
1.5 VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI VE STÁTECH EU	20
1.5.1 Vývoj usmrcených na mil. obyvatel ve vybraných státech EU	26
1.5.2 Srovnání vývoje počtu usmrcených osob na bilion vozidlových km	28
2 VÝVOJ PRÁVNÍ ÚPRAVY VZTAHUJÍCÍ SE K PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.....	29
2.1 BODOVÝ SYSTÉM.....	29
2.1.1 Záznam bodů.....	30
2.1.2 Odečítání bodů - § 123e.....	31
2.1.3 Vrácení řidičského průkazu	32
2.2 HLAVNÍ ZMĚNY PRAVIDEL	34
2.3 NÁVRH EXPERTNÍ SKUPINY USTANOVENÉ MD K ÚPRAVĚ Z. 361/2000 SB.....	36
2.3.1 Návrhy na vypuštění	36
2.3.2 Návrhy na změnu ohodnocení	37
2.3.3 Návrhy na změnu formulace.....	38
2.3.4 Návrhy na nové položky	38
2.4 PŘIPOMÍNKY K BODOVÉMU SYSTÉMU PROFESNÍ SPOLEČENSTVÍ AUTOŠKOL	38
2.5 NÁVRHY SDRUŽENÍ ČESMAD BOHEMIA NA ÚPRAVU ZÁKONA Č. 361/2000 SB., O PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH A O ZMĚNÁCH NĚKTERÝCH ZÁKONŮ	39
2.5.1 Hlášení dopravní nehody - § 47	39
2.5.2 Povinné neurologické vyšetření včetně vyšetření elektroencefalogramem.....	40
2.5.3 Zadržení řidičského průkazu - § 118c.....	41
2.5.4 Bodové „ohodnocení“ přestupků	41

3	ANALÝZA HLAVNÍCH PŘÍČIN DOPRAVNÍCH NEHOD.....	43
3.1	NEHODY PODLE HLAVNÍCH PŘÍČIN ZAVINĚNÍ	43
3.2	NEHODY PODLE MÍSTA VÝSKYTU NEHOD	45
3.3	NEHODY PODLE VĚKU ÚČASTNÍKA DOPRAVNÍHO PROVOZU	47
3.4	NEHODY PODLE DRUHU VOZIDLA	48
3.4.1	Závažnost nehody podle druhu vozidla	50
3.4.2	Nehody nákladních automobilů podle hmotnostních kategorií	50
3.5	DRUHY NEHOD.....	52
3.6	NEHODY ZPŮSOBENÉ POD VLIVEM ALKOHOLU.....	53
4	POSOUZENÍ CHOVÁNÍ ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU Z HLEDISKA OČEKÁVANÉHO A SKUTEČNÉHO STAVU.....	55
4.1	OČEKÁVANÉ CHOVÁNÍ A DŮSLEDKY LEGISLATIVNÍHO OPATŘENÍ...	55
4.2	SKUTEČNÝ STAV	58
4.2.1	Nehody podle měsíčního rozložení.....	58
4.2.2	Nehody ve čtvrtletním srovnání.....	62
4.2.3	Nehody podle denního členění	63
5	SYNTÉZA ZÍSKANÝCH ÚDAJŮ A NÁVRH KONKRÉTNÍCH OPATŘENÍ.....	67
5.1	BODOVÝ SYSTÉM.....	69
5.2	NÁVRHY OPATŘENÍ	72
5.2.1	Výchova a výcvik řidičů	73
5.2.2	Snižování nehodovosti výstavbou dálnic.....	73
5.2.3	Alternativní řešení silnic dálničního typu.....	74
5.2.4	Navrhování výstavby obchvatů a průjezdů obcemi.....	74
5.2.5	Řešení kruhových objezdů.....	75
5.2.6	Změna přístupu státu.....	76
	ZÁVĚR	77
	POUŽITÁ LITERATURA	80
	SEZNAM TABULEK	81
	SEZNAM OBRÁZKŮ	82
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	82
	SEZNAM ZKRATEK	83
	SEZNAM ZKRATEK	83
	SEZNAM PŘÍLOH	85

ÚVOD

Doprava je jedním z nejrychleji se rozvíjejících oborů lidské činnosti. Významně ovlivňuje život člověka a to jak v pozitivním, tak i v negativním směru. V současné době se neustále zvyšuje spotřeba statků, lidé se dopravují do vzdálenějších zaměstnání, zvyšuje se životní úroveň, naskýtají se nové příležitosti k cestování apod., což má za následek obrovsky rychlé tempo růstu přepravy, a to jak nákladní, tak osobní. Se zvyšováním potřeby přepravovat se logicky zvyšuje i množství dopravních prostředků a houstne doprava. Doprava tak představuje jeden ze základních pilířů ekonomického rozvoje v současném pojetí společnosti, průmyslu i vnímání mobility jako prostředku svobody. Vzájemné propojení dopravy a ekonomiky přináší výrazný zdroj finančních prostředků, současně pak vlivy na ostatní související obory, jako je například zaměstnanost. Silniční doprava je pro stát výdělečně nepostradatelná, jen za rok 2006 byl daňový příjem ČR 16 100 000 000 Kč. Hlavní položkou vyprodukovanou dopravou je spotřební daň, která činila v roce 2006 více než 80 mld. Kč.

Kromě pozitivních dopadů s sebou ovšem doprava přináší i negativní efekty, což je ale přirozený důsledek každé aktivity, která je určitým způsobem multidisciplinární. Zvyšující se dopravní hustota přináší zvyšující se negativní stránky, neboli externality. Množství vozidel roste daleko rychleji než optimální uzpůsobení a kvalita pozemních komunikací. Situace tak narušuje optimální fungování dopravního systému bez konfliktních situací a výsledkem se projevuje ve formě dopravních nehod. Každý rok na českých silnicích umírá přes tisíc lidí, další tisícovky obětí si z dopravní nehody odnáší trvalé doživotní následky. Dopravní nehody však vedle přímých ztrát na životě, zdraví a majetku přináší společnosti také řadu dalších těžko vyčíslitelných nákladů. Sem může být zahrnuto financování výjezdu jednotek integrovaného záchranného systému, výlohy na léčení a následnou rekonvalescenci, v krajních případech sociální dávky pro zdravotně postižené. Tyto finanční kalkulace však nikdy nemohou obsahovat citové ztráty způsobené příbuzným obětí nehod. Otázka bezpečnosti silničního provozu daleko přesahuje hranice provozu na pozemních komunikacích a zdaleka se nejedná o záležitost určitého subjektu, nýbrž celé společnosti a to ať jsme aktivními nebo pasivní účastníci silničního provozu. Dlouhodobý negativní trend ve vývoji počtu a následků silniční nehodovosti v České republice vyžaduje neodkladné přijetí opatření ke změně současného stavu.

Člověk není dokonalý a vůbec ne neomylný, proto musí být systém přizpůsoben lidským omezením. Dnes se stává získání řidičského oprávnění téměř nezbytností, není tedy možné omezovat počty řidičů vydáváním potřebných průkazů. Již zmiňovaná zvyšující se

životní úroveň je spjata se zvyšováním průměrného věku účastníků dopravy. Starší občané mají pomalejší reakční dobu, horší zrakové vlastnosti, pomalejší chůzi apod. Je potřeba tedy vytvořit takový systém, ve kterém omyl nebo špatná reakce člověka nepovede k tragickým následkům.

Jelikož se sám aktivně účastním silničního provozu je mi téma dopravní nehodovosti blízké. Smyslem vytvoření diplomové práce je teoretické objasnění dopravní nehody, její klasifikace a následky, dále vytvoření souhrnu statistik dopravní nehodovosti nejprve v ČR a poté v EU. Ke zlepšení situace v oblasti nehodovosti měla přispět legislativní opatření. Právě ty budou stěžejním pilířem práce, kdy budu hodnotit efektivitu nových pravidel. Popíšu příslušné změny, zanalyzuji hlavní příčiny nehodovosti a porovnáám očekávané výsledky se skutečnými. V neposlední řadě se zmíním o nových návrzích úpravy bodového systému. Cílem práce pak bude syntéza získaných údajů a návrh opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, jež by vedlo ke snížení nehod a počtu úmrtí na pozemních komunikacích.

1 Bezpečnost silničního provozu - situace v ČR a v zahraničí

1.1 Charakteristika dopravní nehody

Zvyšující se dopravní hustota přináší negativní stránky ve formě dopravních nehod. Aby k nim nedocházelo je nutné zajistit bezkonfliktní dopravu. Zabezpečení bezkonfliktní dopravy zajistíme plněním zákonů, jejich prováděcích předpisů a nižších právních norem. Pokud dojde k porušení dohodnutých pravidel o pohybu dopravních prostředků, začnou se vytvářet důvody ke vzniku konfliktu na dopravní cestě. Prohloubení konfliktu na kritickou hodnotu vede k dopravní nehodě. Dopravní nehoda s sebou přináší poškození hmotných statků a hlavně ohrožuje zdraví a život člověka. Lze ji charakterizovat jako zpravidla nedbalostní delikt, jelikož převážná většina těchto nehod vzniká neukázněným chováním a nezodpovědným postojem účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Prof. Porada a kolektiv definuje dopravní nehodu (1:101-2) jako souhrn člověkem vykonávaných řídicích činností dopravního prostředku, který se dostává do rozporu se zákonnými normami a ostatními speciálními předpisy, přitom se tento rozpor rychle prohlubuje. Dochází k nekorektnímu pohybu dopravních prostředků, buďto jednoho nebo několika dopravních prostředků, které jsou ve vzájemné interakci s následným silovým působením a konečnou destrukcí.

V zákoně č. 361/2000 Sb. §47 je dopravní nehoda definována jako: „Událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“ [2]

Jak již bylo výše řečeno dopravní nehody převážně vznikají z nedbalostních deliktů, s nimiž je úzce spojena trestná činnost. Na rozdíl však od jiných kriminálních deliktů je trestná činnost páchaná v souvislosti se silničními dopravními nehodami specifická, a to především osobou pachatele, který je v převážné míře osoba bez kriminální minulosti. Pachatel citlivě reaguje na úkony prováděné v rámci vyšetřování a na rozdíl od pachatele úmyslného trestného činu mu chybí motiv a rovněž tak cíl jednání. Vyjma událostí, kdy trestným činem je jízda pod vlivem alkoholu, což je úmysl. Pachatelem může být jakýkoliv účastník silničního provozu.

Základní znaky dopravní nehody:

- 1 . Událost musí být v silničním provozu – za dopravní nehodu se nepovažuje událost, ke které došlo na poli, na zahradě, v lese, v tovární hale atd. Musí se tedy stát na dálnicích, silnicích, místních a účelových komunikacích.
- 2 . Způsobení škody na majetku, zdraví osoby nebo na životě – škoda je brána jako přímá škoda, způsobená v příčinné souvislosti s nehodovou událostí v silničním provozu.
- 3 . Přímá souvislost s provozem vozidla – vozidlo musí být při nehodě v pohybu, tedy při jízdě, přitom však není podstatné zda vozidlo bylo řízené řidičem, nebo se pohybovalo bez něho. Nezáleží ani na tom, zda jde o motorové či nemotorové vozidlo nebo tramvaj.
- 4 . Nepředvídatelnost a předvídatelnost – dopravní nehody jsou sice neočekávané, ale lze očekávat, že k nim dojde z jednání účastníka, počasí, stavu vozovky apod. Je však problém přesně určit hranici předvídatelnosti. Předvídatelnost je z velké části závislá na psychických dispozicích člověka.

Aby se událost považovala za dopravní nehodu, je nutné, aby došlo k naplnění všech základních znaků dopravní nehody, tím zároveň oddělíme jiné škodní události (jako je provozní havárie, porušení bezpečnostních předpisu apod.). Z toho vyplývá, že za dopravní nehodu se nedá považovat srážka dvou chodců, úrazy chodců způsobené nárazem na pevnou překážku, zranění při opravě vozidla, nebo třeba pád předmětu na stojící vozidlo.

1.2 Klasifikace silničních dopravních nehod

Význam klasifikace silničních dopravních nehod je velký jak ve vědecké oblasti, tak v oblasti praktických činností spojených se zvyšováním bezpečnosti silničního provozu. Díky ní jsme schopni rozlišovat aspekty silniční nehodovosti a předvídat vývoj situace v silničním provozu. Rozdělení jevů na skupiny prof. Porada a kolektiv (1:106) zajišťuje splněním dvou požadavků, a to klasifikace musí být vyčerpávající, neboli musí zahrnovat všechny prvky daného systému, které v celistvosti tvoří rozčleněný objem a zároveň musí být vylučující, což znamená, že každý zahrnutý jev se může současně nacházet jen v jednom článku systému.

Pro statistické a evidenční účely uvádí prof. Porada a kolektiv (1:106 a násl.) dělení dopravních nehod do klasifikačních skupin podle:

- následků dopravní nehody
 - usmrcení účastníka

- těžké poranění - doba pracovní neschopnosti převyšší 7 dní
- lehké poranění - doba pracovní neschopnosti nepřevyšší 7 dní
- bez poranění
- zavinění dopravní nehody

Dva způsoby dělení:

 - dle porušování dopr. předpisů
 - dopravní nehody zaviněné – vznikají porušováním platných právních norem v dopravním procesu
 - dopravní nehody nezaviněné – vznikají z objektivních příčin, nebo z nepředvídatelných událostí, které jsou vůči účastníkům objektivní
 - dle viníka zavinění nehody (prof. Porada neuvádí, nýbrž pro statistické účely se toto rozdělení používá)
 - řidičem motorového vozidla
 - řidičem nemotorového vozidla
 - chodcem
 - jiným účastníkem
 - závadou a komunikace
 - technickou závadou vozidla
 - lesní, domácí zvěří
 - jiným zaviněním
- hlavní příčina dopravní nehody
 - nepřiměřená rychlost – nejčastějšími příčinami jsou nepřizpůsobení rychlosti vozidla stavu a povrchu vozovky (déšť, náledí, sníh apod.), nepřizpůsobení vozidla dopravně-technickému stavu vozovky (zatačka, křižovatka, sklon vozovky atd.), nepřizpůsobení rychlosti vozidla viditelnosti (mlha, déšť, husté sněžení atd.)
 - nesprávné předjíždění – nejčastějšími příčinami jsou předjíždění vozidla vlevo, jež odbočuje vlevo, předjíždění bez bezpečného bočního odstupu, předjíždění vpravo, ohrožení protijedoucího vozidla, předjíždění bez bezpečného rozhledu
 - nedání přednosti v jízdě – pořadí v tomto druhu dopravních nehod je: nerespektování přednosti značky „Dej přednost v jízdě“, nedání přednosti na komunikaci, nedání přednosti při předjíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého, nerespektování značky „STOP“, nedání přednosti zprava atd.

- nesprávný způsob jízdy – nejvíce se vyskytují nehody z důsledku nedodržení bezpečné vzdálenosti, nedávání pozornosti potřebné k řízení vozidla, nesprávné couvání nebo otáčení, jízda po nesprávné straně komunikace
- technická závada vozidla zaviněná řidičem – ve většině případů jde o nesprávné uložení nákladu, uvolnění kola, poškození závěsu na přívěs
- vozidla zúčastněná na dopravní nehodě
 - dopravní nehody jediného vozidla – náraz do pevné překážky, převrácení apod.
 - dopravní nehody mezi vozidly stejného druhu – osobní s osobním, nákladní s nákladním
 - dopravní nehody mezi vozidly různých druhů – osobní, nákladní, tramvaj, autobus atd.
- místo dopravní nehody
 - podle charakteristiky místa
 - v nepřehledné zatáčce
 - v přehledné zatáčce
 - v nepřehledné křižovatce
 - v přehledné křižovatce
 - na přímém úseku komunikace
 - na elektrické trati
 - na železničním přejezdu
 - podle situačních údajů místa dopravní nehody
 - dopravní nehody v extravilánu¹
 - dopravní nehody v intervalánu²
 - dopravní nehody mimo veřejné komunikace
- škody na zdraví a majetku
 - podle evidenčních důvodů
 - usmrcení osob při dopravní nehodě
 - těžké poranění při dopravní nehodě
 - lehké poranění při dopravní nehodě
 - podle škod na majetku při nespáchání škody na životě a zdraví
 - škody na dopravních prostředcích – jak v pohybu, tak na stojících vozidlech
 - škody na komunikaci a vybavení komunikace

¹ extravilán = mimo uzavřenou obec

² intervalán = v uzavřené obci

- ostatní škody – ploty, zdi apod.

Z dalšího pohledu uvádí prof. Porada a kolektiv (1:106 a násl.) klasifikační rozdělení z hlediska charakteru silniční dopravní nehody na:

- srážky – což je střet alespoň dvou účastníků silničního provozu, z nichž se nejméně jeden pohyboval silničním vozidlem. Může dojít ke srážce čelní, boční, nárazu zezadu, nárazu dopravního prostředku do pevné překážky, střetu dopravního prostředku s chodcem nebo se zvířetem
- havárie – dopravní nehodu způsobí pouze jedno silniční vozidlo (např. převrácení vozidla
- jiné nehody – ty, které nelze zařadit do kategorie srážek nebo havárií (jde např. o úraz ve vozidle zapříčiněný náhlým zabrzděním nebo vypadnutí z jedoucího vozidla apod.)

Dopravní nehody lze také rozlišit podle toho, zda k dopravní nehodě jsou účastníci povinni volat policii nebo ne. Kritériem je pak výše škody, existence zranění nebo smrti, případně vznik škody na majetku třetí osoby (bez limitu této škody).

„Velká“ dopravní nehoda

V případě, že účastníci dopravní nehody jsou povinni přivolat k nehodě policii, označujeme dopravní nehodu „velkou“. Policii přivoláváme tedy v případech:

- usmrcení nebo zranění osoby
- hmotná škoda převyšující na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 50 000 Kč
- vznikla škoda na majetku třetí osobě

Při dopravních nehodách se obecně doporučuje policii volat, neboť nikdy nelze na místě odhadnout případné nevýhody neexistence policejního protokolu.

„Malá“ dopravní nehoda“

Méně závažné případy lze označovat za „malou“ dopravní nehodu. V případech, kdy není povinnost volat policii, neboli v případech, kdy:

- dojde při dopravní nehodě ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech nižší než 50 000 Kč (do 1. 7. 2006 byla tato částka 20 000 Kč)
- účastníci se dohodnou na tom, čím to byla vina
- nebyla způsobena škoda na majetku třetí osoby

Právě poslední podmínka nám přináší komplikace. Je třeba si uvědomit, že majetkem třetí osoby v případě dopravní nehody je každé vozidlo pořízené na leasing (vlastníkem vozidla je leasingová společnost), téměř každé firemní vozidlo (s výjimkou vozidla, které patří řidiči - podnikateli - fyzické osobě), každé půjčené vozidlo, resp. každé vozidlo, které patří někomu jinému než řidiči. Pokud je při dopravní nehodě poškozeno právě takové vozidlo, jedná se vždy o škodu způsobenou třetí osobě a v takovém případě se neuplatňuje žádný limit škody a policie musí být na místo nehody zavoláno vždy, i kdyby byla škoda sebemenší a i kdyby se účastníci dohodli na tom, kdo zavinění způsobil. Současně je majetkem třetí osoby např. strom, dopravní značka, součásti pozemní komunikace apod. I v takových případech dochází ke škodě na majetku třetích osob a policie musí být vždy zavolána a nejedná se v takových případech nikdy o „malou“ dopravní nehodu.

1.3 Následky dopravní nehody

Následky dopravních nehod na porušení zdraví účastníků provozu na pozemních komunikacích se dělí na usmrcení, těžké zranění (doba pracovní neschopnosti přesahuje 7 dnů), lehké zranění (doba pracovní neschopnosti do 7 dnů).

„Za usmrcenou se pro účely počítačové evidence považuje osoba, která zemřela na místě dopravní nehody, při převozu do zdravotnického zařízení nebo nejpozději do 24 hodin po dopravní nehodě, zemře-li osoba zúčastněná na dopravní nehodě po této době do třiceti dnů po dopravní nehodě, provede se aktualizace počítačové evidence.“ [6]

„Zdraví je všeobecně charakterizováno jako stav organismu, který je podmíněn v biologickém slova smyslu dokonalou stavbou těla a jeho jednotlivých orgánů i jejich harmonickou funkcí. Porušení zdraví je takový stav, který je charakterizován poruchou dokonalé stavby těla nebo jeho jednotlivých orgánů, nebo jejich harmonické funkce.“[1]

Porušení zdraví definuje prof. Porada a kolektiv jako ublížení na zdraví: „Za ublížení na zdraví můžeme pokládat takový stav, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje výkon obvyklé činnosti, nebo má jiný vliv na obvyklý způsob života poškozeného, a který zpravidla vyžaduje lékařské ošetření, i když nezanechává trvalé následky.“[1]

Délku pracovní neschopnosti posuzuje lékař podle povahy poruchy zdraví a způsobu jejího vzniku, nebo tým odborníků a soudních znalců v případech složitějších dopravních nehod s usmrcením a u případů těžkých zranění.

1.4 Souhrn údajů dopravní nehodovosti

1.4.1 Základní údaje o dopravních nehodách na území ČR

V letech od roku 2001 do 1. 7. 2006 byly policií evidovány zpravidla dopravní nehody s hmotnou škodou přesahující 20 000 Kč a nehody při nichž došlo ke zranění nebo usmrcení osob. V současnosti jsou policií evidovány dopravní nehody převyšující hmotnou škodu 50 000 Kč, nebo při kterých došlo k usmrcení či zranění. Krom přímých hmotných škod způsobených nehodovostí vznikají i škody vzniklé na zdraví účastníků nehody, odstranění následků nehodovosti (náklady na zdravotní péči, administrativní náklady na policii, soudy, pojišťovny, ztráty na potenciální produkci obětí nehod a sociální výdaje) a socioekonomických nákladů nehodovosti (finanční zátěž pro státní rozpočet, a tím současně pro všechny daňové poplatníky).

V roce 2007 Policie ČR šetřila 182 736 nehod, při kterých bylo 1 123 osob usmrceno, 3 960 těžce zraněno a 25 382 osob zraněno lehce. Odhad způsobené hmotné škody je ve výši 8 467 mld. Kč. Vývoj následků nehod na pozemních komunikacích v roce 2007 byl velmi nepříznivý, neboť meziroční zvýšení následků nehod, především pak počtu usmrcených osob dosahuje nebývale vysokých hodnot (zvýšení o 167 osob, tj. o 17,5%) a toto zvýšení je třetí nejvyšší od roku 1990. Extrémně dobré povětrnostní podmínky v průběhu zimy a jara vedly ke zvýšení provozu, potvrzuje to i zvýšení spotřeby pohonných hmot o 3,3% v I. čtvrtletí 2007, čím přispěly ke zhoršení situace. Obdobné zdůvodnění se objevuje ve většině zpráv střeoevropských zemí.

Tabulka č. 1: Porovnání nehodovosti na pozemních komunikacích ČR 2006/2007

Rok 2007	Rozdíl – rok 2006
POČET NEHOD 182 736	snížení o 5 229 nehod = 2,8%
USMRCENO 1 123	zvýšení o 167 osob = 17,5%
TEŽCE ZRANĚNO 3 960	snížení o 30 osob = 0,8%
LEHCE ZRANĚNO 25 382	zvýšení o 1 151 osob = 4,8%
HMOTNÁ ŠKODA 8 467 mld.Kč	snížení o 649,1 mil. Kč = 7,2%

Zdroj: Autoklub ČR

Počet nehod v roce 2007 od roku 1990 je 7. nejnižší, nejvíce nehod bylo v roce 1999 (225 690 nehod) a nejméně v roce 1990 (94 664 nehod).

Počet usmrcených v roce 2007 je 2. nejnižší od roku 1990 - po roce 2006, kdy bylo při nehodách usmrceno 956 osob. Nejvíce usmrcených bylo v roce 1994, kdy zahynulo 1 473 osob a tzn., že počet usmrcených v roce 2007 je oproti roku 1994 nižší o 350 osob.

Počet těžce zraněných osob je od roku 1990 nejnižší; nejvíce těžce zraněných bylo v roce 1997 (6 632 osob). Podruhé od roku 1990 se roční počet těžce zraněných dostal pod hranici 4 000 osob.

Počet lehce zraněných osob je za posledních 18 let 4. nejnižší. Nejvíce lehce zraněných bylo před 11 lety - v roce 1996 (31 296 osob) a naopak nejméně v roce 1991 – „jen“ 22 806 osob.

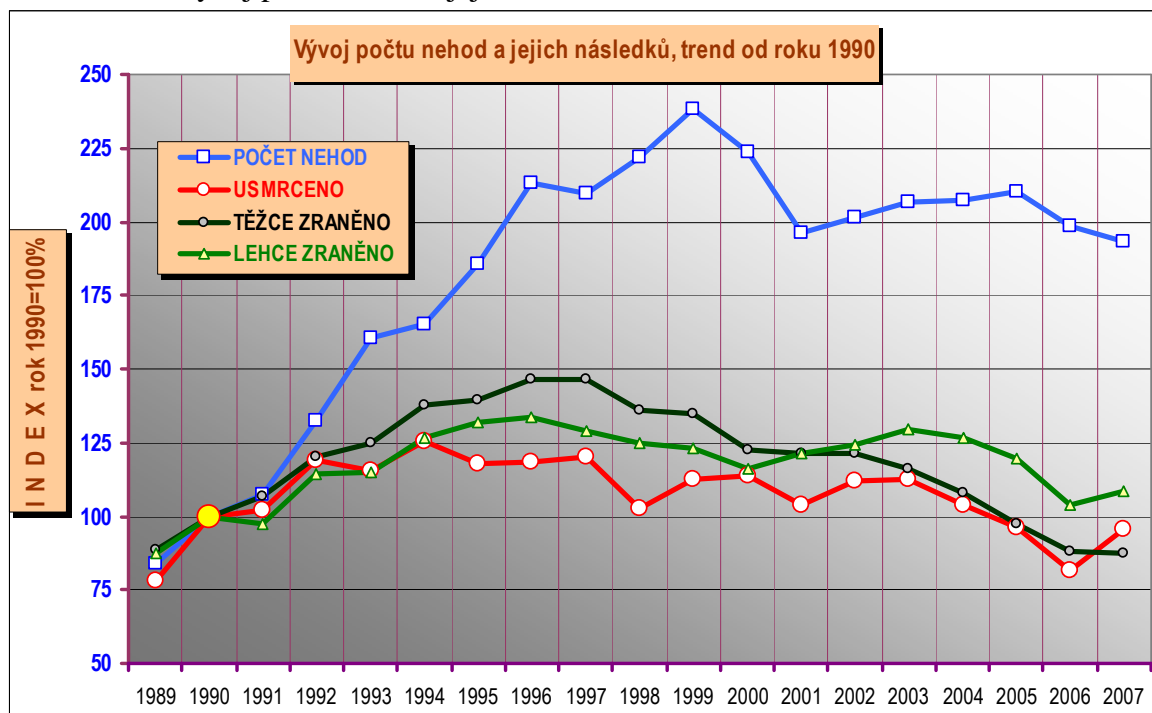
Tabulka č. 2 Nehody a jejich následky od roku 1990

Rok	Počet nehod	Počet usmrcených	Těžce zraněných	Lehce zraněných	Hmotná škoda v mil. Kč
1990	94 664	1 173	4 519	23 371	606,00
1991	101 387	1 194	4 833	22 806	1 014,20
1992	125 599	1 395	5 429	26 708	1 794,20
1993	152 157	1 355	5 629	26 821	2 988,30
1994	156 242	1 473	6 232	29 590	4 262,90
1995	175 520	1 384	6 298	30 866	4 877,20
1996	201 697	1 386	6 621	31 296	6 054,40
1997	198 431	1 411	6 632	30 155	5 981,60
1998	210 138	1 204	6 152	29 225	6 834,00
1999	225 690	1 322	6 093	28 747	7 148,80
2000	211 516	1 336	5 525	27 063	7 095,80
2001	185 664	1 219	5 493	28 297	8 243,90
2002	190 718	1 314	5 492	29 013	8 891,20
2003	195 851	1 319	5 253	30 312	9 334,27
2004	196 484	1 215	4 878	29 543	9 687,39
2005	199 262	1 127	4 396	27 974	9 771,30
2006	187 965	956	3 990	24 231	9 116,30
2007	182 736	1 123	3 960	25 382	8 467,30

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

Z vývoje počtu usmrcených osob můžeme pozorovat po třech úspěšných letech meziroční nárůst počtu usmrcených osob, který je za posledních 18 let třetí nejvyšší (po roce 1990 – zvýšení o 259 osob a po roce 1992 – zvýšení o 201 osob). Největší meziroční snížení bylo v roce 1998, kdy počet usmrcených byl o 207 osob nižší, než v roce 1997 a dále v roce 2006, kdy tento rozdíl představuje 171 osob. Grafické vyobrazení můžeme pozorovat v následujícím obrázku.

Obrázek č. 1: Vývoj počtu nehod a jejich následků na území ČR



Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

1.4.2 Nehody podle zavinění

Zákon č. 361/2000 Sb. §2 uvádí: „Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích“ (řidič, spolujezdec, chodec, jezdec na zvířeti, osoba přibraná k zajištění bezpečnosti silničního provozu, apod.) [2]

V systému člověk – prostředí – vozidlo – dopravní cesta – sociální dopravní struktura hraje ústřední roli řidič. Dopravní systém tedy utváří:

- člověk - zaujímá v systému řídicí funkci a jeho činnost spočívá v příjmu a zpracování informací, rozhodování, reagování
- dopravní prostředek – vozidlo, konstrukce, technická úroveň, aktivní a pasivní bezpečnost
- dopravní prostředí – přírodní podmínky a uměle vytvořené dopravně-technická opatření
- dopravní sociální struktura – četnost účastníků, dopravní chování, sociální role

Řidič

Nároky na zdatnost řidiče se zvyšují s houstnoucím provozem. Člověk musí být neustále koncentrován, což vyžaduje dostatečnou mozkovou kapacitu a výkonnost, jinak

přetěžuje psychiku. Profesionální řidič musí během své pracovní doby vykonat více jak 5 000 operací (stlačení či uvolnění plynového pedálu, sešlápnutí spojivového nebo brzdového pedálu, zapínání směrových světel, otáčení volantem, řazení rychlostí apod.). Na řidiče je kladena obrovská informační zátěž, musí sledovat spoustu informací, které musí v krátkém časovém intervalu vyhodnotit a zpracovat.

Komplexní kapacitu člověka pro činnost řidiče tvoří:

- zdravotní (biologický, psychofyziologický a senzorický) stav
- osobnostní vlastnosti
- schopnosti
- dovednosti
- znalosti a zkušenosti
- morální vlastnosti

Tyto specifické prvky zrcadlí nároky na činnost řidiče. Pokud je některá vlastnost narušena, je zde ohrožena dopravní způsobilost a člověk při dopravním provozu začíná selhávat.

Chodec

Dopravní chování chodce jako součást celkového chování člověka závisí na objektivních a subjektivních faktorech. Objektivní faktory představují vnější dopravní podmínky a dopravní zátěž (dopravní intenzita, stav komunikace, osvětlení, denní doba apod.). Subjektivní faktory pak představují vnitřní dispozici člověka, které dělíme na fyzické faktory (věk, pohlaví) a psychické faktory (únava, motivace, schopnosti).

Nejvíce ohroženými chodci jsou děti a staří lidé. U dětí je nejvyšší relativní riziko ve věku od pěti do osmi let.

U úrazů, ke kterým dochází za tmy, je vyšší pravděpodobnost, že budou smrtelné, než u vyskytujících se za denního světla. Rozpoznání chodců v různém oblečení ve tmě je značně ztíženo. Např. jen déšť zvyšuje riziko pro chodce již za denního světla, ale ještě více ve spojení se tmou. „Svědčí o tom také experiment (ČSAD Plzeň 1895) uskutečněný na komunikaci při jízdě s tlumenými reflektory za příznivého počasí.

Chodec byl spatřen v oblečení:

- tmavém na 25 – 26 metrů
- šedém na 30 – 31 metrů
- světlém na 38 – 40 metrů“[3]

Úrazy chodců na milion obyvatel příslušné věkové skupiny jsou nejvyšší ve věkových skupinách nad 65 let. Riziko pro staré lidi nad 70 let je až čtyřikrát větší než riziko pro věkovou skupinu 16 až 60 let. Mezi nejstaršími chodci bývají často osoby s podstatně sníženou pohybovou a smyslovou způsobilostí, a to znamená, že signalizace řidiče nemusí být tímto chodcem vůbec vnímána. Tato starší generace tvoří velkou část účastníků silničního provozu a je nutno učinit vše, aby byla tato skupina ovlivněna ve prospěch zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Negativním faktorem při častých nehodách chodců je také alkohol, protože chodci s vysokou koncentrací alkoholu v krvi mají vysoké nehodové riziko.

V tabulce č. 3 je vidět počet nehod a usmrcených v roce 2007 v porovnání s rokem 2006 a procentuelním vyjádřením. U většiny viníků nebo zavinění zaznamenáváme pokles počtu nehod (více nehod zavinili chodci, více nehod bylo zaviněno i z důvodu tzv. jiného zavinění a více nehod bylo způsobeno „lesní zvěří nebo domácím zvířetem“).

V počtu usmrcených ve všech kategoriích s výjimkou kategorie nehod zaviněných chodci, kde došlo k poklesu počtu usmrcených osob, zaznamenáváme nárůst.

Tabulka č. 3: Přehled viníků a zavinění nehod

Viník, zavinění nehody rok 2007	Počet nehod	Rozdíl nehod	Rozdíl v %	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených	Rozdíl v %
Řidičem motorového vozidla	167 633	-6 519	-3,7%	992	137	16,0%
Řidičem nemotorového voz.	2 419	-65	-2,6%	65	22	51,2%
Chodcem	1 576	69	4,6%	41	-3	-6,8%
Jiným účastníkem	244	-15	-5,8%	0	0	
Závadou komunikace	468	-467	-49,9%	0	0	
Technickou závadou vozidla	1 091	-180	-14,2%	7	6	600,0%
Lesní, domácí zvěř	8 501	1 804	26,9%	5	5	
Jiné zavinění	804	144	21,8%	13	0	0,0%

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

Z tabulky můžeme dále vypočítat, že necelých 92% nehod zavinili řidiči motorových vozidel. I když ze statistik nevyplývá větší podíl nehod zaviněných pozemní komunikací, je tento faktor neprávem přisuzován do skupiny nehod “Řidičem motorového

vozidla“. Závada komunikace v mnoha případech ovlivňuje nehody z části a pokud součet nepříznivých aspektů překročí určitou hranici dojde ke konfliktní situaci.

V porovnání četnosti následujících nehody způsobené lesní zvěří nebo domácím zvířetem (4,7% z celkového počtu nehod), na řidiči nemotorových vozidel připadá 1,3%.

Chodci zavinili celkem 1 576 nehod, z toho nejvíce nehod zavinili muži – 639 nehod (tj. 40,5% z celkového počtu), děti zavinily 509 nehod (tj. 32,3%) a ženy - 353 (tj. 22,4%) a zbytek připadá na skupiny chodců. Při těchto nehodách zahynulo 41 osob, tj. o 3 osoby méně, než v roce 2006. Chodci tedy na celkovém počtu participují necelým jedním procentem, avšak v podílu usmrcených osob zaujímají 3,7%, což jen poukazuje na neukázněnost chodců, kteří zneužívají své přednosti na přechodech. Nejtragičtější příčinou nehod chodců v roce 2007 bylo neopatrné nebo náhlé vstoupení do vozovky z chodníku nebo krajnice – 714 nehod a zahynulo při nich 16 chodců, dalších 12 chodců zahynulo v důsledku nesprávného zhodnocení dopravní situace, 6 chodců zahynulo v důsledku špatného odhadu vzdálenosti a rychlosti vozidla apod. Dalším specifikem nehod zaviněných chodci je vysoký počet nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, 196 chodců (viníků) bylo v době nehody pod vlivem alkoholu (tj. 12,4% - téměř každý 8. chodec - viník nehody).

Z důvodu technické závady vozidla v roce 2007 bylo zaviněno 1 091 nehod (tj. 0,6% z celkového počtu nehod). 7 osob bylo usmrceno (o 6 osob více) a dalších 159 osob bylo zraněno. Nejčastější příčinou bylo nesprávné uložení nákladu - celkem 318 nehod, na druhém místě v pořadí četnosti následuje jiná technická závada (např.: otevření přední kapoty, upadnutí výfuku, rozbití čelního skla apod.) – 183 nehod, následuje upadnutí, ztráta kola vozidla - 179 nehod, defekt pneumatiky způsobený průrazem nebo náhlým únikem vzduchu - 136 nehod. Závada provozní brzdy se podílela na zavinění 107 nehod apod. K usmrcení došlo při defektu pneumatiky (4 usmrcené osoby), lomu závěsu kola (2 osoby) a z důvodu jiné technické závady (1 osoba).

1.5 Vývoj dopravní nehodovosti ve státech EU

Dopravní nehody si i ve vyspělých státech vyžadují poměrně velké množství životů a patří mezi nejčastější příčiny úmrtí osob středního věku, a proto se zvýšení bezpečnosti provozu stalo pro mnohé státy prioritou dopravní politiky. V zemích Evropské unie je ročně více než 40 000 účastníků silničního provozu usmrceno a nahlášeno přes 3,5 milionů zraněných z dopravních nehod. Toto vše znamená náklady, které činí až 180 miliard eur, tedy

2% HDP EU a k tomu všemu bychom mohli přičíst ještě i nezměřitelnou lidskou bolest a utrpení.

Dopravní politika České republiky pro léta 2005 –2013 je založena na principech strategie udržitelného rozvoje. Podkladem pro její zpracování byla Bílá kniha EU „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“. Z té vycházejí všechny dopravní politiky zemí EU. Národní politika zohledňuje konkrétní situace dané země. Při tvoření nové dopravní politiky se přihlíželo k analýze a hodnocení Dopravní politiky České republiky z roku 1998 a ke SWOT analýze zpracované Ministerstvem dopravy v případné fázi v prosinci 2002.

Hlavním cílem je rozvoj dopravy udržitelným směrem. Nová dopravní politika rozhodla o hlavních prioritách k získání cíle:

- 1 . dosažení vhodné dělby mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu
- 2 . zajištění kvalitní dopravní infrastruktury
- 3 . zajištění financování v sektoru dopravy
- 4 . **zvýšení bezpečnosti dopravy**
- 5 . podpora rozvoje dopravy v regionech

Dosažení vhodné dělby mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu

V oblasti nákladní dopravy silniční doprava vykonává okolo 70%. Silniční doprava se přepravcům jeví rychlá, přesná ale i neprávem levná. Specifické cíle k dosažení zlepšení problematiky jsou charakterizovány například vybudováním těsného propojení dopravní soustavy s celým logistickým řetězcem s podporou vybudování sítě veřejných logistických center (VLC, anglicky Freight Village). VLC by měla zajišťovat spojení různých druhů doprav (železniční, silniční, vodní, letecké), koncentraci přepravních proudů, možnost přístupu k pan-evropským dopravním koridorům, odstranění „těžké“ silniční dopravy z obytných území atd.

Dalším cílem je harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele a to pomocí zpoplatnění dopravní infrastruktury, škod na životním prostředí, kongescí. V železniční dopravě by měla být stanovena cena za přidělení, rezervaci a také nevyužívání již přidělené kapacity železniční dopravní cesty. Kongesce souvisí s vyčerpáním kapacity dopravní cesty, kdy vznikají časové ztráty, vyšší spotřeba energie a zvýšený negativní vliv na životní prostředí. K vysokým stupňům kongescí dnes již nedochází jen na území měst, vyskytují se i na hlavních silničních tazích.

Dalším slabým místem, které zdůrazňuje Bílá kniha evropské dopravní politiky do roku 2010, je nedostatečná interoperabilita intermodálních jednotek. Transformace železničního sektoru a aplikování evropských železničních balíčků.

Zefektivnění silniční nákladní dopravy např. pomocí „švédského modelu“, ve kterém jde o zvýšení povolené tonáže na soupravu na 60 tun.

Cíle stanovené v Bílé knize se neplní, nenastalo ani zvrácení současného trendu. I přes snahu o omezení závislosti vývoje ekonomiky na dopravě a přes snahu o omezení dopravy, nastává situace přesně opačná, podle zprávy Evropské agentury pro životní prostředí (EEA) „Climate for transportchange“ dochází k neustálému růstu osobní i nákladní dopravy. Doprava převyšuje tempo růstu ekonomiky. Samozřejmostí je, že kromě pozitivních dopadů s sebou doprava přináší i negativní efekty, což je ale přirozený důsledek každé aktivity. Mnohdy se jedná spíše o ideologické a politické cíle. Současně neexistuje alternativa ve formě substitutu za dopravní službu a negativní dopady nelze odbourat zakazováním dopravy.

Snižování negativních dopadů lze dosáhnout efektivním užíváním dopravy, efektivním řízením dopravních proudů, užitím méně energeticky náročných dopravních prostředků a pod. Pro mnoho politiků je rušení dopravy líbivé téma pro voliče, nikdo z nich však nepoukazuje na klady dopravy, které přináší například ve formě finančních prostředků a neporovnává dopravu z celkového hlediska.

„Za nepopiratelnou je třeba považovat vazbu dopravy na výkon ekonomiky. Zároveň je nutno vnímat negativní externí dopady dopravy na vnější okolí, ale neopomíjet ani pozitivní externalitu. Je také zřejmé, že pro problémy související s dopravou je nutné hledat řešení. To ale nemůže spočívat v prosté eliminaci dopravy, ale v jejím efektivním řízení a využívání. Bohužel v případě dopravy mívají i dobře míněné záměry negativní důsledky. Příkladem může být užívání biopaliv, či snahy o snižování emisí skleníkových plynů. Samotná biopaliva se stávají spíše předmětem obchodu, který má vydělávat a vydělává. Důsledkem je však dopad na finanční zatížení běžných spotřebitelů při nákupu paliv samotných, ale i při nákupu ostatních komodit. Celý systém tak představuje v podstatě dodatečné zpoplatnění obyvatel. Primární cíl, omezení závislosti na ropných produktech a snížení emisí CO₂, se tak stává podružným.“[5]

Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury

Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury údržbou a obnovou stávající dopravní infrastruktury a výstavbou a modernizací nové. V budoucnu je nezbytné zavést výkonné

zpoplatnění silniční dopravy, zvýšit příjem Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) navýšením podílu spotřební daně z pohonných hmot.

Dále je třeba zajistit systémovou realizaci údržby a opravy infrastruktury z hlediska významu pro bezpečnost provozu a zajistit ochranu před hlukem. Výstavba a modernizace v první řadě zaměřena na síť TEN-T (The Trans-European Transport Network), kde jsou zahrnuty projekty železniční, silniční, vodní a letecké dopravy. Na našem území spadají do sítě TEN-T v silničních koridorech dálnice D5 z Prahy do Plzně a Rozvadova, D8 z Prahy do Ústí nad Labem a na česko-německou hranici a na železnici to je I. – IV. koridor. Vytvoření kvalitní infrastruktury obsahuje dopravní politika, bohužel však teoretické návrhy mnohdy zaostávají za realizací, a tak výstavba vázne. Výstavba infrastruktury je také důležitá zejména z přísunu peněz z evropských fondů, které ČR může čerpat do r. 2013. Proto je nutné bezodkladně řešit navrhované úseky a snažit se přesvědčit o ceně lidských životů zejména zástupce ochránců přírody.

Zajištění financování v sektoru dopravy

Financování v sektoru nákladní dopravy se týká podpory rozvoje vozového parku a speciálních technických prostředků pro nedoprovázenou kombinovanou přepravu, zajištění dopravní infrastruktury a také podpory strategického výzkumu v dopravě.

Financování dopravní infrastruktury z veřejných rozpočtů (státního – SFDI, krajských a obecních), z fondů EU (Fond soudržnosti, Evropský regionální rozvojový fond (ERDF), fond programu INTERREG pro podporu přeshraniční spolupráce a spolupráce regionů), z úvěrů od Evropské investiční banky (EIB) garantovaných státem, ze soukromých zdrojů, daně představující úhrady nákladů uživatelů silnic a dálnic (silniční, spotřební daň z pohonných hmot apod.) a poplatky za užívání vybrané silniční a dálniční sítě.

V ČR nastává rozpor s aktuální dopravní politikou, kde se místo zvýšení podílu ze spotřební daně z pohonných hmot snížil příjem z 20% na 9,1%. Vzniká zde nelogická vazba, kde většina částky daně vybrané v jednom oboru, se nevrací v jeho prospěch, ale plyne úplně jinam, zejména na dotování železniční dopravy a tak si vlastně silniční doprava podporuje svou konkurenci.

Příjem zvýší zprovoznění elektronického mýta, které představuje spravedlivé výkonové zpoplatnění uživatelů silnic a dálnic.

Zvýšení bezpečnosti dopravy

Zlepšení současné situace v silniční dopravě musí být podniknuta v oblasti **lidského činitele** (prevencí formou zpřísnění udělování nových řidičských licencí, pravidelné kontroly

dodržování pravidel silničního provozu a správně stanovené sankce při nerespektování pravidel silničního provozu), oblasti **technické bezpečnosti silnic** a **technického stavu vozidel**.

Bezpečnost železniční dopravy je na dobré úrovni, národní bezpečnostní pravidla budou postupně nahrazována normami vycházejícími z technické specifikace interoperability. Zvyšování bezpečnosti bude zaměřeno na místa úrovněového křížení se silničními komunikacemi.

Letecká doprava je v poměru k přepravním výkonům nejbezpečnější, při ojedinělých nehodách však vznikají prakticky nejvyšší škody. Bezpečnost se zaměřuje na technický stav letadel i řídicí systémy letového provozu včetně jejich obsluhy.

Zpřísnují se podmínky kontrol vozidel i řidičů, zdokonalují se kontrolní činnosti a opatření pro likvidaci havárií a zefektivňuje se koordinace záchranného systému pro **pravidla přepravy nebezpečných věcí**.

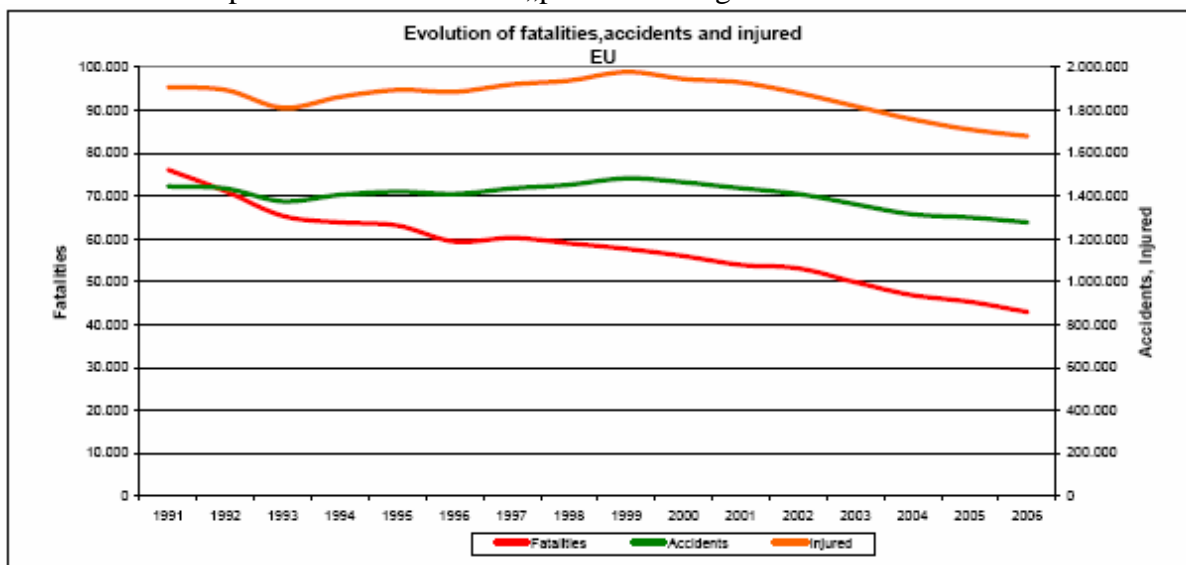
Podpora rozvoje dopravy v regionech

Snížením zátěže životního prostředí a úlevě jádrům měst podporou dopravní obslužnosti regionů, zefektivněním a snížením hustoty provozu ve městech, dochází pomocí **nové koncepce zásobování měst a city-logistiky**. Principem city-logistiky je vybudování záchytných center na okraji měst, které nabízejí outsourcing logistických služeb, jako je skladování, konsolidace a vypravování zásilek ke svým příjemcům. Podle jejich rozmístění jsou zásilky konsolidovány a dále rozváženy po optimalizovaných trasách dle smluvních časových plánů.

Další specifický cíl v této prioritě představuje **regulace a zpoplatnění dopravy ve městech**. Zpoplatněním dopravy ve městech lze dosáhnout snížení kongescí, zlepšení životního prostředí a zároveň získání finančního zdroje na rozvoj místní infrastruktury a podporu veřejné dopravy.

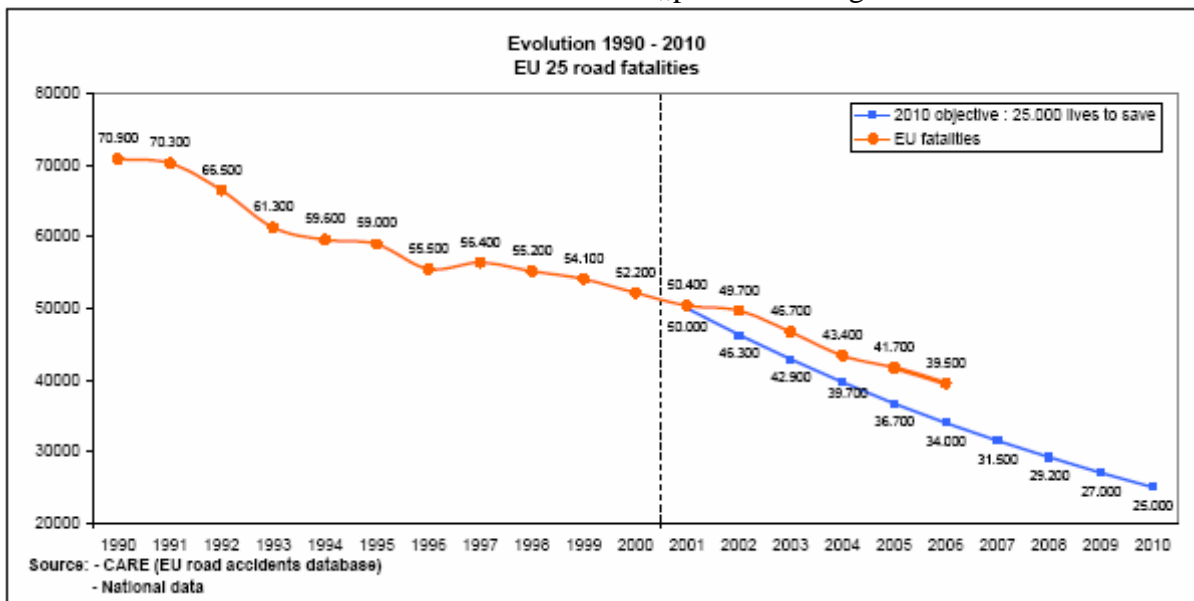
Vývoj úmrtí při dopravní nehodovosti, počet nehod a zranění v EU můžeme pozorovat z obrázku č. 2, který vychází z příloh 1, 2 a 3. Můžeme konstatovat, že od roku 2000 mají všechny kategorie klesající tendenci, což je pozitivní. V obrázku č. 3 však vidíme, že vývoj neprobíhá podle představ EU, která chtěla snížit počet úmrtí z roku 2001 do roku 2010 na polovinu. Problém s sebou přinášejí i nově vstupující země.

Obrázek č. 2: Dopravní nehodovost EU „převzato z originálu“



Zdroj: IRTAD

Obrázek č. 3: Plnění závazku snížení nehodovosti „převzato z originálu“



Zdroj: IRTAD

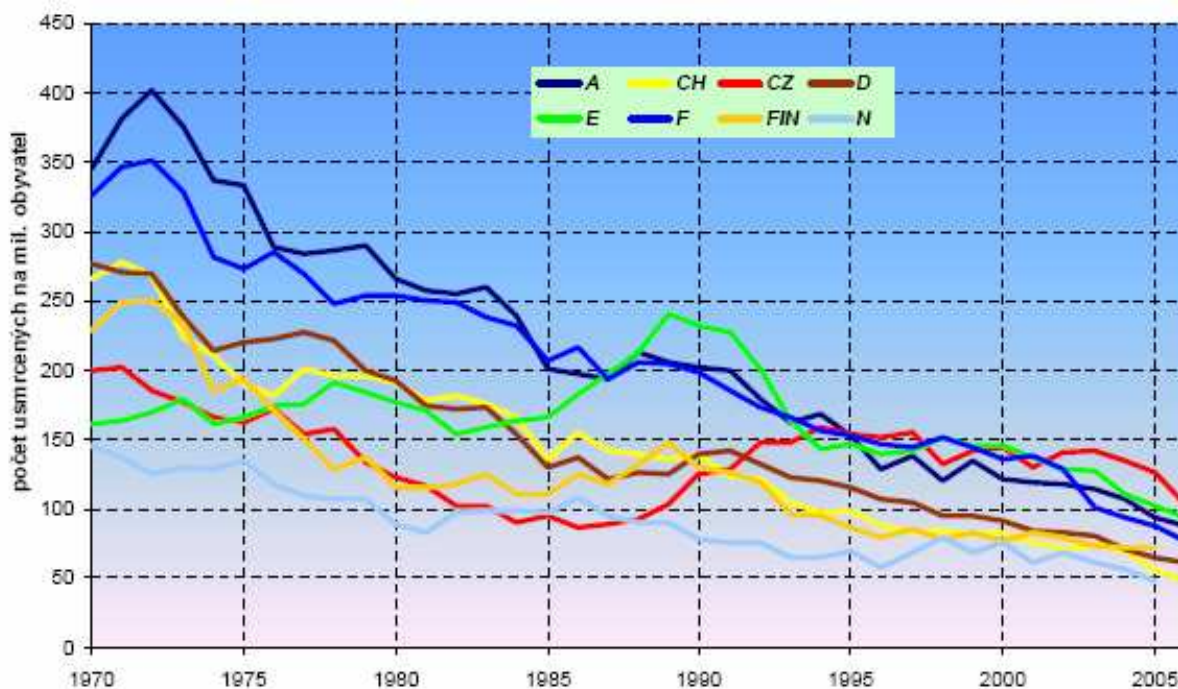
V příloze č. 1, 2, 3 jsou uvedeny údaje o osobách zesnulých do 30 dnů po nehodě. V ČR se ve statistikách uvádějí hodnoty do 24 hodin po nehodě a jsou pro potřeby evropského statistického výzkumu přepočítávány. Počet usmrcených v naprosté většině zemí má stabilně klesající tendenci. Španělsko a Maďarsko zažilo dočasný nárůst počtu usmrcených na přelomu 80. a 90. let, který byl dalším vývojem překonán. Nepříjemný vývoj způsobený následkem sjednocení překonalo Německo. Větší nárůst počátkem 90. let zaznamenalo Polsko, ale i zde poklesly hodnoty v r. 2000 pod stav v r. 1980. Pozoruhodný pokles počtu usmrcených po r. 2000 zaznamenala Francie.

1.5.1 Vývoj usmrcených na mil. obyvatel ve vybraných státech EU

Aby bylo možno při posuzování dopravní bezpečnosti přihlídnout k provozním mezním podmínkám, vztahují se počty nehod na 1 mil. obyvatel, na 1 mil. motorových vozidel a jízdní výkony (1 mld. vozokm). Srovnání úmrtí na počet obyvatel můžeme pozorovat z následujících obrázků č. 4 a 5 vycházejících z přílohy č. 4.

V 70. - 80. letech patřila ČR (v dnešním geografickém rozsahu) ke státům s nejnižší hodnotou usmrcených na mil. obyvatel. V 90. letech uvolněním trhu a rozvojem dopravy nastalo výrazné zhoršení, vystřídané teprve v posledních letech pozitivním trendem. Ve státech s dlouhopozitivním vývojem (Německo, Francie, Finsko, Švédsko atd.) se střídají období zlepšení a krátkodobého zhoršení. Po každém negativním období je zpravidla možné sledovat pozitivní vývoj daný implementací dalších dopravně bezpečnostních opatření. Žádný vývoj nemůže být trvale pouze pozitivní, jelikož se potenciál každého opatření časem vyčerpá. Po krátkodobém nárůstu počtu nehod/usmrcených/zraněných však nové opatření může nastartovat další pozitivní vývoj.

Obrázek č. 4: Vývoj počtu usmrcených na pozemních komunikacích na mil. obyvatel v EU

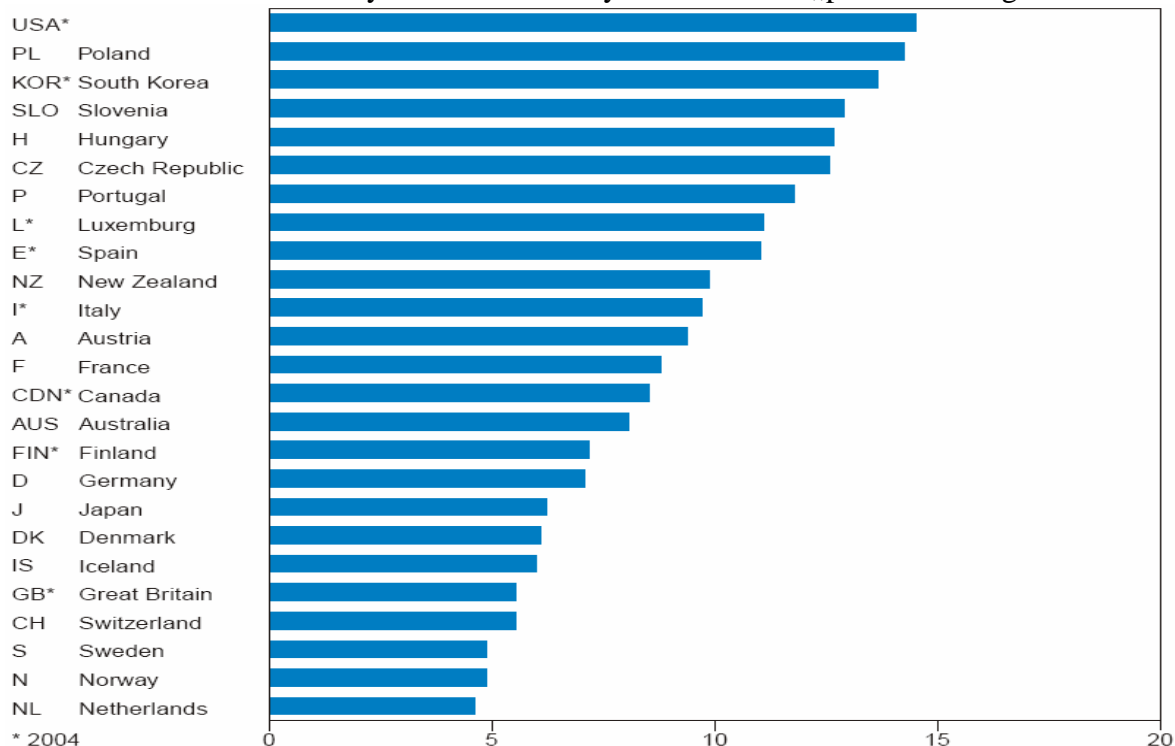


Zdroj: IRTAD

Z mezinárodního srovnání nevychází ČR bohužel příliš dobře. Ze statistiky OECD vyplývá, že počet usmrcených osob připadající na 1 milion obyvatel je v ČR ve srovnání s vyspělými západními zeměmi např. se Švédskem, Norskem, Velkou Británií a Nizozemím více než dvojnásobný. V obrázku č. 4 je srovnání s vybranými státy EU a zachycuje vývoj, který je i přes klesající tendenci v ČR katastrofální. Pro úplnější představu

přikládám obrázek č. 5, ve kterém vidíme negativní postavení ČR vůči ostatní státům EU v počtu usmrcených na mil. obyvatel v roce 2005.

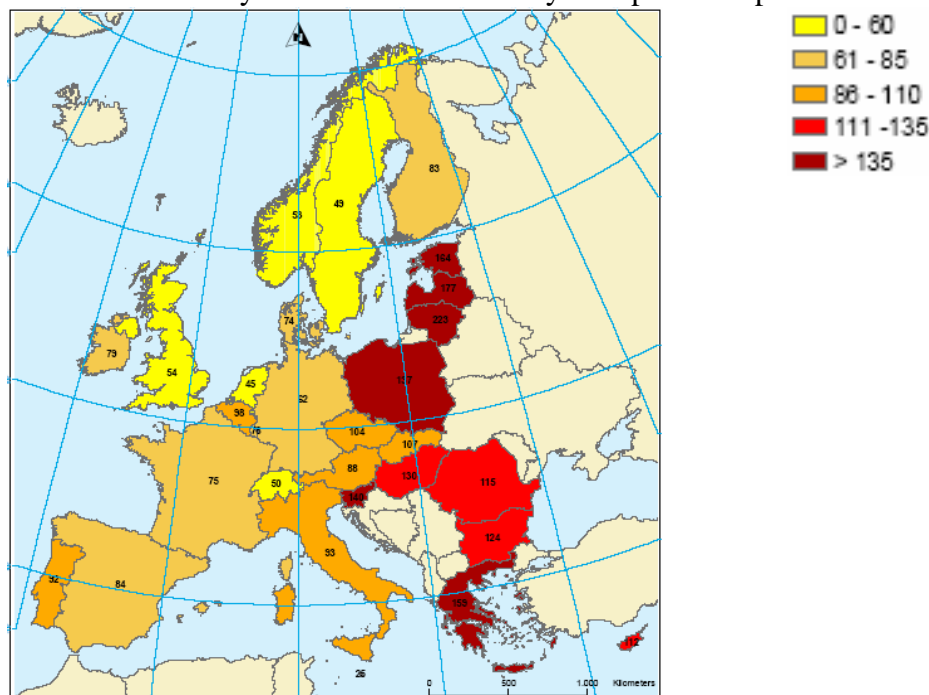
Obrázek č. 5: Počet usmrcených na 100 000 obyvatel v r. 2005 „převzato z originálu“



Zdroj: IRTAD

Po rozdělení na jednotlivé skupiny počtu usmrcených (viz. legenda), pak vypadá Evropa následovně.

Obrázek č. 6: Počet usmrcených v r. 2006 na mil. obyvatel podle skupin

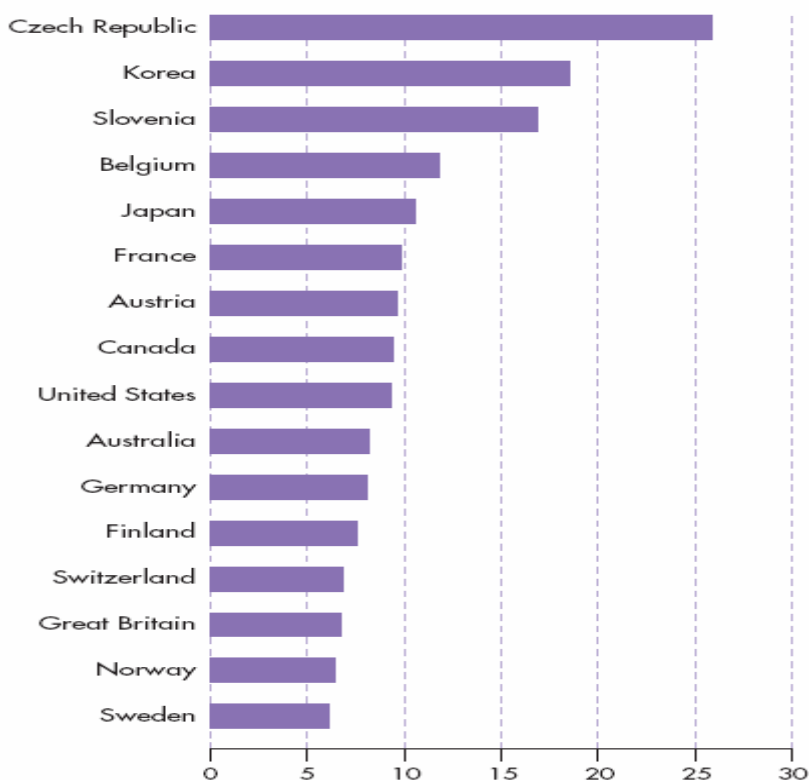


Zdroj: IRTAD

1.5.2 Srovnání vývoje počtu usmrcených osob na bilion vozidlových km

Po otevření hranic směrem na západ došlo ve střední a východní Evropě k silnému vzestupu motorizace, a tím zvýšení přepravních proudů přes ČR. Obrázek č. 7 zobrazuje srovnání vývoje počtu usmrcených osob na bilion vozidlových km (dále jen vozokm) ve vybraných zemích. Zde vystupuje velmi nepříznivá pozice ČR nejvýrazněji. ČR činí téměř čtyřnásobek hodnoty nejdřívejších zemí. V příloze č. 7 můžeme pozorovat vývoj tohoto ukazatele v jednotlivých zemích.

Obrázek č. 7: Počet usmrcených na bilion vozidlových km v r. 2005 „převzato z originálu“



Zdroj: IRTAD

2 Vývoj právní úpravy vztahující se k provozu na pozemních komunikacích

1. července 2006 nabyl účinnosti zákon č. 411/2005 Sb., o silničním provozu, jež novelizoval zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Novelizace pravidel silničního provozu byla vyvolána zejména nutností zvýšit bezpečnost na pozemních komunikacích, dále v souladu s vládou schválenou Národní strategií bezpečnosti silničního provozu snižovat počet usmrcených a zraněných v důsledku dopravních nehod a v neposlední řadě aktualizovat českou právní úpravu ve vztahu k právu Evropských společenství. Novelizace pravidel silničního provozu je v zásadě postavena na řadě nových preventivních opatření (např. povinné používání dětských zádržných systémů na všech druzích pozemních komunikací, povinné používání cyklistických přileb do 18 let, celodenní svícení po celý rok...). Opatření jsou dále doplněna postihy, které jsou směřovány zejména na řidiče, kteří se opakovaně dopouští dopravních přestupků. Tito řidiči již musí počítat nejen s bodovým systémem hodnocení řidičů, ale i s podstatně vysokými peněžitými tresty za dopravní přestupky. Novela zákona o provozu na pozemních komunikacích dává také nové pravomoci Policii ČR, která může ve stanovených případech na místě zadržet řidičský průkaz a zabránit řidiči v další jízdě. Městská a obecní policie může nově měřit dodržování nejvyšší povolené rychlosti. Nejen tato opatření by měla vést k trendu snižování následků dopravních nehod, který začal již v roce 2003.

2.1 Bodový systém

Zavedení bodového systému je součástí celého systému opatření ke snížení počtu a následků dopravních nehod v České republice do roku 2010, jež jsou obsažena v rámcové Národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Bodový systém hodnocení řidičů patří k osvědčeným opatřením používaným i v zahraničí. Cílem systému je odrazením předcházet porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích. Zamezení porušování se má uskutečňovat hrozbou ztráty řidičského oprávnění. Vzniká snaha eliminovat řidiče, kteří se opakovaně dopouští závažných dopravních přestupků a tím se stávají řízením motorového vozidla nespolehlivými a nebezpečnými okolí.

Vytvořil se čitelný systém přestupků, který je jednoznačně definovaný, neboli konkrétní přestupek má přidělen konkrétní počet bodů. Výběr několika postižení je vyobrazen v tabulce č. 4. Přehled všech postihů je uveden v příloze č. 8.

Tabulka č. 4: Bodový systém

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích Přestupek/trestný čin podle ustanovení	Počet bodů	Pokuta ve správním řízení (Kč) Trest v trestním řízení	Zákaz činnosti (ZČ)	Bloková pokuta (Kč)
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	7	25 000–50 000 Odnětí svobody do 1 r. nebo peněžitý trest	1 rok–2 roky Zákaz činnosti 1 rok–10 let	-----
řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil užitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky	7	25 000–50 000 Odnětí svobody až do tří let	1 - 2 roky	-----
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	6	10 000–20 000	6 měsíců – 1 rok	-----
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3	1 500–2 500	-----	1000
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	2 500–5 000	1 – 6 měsíců spáchá-li 2x a vícekrát v roce	2500
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3	2 500–5 000	1 – 6 měsíců spáchá-li 2x a vícekrát v roce	2500
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2	1 500–2 500	-----	2000
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	1 500–2 500	-----	1000

Zdroj: www.novapraavidla.cz

2.2 Záznam bodů

V bodovém systému je systém zaznamenávání a započítávání jednotlivých porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích. Při dosažení zákonem stanoveného počtu bodů dojde k odebrání řidičského oprávnění (v ČR je zákonem stanoven počet bodů 12). Po dosažení předepsaného počtu bodů obecní úřad s rozšířenou působností vyzve k odevzdání řidičského průkazu a řidič tímto pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 dnů od doručení této výzvy. Řidič ztratí taktéž odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel, neboli bude ji muset znovu nabýt, což je možné pouze splněním podmínek podle zákona 247/2000 Sb., tedy opětovné absolvování autoškoly. Po ztrátě oprávnění a způsobilosti k řízení smí řidič požádat o vrácení řidičského oprávnění po uplynutí jednoho roku od právní moci rozhodnutí, kterým současně dosáhl 12ti bodů. V případě, že byl řidiči uložen zákaz řízení na delší dobu než 1 rok a současně dosáhl 12ti bodů, smí požádat o vrácení řidičského průkazu až po uplynutí lhůty zákazu. Aby byl řidiči vrácen řidičský průkaz musí prokázat, že se podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti. Po vrácení řidičského průkazu má vynulován stav trestných bodů a začíná tedy s nula body.

Bodový systém vede obecní úřad obce s rozšířenou působností podle místa trvalého bydliště řidiče, který zaznamenává jednotlivá porušení pravidel silničního provozu. Evidovány jsou pouze přestupky, které stanoví zákon.

Body se zaznamenají v okamžiku, kdy rozhodnutí o přestupku nabude právní moci. Obecní úřad pak zaznamenává body do pěti dnů od doručení pravomocného rozhodnutí. Policie a obecní policie má současně povinnost, a to bez zbytečného odkladu, obecnímu úřadu uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení, resp. samotné spáchání přestupku, u kterého se ukládají body, oznámit. Při porušení více přestupků najednou se započítávají body z nejzávažnějšího přestupku, neboli se body za jednotlivé přestupky nesčítají. Například při zapomenutí rozsvícení světel a řádné neuzití bezpečnostních pásů se trestá pouze nepřipásání se, jelikož je ohodnocen více body, a to 2 oproti nerozsvícení, které je ohodnoceno 1 bodem.

2.2.1 Odečítání bodů - § 123e

Aby člověk pouze nenabýval trestných bodů je možné také body odečítat. Snížení trestných bodů lze dosáhnout pouze dvěma způsoby. Prvním je výše popsany po uplynutí trestu a nabytí odborné způsobilosti, aby jsme se však nemuseli dostat do situace vykonávání trestu, zajistíme snížení trestných bodů za 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců držení řidičského oprávnění bez záznamu žádné další sankce za přestupek, a to ve výši 4 bodů. Lhůty pro odečítání bodů však neběží po dobu, kdy řidič vykonává trest zákazu řízení vozidel, ale rozběhnou se až po vykonání trestu. Po 24 měsících se vymažou další 4 body a za 36 měsíců všechny zbývající. Obecní úřad do 3 dnů provede příslušný záznam a do dalších 5 dnů vám vymazání všech bodů písemně oznámí.

Bodový systém neumí ohodnotit vzorné řidiče bez záznamu, nebo s vynulovaným počtem bodů a tedy po vzorném chování nelze dosáhnout záporných hodnot ani získání rozšíření trestného konta bodů. Tedy řidič, který například 10 let neučinil přestupek, a poté dvakrát v jednom roce překročí povolenou rychlost 20 km/h a více v obci, nebo 30km/h a více mimo obec, přijde o řidičské oprávnění na jeden až šest měsíců. Řidič při banálním přestupku nepřijde jen o bod z přestupku, ale zároveň o další 4 body, které se mu mohly odečíst, jelikož to byl jeho jediný přestupek během roku. V systému nebyly nijak zohledněni profesionální řidiči, kteří se setkávají s provozem na pozemních komunikacích denně a jejich přepravní výkon je několikrát vyšší než u ostatních účastníků provozu. Tito řidiči mohou každým dalším přestupkem přijít náhle nejen o řidičské oprávnění, ale také o práci a banální přestupky se mohou proměnit náhle v závažnou životní krizi. Z přílohy č. 8 můžeme pozorovat, že mnohdy nemusí jít o závažný přestupek, ale i obyčejné zapomenutí rozsvícení světel je

trestáno 1 bodem. V tomto směru se snaží zastánci silniční dopravy prosadit, některé zmírňující změny (popsány viz. níže).

2.2.2 Vrácení řidičského průkazu

Vrácení řidičského oprávnění v souvislosti s uplynutím 1 roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, je předmětem ustanovení § 123d výše uvedeného zákona. Podmínkou vrácení řidičského oprávnění je prokázání, že se žadatel podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti podle zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Přezkoušení z odborné způsobilosti se provádí podle § 45 a § 45a zákona č. 247/2000 Sb. Vznikají různé názory a požadavky na vrácení a proto uvádím několik názorných příkladů a rad:

1. Musí žadatel přinést ke zkoušce potvrzení o zdravotní způsobilosti?
Zákaz činnosti nebyl vysloven pro ztrátu zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, tedy **žádá-li žadatel o vrácení řidičského oprávnění není nutné předkládat potvrzení o zdravotní způsobilosti.**

2. Zkoušku z údržby provádí na všechny skupiny (samostatně), které má v ŘP, nebo jen na nejvyšší skupinu?

Příklad: žadatel chce vrátit ŘO pro skupiny A, B, C, C+E a D.

Zkoušku ze znalosti ovládání a údržby vozidla je nutné provést pro všechny skupiny řidičského oprávnění zvlášť.

3. Získání skupiny C a D je podmíněno držením skupiny B. V případě, že je držitelem i skupiny A, je nutná zkouška z údržby zvlášť pro skupinu A a zvlášť pro skupinu B, C a D, nebo dohromady? Kolik zkoušek z údržby je pak povinen absolvovat ?

Zkoušku ze znalosti ovládání a údržby vozidla je nutné provést pro všechny skupiny řidičského oprávnění zvlášť.

4. V případě, že je žadatel držitelem ŘO pro skupiny A, B, C, C+E a D , kolik zkoušek z praktické jízdy a pro jaké skupiny musí absolvovat pro obhajobu a navrácení ŘP, případně s jakými a kolika vozidly?

Zkoušku z praktické jízdy je nutné provést pro všechny skupiny řidičského oprávnění zvlášť.

5. V případě, že držitel ŘO skupin A, B, C, C+E a D musí vykonat zkoušku z praktické jízdy pro skupinu A samostatně (nemá vazbu na ostatní skupiny) a praktickou jízdu pro ostatní skupiny a klimatické podmínky nedovolují provést zkoušku na A, lze tuto provést samostatně v přijatelné době a vydat ŘP jen s ostatními skupinami, aniž by se musel žadatel vzdávat skupiny A. (obrazně řečeno – skupinu A bude mít v „úschově“)?

Podle § 43 odst. 5 zákona č. 247/2000 Sb. zkušební komisař přebírá povinnosti učitele autoškoly a také odpovědnost za žadatele o řidičské oprávnění a výcvikové vozidlo. Podle zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce, ve znění pozdějších předpisů, je zaměstnanec oprávněn odmítnout výkon práce, o níž má důvodně za to, že bezprostředně a závažným způsobem ohrožuje jeho život nebo zdraví, popřípadě život nebo zdraví jiných fyzických osob. Každý zaměstnanec je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví fyzických osob, kterých se bezprostředně dotýká jeho jednání. Na základě vyhodnocení konkrétní situace (klimatických podmínek) **je zkušební komisař oprávněn přerušit zkoušku. Podání žádosti o přerušeni části zkoušky, žadatelem o řidičské oprávnění, je jedna z možností jak tuto zkoušku přerušit. Na základě výše uvedeného pak obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá nový řidičský průkaz, který ovšem nebude dokládat držení skupiny řidičského oprávnění skupiny A (nebude v něm skupina A uvedena).**

6. S ohledem na předcházející odstavec, lze tedy požádat o přezkoušení jen z několika skupin ŘO a vydat ŘP s omezeným počtem oprávnění, aniž by byl nucen se ostatních skupin ŘO vzdávat, na něž by zkoušku vykonal dodatečně později?

Žadatel o vrácení řidičského oprávnění může podat žádost o přerušeni části zkoušky (viz ad 5.), je však na zváženi (po vyhodnoceni konkrétní situace) zkušebního komisaře, zda-li se zkouška přeruší či nikoli. V zásadě lze ovšem říci, že kromě skupiny A neexistují v praxi reálné důvody, proč zkoušku přerušovat.

2.3 Hlavní změny pravidel

Celoroční svícení

Nově zavedena **povinnost celodenního a celoročního svícení**. Dosud tato povinnost platila pouze v zimním období, tedy v době „zimního času“.

Jízda pod vlivem alkoholu a drog

Vyšší sankce při jízdě pod vlivem alkoholu a ostatních omamných látek (drogy, léky). Řízení pod vlivem alkoholu se stalo **trestným činem**. Provést orientační dechovou zkoušku na ovlivnění alkoholem je umožněno v případě podezření obecní policii. Policie může v určitých případech zadržet řidičský průkaz nebo i zabránit v další jízdě.

Povinné dětské autosedačky na všech typech komunikací

Dětské autosedačky jsou povinné na všech typech komunikací. Byly stanoveny **výjimky** pro početnější rodiny (paragraf 6, odst. 1f). Pokud se na zadní sedadlo nevejdou vedle sebe tři sedačky, je možné třetí dítě vézt také, ale pouze je-li připoutané bezpečnostním pásem.

Dále nemusí být dítě v autosedačce při jízdě taxíkem v obci. Stejně však nesmí sedět vedle řidiče a musí být připoutáno bezpečnostním pásem. Další výjimka se až do 1. 5. 2008 vztahuje na vozidla zabezpečující přepravu dětí do mateřských nebo základních škol a na sportovní, kulturní nebo společenské akce, ovšem rychlost vozu je omezena maximálně na 70 km/h. Přesahuje-li počet přepravovaných dětí starších tří let počet sedadel vybavených bezpečnostními pásy nebo dětskými autosedačkami, může řidič osobního vozidla přechodně (nejdéle do 1. 5. 2008) na pozemních komunikacích s výjimkou dálnic a rychlostních silnic přepravovat na zadním sedadle větší počet dětí, než je sedadel vybavených bezpečnostními pásy nebo dětskými autosedačkami, bez použití zádržného bezpečnostního systému.

Povinné přilby pro cyklisty

Nově je dána povinnost cyklistů mladších 18 let za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.

Předjíždění cyklistů

Při předjíždění cyklisty řidič musí dát vždy znamení o změně směru jízdy, i když nevybočuje ze svého směru jízdy. Nově je povoleno předjíždět cyklistu i v křižovatce a v její těsné blízkosti.

Telefonování za jízdy

Řidič nesmí při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení.

Zastavení a stání

Umožňuje se parkování šikmo a kolmo, aniž by to muselo být vyznačeno příslušnou dopravní značkou, při stání musí zůstat aspoň jeden volný jízdní pruh o šířce nejméně 3 m pro každý směr jízdy.

Jízda v jízdních pruzích

Přednost mají řidiči automobilů přijíždějící z pravých jízdních pruhů.

Jízda po kruhovém objezdu

Nedává se znamení o změně směru jízdy při vjíždění na kruhový objezd. Řidič je povinen dát znamení o změně směru jízdy při vyjíždění z kruhového objezdu, a také pokud na něm přejíždí z jednoho pruhu do druhého.

Jízda nákladních vozidel

Zakazuje se předjíždění nákladním automobilům nad 3,5 t (na osobní vozy kategorie N1 to neplatí) a jízdním soupravám, pokud nemají dostatečný náskok rychlosti oproti předjížděnému vozu.

Zákaz používání antiradarů

Nikdo nesmí používat technické prostředky a zařízení, která znemožňují nebo ovlivňují funkci technických prostředků používaných policií nebo vojenskou policií při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Průjezdny jízdní pruh na dálnicích při dopravní zácpě

Zákon nově stanovuje způsob vytváření tzv. průjezdného jízdního pruhu o šířce nejméně 3 metry, aby byl při dopravních zácpách na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla zajištěn plynulý průjezd vozidel s právem přednostní jízdy (vozidel s modrými majáky). Řidiči jsou povinni ještě před zastavením vozidla v zácpě vytvořit takový jízdní pruh, do kterého jiná vozidla než vozidla s právem přednostní jízdy nesmějí vjíždět.

2.4 Návrh expertní skupiny ustanovené MD k úpravě z. 361/2000 Sb.

Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“) sestavilo expertní skupinu pro vytvoření návrhů k novele zákona č. 361/2000 Sb. V průběhu listopadu 2007 shromáždilo MD novelizační návrhy k zákonu č. 361/2000 Sb. některých členů expertní skupiny. Expertní skupina se rozdělila na pracovní skupinky. Každá z nich zabývá novelizací jednoho konkrétního ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., vybraného na základě rozhodnutí 60% většiny členů expertní skupiny. MD analyzuje novelizační návrhy, které od členů expertní skupiny obdrželo. Většina členů expertní skupiny se vyslovila pro novelizaci těchto ustanovení zákona: § 2, § 5, § 10, § 17, § 47, § 77, a § 123a - § 123f.

Navrhované změny expertní skupiny jsou uvedeny v příloze č. 9. Jsou v nich uvedeny návrhy na změny některých formulací, vypuštění jistých přestupků, případně snížení, či zvýšení bodového ohodnocení a nové návrhy bodových přestupků. Tyto návrhy byli podány **k projednání 13. 5. 08.** Několik takovýchto návrhů jsem uvedl níže v kapitolách 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3 a 2.3.4.

2.4.1 Návrhy na vypuštění

Navrhuje se vypustit čtvrtá položka za 7 bodů, 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. Myslím, že v případě kdy bylo účastníkovi prokázáno požití alkoholu dechovou zkouškou, není nutné, aby jej mohla případně zainteresovaná osoba zdržovat lékařským vyšetřením a těžce jej postihovat. S tím souvisí návrh na zrušení 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 promile. Zamezilo by se tím vznikání případů, kdy účastník mohl mít k obědu jednu sklenku alkoholického nápoje, již se cítí v pořádku, alkohol neomezuje jeho chování a účastníkovi je přesto naměřen zbytkový alkohol v krvi.

Dále vypuštění překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky nebo doby odpočinku v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů. Myslím, že je to správný návrh (vysvětlení viz. níže připomínky Sdružení ČESMAD Bohemia).

Navrhuje se vypuštění řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena, případně řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních

vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá. Zde bych pouze volil formulační změnu, jelikož tímto postihem se snižuje možnost častého odcizení RZ.

Dále pak zrušení postihu při překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu. Návrh je rozumný a odůvodnění je popsáno v návrhu Sdružení ČESMAD Bohemia.

Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu. Lidé si často neuvědomují účinnost ochranných prvků a myslím, že přílišná tolerance by vedla k většímu nedodržování povinností. Nicméně to přímo nesouvisí s ohrožením bezpečnosti provozu a případě ztráty řídičského oprávnění z tohoto důvodu je zřejmě zbytečné.

Nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla motorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti stanovené v z. 361/2000 Sb. § 35 odst. 1, je také zbytečný postih, kdy se účastník může dostat do situace, kdy mu technický stav vozovky neumožní dosáhnout stanovené rychlosti, případně převýšení vozovky v daném úseku. Myslím, že postačuje § 35 odst. 1, případně bych změnil formulaci na užití při nedosahování stanovené rychlosti na delším úseku.

Porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla je bod, ve kterém se téměř všichni experti shodují o vpuštění. Jak jsem se již výše zmiňovali, myslím, že zapomenutí rozsvícení by mělo být maximálně pokutováno. K mé spokojenosti by měli policisté pouze řidiče upozornit, alespoň by tak naplňovali své heslo „pomáhat a chránit“. Toto ohodnocení také vzbuzuje přílišnou nevoli u řidičů a podněcuje tak nevěřivost v bodový systém.

Posledním vybraným bodem zrušení návrhu je neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy. Toto postižení bych také zrušil, pokud si člověk není jistým viditelností a rozměrností nákladu, určitě není na škodu zvýraznit takovýto dopravní prostředek.

2.4.2 Návrhy na změnu ohodnocení

Navrhuje se zvážit snížení bodového hodnocení při držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla (současně 3 body). Navrhuje se zvýšit hodnocení o jeden bod při nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit. Dle mého názory bych spíše volil vyřazení z bodového ohodnocení, jelikož spíše podporuje neohleduplnost chodců, kteří přednost mnohdy zneužívají a v lepším případě, kdy nevznikne nehoda, dochází k podráždění psychiky řidiče.

Zvýšení hodnocení o jeden bod při porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6. Je důležité apelovat na rodiče a řidiče, aby dodržovali bezpečnost dětí, kteří těžko mohou rozhodovat ve svém věku o jeho účinnosti. Avšak zhodnotil bych hranice pro povinné užití, jelikož při užití „podsedačku“ připásováním pouze přes pas je stejně efektivní jako bez jeho užití.

Při neoprávněném užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením se navrhuje zvýšit bodové hodnocení z 1 na 4 body.

2.4.3 Návrhy na změnu formulace

Návrhy na změnu formulace jsou zejména z důvodu souladu s platnými ustanoveními. Ze zajímavých uvádím posunout hranici překročení rychlosti, a to omezením spodní hranice. Při překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 10 km/h a méně než 20 km/h v obci nebo o více než 15 km/h a méně než 30 km/h mimo obec případně překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více jak 10% a méně než 20 km/h v obci nebo o méně než 30 km/h mimo obec. Toto omezení by nepřímo vedlo ke zvýšení rychlosti, a proto bych ve spodní hranici pouze pokutoval. Návrh by zajistil větší respektování rychlosti do hranice bez bodu, což je určitě lepší než, když si řidič řekne: „Když už přijdu o body, tak u horní hranice.“ K zajištění klidnější dopravy v obci přispěje vybudování obchvatů a dostatečné dálniční sítě, nikoliv ovšem zvyšující se zákazy.

2.4.4 Návrhy na nové položky

Zvyšování rychlosti řidičem předjížděného vozidla nebo jiné bránění v předjíždění (6 bodů), porušení ustanovení § 19 zákona o vzdálenosti mezi vozidly (4 body). Myslím, že toto jsou těžko vyhodnotitelné situace, ve kterých bude pouze docházet k rozporům v rozhodování.

Porušení ustanovení o povinnosti užití znamení o změně směru jízdy (3 body). Myslím, že by mohlo dojít k nedůvěřivosti jako při již zmiňovaném svícení, za každou cenu bych se nesnažil bodový systém rozšiřovat, spíše bych šel opačným směrem.

2.5 Připomínky k bodovému systému PROFESNÍ SPOLEČENSTVÍ AUTOŠKOL

Původně předkládali návrh na zvýšení bodového konta na 18, to však bylo zamítnuto a tak byl vytvořen nový návrh s přehodnocením bodů a některým vypuštěním a snížením.

Navrhují zrušit jedno a dvoubodové přestupky a tří a vícebodové snížit o dva body. Nejvyšší pětibodové vyčlenit podle přímého ohrožení nebo způsobil-li účastník dopravní nehodu pod vlivem alkoholu, předjíždění vozidla, kdy je to zákonem zakázáno, vjíždění na železniční přejezd v době zákazu, jízda v protisměru, couvání, otáčení se na dálnici, nezastavení na signál stůj nebo nedání přednosti v jízdě atd.

Změnit § 123e odečítání bodů. Odst. 1b) není vůbec motivující! Bylo by pochopitelné, kdyby po 24 měsících bez přestupku bylo odečteno více než jen 4 body podle odstavce 1a). Např. po prvních 12 měsících 4 body, po dalších 12 měsících, bude-li 24 měsíců po sobě jdoucích, tak 5 bodů nebo zbytek, jakkoliv vysoký.

Pro řidiče by měl být systém motivující, nikoliv postaven tak, že je chápán jako represivní složka.

„Návrh PSA:

- 1 . zrušit jedno a dvoubodové přestupky
- 2 . ponechat jen ty přestupky, které bezprostředně ohrožují ostatní účastníky
- 3 . snížit počet bodů ze sedmi na pět
- 4 . přehodnotit a přerozdělit přestupky do pěti bodů
- 5 . alternativně: po 6 nebo 12 měsících bez přestupku odečíst 4 body
- 6 . po dalších 6 nebo 12 měsících, budou-li v kuse, odečíst zbytek (motivovat řidiče, kteří se již dostali do střetu s bodovým systémem a respektovat jejich snahu o „bezbodové“ řízení v následujícím období. (12 nebo 24 měsíců ?)
- 7 . sčítání bodů před správním řízením vypustit, řešit ve sdruženém řízení jen přestupek a body ze zjištěného množství nejzávažnější
- 8 . body započítávat jen na základě projednaného a pravomocně uzavřeného přestupku“[4]

2.6 Návrhy Sdružení ČESMAD Bohemia na úpravu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

2.6.1 Hlášení dopravní nehody - § 47

Pokud při dopravní nehodě dojde ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech ve výši 50.000 Kč a nižší, jsou účastníci dopravní nehody povinni ohlásit tuto nehodu policistovi, jestliže se nedohodnou na míře účasti na způsobení vzniklé škody nebo byla-li hmotná škoda způsobena (na veřejném majetku třetí osoby).

Zdůvodnění: Při DN, u níž dojde ke škodě na majetku zaměstnavatele (třetí osoby), je dle současného znění zákona nutno vždy, i když je škoda malá a účastníci DN se dohodnou na vině, hlásit škodu policii, tím dochází ke zbytečným časovým ztrátám a policie je zatěžována zbytečnou administrativou.

2.6.2 Povinné neurologické vyšetření včetně vyšetření elektroencefalogramem

Navrhuje se vypustit tyto povinné neurologické vyšetření - § 87a.

1 . Dopravně psychologickému vyšetření je povinen se podrobovat:

- a. držitel řidičského oprávnění skupin C, C+E a C1+E, který řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo jízdní soupravu, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo ze speciálního automobilu a přípojného vozidla a jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 7 500 kg,
- b. držitel řidičského oprávnění skupin D a D+E a podskupin D1 a D1+E, který řídí motorové vozidlo zařazené do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění.

2 . Dopravně psychologickému vyšetření je držitel řidičského oprávnění uvedený v odstavci 1 povinen se podrobit před zahájením výkonu činnosti uvedené v odstavci 1, a dalšímu dopravně psychologickému vyšetření nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let a dále pak každých pět let.

3 . Dopravně psychologické vyšetření provádí psycholog nebo klinický psycholog.

4 . Dopravně psychologické vyšetření se vyhotovuje písemnou formou a je podkladem k posudku o zdravotní způsobilosti.

5 . Povinnost dopravně psychologického vyšetření se netýká řidiče, který provádí silniční dopravu soukromé povahy, pokud není prováděna za úplatu, nebo řidiče, u kterého je řízení vozidla jen částí jeho hlavní pracovní činnosti automechanika, opraváře, technika.

Zdůvodnění: Pozměňovacím návrhem se právní úprava sjednocuje s praxí, obvyklou v ostatních státech EU. Z původního znění zákona se vypouští povinné neurologické vyšetření včetně vyšetření elektroencefalogramem. Tato odborná **vyšetření si může**, pokud uzná za vhodné, **kdykoliv nechat vyžádat lékař**, který zkoumá zdravotní stav řidiče při pravidelných lékařských kontrolách v souladu s § 87 tohoto zákona.

2.6.3 Zadržení řidičského průkazu - § 118c

Doplnit lhůtu, dokdy musí obecní úřad rozhodnout o zadržení řidičského průkazu. V současnosti totiž obecní úřad obce s rozšířenou působností do 5 pracovních dnů ode dne doručení oznámení o zadržení řidičského průkazu podle § 118b zahájí řízení, na základě něhož lze rozhodnout o zadržení řidičského průkazu do doby pravomocného rozhodnutí o přestupku.

Zdůvodnění: V případě neomezení doby rozhodnutí může řidič čekat měsíce na výsledek, pro řidiče z povolání to může znamenat existenční ohrožení.

2.6.4 Bodové „ohodnocení“ přestupků

Navrhuje se změnit některá „ohodnocení“ přestupků v příloze 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.

Navrhuje se snížení překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla na 1 bod (současně 4 body) a doplnění o překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla v případě překročení limitu maximální doby řízení nebo nedodržení minimální přestávky o 33% a více za 4 trestné body.

Zdůvodnění: Současné podmínky na českých silnicích velice často neumožňují řidičům bezpečně zastavit a odstavit vozidlo v čase, kdy by měl řidič vykonat předepsanou přestávku. V důsledku nedostatku vhodných parkovacích míst musí pokračovat dalších několik minut až desítek minut na nejbližší vhodné místo, s čímž počítá a což připouští i nařízení EU 561/2006, které doby řízení a odpočinku řidičů upravuje na území členských států EU. V tomto směru se dopouští i provozovatel silniční komunikace, tedy stát, nedodržení zajištění dostatečných parkovacích ploch. Při stání na přeplněných parkovištích jsou pak mnohdy řidiči pokutováni za špatné parkování, případně parkování v zákazech. Řidičům pak často nezbývá než volit mezi porušením stanovené doby jízdy, nebo porušením zákazu stání. Při kontrolách na silnicích v ČR, ale zejména orgány české policie není ustanovení nařízení EU 561/2006 bráno do úvahy a řidič je trestán bez ohledu na tyto skutečnosti za jakékoliv nedodržení předepsaných časů. V současné době platné 4 body jsou proto přinejmenším vysoce neodpovídající podmínkám a čeští řidiči, na rozdíl od zahraničních, musí zastavovat zbytečně brzo, nebo jinak velmi rychle přijdou o řidičský průkaz. Snižuje se tím jejich konkurenceschopnost ve vztahu k netuzemským dopravcům. V tomto smyslu se jedná o neodůvodněnou diskriminaci českých řidičů.

Dále se navrhuje snížení na jeden bod při nakládce, prováděné řidičem, překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu.

Zdůvodnění: Vysoká sankce (současně 3 body) by byla namíste, pokud řidič vědomě přetěžuje vozidlo. V praxi ale většinou dochází k tomu, že zákazník řidiči naloží větší množství nákladu ve snaze ušetřit vlastní náklady. Typickým příkladem jsou i výměnné nástavby a kontejnery, kde kromě celkové hmotnosti řidič nemá žádnou možnost ovlivnit ani rozložení nákladu. Řidič jen málokdy má příležitost si skutečnou hmotnost nákladu zkontrolovat, jediné vodítko pro něj jsou doklady od odesílatele. Navrhuje se proto, aby odesílatel nesl spoluodpovědnost za hmotnost jím naloženého nákladu. Tato spoluodpovědnost je vyjádřena ve změně §23 písm. d) zákona 200/1990 Sb. o přestupcích. Současně se považuje za vhodné bodové „ohodnocení“ buď zrušit úplně za tento přestupek nebo snížit ze současných 3 bodů na maximálně 1 bod. Pokud bude stanovena spoluodpovědnost odesílatele, případná finanční sankce za překročení hmotností bude rizikem i pro odesílatele a v praxi to pomůže odstranit přetěžování vozidel, které není v zájmu řidiče či dopravce, ale výhradně zákazníka, vždyť dokonce dodržení hmotností je pro dopravce výhodou menšího opotřebení vozidla a nižších provozních nákladů.

3 Analýza hlavních příčin dopravních nehod

3.1 Nehody podle hlavních příčin zavinění

Rozdělení hlavních příčin nehod je další klasické rozdělení při statistickém zjišťování policejního prezidia. Toto rozdělení můžeme pozorovat v tabulce č. 5. Hlavní příčina nesprávný způsob jízdy se podílí téměř na 64% nehod zaviněných řidiči motorových vozidel. Dalších více jak 19% nehod připadá na nedání přednosti v jízdě, necelých 15% nehod připadá na nepřiměřenou rychlost jízdy a 2,0% nehod zavinili řidiči z důvodu nesprávného předjíždění.

Bohužel z tabulky můžeme konstatovat, že u všech hlavních příčin zaznamenáváme zvýšení počtu usmrcených osob. U nepřiměřené rychlosti jízdy o 17,1%, u nesprávného předjíždění o 91,4%, u nedání přednosti o 13,1% a u nesprávného způsobu jízdy o 6,5%. Nejvíce usmrcených osob připadá na nehody zaviněné z důvodu nepřiměřené rychlosti jízdy (492 osob). Nejzávažnější následky stále mají nehody zaviněné z titulu nepřiměřené rychlosti jízdy, neboť v průměru při každé necelé 51. nehodě došlo k usmrcení zúčastněné osoby. Podobně závažné jsou i následky nehod zaviněných nedáním přednosti v jízdě, kde došlo k usmrcení při každé více jak 51. nehodě.

Tabulka č. 5: Hlavní příčiny nehod 2007 oproti roku 2006

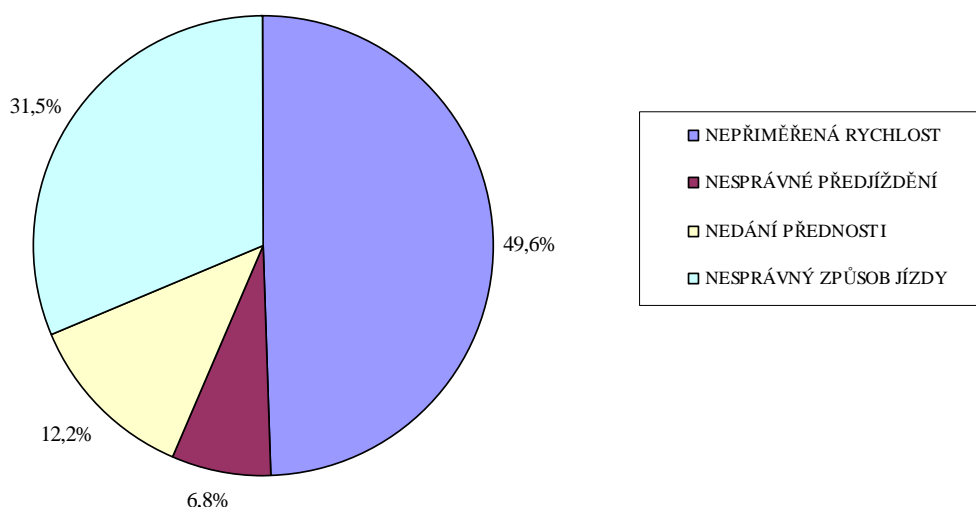
Hlavní příčina nehody rok 2007	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %	Rozdíl usmrcených
NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST	25 019	14,9	492	49,6	72
NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ	3 421	2,0	67	6,8	32
NEDÁNÍ PŘEDNOSTI	32 179	19,2	121	12,2	14
NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY	107 014	63,8	312	31,5	19

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

Pro lepší přehlednost uvádím obrázek č. 6 vyobrazující podíly hlavních příčin nehod na počet usmrcených osob. Jak vidíme prakticky polovinu koláče zabírá nepřiměřená rychlost, která je způsobena přílišnou agresivitou řidičů. Dnešní společnost je specifická svou rychlostí, každý stále více nestáhá a tak spěchá. Jelikož je odpovědnost v obci poněkud vyšší a i při překračování rychlosti se nedosahuje takových hodnot jako mimo obec, nastává nejtragičtější místo výskytu mimo obec (viz. kapitola 3.2 Nehody podle místa výskytu). Hlavní příčina usmrcení osob v kategorii nepřiměřená rychlost se dá snížit zajištěním vhodné a kvalitní infrastruktury.

Obrázek č. 8: Podíl na usmrcených podle hlavních příčin nehod

Podíl počtu usmrcených



Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR, autor

Nejčtenější příčinou nehod řidičů motorových vozidel v roce 2007 bylo opět nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla (19,4%), nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (17,7%) a nesprávné otáčení nebo couvání (10,4%). Tyto tři příčiny tak představují téměř 48% celkového počtu nehod řidičů motorových vozidel. Možná z tohoto důvodu si expertní skupina myslí, že bodovým postihem při nedodržení bezpečné vzdálenosti dojde ke zlepšení situace. Myslím však, jak jsem se zmiňoval výše, že na samotnou nehodovost to nebude mít vliv, půjde akorát při následném vyhodnocení k dodatečnému přidělení bodů, jelikož jak jsem se již zmiňoval, jen těžko bude někdo schopen v běžném provozu toto kontrolovat. Deset nejčtenějších nehod můžeme pozorovat v tabulce č. 6.

Tabulka č. 6: Deset nejčtenějších příčin nehod řidičů

pořadí	DESET nejčtenějších příčin nehod řidičů motorových vozidel - rok 2007	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	32 558
2.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	29 659
3.	nesprávné otáčení nebo couvání	17 483
4.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	11 628
5.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ ! "	10 460
6.	nezvládnutí řízení vozidla	7 630
7.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	7 386
8.	vjetí do protisměru	5 489
9.	jiný druh nesprávné jízdy	5 069
10.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	4 990

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

Nejtragičtější příčinou nehod v tomto období bylo nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (každá 5. oběť nehod), následují nehody zaviněné z důvodu vjetí do protisměru (každá 8. oběť nehod) a nepřízpůsobením rychlosti stavu vozovky

(každá 10. oběť). Celkem pak na tyto tři nejtragičtější příčiny připadá více jak 43% z celkového počtu usmrcených osob. Jak vidíme dvě z těchto nejtragičtějších kategorií mají souvislost se stavem vozovky. Zde vidíme, že má stát opět co dohánět v oblasti infrastruktury, i když je totiž nehoda připsána řidiči, při kvalitní infrastruktuře by se závažnost mohla rapidně snížit. Například včasným zajištěním posypů a údržby silnic. V letošní zimě (07/08) došlo k nehodě 130 automobilů, které se dalo předejít právě včasným posypem, upozorňovacími systémy apod., namísto toho byli za viníky nehody označeni nezodpovědní řidiči a zejména řidiči kamionů, jelikož je pro vládní zastánce lepší alibismus, než-li přiznání zanedbání situace a vynaložení finančních prostředků na jejich odstranění.

Tabulka č. 7: Deset nejtragičtějších příčin nehod řidičů

pořadí	DESET nejtragičtějších příčin nehod řidičů motorových vozidel - rok 2007	Počet usmrcených osob
1.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	198
2.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	124
3.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	105
4.	vjetí do protisměru	102
5.	nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	85
6.	nezvládnutí řízení vozidla	51
7.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ ! "	34
8.	kolize s protijedoucím vozidlem při předjíždění	32
9.	nedání přednosti při odbočování vlevo	30
10.	jiný druh nepřiměřené rychlosti	30

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

3.2 Nehody podle místa výskytu nehod

Z rozdělení dopravních nehod podle místa výskytu můžeme pozorovat, že i přes nevlídné označení dálnice D1 jako dálnic smrti se tato kategorie podílí pouze 2,7%. Z toho vyplývá, že dálnice jsou mnohem bezpečnější, což je podpořeno i statistikou počtu usmrcených osob se 4%. Snižování nehodovosti dosáhneme výstavbou dálnic, avšak z tabulky č. 9 vidíme, že stát vkládá velmi malé finanční prostředky na rozvoj infrastruktury a dochází tak k pomalé výstavbě. O špatném stavu svědčí i fakt, že 4 kraje nemají ani kilometr dálnic a další 3 nedosahují ani 10 km. Zmenšení podílu na dálničních nehodách by jsme docílili i rozšířením kritické dálnice D1, kde zcela nestačí kapacita provozu. Přehled nehod podle místa výskytu je v tabulce č. 8.

Tabulka č. 8: Nehody podle místa výskytu

Místo nehody rok 2007	Počet nehod	Počet usmrcených	Počet těžce zraněných	Počet lehce zraněných	Hmotná škoda v mil. Kč
V OBCI	132 496	382	2 077	14 179	5 077,97
Index rok 2006=100%	95,7	104,4	99,6	100,8	92,2
MIMO OBEC	50 240	741	1 883	11 203	3 389,31
Index rok 2006=100%	101,4	125,6	98,9	110,3	93,9
z toho DÁLNIČE	4 936	45	77	590	525,07
Index rok 2006=100%	101,3	145,2	75,5	113,9	86,7

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

Tabulka č. 9: Délka dálnic v provozu

Kraj	2000	2002	2003	2004	2005	2006
Hl.m. Praha	10	11	11	11	11	11
Středočeský kraj	167	166	172	174	174	192
Jihočeský kraj	0	0	0	9	9	9
Plzeňský kraj	89	89	89	106	106	110
Karlovarský kraj	0	0	0	0	0	0
Ústecký kraj	18	35	29	29	29	52
Liberecký kraj	0	0	0	0	0	0
Královéhradecký kraj	0	0	0	0	0	16
Pardubický kraj	0	0	0	0	0	8
Vysočina	93	93	93	93	93	93
Jihomoravský kraj	124	124	124	124	135	135
Olomoucký kraj	0	0	0	0	8	8
Zlínský kraj	0	0	0	0	0	0
Moravskoslezský kraj	0	0	0	0	0	0
Celkem ČR	501	518	518	546	564	633

Zdroj: ŘSD

Z celkového počtu připadá na obce téměř 72% nehod, přes 34% usmrcených, 52% těžce zraněných, téměř 56% lehce zraněných osob a přes 60% odhadu hmotných škod. Největší četnost úmrtí je mimo obec 62% bez dálnic, což má přímou souvislost s rychlostí jízdy, která je mnohem vyšší než u nehod v obci. U nehod v obci můžeme tedy pozorovat vyšší výskyt nehod s následkem lehkého zranění.

Z indexu zobrazující porovnání s rokem 2006 vidíme nárůst ve všech místech nehod a tedy není nijak vidět efekt bodového systému.

Podrobnější členění s rozčleněním podle druhu komunikace můžeme pozorovat v tabulce č. 10. V roce 2007 připadá z celkového počtu nehod 29,2% na místní komunikace, na silnice I. třídy připadá 18,5%, na silnice II. třídy 15% apod. V porovnání s rokem 2006 bylo více nehod dálnicích a silnicích I. a II. třídy a na místních komunikacích. Nejvyšší relativní nárůst registrujeme na silnicích II. třídy (o 4,0%).

Tabulka č. 10: Nehody podle typu komunikace

druh komunikace rok 2007	Počet nehod	Rozdíl nehod	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených
Dálnice	4 936	65	45	14
Silnice I.třídy	33 732	876	405	28
Silnice II.třídy	27 399	1 059	285	73
Silnice III.třídy	19 512	-29	194	37
Komunikace sledovaná	32 808	-2 472	81	-9
Komunikace místní	53 293	809	101	27
Účelová komunikace	11 056	-5 537	12	-3

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

3.3 Nehody podle věku účastníka dopravního provozu

V další tabulce je uvedeno porovnání nehod zaviněných řidiči osobních automobilů v závislosti na jejich věku. Přes 30% nehod zavinili řidiči věkového rozmezí 25 až 34 let a velkou skupinu tvoří i řidiči věkové skupiny 35 až 44 let. V porovnání s rokem 2006 registrujeme zvýšení počtu usmrcených především u nehod zaviněných řidiči věkové kategorie 25 až 34 let (o 38 osob) a v kategorii nad 64 let (o 12 osob).

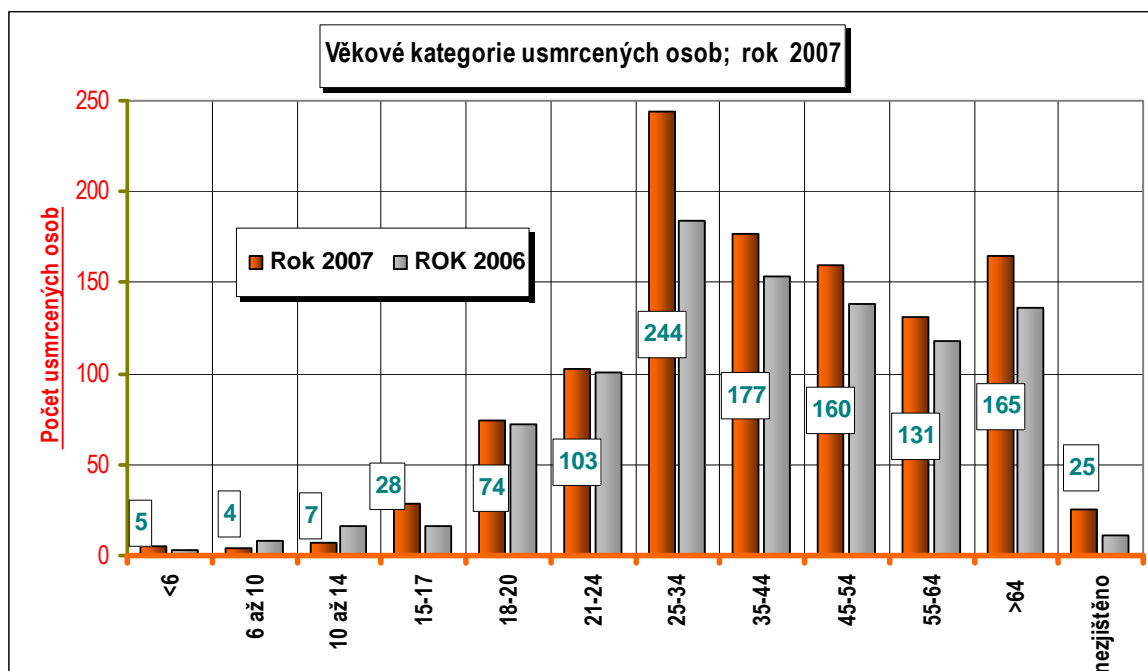
Tabulka č. 11: Nehody v závislosti na věku řidiče

Věk řidiče	Počet zaviněných nehod	Počet usmrcených	Tj. % nehod	Tj. % usmrcených
do 18 let	229	4	0,2	0,6
18-20	8 725	80	7,9	11,3
21-24	14 405	106	13,0	14,9
25-34	34 006	174	30,7	24,5
35-44	22 284	121	20,1	17,0
45-54	14 843	81	13,4	11,4
55-64	10 711	81	9,7	11,4
>64	5 632	56	5,1	7,9
nezjištěno	12	8	0,0	1,1

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

Z grafického zobrazení můžeme lépe pozorovat kritické kategorie. Je zřejmé, že lidé s vyšším věkem se postupně uklidňují a nehodovost klesá. V mladším věku se úmrtnost zvyšuje, určitý vliv na to má i ekonomická situace při změně studentského stavu na pracovní a tak i možnost získání dopravních prostředků. Nejvyšší úmrtnost nastává od 25 let, kdy již většina řidičů má řidičské oprávnění delší dobu a tak počáteční omezování kubatur by vedlo pouze k finančnímu zatížení uživatele.

Obrázek č. 9: Usmrcení v závislosti na věku řidiče



Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

3.4 Nehody podle druhu vozidla

Tabulka č. 12 byla vytvořena pro zobrazení druhu vozidla při nehodovosti. Vyobrazuje počet nehod na jednotlivé druhy vozidel, počet usmrcených osob a jejich jednotlivé porovnání s předcházejícím obdobím. Podrobnější členění motocyklů, osobních a nákladních automobilů nalezneme v příloze č. 10.

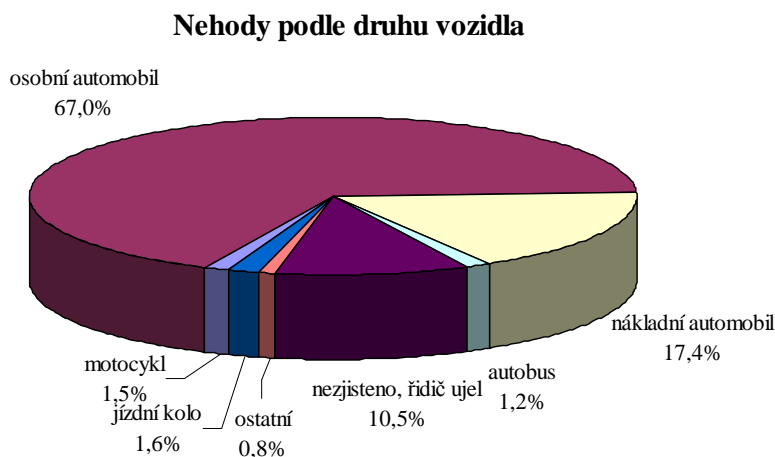
Tabulka č. 12 Nehody podle druhu vozidla

Druh vozidla	Počet nehod	Nárůst o +/-	Usmrcených	Nárůst o +/-
motocykl	2563	330	91	11
osobní automobil	114186	-4620	717	114
nákladní automobil	29591	-1738	150	28
autobus	2073	-210	9	-7
traktor (i s přívěsem)	522	-255	5	3
tramvaj	229	-4	0	-1
trolejbus	116	6	1	1
jiné motorové vozidlo (zemědělské, stavební)	500	-83	0	-4
jízdní kolo	2316	-27	65	22
- dítě	345	-9	3	2
povoz, jízda na koni	10	-6	0	0
jiné nemotorové vozidlo	18	2	0	0
vlak	1	1	0	0
nezjištěno, řidič ujel	17922	24	19	-8
jiný druh vozidla	5	-4	0	0

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR, autor

V porovnání druhů dopravních prostředků tvoří největší skupinu nehodovosti řidiči osobních automobilů, kteří se na celkovém počtu nehod této kategorie podílejí 67%, druhou skupinu tvoří řidiči nákladních automobilů (17,4%). Zde můžeme pozorovat, že často vykládané projevy, že řidiči kamionů jsou „vrazi“, jsou mylné a tvoří podstatně menší část než řidiči osobních vozidel, jež jsou proti nim zaujati a neuvědomují si, že oni sami jsou spotřebiteli a produkty jsou určeny ve finální fázi konečnému spotřebiteli. Následují nehody nezjištěných vozidel (ujetí z místa nehody, neznámý pachatel apod.) 10,5%. Tady bych se pozastavil nad vulgárností a opovržením lidí, kdy v roce 2007 zaregistrovala policie celkem 17 922 nehod z nichž viník nehody z místa činu ujel a při těchto nehodách bylo usmrceno 19 osob a dalších rovných 1 000 bylo zraněno. Počet těchto nehod oproti předchozímu roku navíc vzrostl o 1%. Arogantnost řidičů v těchto případech nezná meze a pokud by se tato událost stala pouze jednou je i přesto neomluvitelná a svědčí o úrovni našeho chování. Řidiči jednostopých motorových vozidel se na zavinění nehod podílejí 1,5%, řidiči autobusů se podílejí 1,2% atd. V grafickém znázornění jsme sloučili zbylé kategorie (traktor, tramvaj, trolejbus, jiné motorové vozidlo, jízdní kolo, povoz, jízda na koni, jiné nemotorové vozidlo, vlak a jiný druh vozidla), jelikož ani po sloučení nezabírají jednotku procentního bodu.

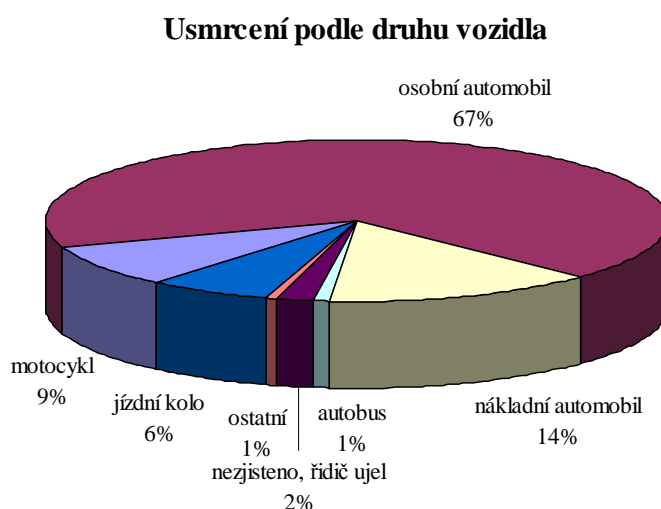
Obrázek č. 10: Nehody podle druhu viníka



Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR, autor

Mylné smýšlení dokazuje i počet usmrcených, kde opět největší podíl zaujímají osobní automobily. Zobrazeno v obrázku č. 11.

Obrázek č. 11: Podíl usmrcených podle druhu vozidla



Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR, autor

3.4.1 Závažnost nehody podle druhu vozidla

Rozdílným vyjádřením je pak přepočítání na počet dopravních nehod, jež je v následující tabulce u vybraných druhů vozidel. Nejhorší ukazatel je u motocyklů, kde na 1 000 dopravních nehod připadá bezmála 39 usmrcených osob. Průměrná hodnota tohoto ukazatele v České republice v roce 2007 představuje 6,15 usmrcených osob připadajících na 1 000 nehod. Průměrná hodnota tohoto ukazatele se oproti roku 2006 zhoršila o 1,06 bodu.

Tabulka č. 13: Závažnost nehody podle druhu vozidla

Druh vozidla	závažnost nehod rok 2007	závažnost nehod rok 2006	závažnost nehod rok 2005
Malý motocykl	13,3	12,0	25,3
Motocykl	38,7	41,3	33,2
Osobní automobil	6,3	5,1	5,7
Nákladní automobil	5,1	3,9	4,5
Autobus	4,3	7,0	4,7
Traktor	9,6	2,6	6,2
Jízdní kolo	28,1	18,4	18,2

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

3.4.2 Nehody nákladních automobilů podle hmotnostních kategorií

Jak jsme se již zmiňovali výše nákladním automobilům je neprávem křivděno a tak ještě podrobněji členíme kategorii podle hmotnosti. V následující tabulce je uvedeno členění nehod a jejich následků u nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů podle hmotnostních kategorií.

Tabulka č. 14: Nákladní nehody podle hmotnostních kategorií

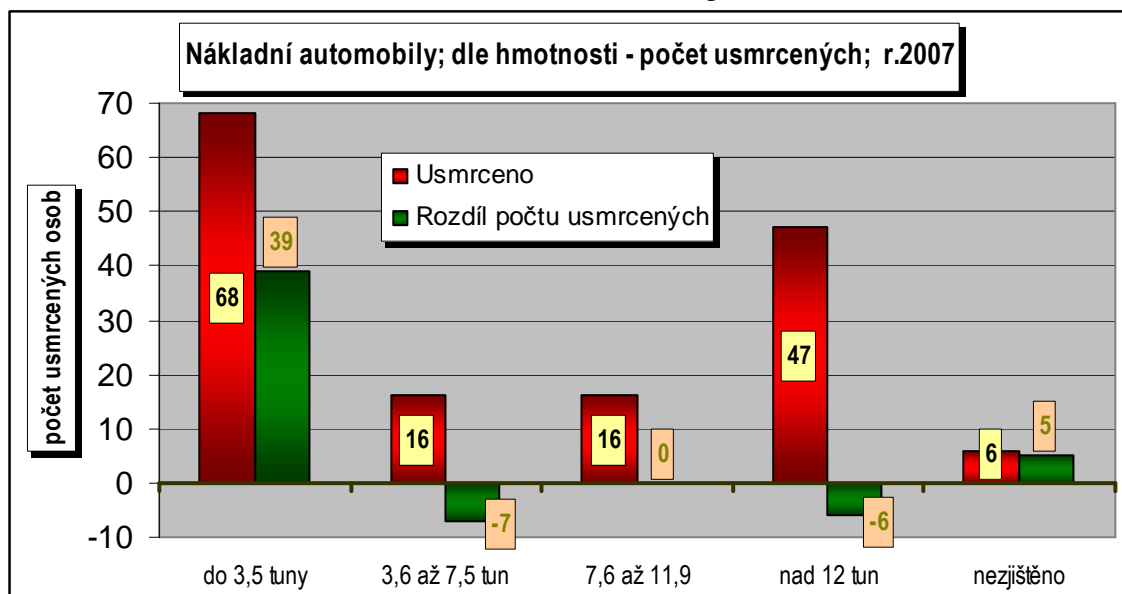
Nákladní automobily hmotnostní třída - rok 2007	Počet nehod	Usmrceno	Rozdíl počtu nehod	Rozdíl počtu usmrcených
do 3,5 tuny	13 676	68	4 457	39
3,6 až 7,5 tun	3 649	16	-2 870	-7
7,6 až 11,9	2 965	16	-1 283	0
nad 12 tun	9 223	47	-1 682	-6
nezjištěno	560	6	122	5
celkem	30 073	153	-1 256	31

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

Nejvíce nehod zavinili řidiči nákladních automobilů kategorie do 3,5 tun (kategorie N 1), na jimi zaviněné nehody připadá nejvíce usmrcených - 68 osob (tj. 44,4% z celkového počtu) a v této kategorii se počet usmrcených osob více jak zdvojnásobil (zvýšení o 135%). Počet usmrcených byl nižší u nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů s hmotností v rozmezí 3,6 až 7,6 a nad 12 tun. Jak je patrné z obrázku č. 12 ke snížení usmrcených došlo v rozmezí 3,5t -7,5t a nad 12t. Z prostého výpočtu pak zjistíme, že nákladní automobily nad 12t se tedy podílí pouze 1/3 usmrcených, což činí z celkového počtu usmrcených dopravními nehodami 4,2%.

Navíc vzniká nesmyslné osočování v případech sněhového uvíznutí z důvodů nepřezutých zimních pneumatik. Nikdo z kompetentních zástupců zatím nebyl schopen veřejnosti sdělit, že na kamiony se zimní pneumatiky nevyrábějí. Z mediálních tlaků tak pouze výrobci pneumatik začali vyrábět pneumatiky s označením MS. Toto označení je však pouze vizuální, jelikož na výrobu se používá stejně tvrdá směs pryže. Rozdíl může tedy být pouze ve velikosti vzorku a jediným opatřením tedy může být obutí nových pneumatik. Z praxe však víme, že k tomuto běžně dochází, jelikož není v zájmu žádného dopravce jakákoliv časová prodleva, natož přivození dopravní nehody. Problém je utkvěn v hnané nápravě, kterou v běžných případech nákladního automobilu tvoří jedna náprava, jež při zanesení dezénu klesá adheze pod kritickou mez. Kamiony dále přepravují náklady na větší vzdálenosti a například při přepravě ze Španělska dochází k velké změně teplot a přílnavých povrchů, proto tedy ani nemůže být použita měkká směs. Výjimku tvoří některé severské země (například Island), kde je celoroční provoz na sněhu a může tak být použita měkká směs. Státy jako je Rakousko (časové vymezení) a Německo (klimatické podmínky) tedy mají zbytečné nařízení užívání pneumatik v zimním období s označením MS. Výsledkem je pouze případné pokutování. K zlepšení by mohla prospět větší stanovená minimální hloubka dezénu pro zimní období. Zde by však mohlo také docházet k špatně řešitelným situacím (viz. výše popsaný příklad).

Obrázek č. 12: Usmrcení v závislosti na hmotnostní kategorii



Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

3.5 Druhy nehod

V zákoně č. 361/2000 Sb. §47 je dopravní nehoda definována jako srážka vozidla v pohybu. Nesmíme si však myslet, že náraz do stojícího vozidla není nehoda, jelikož bourající vozidlo je v pohybu. Pokud špatně odstavním vozidlo musí do něho jiný účastník nabourat, neboť dva statické objekty nemohou způsobit konflikt. Pokud je druhý objekt v pohybu a nabourá do špatně odstaveného vozidla je splněna podmínka vozidla v pohybu a jde jen o určení viníka.

Potom tedy můžeme nehody členit podle druhu srážky. V příložené tabulce je uveden přehled o druzích nehod a jejich následcích. Nejčastějším druhem nehody byla srážka jedoucích vozidel (54,1% z celkového počtu nehod) a srážka s vozidlem zaparkovaným nebo odstaveným (16,6%). Poměrně vysoký je i počet nehod končících srážkou s pevnou překážkou (14,6%) a nejčastěji se jedná o tzv. jinou překážku (oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.) a dále o kolizi se stromem a svodidlem. Podíly u uvedených druhů nehod se prakticky neliší od roku 2006.

Tabulka č. 15: Druhy srážek

Druh srážky rok 2007	Počet nehod	Rozdíl	Počet usmrcených	Rozdíl	Závažnost nehod
s jedoucím vozidlem	98 778	-4 178	461	52	4,7
s vozidlem zaparkovaným	30 275	-1 453	13	-6	0,4
s pevnou překážkou	26 606	-302	302	52	11,4
s chodcem	4 224	193	192	21	45,5
se zvířím	8 533	1 841	5	5	0,6
s vlakem	243	-19	22	0	90,5
havárie	10 102	-455	115	40	11,4
jiný druh nehody	3 975	-856	13	3	3,3

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

Nejvíce usmrcených osob bylo při nehodách končících vzájemnou kolizí jedoucích vozidel (41,1% z celkového počtu usmrcených osob) a nejtragičtěji končí čelní srážky vozidel (250 usmrcených osob, tj. bezmála 52%) a srážky z boku (118 usmrcených, tj. 24,4%). Bez mála 27% z celkového počtu usmrcených si vyžádaly nehody končící srážkou s pevnou překážkou a nejtragičtější bilanci mají kolize se stromem (199 usmrcených, tj. o 1/3 více, než v roce 2006) a zdí nebo pevnou částí mostu, podjezdů apod. (41 usmrcených, tj. bezmála každá 7. oběť v této kategorii). Nelze opomenout ani nehody končící srážkou s chodcem (17,1% z počtu usmrcených). Vysoký je i počet usmrcených při haváriích (nehoda jednoho vozidla) – prakticky každá desátá oběť nehod.

Největší závažnost (tj. počet usmrcených osob připadajících na 1 000 nehod) je u nehod končících srážkou s vlakem a srážkou s chodcem.

3.6 Nehody způsobené pod vlivem alkoholu

Mezi hlavní příčiny patří také vliv alkoholu, který je zajímavé zmínit. V roce 2007 evidovala Policie ČR **7 466 nehod** (tj. 4,3% z celkového počtu) zaviněných pod vlivem alkoholu. Při těchto nehodách došlo k **36 usmrcení a 2 881 zranění osob**. Oproti roku 2006 se počet nehod zvýšil o 659 (tj. o 9,7%), tedy můžeme konstatovat, že bodový systém neměl preventivní vliv na řízení po požití alkoholu i přes vysoké pokuty a bodové postihy.

Alespoň počet usmrcených je nižší o 6 osob, tj. o 14,3%, počet zraněných je vyšší o 132 osob (tj. o 4,6%). Počet usmrcených osob při těchto nehodách je nejnižší za posledních 28 let a na tyto nehody připadá 3,2% z celkového počtu silničních obětí a to je jeden z nejnižších podílů v posledních letech.

Z rozdělení příčin podle typu účastníka zjistíme, že na řidiče osobních automobilů připadá 6 097 nehod (+ 627 nehod), na řidiče nákladních automobilů 467 nehod (+ 46 nehod), na cyklisty 462 nehod (- 41 nehod), na řidiče motocyklů 138 nehod (+ 34 nehod), na řidiče

traktorů 33 nehod (+ 2 nehody), na řidiče malých motocyklů 21 nehod (-19 nehod) atd. Upozornil bych na vysoký počet nehod zaviněných chodci pod vlivem alkoholu, vzhledem k tomu, že 196 chodců (viníků) bylo v době nehody pod vlivem alkoholu (tj. 12,4% - téměř každý 8. chodec - viník nehody).

Z územního členění Policejního Prezidia pak nejvíce usmrcených při těchto nehodách bylo na území Jihomoravského (8 osob) a Středočeského kraje (7 osob). Nejméně usmrcených si tyto nehody vyžádaly na území hl. m. Prahy a Jihočeského kraje (1, resp. 2 osoby).

Tabulka č. 16: Nehody pod vlivem alkoholu

Kraj rok 2007	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %
HLAVNÍ MĚSTO PRAHA	724	2,2	1	3,0
STŘEDOČESKÝ	1 006	4,5	7	3,5
JIHOČESKÝ	610	5,4	2	1,8
ZÁPADOČESKÝ	721	4,9	4	4,3
SEVEROČESKÝ	949	4,9	5	4,3
VÝCHODOČESKÝ	951	5,2	6	4,5
JIHOMORAVSKÝ	1 256	4,6	8	3,5
SEVEROMORAVSKÝ	1 249	4,7	3	1,5
ČR	7 466	4,3	36	3,2

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

4 Posouzení chování účastníků silničního provozu z hlediska očekávaného a skutečného stavu

4.1 Očekávané chování a důsledky legislativního opatření

Evropská komise v roce 2001 vyhlásila ambiciózní cíl redukce počtu usmrčených na silnicích z roku 2000 na 50% v roce 2010, tedy z více jak 40 000 na 20 000 usmrčených. (Bílá kniha evropské dopravní politiky). K této iniciativě se připojila ČR vyhlášením Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do r. 2010. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu je výsledkem práce meziresortní pracovní skupiny složené ze zástupců státní správy. Hlavním cílem Strategie do roku 2010 je snížení počtu usmrčených v silničním provozu na 50% úrovně roku 2002, tedy na 650 osob. Strategie je koncipována tak, že je stanoven základní cíl a prostředky pro jeho dosažení. Tyto prostředky jsou dále rozpracovány do opatření a následně do konkrétních nástrojů. Jedním z nástrojů na zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích měl být zaveden bodový systém hodnocení řidičů a bude zvýšení odpovědnosti provozovatele vozidla.

Důvodovou zprávu k návrhu zákona č. 411/2005 Sb. obsahoval nejprve vládní návrh 576/0 na vydání zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a poté vládní návrh 833/0 ve stejném znění. Hlava III obsahuje pouze fakt, že zavedení nových pravidel je nezbytné pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu. V důvodové zprávě není tvrzení nikterak dokázáno číselnými údaji ani statistikami a tedy **neobsahuje odhad vlivu nových pravidel na nehodovost, ani jeho účinnost.**

Jediné číselné hodnoty, které tedy zpráva vyjadřuje jsou finanční. Předkladatelé zprávy konstatují, že může dojít k zvýšeným nákladům v souvislosti se zavedením bodového systému, tyto náklady však budou kompenzovány vyššími příjmy, tzn. větším výnosem získaným z vybraných pokut. Ze zprávy tedy citujeme: „Na krajských úřadech a obecních úřadech obcí s rozšířenou působností vykonává agendu dopravně správních agend mimo registru vozidel a techniků přibližně 2 650 pracovníků. Roční náklady vztahované na tyto pracovníky jsou cca 900 mil. Kč. V zájmu účinnějšího využívání prostředků státního rozpočtu v oblasti informačních systémů uzavřelo Ministerstvo vnitra a Ministerstvo dopravy

"Smlouvu o spolupráci při integrovaném provozování informačních systémů správních a dopravních evidencí". V rámci této smlouvy jsou vyčleněny prostředky na registr řidičů v částce 38 mil. Kč ročně. Navrhovaná novela si v této oblasti nevyžádá navýšení finančních prostředků.“[7]

- 1 . „Odhad ročních příjmů obecních úřadů (pokuty a správní poplatky) činí celkem 483 012 418 Kč. Policie ČR vybrala na uložených pokutách v r. 2002 celkem 349 092 820 Kč. Návrh nepředpokládá navýšení rozpočtů. Náklady, které mohou vzniknout se zavedením bodového systému, budou kompenzovat příjmy, které je možné s novým systémem očekávat. Lze předpokládat, že Policie ČR v blokovém řízení vybere na uložených pokutách větší částky, jelikož budou zvýšeny sazby za jednotlivé přestupky. Příjmy obcí budou podle zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů, navýšeny o příjmy z poplatků za zkoušky z odborné způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění. Současně také porostou příjmy obcí z pokut, které se novelou zvýší.
- 2 . V České republice se každoročně vydává 38 mil. Kč na řidičské průkazy a mezinárodní řidičské průkazy. Zavedení a vydávání nového řidičského průkazu odpovídajícího vzoru řidičského průkazu Evropských společenství si vyžádá jednorázové náklady 120 mil. Kč a každoroční navýšení výdajů o 12 mil. Kč, tedy na 40 mil. Kč. Tyto výdaje bude hradit Ministerstvo dopravy ze své kapitoly 327.
- 3 . Navrhovaná právní úprava nemá dopady na ostatní veřejné rozpočty, ani přímé dopady na hospodářské subjekty a životní prostředí, ani přímé sociální dopady.“[7]

Můžeme tedy konstatovat, že návrh zákona byl podpořen z důvodů srovnání s evropskými směnicemi (dětské zádržné systémy), harmonizací právní úpravy ČR s normami Evropské unie, potřebě vymahatelnosti práva, apod. V neposlední řadě určitě zaujal i výše popsany finanční přínos.

Číselné vyjádření snížení následků nehodovosti je zmíněno pouze v Národní strategii. Po splnění jednotlivých nástrojů konkrétních opatření by mělo dojít ke snížení předpokládaného počtu usmrcených. Prostředky zaměřené na konkrétní problémy:

Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí

Aplikováním stanovených opatření dojde ke snížení průměrné rychlosti v obcích až o 10 km/h (tohoto stavu již bylo dosaženo v posledním čtvrtletí roku 1997 po snížení maximální dovolené rychlosti v obcích na 50 km/h), mimo obce rovněž o 10 km/h.

Vlivem snížení rychlosti lze očekávat zachránění až 200 lidských životů v roce 2010 ve srovnání s výchozím rokem 2002.

Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nedáním přednosti v jízdě

Širokou aplikací uvedených opatření lze v cílovém roce strategie zachránit přes 30 lidských životů oproti roku 2002.

Snížení počtu nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných drog

Při realizaci všech navrhovaných opatření by mělo být v cílovém roce 2010 zachráněno až 70 lidských životů oproti výchozímu roku 2002.

Snížení vážnosti následků nehod zvýšeným používáním zádržných systémů

Při realizaci navržených opatření lze předpokládat zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů, které přinese v cílovém roce 2010 až 90 zachráněných lidských životů oproti výchozímu roku 2002.

Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu

Při důsledné aplikaci navrhovaných opatření přinese v cílovém roce 2010 až 160 zachráněných lidských životů oproti výchozímu roku 2002.

Vytváření bezpečného dopravního prostoru

Zahraníční zkušenosti nám říkají, že opatřeními souvisejícími s utvářením bezpečného dopravního prostředí lze docílit v horizontu 10 let až 30% snížení celkových následků dopravních nehod. V ČR kolem roku 2010 by to pak představovalo záchranu až 700 lidských životů ročně.

Zlepšení opatření bezprostředně po nehodě

V případě zlepšení situace jen o 50% do roku 2010, je možné očekávat záchranu až 10 osob ročně oproti výchozímu roku 2002 a také snížení celospolečenských a ekologických ztrát.

Zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy

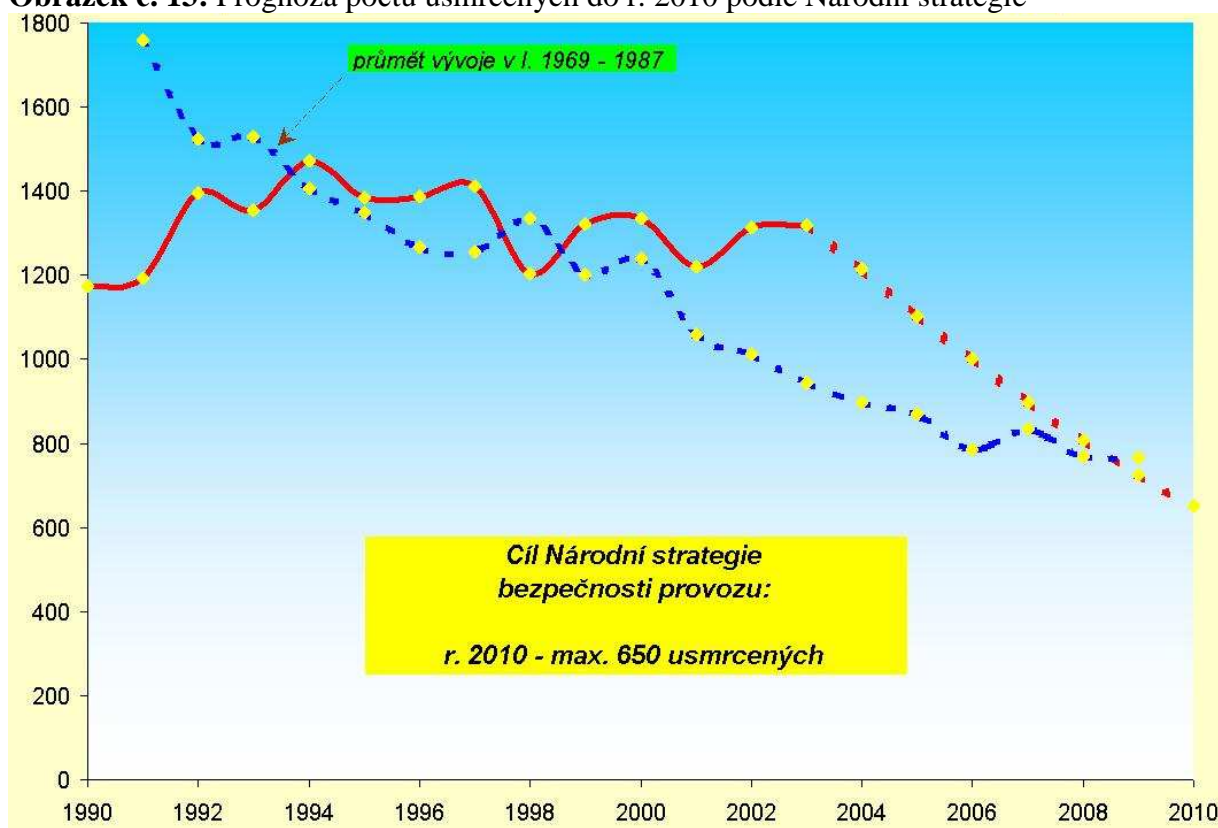
Kvantitativní dopad opatření v této oblasti na dopravní nehodovost je jen těžko vyjádřitelný. Všechna tato opatření však podporují účinnost předchozích opatření a mnohdy jejich účinnost přímo podmiňují.

Koordinování všech činností

Opatření týkající se organizace a koordinace činnosti státní správy, územních samospráv i nevládních a občanských organizací.

„Na základě analýzy dosavadního vývoje nehodovosti v ČR byla vypracována prognóza očekávaného vývoje nehodovosti v ČR do r. 2010 při plnění opatření strategie.“[7] Následující obrázek znázorňuje dosavadní a očekávaný vývoj počtu usmrcených osob při nehodách v silničním provozu na 1 mil. obyvatel.

Obrázek č. 13: Prognóza počtu usmrcených do r. 2010 podle Národní strategie



Zdroj: Policie ČR, CDV

4.2 Skutečný stav

4.2.1 Nehody podle měsíčního rozložení

Na obrázku č. 14 je vzájemně porovnáván počet usmrcených při dopravní nehodě v jednotlivých měsících v letech 2005 - 2007. Z průběhu můžeme zřetelně pozorovat sezónní průběh (růst počtu usmrcených v druhé polovině kalendářního roku). Můžeme sledovat výrazné snížení počtu usmrcených v letních měsících roku 2006. Snížení bylo následkem zavedení bodového systému, který přivodil snížení již od června vlivem přípravné kampaně

na zavedení bodového systému. Můžeme však pozorovat pouze krátkodobí vliv trvajících v počátečních měsících zavedení bodového systému, po kterých se řidiči přestali tolik obávat represivních opatření, částečně i pod vlivem negativních kampaní. Pozitivní trend v nehodových parametrech se postupem času snižoval, až se v jarním období dalšího roku dostavily negativní následky. Hodnoty v následujícím období se dostali i nad úroveň roku 2005, v některých případech nad úroveň 2004.

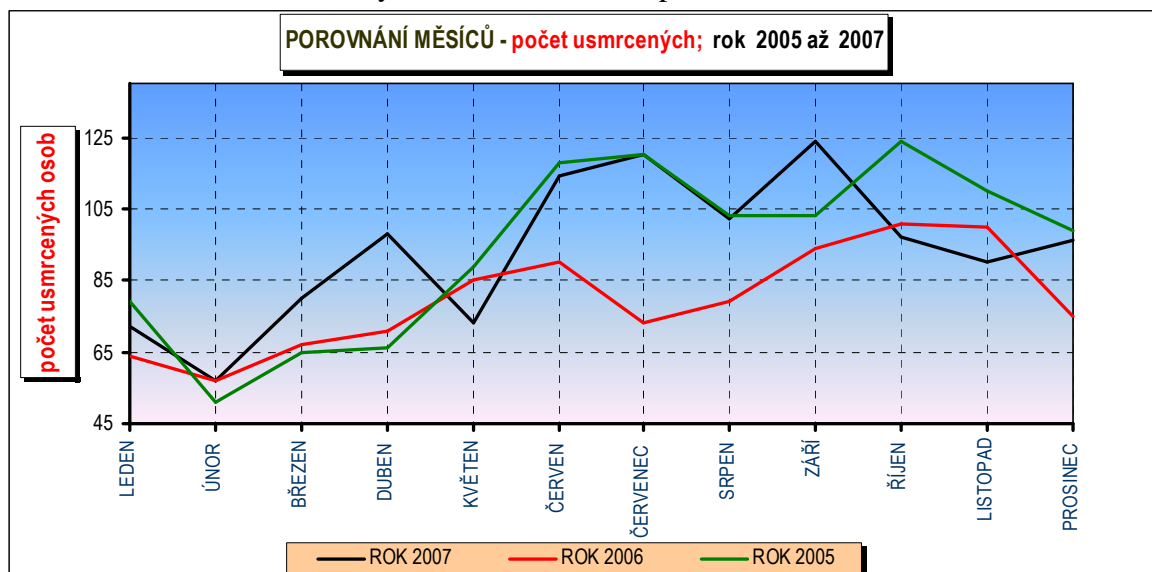
Tabulka č. 17: Nehody a usmrcení podle časového rozložení

Měsíc	Počet nehod		Počet usmrcených	
	ROK 2007	ROK 2006	ROK 2007	ROK 2006
LEDEN	14 045	17 395	72	64
ÚNOR	11 593	16 862	57	57
BŘEZEN	14 262	17 723	80	67
DUBEN	14 881	15 595	98	71
KVĚTEN	16 150	17 001	73	85
ČERVEN	15 755	18 011	114	90
ČERVENEC	15 435	11 721	120	73
SRPEN	15 636	13 566	102	79
ZÁŘÍ	15 897	13 878	124	94
ŘÍJEN	16 174	15 803	97	101
LISTOPAD	17 972	15 604	90	100
PROSINEC	14 936	14 806	96	75

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

Nejvíce usmrcených bylo při záříjových (124), červencových (120 osob), červnových (114 osob) a srpnových (102 osob) nehodách. V ostatních měsících nepřekročil počet usmrcených hranici 100 osob. Pouze květnový, říjnový a listopadový počet usmrcených je nižší (o 12 osob, resp. o 4 osoby, resp. o 10 osob) než v roce 2006 a únorový počet je stejný jako v předchozím roce. Největší zvýšení (o 47 osob, tj. o 64,4%) bylo v červenci, ve kterém je ovšem vývoj zkreslen náhlým poklesem nehod v roce 2006 ihned po zavedení bodového systému. Kromě jmenovaných května, října, listopadu byl vývoj negativní čímž prohloubil ještě víc nedůvěru k bodovému systému.

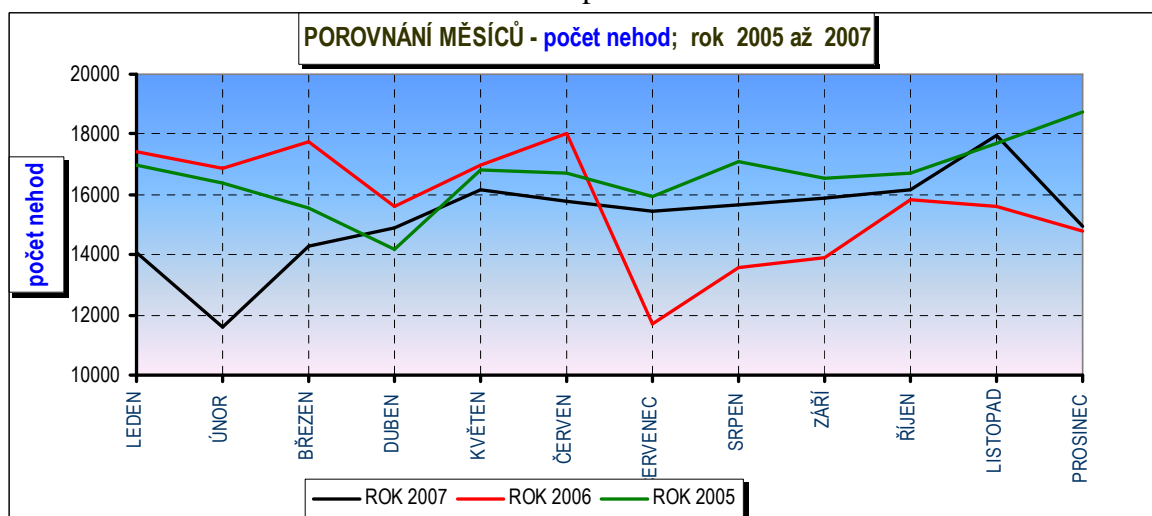
Obrázek č. 14: Počet usmrcených na komunikacích po měsících



Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR, autor

Skokový vliv bodového systému s krátkodobým vlivem je vidět i v následujícím obrázku s vývojem počtu nehod. Nejvyšší měsíční počet nehod v roce 2007 zaznamenáváme v listopadu (17 972), v říjnu (16 174 nehod) a v květnu (16 150 nehod). Více jak 15 000 nehod pak bylo v červnu (15 755), v září (15 897 nehod), v červenci (15 435) a v srpnu (15 636). V ostatních měsících nepřekročil počet nehod patnáctitisícovou hranici (viz obrázek č. 14). Nejméně nehod policie šetřila v únoru (11 593). Ve všech měsících druhého pololetí šetřila policie více nehod, než v roce 2006 a největší absolutní nárůst byl v červenci (zvýšení o 3 714 nehod, tj. bezmála o 32%). Nejmenší zvýšení bylo v prosinci (o 130 nehod).

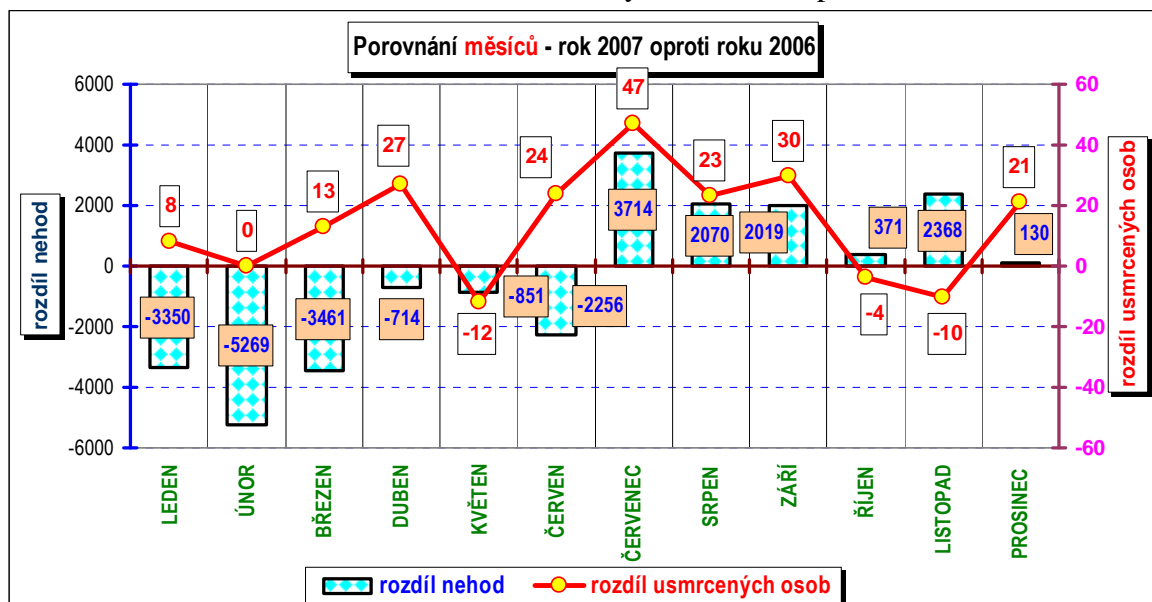
Obrázek č. 15: Počet nehod na komunikacích po měsících



Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR, autor

Grafické vyjádření porovnání počtu nehod a usmrcených v roce 2007 a 2006 pak jen lépe poukazuje na změnu počtu nehod při zavedení bodového systému, avšak je zde vyobrazen negativní trend usmrcených, který až na výše popsané měsíce byl v celém roce 2007 negativní.

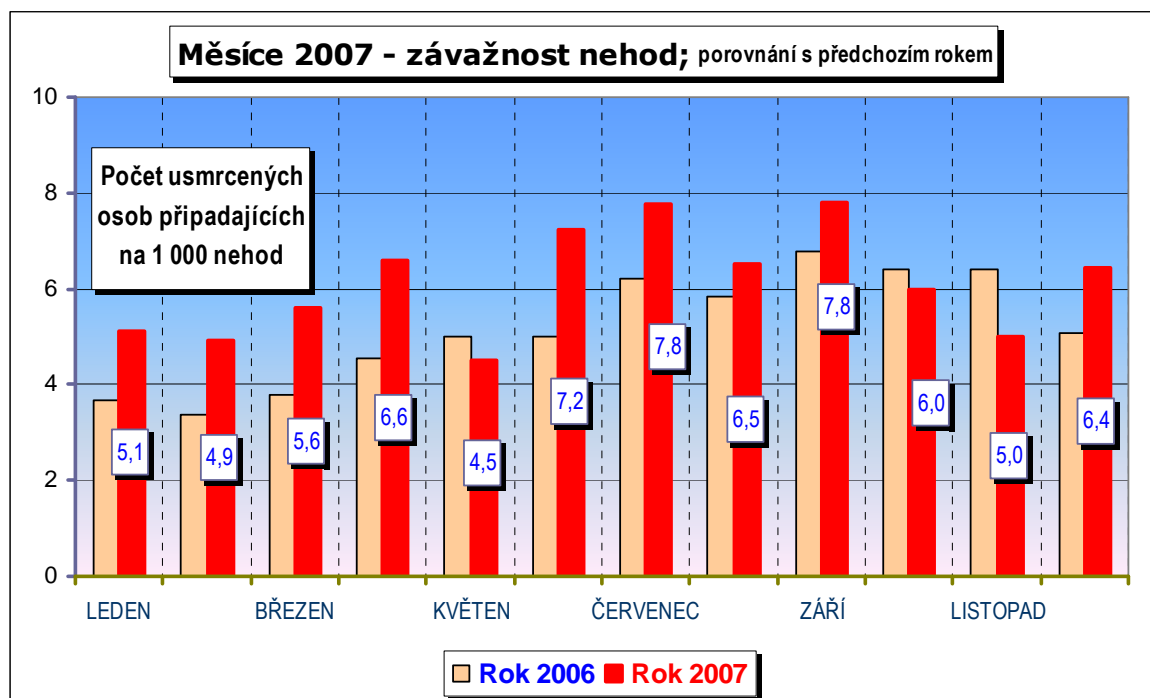
Obrázek č. 16: Porovnání nehodovosti a usmrcených roku 2007 proti roku 2006



Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

Nejvyšší závažnost zaznamenáváme u červencových a zářijových nehod, kde dosáhla shodné hodnoty 7,8 usmrcených osob připadajících na 1 000 nehod (průměr ČR = 6,15) a s výjimkou měsíce května, října a listopadu je v ostatních měsících vyšší, než v roce 2006. Největší zvýšení je v červnu a v dubnu (o 2,24, resp. o 2,03 usmrcených osob připadajících na 1 000 nehod). Viz. následující graf.

Obrázek č. 17: Závažnost nehod v měsících roku 2007 a 2006



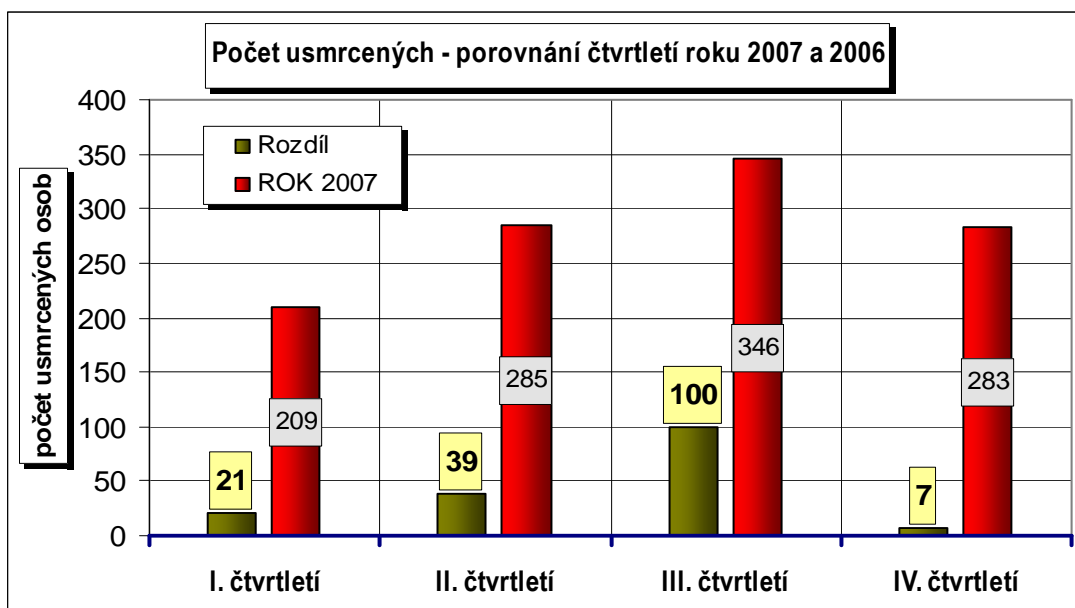
Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR, autor

4.2.2 Nehody ve čtvrtletním srovnání

Z vývoje počtu usmrcených osob vyplývá, že po třech úspěšných letech dochází k meziročnímu nárůstu počtu usmrcených osob, který je za posledních 18 let třetí nejvyšší (po roce 1990 – zvýšení o 259 osob a po roce 1992 – zvýšení o 201 osob). Naproti tomu největší meziroční snížení registrujeme v roce 1998, kdy počet usmrcených byl o 207 osob nižší, než v roce 1997 (pokles byl ovlivněn především z důvodu snížení rychlostního limitu v obcích) a dále v roce 2006, kdy tento rozdíl představuje 171 osob.

V následném rozdělení na jednotlivé čtvrtletí byl vývoj následků nehod v roce 2007 negativní ve všech čtyřech kvartálech, kdy došlo ke zvýšení počtu usmrcených. Z porovnání vyplývá, že nejhorší situace byla ve 3. čtvrtletí, kdy počet usmrcených byl o 100 osob vyšší (tj. bezmála o 41%), než v roce předchozím. Ve čtvrtletním srovnání se nejvíce projeví krátkodobost bodového systému, který se zavedl ve 3. kvartále a pozitivní jev trval do začátku čtvrtého, kdy pak následný rozdíl činí jen 7 usmrcených. Pro lepší představu uvádím následující graf s počtem usmrcených v jednotlivých čtvrtletích a jejich rozdíl oproti roku 2006.

Obrázek č. 18: Usmrcení ve čtvrtletním srovnání



Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

4.2.3 Nehody podle denního členění

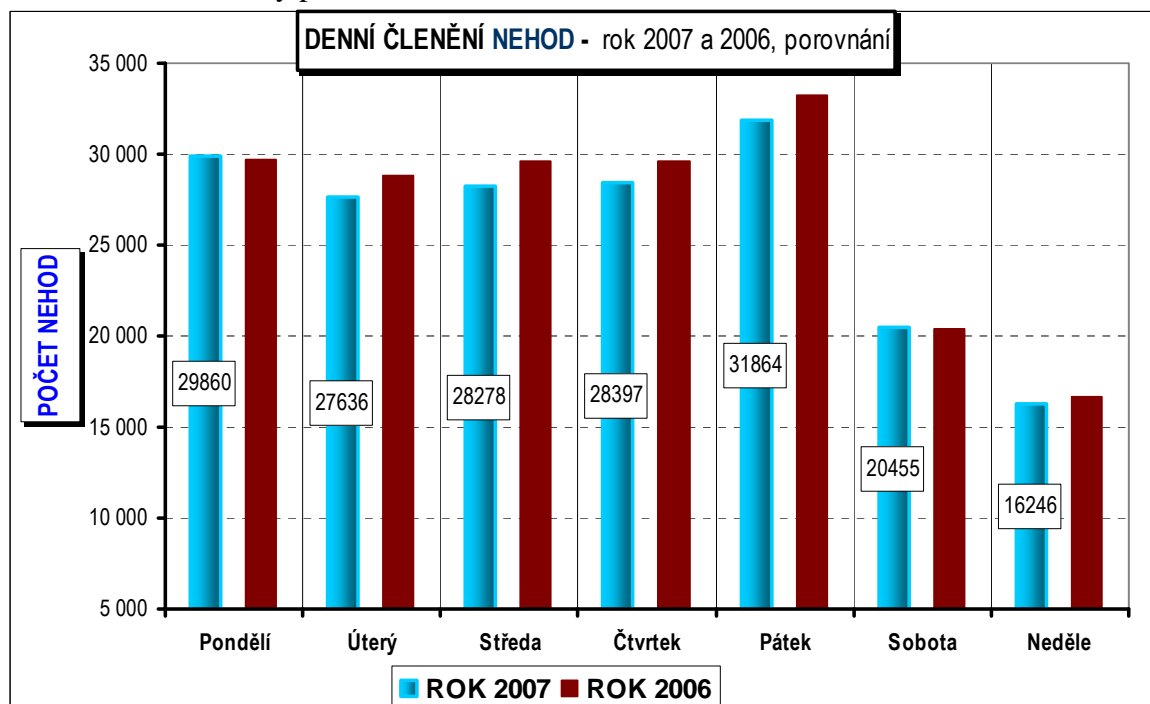
V porovnání s rokem 2006 bylo více jen pondělních a sobotních nehod. V ostatních dnech je pokles a největší relativní snížení bylo u počtu středečních nehod (o 4,5%). V následující tabulce je uveden přehled počtu nehod a jejich následků v jednotlivých dnech týdne v roce 2007. Grafické vyobrazení je pak v obrázku č. 19.

Tabulka č. 18: Počty nehod a jejich následků v jednotlivých dnech

Den v týdnu rok 2007	Počet nehod	Rozdíl nehod	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených
Pondělí	29 860	195	150	35
Úterý	27 636	-1 154	155	31
Středa	28 278	-1 325	135	-2
Čtvrtek	28 397	-1 175	140	24
Pátek	31 864	-1 374	189	24
Sobota	20 455	49	180	10
Neděle	16 246	-445	174	45

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

Obrázek č. 19: Nehody podle denního členění



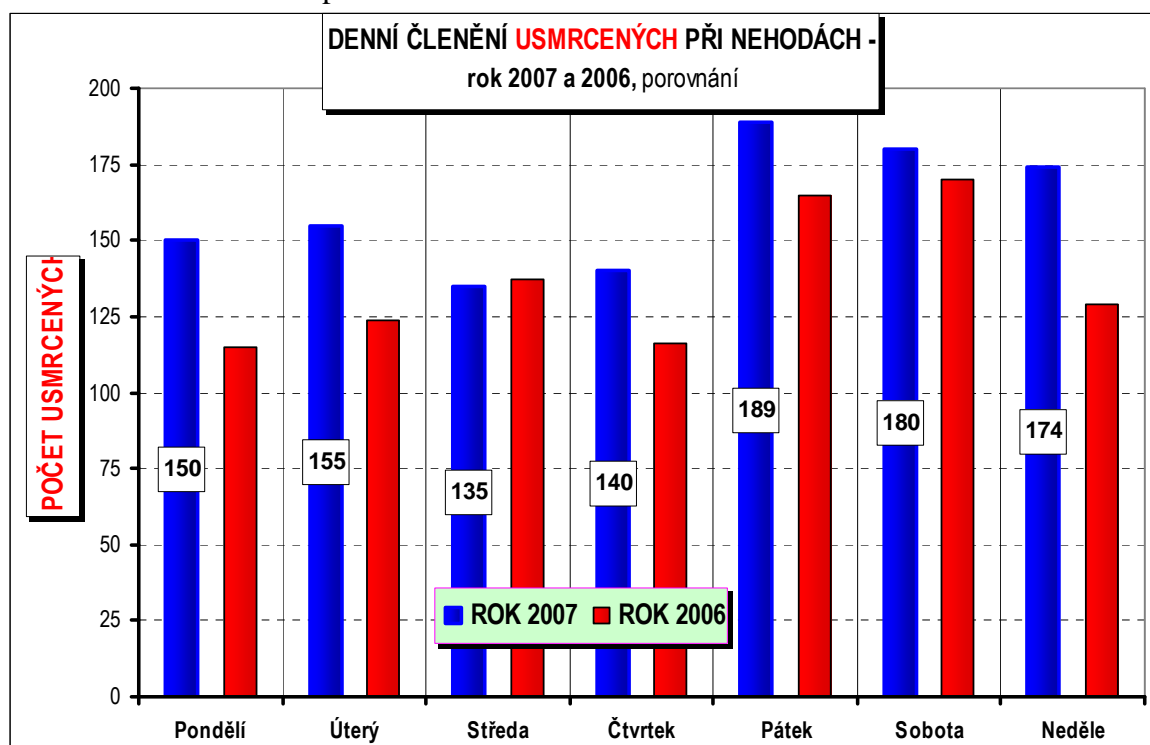
Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

Z grafického znázornění můžeme pozorovat, že nejzávažnějším dnem je pátek, jak co do počtu nehod, tak do počtu usmrcených. Mylně by počet nehod mohl vyvolávat pocit, že za takovéto rozložení mohou zákazy kamionů, a proto vyšší rozložení na všední. Toto mínění však vyvrací následující obrázek, kde vidíme počty usmrcených i v dobách zákazu kamionů. Nejvíce obětí na lidských životech tedy připadá na páteční nehody, při kterých zahynulo 189 osob a velmi vysoký počet usmrcených připadá i na sobotní nehody (180 osob). Znamená to tedy, že na pátek až neděli připadá bezmála polovina (543 osob, tj. 48,3%) z celkového počtu usmrcených osob v roce 2007. Nově vyvolané zákazy tak přinesou pouze zvýšení provozu v jiných časech. Je tedy opět potřeba pracovat na výstavbě infrastruktury, aby alespoň částečně redukovala týdenní špičky. K větší bezpečnosti by přispělo i zvýšení policejních dozorů v pátečních hodinách.

Nejhorším dnem roku 2007 byla středa 24. ledna, kdy policie šetřila 1 184 nehod, druhým nejhorším dnem byl pátek 30. listopadu (962 nehod), následuje pondělí 26. listopadu (931 nehod). Nejméně nehod policie šetřila v neděli 7. ledna (164 nehod) a úterý 25. prosince (198 nehod). V průměru na jeden den hodnoceného období připadalo 501 nehod.

V porovnání s rokem 2006 byl počet usmrcených osob vyšší ve všech dnech týdne, s výjimkou středečních nehod (pokles o 2 osoby, tj. o 1,5%). Největší relativní zvýšení registrujeme u nedělních (o 34,9%) a pondělních (o 30,4%) nehod. O 1/4 více usmrcených bylo při úterních nehodách, o 1/5 při čtvrtečních nehodách atd.

Obrázek č. 20: Usmrcení podle denního členění



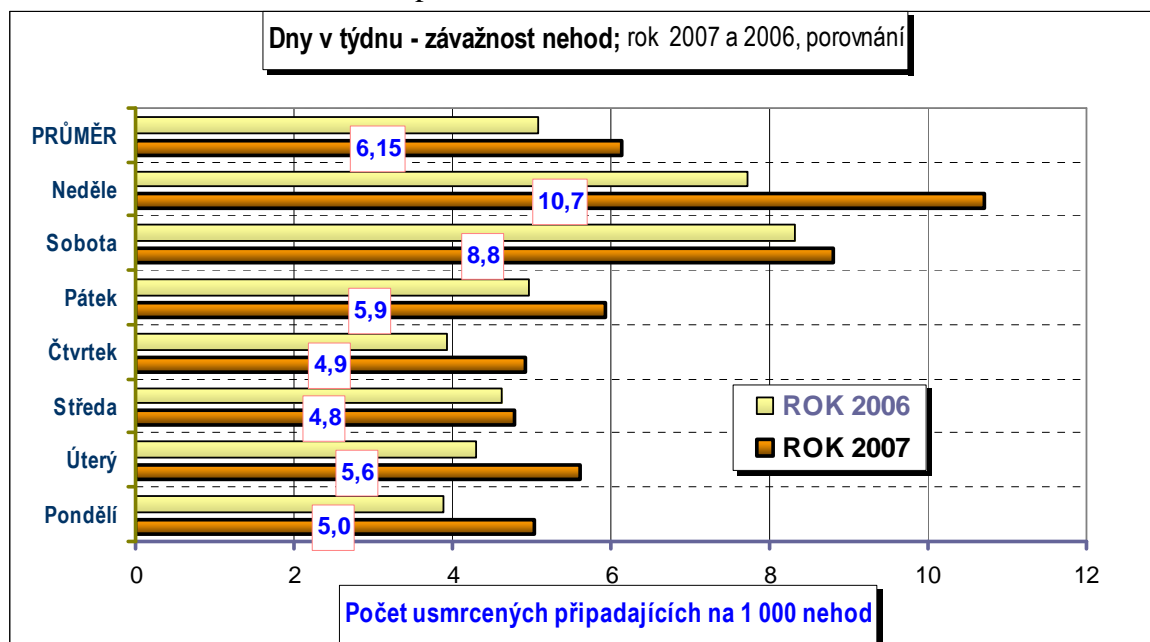
Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

Je tedy třeba apelovat na řidiče, aby v dobách víkendu byli opatrní a trpěliví zejména s víkendovými jezdci. Přílišná agresivita pak přináší pouze nervozitu a závažnost nehod z důsledku nepřiměřené rychlosti.

Nejvyšší závažnost nehod (tj. počet usmrcených osob připadajících na 1 000 nehod) zaznamenáváme u nedělních nehod, kde tento ukazatel má hodnotu 10,7 (tj. o 3 body více než v předchozím roce) a vysokou hodnotu tohoto ukazatele zaznamenáváme i u sobotních nehod – 8,8 usmrcených na 1 000 nehod (tj. o 0,5 bodu více). Nejnižší hodnota připadá na středeční nehody 4,8 usmrcené osoby na 1 000 nehod. Ve všech dnech týdne má tento ukazatel vyšší hodnoty než v roce 2006.

Nejtragičtějším dnem roku 2007 byl pátek 8. června, kdy na pozemních komunikacích zemřelo 11 osob. Dalšími velmi tragickými dny byly neděle 26. srpna a pátek 21. září, kdy při nehodách zahynulo shodně 10 osob. 9 osob zahynulo při nehodách v neděli 19. srpna. Ve statistice je dalších 6 dní s 8 usmrcenými osobami, 10 dní, kdy zahynulo 7 osob atd.

Obrázek č. 21: Závažnost nehod podle denního členění



Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

Dní, kdy si nehody nevyžádaly lidskou oběť v roce 2007 bylo pouze 23 (tj. o 19 dní méně než v loňském období). V dubnu, v červnu ani v červenci jsme žádný takovýto den nezaznamenali. V srpnu a v září byl jen jeden, v listopadu, v květnu a v prosinci dva. V průměru na jeden den připadá 3,08 usmrcené osoby a to je o 0,46 osoby více, než v roce 2006. Na 1 000 nehod připadalo 6,15 usmrcených osob (tj. o 1,06 osoby na tisíc nehod více, než v roce 2006).

5 Syntéza získaných údajů a návrh konkrétních opatření

Z provedené analýzy dopravní nehodovosti v ČR zjišťujeme velmi nepříznivý vývoj následků nehod na pozemních komunikacích v roce 2007, neboť meziroční zvýšení následků nehod, především pak počtu usmrčených osob, dosahuje nebývale vysokých hodnot (zvýšení o 167 osob, tj. o 17,5%). V roce 2007 bylo Policií ČR šetřeno celkem 182 736 nehod, při kterých bylo 1 123 osob usmrceno. Z celkového počtu usmrčených bylo:

- 420 řidičů osobních automobilů
- 202 spolujezdců v osobním automobilu
- 198 chodců
- 115 řidičů motocyklů
- 103 cyklistů
- 55 řidičů nákladních automobilů
- 9 spolujezdců v nákladních automobilech
- 8 řidičů malých motocyklů
- 8 spolujezdců na motocyklech
- 3 řidiči mopedů
- 1 řidič traktoru
- 1 spolujezdec na traktoru

Osoby mladší 35 let představují více jak 41% z celkového počtu usmrčených při nehodách v roce 2007. Nejvíce usmrčených osob bylo ve věkové kategorii 25 až 34 let (244 osob, tj. o 60 osob více).

V porovnání s rokem 2006 byl vyšší počet usmrčených v kategorii:

- řidič osobního automobilu o 71 osob
- chodec o 25 osob
- řidič motocyklu o 24 osob
- cyklista o 20 osob
- spolujezdec v osobním automobilu o 19 osob
- řidič nákladního automobilu o 18 osob
- řidič malého motocyklu o 4 osoby

Nižší počet usmrčených byl v kategorii:

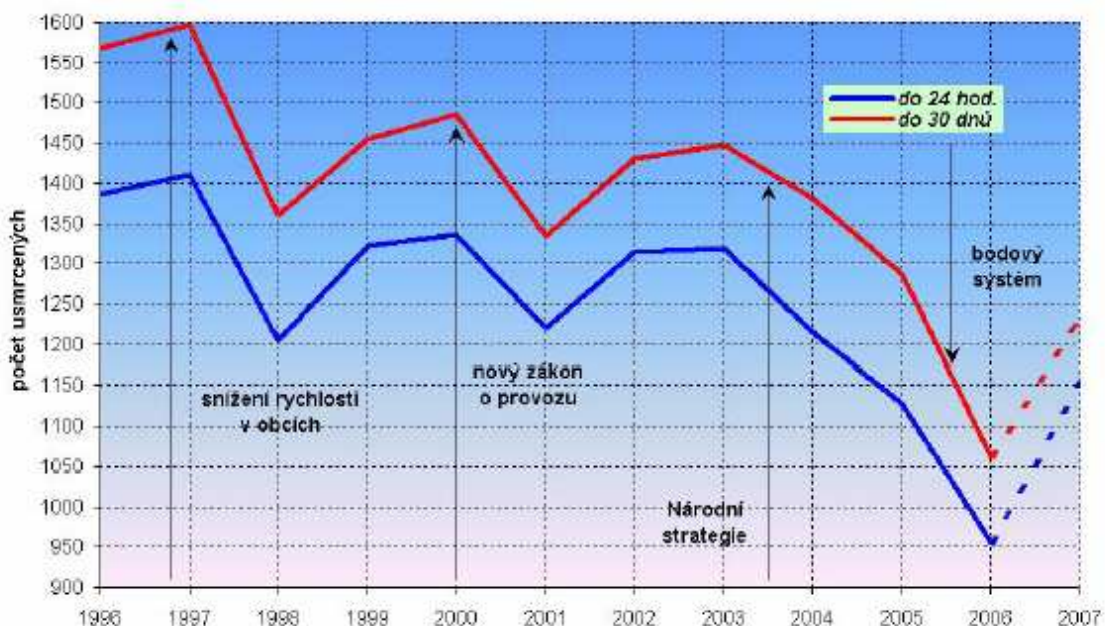
- cestující v autobusu o 7 osob
- řidič autobusu o 3 osoby

- řidič traktoru o 2 osoby
- spolujezdec na malém motocyklu o 1 osobu
- řidič pojízdného pracovního stroje o 1 osobu

Po zavedení novel zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů si mnozí slibovali razantní snížení nehodovosti na pozemních komunikacích. Velké očekávání pak přinesl samotný bodový systém. Důvodová zpráva návrhu zákona č. 411/2005 Sb. však neobsahovala číselná fakta současného stavu, ani očekávaného vývoje. Z těchto důvodů lze jen těžko posoudit, zda byl bodový systém účinný, nebo ne. O jeho výsledcích tedy můžeme jen polemizovat a srovnávat je s výroky politiků z tiskových zpráv.

Obrázek č. 22 znázorňuje vývoj následků nehodovosti (usmrcení do 30 dnů a do 24 hod.) s vyznačením důležitých mezníků v historii politiky bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v posledních letech. Každé zavedené opatření generovalo bezprostřední pozitivní efekt na počet usmrcených. Národní strategie spustila příznivý vývoj na několik následujících let. V případě zavedení bodového systému byl však tento pozitivní efekt poměrně krátkodobý. V roce 2006 se snížil počet usmrcených meziročně o 15% (24 hodin), resp. 18% (do 30 dnů), a to již třetí rok v řadě. Zajisté k tomuto výsledku přispělo i zavedení bodového systému v měsíci červenci, které je vidět z obrázku č. 14 a jeho slibný náběh v počátečních měsících. V následujícím období již efekt není příznivý a dokonce se stává v jistých případech i negativním, jelikož v roce 2007 dochází k poměrně výraznému zhoršení a návratu počtu usmrcených zhruba na úroveň roku 2005. Mnozí řidiči tak po počátečním ukázněním bodový systém přestali brát příliš vážně. Dnes již můžeme pouze polemizovat, zda by pokračoval pozitivní trend nehodovosti bez zavedení bodového systému. Pokud však ano, byl by dnes počet usmrcených na nižší úrovni. Obháječi zákona tvrdí, že alespoň za počáteční období ušetřili mnohé životy. V konečném důsledku by se však počet ušetřených životů pouze posunul v časovém horizontu k následujícímu období a stávil by tak ČR do lepší současné situace.

Obrázek č. 22: Vývoj počtu usmrcených na pozemních komunikacích v ČR



Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezidia ČR

5.1 Bodový systém

Jak jsem již konstatoval, bodový systém měl účinnost v jeho počátcích. Po jisté době se řidiči přestali bát nastaveného systému a následky provozu na pozemních komunikacích se začaly zhoršovat. Po schválení novely č. 411/2005 Sb. byl dostatečný prostor na přípravu účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích k obeznámení s budoucími změnami. **Od února do září 2006 probíhala reklamní kampaň.** Stěžejním pilířem kampaně bylo spuštění webového portálu www.novapraavidla.cz s hlavní myšlenkou: **„Kontrolujte raději sami sebe, že jezdíte podle pravidel! Když vás přistihne policista, že nedodržíte pravidla, můžete dostat vysokou pokutu, obdržet trestné body a případně přijít o řidičský průkaz.“**[8]

Reklamní kampaň dále obsahovala billboardy, letáky a brožury. Myslím, že kampaň byla pojata vcelku zodpovědně a slibně, avšak v některých případech poukazovala na přílišnou restrikcii (následující obrázek).

Obrázek č. 23: Reklamní kampaň



Bodový systém může přinést kvalitní výsledky zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Abychom takových výsledků mohli dosáhnout musí být nový zákon promyšlen komplexně a detailně s co možným nejmenším počtem chyb a nevolí. Čeští občané jsou v přijímání nových pravidel dosti konzervativní a těžko si na ně zvykají (vliv minulého režimu). Tyto zkušenosti nám přinesla již změna testových otázek pro získání řidičského oprávnění s velkým počtem chyb. Bodovým postihem za zapomenutí rozsvícení světel, vysokou pokutou cyklisty za nehodu s vlastním následkem zranění apod. došlo k získání nedůvěry. Zákon, tak velkého rozsahu změn, měl být vytvořen bez časových nátlaků na co nejrychlejší zavedení. K vytvoření zákona mělo být pozváno více odborných skupin. Politici by teď zřejmě oponovali, že se zástupci zájmových sdružení zákon konzultovali. Problémem však bylo jejich zaujetí pouze na prosazení zákona. K návrhům a podmínkám na změnu připravovaného zákona přihlíženo však nebylo. Pokud by se tak stalo, příslušní zástupci by prezentovali zájmovým skupinám úspěch svého vyjednávání a nedůvěra systému by nebyla podněcována.

Nedůvěra byla i podnětována schválením pravomocí Městské policii. Od tohoto kroku si bývalý ministr sliboval velké posílení dopravní policie. Řidiči však toto schválení brali spíše jako další přílišnou restrikcii. Jen těžko jim lze oponovat, že strážníci po několika měsíčním kurzu nedosáhnou příslušných znalostí a mnohdy se pak setkáme s neznalostí zákona. Nedostatek státní policie neměl být řešen tímto způsobem. To je záležitostí ministerstva vnitra. Pokud by jsme přeci jen chtěli schválení pravomocí zavést, počkal bych, až si řidiči na nový zákon zvyknou a použil jej jako další preventivní opatření.

K důsledku, že se řidiči postupem času „otrkají“ nasvědčovaly i zahraniční zkušenosti. Myslím, že negativnímu trendu šlo předejít lepším nastolením policejního dozoru a rychlejším vyjednáváním přestupků kvalifikovaných odborů dopravy. Osobně bych v počátečních fázích nepřipravoval kontrolní akce a zvyšování policejního dozoru. V této fázi má zákon represivní charakter a postačuje vlastní zodpovědnost řidiče. Zvýšení policejního dozoru bych postupně zintenzivňoval, aby došlo k vnuknutí pocitu stálého dozoru.

Bodový systém vycházel z německého systému. Myslím, že se mělo nahlížet k více zkušenostem a nepřihlížet pouze na bezprostřední výsledky, ale počkat na pozdější zhodnocení a analýzy. Snažit se zapojit zahraniční zkušenosti s nápravou vzniklých chyb. Za důležité považuji, aby se tyto zkušenosti braly vážně, ne však jako dogma. Systém je třeba přepracovat na české podmínky, aby byl lépe přijatelný pro české prostředí.

K nápravě důvěry bodového systému bych se pokusil razantní změnou bodovaných postihů přivětivých účastníkům provozu. V těchto ohledech bych se snažil konzultovat zejména se zástupci autoškol, jež mají v první řadě přímý vliv na výchovu nových účastníků silničního provozu. Dále pak vliv na již „vybodované“ řidiče, kteří chtějí nabýt oprávnění ke způsobilosti řízení vozidla. Snažil bych se jít i směrem návrhu předkládaného PSA, který se snaží za bodové přestupky určit pouze ty, které jsou přímým ohrožením ostatních účastníků provozu.

Změnu bych učinil zejména v odečítání bodu § 123e, který není vůbec systémově motivující. Z logického úsudku musí po získání prvního odečtu následovat kratší interval na další snížení bodů, případně vyšší počet odečtených bodů, aby byl zachován motivující charakter. V pořadu Týden v tahu na rádiu Český rozhlas 25. 6. 2005 bývalý ministr dopravy Milan Šimonovský prohlásil: „Já myslím, že při svém stylu jízdy nejsem schopen načerpat víc než dva, čtyři body každý rok a na mě se ta amnestie, ten motivační systém, který obsahuje zákon, naprosto nebo je to pro mě docela výhodné. Každý rok mně odepíše čtyři body a víc já nejsem schopen nasbírat. Takové jsou moje zkušenosti za třicet let ježdění.“[9] Buď tedy došlo k jinému stylu odečítání bodů nebo pan bývalý ministr špatně pochopil jím navrhovaný zákon, kdy při získání byť jen jednoho bodu nelze odečíst v témže roce 4 body. Ty lze odečíst až po roce beztrestné jízdy. V případě získání 4 bodů ročně by tedy pan bývalý ministr po 3 letech přišel o řidičské oprávnění .

Aby k takovému důsledku nedošlo, navrhoval bych pro zlepšení situace umožnění navštěvování doškolovacích středisek, školy smyku, apod. Věřím, že mnozí řidiči by před odnětím řidičského průkazu volili raději variantu školení, kde by získali kromě odečtení bodů také praktické vlastnosti. V případě řidiče začátečníka, případně tzv. „víkendového jezdce“ by

alespoň nedošlo k odloučení s motoristickým světem, což může mít pro tyto lidi velmi negativní následky na kvalitu řízení vozidla po vykonaném trestu.

Za zajímavý návrh považuji i příspěvek, který se objevil na blog.idnes.cz, kde autor článku navrhuje rozdělení přestupků na body nízké - 1 bod (banální přestupky), střední - 3 body a vysoké hodnoty - 10, 15, 20, 30 bodů (bezprostřední ohrožení ostatních účastníků provozu). Pro odnětí řidičského průkazu by byli stanoveny dvě hranice. První na 30 bodů, kam by se započítávaly pouze body nízké a střední hodnoty a po kterých by řidič přišel o řidičské oprávnění na 3 měsíce. Hranice druhá se 100 body na všechny přestupky, při jejímž překročení by došlo k odnětí řidičského průkazu na dobu jednoho roku.

Na stránkách www.novapavidla.cz se můžeme dočíst: „Bodový systém funguje: 83% bodovaných řidičů se již dále nedopouští přestupků a trestných činů zařazených do bodového hodnocení řidiče.“[8] Po otevření odkazu zjistíme, že v České republice již byly odečteny 4 trestné body celkem 218 438 řidičům a na základě údajů z Centrálního registru řidičů je zřejmé, že 83% řidičů, kteří obdrželi „nějaký bod“ se již dále nedopouští přestupků a trestných činů, které jsou zařazeny do bodového hodnocení řidiče. Domnívám se, že z těchto údajů nelze vyvozovat stanovený závěr a je potřeba vycházet z více faktorů, jako zejména počtu usmrcených apod. Obecními úřady obcí s rozšířenou působností byl stav k 30. 4. 2008 v Centrálním registru řidičů evidováno 556 044 řidičů, kteří se dopustili přestupku započítávaného do bodového hodnocení řidiče, což odpovídá **8,82% z registrovaných řidičů (každý 11. řidič)**. Znamená to tedy, že bodový systém funguje nebo je pouze proklamovaná idea jeho zastánci a těch 83% mělo pouze štěstí a patří mezi nekontrolované řidiče?

5.2 Návrhy opatření

Situaci dopravní nehodovosti a jejich následků nevyřeší pouze náprava bodového systému. Je zapotřebí neopomínat další aspekty a vytvářet bezkonfliktní prostředí všemi dostupnými prostředky. Na problematice oblasti nám pomáhá upozornit jednotlivé členění dopravních nehod a můžeme se tak zaměřit nejen na kritické oblasti, ale i na lehce napravitelné a finančně méně náročné situace. Na návrhy na zvýšení bezpečnosti dopravy můžeme pohlížet z řady kritérií a to legislativy, technologie, konstrukce a v neposlední řadě ekonomické proveditelnosti. Nestačí pouze navrhnout a realizovat nová opatření, ale je zapotřebí sledovat jeho důsledky.

5.2.1 Výchova a výcvik řidičů

Výchova a výcvik řidičů je velmi důležitý pro vstup člověka do silničního provozu. Proto je potřeba vypracovat kvalitní program výuky a závěrečné zkoušky. Je zapotřebí, aby především ve zkušebních testech nebyly chyby, jež se stalo v minulosti. Testové otázky by měly být navrhovány s větší konzultací s majiteli případně učiteli autoškol, kteří mají blíže k dané problematice. Dále by měly být zaměřeny více na praktické situace ve kterých se budoucí řidiči mohou vyskytnout a donutit je k logickému myšlení. Je nepřijatelné, aby systém vedl pouze k učení testových otázek nazpaměť a mnohdy ani žák nevěděl na co odpovídá. Zpřísnit je také potřeba vydávání licencí a kontrola kvality autoškol. V současné době je běžně vídána cena za výcvik skupiny B (osobní automobil) 6 500 Kč a to v extrémních případech i 5 500 Kč. Přitom při splnění předepsaných hodin výuky teorie a údržby a dodržení stanoveného počtu předepsaných jízd je cena 8 100 Kč a to v ceně není započítána marže. Logicky tedy vyplývá, že autoškoly s nižší cenou nemohou výcvik splňovat v požadovaném rozsahu a kvalitu přípravy tak snižují. Extrémním případem byla autoškola v Jablonci nad Nisou, která pouze vybrala peníze a svou činnost ukončila. Navíc jí i po takovéto činnosti nebyla odebrána licence s odůvodněním, aby mohla svou činnost napravit.

Mnohdy je autoškolám dáváno za vinu, že zájemce dostatečně nepřipraví. Z praxe však víme, že zájemce z 98% zajímá nejprve cena výcviku a mnohdy reagují překvapivě na její výši. Při vzorném chování je řidičský průkaz na celý život a částka tedy není tak vysoká. Je zapotřebí změnit přístup a v zájemcích vyvolat uvědomění si závažnosti dopravních nehod, a tím vyvolat zájem po kvalitní výuce. Základem je náročná závěrečná zkouška v žádoucím rozsahu a v prostředí s nízkou úrovní potenciální korupce (aktivně stimuluje žáka k dosažení objektivně potřebných kompetencí). Na její úroveň působí adekvátně nastavený a současně reálně existující sankčně motivační systém, který je současně dalším silným motivátorem žáka při jeho přípravě na závěrečnou zkoušku.

Je také zapotřebí si uvědomit, že autoškola žáka pouze připraví na základní provoz. Zkušenosti a reakce na nepříjemné situace si člověk musí osvojit až praxí a chovat se tedy v počátečních řízení vozidla ostražitě. V předepsaném počtu hodin není možno žáky seznámit se všemi možnými nastalými situacemi v silničním provozu.

5.2.2 Snižování nehodovosti výstavbou dálnic

Ze statistik vyplývá, že dálnice jsou mnohem bezpečnější, což můžeme pozorovat ve výše uvedené tabulce č. 8. Tato čísla jsou v ČR sice ovlivněna malým počtem dálnic, ale na druhé straně jsou kompenzována větší hustotou provozu. Ve srovnání se státy EU však vidíme, že nehodovost na dálnicích se pohybuje průměrně kolem 15%, což potvrzuje vyšší

bezpečnost než na silnicích mimo obec a v obci. Problémem v ČR je kriticky malý počet dálnic a silnic rychlostního typu (Tabulka č. 9). Je tedy potřeba zvýšit příjem do silniční infrastruktury a při dotování železnice se zamyslet také nad váhou lidského života. Zda pro nás není důležitější bezpečnost a lidský život. Výstavbou je vyřešen i problém s křížením s železnicí a to mimoúrovňově (nejbezpečněji). Tento problém je také důležitý, protože více jak 50% železničních přejezdů v ČR je nechráněných.

Je zapotřebí vysvětlit odpůrcům dálnic, aby si uvědomili cenu lidského života, jelikož každé oddálení výstavby vede ke zbytečné nehodovosti a ztrátám na lidských životech. Lidé si stále neuvědomují, že dálnice jim přinese odlehčení. Musí si uvědomit, že vozidla projíždějící středem obytných zón jsou horší než vzdálená dálnice a přinese jim lepší dostupnost.

Při schvalování nových úseků je také zapotřebí hodnotit časovou výhodnost projížděného úseku. V některých případech by mohlo dojít k jejich nevyužívání tranzitní dopravou, jelikož by časově lépe vycházela cesta po okresních silnicích, která by navíc ušetřila provozovateli vozidla finanční částku z mýtného. V těchto případech by pak mohlo dojít k problémům s financemi, se kterými bylo po dostavení úseku počítáno.

5.2.3 Alternativní řešení silnic dálničního typu

Ve Švédsku a Norsku můžeme být svědky, že i malý počet dálnic nemusí znamenat vysokou nehodovost. Úseky silnic mezi dvěma obcemi jsou velmi prakticky řešeny třemi jízdními pruhy a to tak, že střední pruh je vždy střídavě určen k provozu jedním či druhým směrem. Aby však nedošlo k situaci s nejasným určením směru jsou jízdni pruhy vždy odděleny lanovými svodidly. Střední pruh nemusí být po celé délce úseku, ale po jistých vzdálenostech. V úseku, který má 2 jízdni pruhy je zákaz předjíždění a přechod do 3 jízdni pruhů musí být vždy jasně a zřetelně vyznačen (aby nedocházelo ke kolizním situacím jako se stalo například na plzeňském obchvatu). „Předjížděcí úseky“ pak musí být vystavěny v dostatečné frekvenci aby nedocházelo k porušování zákazu předjíždění. Rozvoj tímto směrem by vedl ke snížení nehodovosti, úspoře financí a zmenšení problémů s vykupováním pozemků.

5.2.4 Navrhování výstavby obchvatů a průjezdů obcemi

Ke snížení nehodovosti a zejména ochraně chodců přispívá výstavba obchvatů. Navržené obchvaty však musí být účelné nejen z hlediska bezpečnosti, ale také časového pohledu řidiče. Pokud totiž nebude pro řidiče výhodný, nebude jej využívat. Na kvalitu

projektu je třeba pohlížet i z pohledu do budoucnosti, protože přesunout špatně navržený obchvat je nereálné, případně nesmírně nákladné.

Výstavbou obchvatu je vyřešen i problém s omezením rychlosti na 50km/h a s tím časových zdržení při průjezdech obcemi. Agresivní řidiči, kteří ztratí čas v obci, se pak snaží dohnat časový deficit vysokými rychlostmi mimo obec a riskantním předjížděním. Ve Švédsku mají problém vyřešen šikovností vystavení silniční sítě která nevede přes města, ale kolem nich a do obce se odbočuje. U nás je pravý opak. Všechny silnice jsou vedeny středem obce. Obchvaty by také snížily nehodovost jež činí v obci 72%.

5.2.5 Řešení kruhových objezdů

V dnešní době je poměrně velkou módou řešení křižovatek kruhovými objezdy. Ty mají lepší výsledky v oblasti nehodovosti. V mnohých případech však je řešení zbytečné, ba dokonce i špatně navržené. V případě budování kruhových objezdů je také potřeba zohlednit kapacitu provozu a rozvržení směrových proudů. Naprosto rozdílné řešení kruhových objezdů můžeme pozorovat na trase od Univerzitní knihovny v Pardubicích k nákupnímu centru Glóbus. Zde se setkáváme s malým kruhovým objezdem s průměrem cca 2m, vytvořeným, retardéry, který je snadno přehlédnutelný a vzbuzuje v řidičích nedůvěru. V mnoha případech řidič mající přednost tohoto práva nevyužije a stojí v hranici křižovatky a čeká až na reakci řidiče přijíždějícího z dálky. Následuje podobný kruhový objezd, který alespoň řeší křižovatku o více směrech. Naprosto rozdílným typem je poslední kruhový objezd, který je velký přehledný, dvou proudový a umožňuje tak řešit i větší hustotu provozu. Doporučoval bych tedy řešit křižovatky kruhovými objezdy pouze v lokalitách s potřebným stavebním místem. Velmi účelné mi připadají kruhové objezdy s odbočovacím pruhem. Jako nešťastné mi přijde výstavba několika kruhových objezdů na krátkém úseku. Např. silnice E67 v úseku u Hradce Králové, kde na hlavním tahu jsou v úseku 4 km čtyři kruhové objezdy a vznikají tak zbytečné kongesce. Přičemž vnitřní kruhový objezd by mohl být řešen přípojným pruhem a příkázaným směrem. Účastník, který by hodlal jet opačným směrem by se pohodlně otočil na následujícím objezdu. Problém kongesce by šel samozřejmě řešit výstavbou již zmiňovaných silnic dálničního typu.

Víceproudové kruhové objezdy mají problém donutit řidiče k využívání vnitřního pruhu a tím zvýšení propustnosti. Ve Velké Británii mají v mnoha případech řešen vnější pruh vždy jako odbočovací a tak je účastník donucen přejet na vnitřní pruh a při vyjetí opět využít vnější odbočovací pruh.

5.2.6 Změna přístupu státu

Řidičem motorového vozidla je zaviněno 92% nehod. V mnoha případech je příčina nesprávně vyhodnocena jako např. při nepřizpůsobení rychlosti povaze a stavu vozovky. Pro stát je levnější, pokud zaviní nehodu řidič než-li vozovka. V tomto případě se nemusí ani jednat o poškození vozovky, ale např. náledí na vozovce. Sám jsem byl svědkem, kdy řidič dostal smyk na náledí, vjel do křižovatky a nedal tak přednost v jízdě. Nehoda byla označena chybou řidiče jako nedání přednosti v jízdě. Řidič sice nepřizpůsobil rychlost povrchu vozovky, avšak bylo to možné, pokud řidič jel po celou dobu po suché silnici a v místě křižovatky nebylo posoleno? V případě jiného a zodpovědnějšího přístupu státu nemuselo k nehodě dojít. Stačilo pouze investovat více peněz na zimní údržbu.

Při vyhodnocení příčiny nehody „nepřiměřená rychlost“ bychom se měli také zaměřit na to, zda byl úsek silnice správně označen. Např. vozidlo by se podle předepsaných předpisů sice mělo pohybovat pomaleji, ale ve skutečnosti mělo rychlost vyšší. To mohlo být způsobeno pozdní viditelností značky apod. Samozřejmě z pohledu státu bylo označení správné. Pokud by se nevycházelo z teoretických rychlostí, ale ze skutečných zjistilo by se, že značce měla předcházet předzvěst nebo měla být umístěna dále od kritického místa.

Doporučil bych čerpat zkušenosti ze švédského projektu Vize nula, jež byl v první řadě označován za nemožný a který navrhoval odstranění všech dopravních nehod s následkem smrti. Přinesl však výrazné zlepšení situace v oblasti nehodovosti. Systém musí být projektován tak, aby se zabýval následky dopravních nehod. Nevycházel by pouze ze statistických údajů. Každý případ dopravní nehody s následkem smrti nebo poškození zdraví musí být posuzován jako porucha systému silniční dopravy a musí být tedy řešen jako jednotlivý případ. Nutností je pak najít nápravné řešení.

Závěr

V roce 2007 Policie ČR šetřila 182 736 nehod, při kterých bylo 1 123 osob usmrceno, 3 960 těžce zraněno a 25 382 osob zraněno lehce. Odhad způsobené hmotné škody je ve výši 8 467 mld. Kč. Vývoj následků nehod na pozemních komunikacích v roce 2007 byl velmi nepříznivý, neboť meziroční zvýšení následků nehod, především pak počtu usmrcených osob dosahuje nebývale vysokých hodnot (zvýšení o 167 osob, tj. o 17,5%) a toto zvýšení je třetí nejvyšší od roku 1990. Stav dopravní nehodovosti a jejich následků je alarmující a dlouhodobě společensky nepřijatelný. Funkční dopravní systém musí poskytovat kvalitní a finančně dostupnou přepravu, aniž by bylo nutné počítat s jeho negativními účinky. Pro udržitelný rozvoj mobility je předpokladem bezpečnost na pozemních komunikacích. Základním právem občana je zůstat na živu a být zdravý v dopravním systému. Z dnešního pohledu již není možno brát usmrcení v důsledku dopravy jako daň motorismu, kterou je nutno platit za mobilitu. Bezpečnost provozu musí být brána se stejnou vážností, ne-li vyšší než ochrana životního prostředí.

Evropská komise vyhlásila v r. 2001 ambiciózní cíl – redukcí počtu usmrcených na pozemních komunikacích v roce 2000 z více než 40 000 na 50% do roku 2010. K této iniciativě se připojuje i ČR vyhlášením Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do roku 2010, jejímž záměrem je snížit počet usmrcených v provozu na pozemních komunikacích na 50% úrovně r. 2002, tj. na 650 osob. V souladu s vládou schválenou Národní strategií bezpečnosti silničního provozu 1. července 2006 nabytí účinnosti zákon č. 411/2005 Sb., o silničním provozu, jež novelizoval zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Zákon obsahoval nově zavedení bodového systému hodnocení řidičů, který patří k osvědčeným opatřením používaným i v zahraničí. Cílem systému je odrazením předcházet porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích. Zamezení porušování se má uskutečňovat hrozbou ztráty řidičského oprávnění. Vzniká snaha eliminovat řidiče, kteří se opakovaně dopouští závažných dopravních přestupků a tím se stávají řízením motorového vozidla nespolehlivými a nebezpečnými okolí.

Schvalování zákona takového rozsahu je časově náročné a je zapotřebí přesvědčit příslušné instituty o jeho kvalitě. Schvalování nových zákonů se bohužel stává v mnoha případech otázkou politických zájmů a přestává se tak věnovat kvalitě schvalovaných materiálů za jakoukoliv cenu s výsledkem spokojenosti z prosazení. Je nepřijatelné dovolit schválení chyb a posléze se omlouvat, že při navrhování došlo k proklouznutí některých

opatření a špatného formulování. Na toto vytváření jsou vydávány nemalé finanční prostředky, které jsou produkcí všech pracujících občanů a jejich nevládné zacházení podněcuje zpochybnění systému. Toto je přesně případ bodového systému, kdy kvalita návrhu přestala být prioritou a vlastní zájem o prosazení se stal důležitějším a překročil až v politický boj, který vyvolal zpochybnění celého systému. Arogantnost pak vedla k sugestivnímu zastání vlastního názoru a nebyl brán zřetel na návrhy příslušných zájmových skupin, jakožto zástupce kamionové dopravy, zástupce autoškol, apod. Přičemž právě tyto instituce jsou ve styku se silničním provozem denně a mohly přinést zkvalitnění systému.

Čeští občané jsou v přijímání nových pravidel velmi konzervativní a před jejich přijetím vzniká přílišná nevole a snaha o nepřijetí systému s nalezením chyb. Z těchto důvodů je zapotřebí nejprve občana přesvědčit o potřebné změně, seznámit ho s kritickým aktuálním stavem a posléze mu nastolit možné řešení. Dané řešení pak musí mít komplexní charakter s absolutní nezávadností, aby nebyla poskytnuta příležitost pro jeho zpochybnění. V tomto směru můžeme reklamní kampaň nového zákona pochválit za kvalitní seznámení s nastávajícími změnami. Negativním faktem je však chybovost zákona a v jistých mezích nepřijatelnost pro dané okolí, ta pak vedla k negativnímu postoji k reklamované kampani. Podpora systému formou reklamy skončila zanedlouho po jeho zavedení, zmenšil se i mediální zájem, čímž se také ulehčilo vnímání restrikce.

Z provedené analýzy můžeme konstatovat, že zavedení bodového systému přineslo výrazné zlepšení parametrů nehodovosti v prvních několika měsících. V období od června do září 2006 se stali řidiči ukázněnějšími. Bohužel tato fáze měla pouze krátkodobý charakter. V následujícím období se řidiči přizpůsobili nastaveným podmínkám a postupně přestali vnímat represivní opatření. Nejen, že se obavy postupně snižovaly a účinnost klesala, ale dostavily se i negativní následky. Tyto následky pak prohloubily nedůvěru v bodový systém.

Pro kvalitní fungování a návrat důvěry bodového systému bych se pokusil razantní změnou postihovaných přestupků. Za bodové přestupky bych určil pouze ty, které jsou přímým ohrožením ostatních účastníků provozu. Malé přestupky bych z bodového systému vyřadil a pouze je pokutoval, aby nebyly v opomenutí. Změnil bych systém odečítání bodů, aby byl svým principem motivující a umožnil bych odečítání bodů v průběhu (před dosažením max. bodů), což by vedlo ke zvýšenému zájmu o dění v dopravním systému a vznikal by motivační faktor pro získání lepších praktických i teoretických jízdních schopností.

Za základní nedostatek zákona pokládám důvodovou zprávu, která kromě obecných poznatků, potřeby snížení dopravní nehodovosti neobsahovala žádné statistické údaje. A tudíž

není možné správné vyhodnocení účinnosti systému. Jako důvody pak předkládat počet bodovaných řidičů, kteří již znovu nezískali další bod mi přijde absurdní, jelikož za základní nedostatek se považuje malý počet policejních dozorů. Oponování argumenty, že řidiči začali pod strachem z bodového ohodnocení dodržovat povinnost svícení jsou naprosto nedostačující, jelikož v předcházejících letech při zavedení povinnosti v zimním období nebyl bodový postih a řidiči povinnost také respektovali. Zda je systém funkční lze posuzovat z veličin, které jsou přímo měřitelné a vypovídají nám o stanoveném cíli snížení následků dopravní nehodovosti, tedy počtu usmrcených.

Musíme si uvědomit, že žádná represivní opatření nám sami od sebe nepřinesou vyřešení všech následků dopravních nehod. Nulovému počtu usmrcených bychom dosáhli pouze striktním omezením dopravního sektoru, což ovšem není možné, jelikož při současné úrovni poznání obvykle neexistuje alternativa ve formě substitutu za dopravní službu. Věřím, že represivní opatření při správném nastolení můžou přispět ke zlepšení současného stavu, avšak více bych se věnoval nápravným opatřením s podstatným vlivem na nehodovost, zamezení hlavních příčin s věnováním dostatečného času a finančních prostředků.

Za základní považuji změnu přístupu k nehodovosti, kde za usmrcení osoby je zodpovědný celý systém. Každá nehoda s následkem smrti musí být řádně prošetřena a z provedené analýzy vyvozeny konkrétní návrhy řešení s následnou prevencí. Úloha státu musí být zodpovědnější a příčiny nehod nepřisuzovat za každou cenu řidiči motorového vozidla. Snížení nehodovosti lze uskutečnit zejména zlepšením v oblasti dopravní infrastruktury. Členění dopravních nehod podle místa výskytu hovoří jasně o menší nehodovosti na dálnicích a rychlostních komunikacích. Ke snížení nehodovosti by vedla i včasná a potřebná výstavba obchvatů. Je zapotřebí zlepšit výchovu a výcvik autoškol vniknutím vlastního zájmu žáků o bezpečnost.

Všichni si musíme uvědomit, že dopravní nehodovost a její následky se týkají nás všech, protože účastníky silničního provozu jsme všichni, nehodovost tedy může ovlivnit každý z nás, a to aktivně či pasivně.

Použitá literatura

- [1] PORADA, Viktor a kolektiv. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha, 2000. ISBN 80-7201-212-6
- [2] *Úplné znění zákona č.361/2001 Sb.* [online]. 2007 [cit. 2008-04-15]. Dostupný z WWW: <http://www.profiautoskoly.cz/private/uplne_zneni_361_2000.pdf>.
- [3] HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3.
- [4] *Připomínky k bodovému systému PSA* [online]. c2007 [cit. 2008-04-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.profiautoskoly.cz/clen.php>>.
- [5] *VAZBY DOPRAVY NA VNĚJŠÍ PROSTŘEDÍ A UDRŽITELNÝ RŮST* [online]. [2008] [cit. 2008-05-10]. Dostupný z WWW: <www.drahotsky.cz>.
- [6] *Autoškola – základní učebnice pravidel provozu a dalších předmětů předepsaných autoškolskými osnovami. 2. upravené vydání*. Praha: Springer Media CZ, 2004.
- [7] *Vládní návrh k zákonu č. 361/2001 Sb.* [online]. 2004 [cit. 2008-05-18]. Dostupný z WWW: <<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=4&CT=833&CT1=0>>.
- [8] *Nová pravidla* [online]. c2005 [cit. 2008-05-10]. Dostupný z WWW: <http://www.novapradla.cz/hlavni_zmeny_v_pravidlech/celoročni_sviceni/>.
- [9] *Rozhovor s ministrem* [online]. c1997 [cit. 2008-05-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.kdu.cz/default.asp?page=311&idr=133&IDC1=13996>>.
- [10] *Bodový systém – může změnit řidiče?* [online]. c1998 [cit. 2008-05-19]. Dostupný z WWW: <<http://pavelurban.blog.idnes.cz/c/26253/Bodovy-system-muze-zmenit-ridice.html>>.
- [11] *Ročenka dopravy 2006* [online]. [2006] [cit. 2008-04-25]. Dostupný z WWW: <http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2006/rocenka/htm_cz/obsah6.html>.
- [12] *Statistiky dopravních nehod* [online]. 2005 [cit. 2008-04-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.mvcr.cz/statistiky/nehody.html>>.
- [13] *Národní strategie* [online]. c2005 [cit. 2008-05-18]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cs/N%C3%A1rodn%C3%AD+strategie+BESIP/>>.
- [14] *Metodický zpravodaj* [online]. [2005] [cit. 2008-04-18]. Dostupný z WWW: <http://www.autoklub.cz/show.php?page=acr/autoskoly/metodicky_zpr/index.htm&asoc=14>.
- [15] *Nehodovost v EU* [online]. c2007 [cit. 2008-04-22]. Dostupný z WWW: <<http://cemt.org/IRTAD/IRTADPublic/>>.
- [15] *Analýza dopadů zákona č. 411/2005 Sb.* [online]. c2006 [cit. 2008-04-26]. Dostupný z WWW: <<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/BCF2DC06-5624-47DC-B46D-43E5A849BFA0/0/Akompletanalyzal.pdf>>.

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Porovnání nehodovosti na pozemních komunikacích ČR 2006/2007.....	15
Tabulka č. 2 Nehody a jejich následky od roku 1990	16
Tabulka č. 3: Přehled viníků a zavinění nehod.....	19
Tabulka č. 4: Bodový systém	30
Tabulka č. 5: Hlavní příčiny nehod 2007 oproti roku 2006	43
Tabulka č. 6: Deset nejčtetnějších příčin nehod řidičů.....	44
Tabulka č. 7: Deset nejtragičtějších příčin nehod řidičů	45
Tabulka č. 8: Nehody podle místa výskytu	46
Tabulka č. 9: Délka dálnic v provozu.....	46
Tabulka č. 10: Nehody podle typu komunikace	47
Tabulka č. 11: Nehody v závislosti na věku řidiče.....	47
Tabulka č. 12 Nehody podle druhu vozidla.....	48
Tabulka č. 13: Závažnost nehody podle druhu vozidla.....	50
Tabulka č. 14: Nákladní nehody podle hmotnostních kategorií.....	51
Tabulka č. 15: Druhy srážek.....	53
Tabulka č. 16: Nehody pod vlivem alkoholu	54
Tabulka č. 17: Nehody a usmrcení podle časového rozložení	59
Tabulka č. 18: Počty nehod a jejich následků v jednotlivých dnech.....	63

Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Vývoj počtu nehod a jejich následků na území ČR	17
Obrázek č. 2: Dopravní nehodovost EU „převzato z originálu“	25
Obrázek č. 3: Plnění závazku snížení nehodovosti „převzato z originálu“	25
Obrázek č. 4: Vývoj počtu usmrcených na pozemních komunikacích na mil. obyvatel v EU	26
Obrázek č. 5: Počet usmrcených na 100 000 obyvatel v r. 2005 „převzato z originálu“	27
Obrázek č. 6: Počet usmrcených v r. 2006 na mil. obyvatel podle skupin.....	27
Obrázek č. 7: Počet usmrcených na bilion vozidlových km v r. 2005 „převzato z originálu“ .	28
Obrázek č. 8: Podíl na usmrcených podle hlavních příčin nehod	44
Obrázek č. 9: Usmrcení v závislosti na věku řidiče	48
Obrázek č. 10: Nehody podle druhu viníka.....	49
Obrázek č. 11: Podíl usmrcených podle druhu vozidla.....	50
Obrázek č. 12: Usmrcení v závislosti na hmotnostní kategorii	52
Obrázek č. 13: Prognóza počtu usmrcených do r. 2010 podle Národní strategie.....	58
Obrázek č. 14: Počet usmrcených na komunikacích po měsících.....	60
Obrázek č. 15: Počet nehod na komunikacích po měsících	60
Obrázek č. 16: Porovnání nehodovosti a usmrcených roku 2007 proti roku 2006	61
Obrázek č. 17: Závažnost nehod v měsících roku 2007 a 2006	62
Obrázek č. 18: Usmrcení ve čtvrtletním srovnání	63
Obrázek č. 19: Nehody podle denního členění.....	64
Obrázek č. 20: Usmrcení podle denního členění.....	65
Obrázek č. 21: Závažnost nehod podle denního členění	66
Obrázek č. 22: Vývoj počtu usmrcených na pozemních komunikacích v ČR	69
Obrázek č. 23: Reklamní kampaň	70

Seznam zkratek

A	Rakousko
BE	Belgie
BG	Bulharsko
CY	Kypr
CZ	Česká republika
ČR	Česká republika
D	Německo
DN	Dopravní nehoda
DK	Dánsko
E	Španělsko
EE	Estonsko
EL	Řecko
ES	Španělsko
EU	Evropská unie
FIN	Finsko
F	Francie
GPS	Globální polohový systém / globální systém určování polohy
GSM	Globální systém pro mobilní komunikace
HDP	Hrubý domácí produkt
HR	Chorvatsko
HU	Maďarsko
CH	Švýcarsko
IE	Irsko
IRTAD	Mezinárodní databáze silniční dopravy a dopravních nehod
IS	Island
IT	Itálie
IZS	Integrovaný záchranný systém
LT	Litva
LU	Lucembursko
LV	Lotyšsko
MD	Ministerstvo dopravy
MK	Bývalá Jugoslávie s Makedonií
MT	Malta

NL	Nizozemí
N	Norsko
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
PSA	Profesní sdružení autoškol
PČR	Policie České republiky
PL	Polsko
PT	Portugalsko
RO	Rumunsko
ŘO	Řidičské oprávnění
ŘP	Řidičský průkaz
SE	Švédsko
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SI	Slovinsko
SK	Slovenská republika
TEN-T	The Trans-European Transport Network
TR	Turecko
UK	Spojené království
VLC	Veřejné logistické centra
WIM	Weigh In Monitor / Vážení za vysokých rychlostí

Seznam příloh

- PŘÍLOHA č. 1 Vývoj počtu usmrcených v EU
- PŘÍLOHA č. 2 Vývoj počtu nehod v EU
- PŘÍLOHA č. 3 Vývoj počtu zraněných v EU
- PŘÍLOHA č. 4 Vývoj usmrcených podle počtu obyvatel v EU
- PŘÍLOHA č. 5 Vývoj usmrcených podle populace
- PŘÍLOHA č. 6 Počty usmrcených v jednotlivých státech
- PŘÍLOHA č. 7 Vývoj usmrcených na vozidlový km
- PŘÍLOHA č. 8 Přestupky a postihy v bodovém systému
- PŘÍLOHA č. 9 Expertní Podkomise bodového systému - návrhy na změnu přehledu jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání
- PŘÍLOHA č. 10 Nehody a jejich následky podle druhu vozidla v roce 2007

Vývoj počtu usmrcených v EU



Road safety evolution in EU

December 2007

Fatalities

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2006	2008
Belgique/België	1.873	1.671	1.660	1.692	1.449	1.356	1.364	1.500	1.397	1.470	1.486	1.306	1.214	1.162	1.089	1.069
България (Bulgaria)	1.114	1.299	1.307	1.390	1.264	1.014	915	1.003	1.047	1.012	1.011	959	960	943	957	1.043
Česká republika	1.331	1.571	1.524	1.637	1.588	1.562	1.597	1.360	1.455	1.486	1.334	1.431	1.447	1.382	1.286	1.063
Danmark	606	577	559	546	582	514	499	499	514	498	431	463	432	369	331	306
Deutschland	11.300	10.631	9.949	9.814	9.454	8.758	8.549	7.792	7.772	7.503	6.977	6.842	6.613	5.842	5.361	5.091
Eesti	490	287	321	364	332	213	280	284	232	204	199	223	164	170	169	204
Irland	445	415	431	404	437	453	473	458	414	418	412	376	337	374	399	368
Ελλάδα (Elláda)	2.112	2.158	2.160	2.253	2.412	2.157	2.105	2.182	2.116	2.037	1.880	1.634	1.605	1.670	1.658	1.657
Εσραήλ	8.837	7.818	6.375	5.612	5.749	5.482	5.604	5.956	5.738	5.777	5.517	5.347	5.400	4.749	4.442	4.104
France	10.483	9.902	9.865	9.019	8.892	8.540	8.445	8.920	8.486	8.079	8.162	7.655	6.058	5.530	5.318	4.709
Italia	8.109	8.053	7.187	7.091	7.020	6.676	6.714	6.313	6.688	6.649	6.691	6.739	6.065	5.692	5.818	5.669
Κύπρος (Κυπρος)/Kıbrıs	103	132	115	133	118	128	115	111	113	111	98	94	97	117	102	86
Latvija	923	729	670	717	611	550	525	627	604	588	558	559	532	516	442	407
Lietuva	1.193	779	893	765	672	667	752	829	748	641	706	697	709	752	760	759
Luxembourg	83	69	78	65	70	71	60	57	58	76	70	62	53	49	46	36
Magyarország	2.120	2.101	1.678	1.562	1.589	1.370	1.391	1.371	1.306	1.200	1.239	1.429	1.326	1.296	1.278	1.305
Malta	16	11	14	6	14	19	18	17	4	15	16	16	16	13	17	10
Nederland	1.281	1.253	1.235	1.298	1.334	1.180	1.163	1.066	1.090	1.082	993	987	1.028	804	750	730
Österreich	1.551	1.403	1.283	1.338	1.210	1.027	1.105	963	1.079	976	958	956	931	878	768	730
Polska	7.901	6.946	6.341	6.744	6.900	6.359	7.310	7.080	6.730	6.294	5.534	5.827	5.640	5.712	5.444	5.243
Portugal	3.217	3.086	2.701	2.505	2.711	2.730	2.521	2.126	2.028	1.877	1.670	1.655	1.542	1.294	1.247	969
România	3.782	3.304	2.826	2.877	2.845	2.845	2.863	2.778	2.505	2.499	2.461	2.398	2.235	2.418	2.641	2.478
Slovenija	462	493	493	505	415	389	357	309	334	313	278	269	242	274	258	262
Slovensko	614	677	584	633	660	616	798	819	647	628	614	610	645	603	560	579
Suomi/Finland	632	601	484	480	441	404	438	400	431	396	433	415	379	375	379	336
Sverige	745	759	632	589	572	537	541	531	580	591	583	560	529	480	440	445
United Kingdom	4.753	4.379	3.957	3.807	3.765	3.740	3.743	3.591	3.564	3.580	3.598	3.581	3.658	3.368	3.336	3.297
	78.078	71.104	66.322	63.848	63.108	59.367	60.225	68.832	67.880	68.000	68.908	68.090	68.867	68.832	66.288	62.963

Source : CARE (EU road accidents database) or national publications

European Commission / Directorate General Energy and Transport

Vývoj počtu nehod v EU



Road safety evolution in EU

December 2007

	Accidents																
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2006	2006 (*)	
Belgique/België	58.223	55.438	54.933	53.018	50.744	48.750	50.078	51.167	51.601	49.065	47.444	47.444	43.693	43.565	40.366	41.114	
България (Bulgaria)														7.612	8.224	8.222	
Česká republika	21.460	24.936	25.147	27.590	28.746	29.340	28.376	27.207	26.918	25.445	26.027	26.586	27.320	26.516	25.239	22.115	
Danmark	8.757	8.965	8.513	8.279	8.373	8.080	8.004	7.556	7.605	7.346	6.856	7.121	6.749	6.209	5.413	5.403	
Deutschland	385.147	395.462	385.384	392.754	388.003	373.062	380.835	377.257	395.689	382.949	375.345	362.054	354.534	339.310	336.619	327.984	
Eesti	1.923	1.167	1.317	1.584	1.644	1.318	1.491	1.612	1.472	1.504	1.888	2.164	1.931	2.244	2.341	2.585	
Irland	6.493	6.677	6.376	6.610	8.117	8.686	8.496	8.239	7.806	7.749	6.909	6.625	5.983	5.781	5.586	6.846	
Ελλάδα (Elláda)	20.764	22.006	22.165	22.222	22.798	23.775	24.295	24.819	24.231	23.001	19.671	16.809	15.751	15.514	16.914	1.610	
España	98.128	87.293	79.925	78.474	83.586	85.588	86.062	97.570	97.811	101.729	100.393	98.433	99.987	94.009	91.187	90.770	
France	148.886	143.361	137.500	132.726	132.949	125.406	125.202	124.387	124.524	121.223	116.745	105.470	90.220	85.390	84.525	80.300	
Italia	170.702	170.814	153.393	170.679	182.761	190.068	190.031	204.615	225.646	229.034	235.409	239.354	231.740	224.553	225.078	238.124	
Κύπρος (Kypros)/Kıbrıs					3.052		3.021	2.641	2.500	2.397	2.393	2.367	2.358	2.080	2.548	2.673	
Latvija	4.271	3.474	3.389	3.814	4.056	3.711	3.925	4.540	4.442	4.482	4.766	5.083	5.379	5.081	4.466	4.302	
Lietuva	6.067	4.049	4.319	3.902	4.144	4.579	5.319	6.445	6.356	5.807	5.972	6.091	5.965	6.357	6.790	6.773	
Luxembourg	1.126	1.139	1.184	1.133	1.145	1.050	1.016	1.058	1.076	899	772	769	664	692	708	762	
Magyarország	24.589	24.623	19.527	20.722	19.817	18.393	19.097	20.147	18.923	17.493	18.505	19.686	19.976	20.957	20.777	20.977	
Malta			756	845	969						1.231	1.312	1.188	1.281	848	841	
Nederland	40.703	41.021	40.204	41.391	42.641	41.041	41.036	41.299	42.271	42.271	35.313	33.538	31.635	27.760	27.013	24.527	
Österreich	44.730	44.730	41.791	42.015	38.996	38.253	39.695	39.225	42.348	42.126	43.073	43.175	43.423	42.657	40.896	39.884	
Polska	54.038	50.989	48.901	53.647	56.904	57.911	66.586	61.855	55.106	57.331	53.799	53.559	51.078	51.069	48.100	46.876	
Portugal	48.953	50.851	48.645	45.830	48.339	49.265	49.417	49.357	48.508	44.463	42.521	42.219	41.495	38.930	37.066	35.680	
România					9.119			8.266	7.950	7.577	7.491	6.975	7.347	8.012	8.509	7.700	
Slovenija	5.479	5.781	6.290	6.552	6.567	6.273	6.973	5.874	7.009	8.584	9.198	10.266	11.815	12.721	10.509	11.020	
Slovensko					8.713			9.489	9.704	8.578	7.884	8.181	7.866	8.551	8.443	7.903	7.088
Suomi/Finland	9.374	7.882	6.147	6.245	7.812	7.274	6.980	6.902	6.997	6.633	6.451	6.196	6.907	6.767	7.020	6.740	
Sverige	16.003	15.599	14.959	15.888	15.626	15.321	15.752	15.514	15.834	15.770	15.796	16.947	18.365	18.029	18.094	18.116	
United Kingdom	242.060	239.754	235.492	241.037	237.336	243.286	247.479	246.410	242.610	242.117	236.461	234.247	220.079	213.043	203.712	194.161	
	1.444.823	1.434.795	1.374.494	1.405.087	1.420.352	1.408.916	1.436.023	1.461.802	1.462.828	1.462.998	1.436.319	1.408.125	1.381.130	1.314.585	1.299.546	1.277.126	

(*) provisional data

Source : CARE (EU road accidents database) or national publications

European Commission / Directorate General Energy and Transport

Zdroj: IRTAD

Vyvoj potu zrannch v EU



Road safety evolution in EU

December 2007

Injured

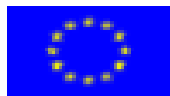
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2006	2006 (*)
Belgique/Belgi	62.646	79.101	78.008	75.332	72.300	68.899	71.540	72.758	73.145	69.961	67.295	61.550	59.251	58.805	53.610	55.084
Блгария (Bulgaria)	5.168	8.169	8.548	8.441	8.717	7.325	7.007	7.980	9.045	8.030	7.990	8.099	8.488	9.308	10.112	10.215
esk republika	27.502	32.000	32.277	35.667	36.967	37.743	36.608	35.227	34.710	32.439	33.676	34.389	35.438	34.254	32.211	28.114
Danmark	10.265	10.514	9.930	9.757	9.991	9.810	9.617	9.175	9.393	9.093	8.465	8.791	8.412	7.546	6.589	6.515
Deutschland	505.535	516.797	505.591	516.415	512.141	493.158	501.094	497.319	521.127	504.074	494.775	476.413	462.170	440.126	433.443	422.337
Eesti	2.131	1.289	1.502	1.832	1.897	1.547	1.837	1.989	1.690	1.843	2.443	2.868	2.539	2.875	3.240	3.500
Irland	9.877	10.189	9.833	10.231	12.679	13.495	13.298	12.955	12.510	12.224	10.405	9.206	8.430	7.867	-	-
λλδα (Elláda)	28.949	30.284	29.910	30.297	31.180	32.755	33.464	33.721	32.706	30.763	26.336	22.459	20.737	20.179	22.048	20.075
spaa	148.450	129.949	118.065	114.525	122.277	124.955	126.152	142.302	143.741	150.526	150.305	147.610	150.634	138.383	132.809	143.400
France	205.968	198.103	189.020	180.832	181.403	170.117	169.578	168.535	167.572	162.117	153.945	137.839	115.602	108.727	108.076	102.125
Italia	240.714	241.106	216.111	239.184	259.571	272.115	270.966	293.842	322.999	321.796	335.029	341.660	318.961	316.630	313.727	332.955
προς (Kypros)/Kibris	4.164	4.731	4.196	4.374	4.519	4.516	4.490	3.916	3.712	3.586	3.528	3.526	3.411	3.176	2.296	2.580
Latvija	4.543	3.766	3.721	4.380	4.903	4.324	4.674	5.414	5.244	5.449	5.852	6.300	6.639	6.416	5.600	5.404
Lietuva	6.638	4.251	4.555	4.146	4.508	5.223	6.198	7.667	7.696	6.960	7.103	7.428	7.266	7.862	8.466	8.400
Luxembourg	1.639	1.656	1.642	1.575	1.660	1.538	1.498	1.500	1.500	1.255	1.176	1.728	1.049	1.079	1.043	1.128
Magyarország	32.676	32.577	25.430	26.951	25.886	23.939	24.757	26.392	24.670	22.698	24.149	25.978	26.627	28.050	27.505	27.993
Malta			471	471	652		754	883	562	1.169	1.215	1.295	1.170	1.190	1.131	1.178
Nederland	47.278	48.069	47.728	49.215	50.711	48.983	49.116	49.543	51.097	46.084	42.810	40.682	37.976	34.181	31.828	28.550
Österreich	49.721	49.721	46.416	46.570	44.405	43.507	45.497	45.168	48.565	48.484	49.696	50.099	56.878	55.857	53.234	51.930
Polska	54.038	50.989	48.901	64.573	70.226	71.419	83.169	77.560	68.449	71.638	68.194	67.498	63.900	64.661	61.196	50.123
Portugal	68.793	70.274	66.087	61.585	65.202	65.997	65.934	66.342	65.082	59.696	56.839	56.379	55.068	51.850	49.096	47.018
Romnia										6.315	5.963	5.538	5.594	5.594	5.968	5.201
Slovenija	6.938	7.254	7.762	7.882	8.001	8.001	8.675	7.374	8.980	11.574	12.673	14.404	16.898	18.723	14.607	11.882
Slovensko		11.500	11.418	10.994	11.573	11.618	12.547	12.892	11.466	10.096	10.837	10.263	11.321	11.190	10.490	10.002
Suomi/Finland	11.547	9.899	7.806	8.080	10.191	9.299	8.957	9.097	9.052	8.508	8.411	8.156	9.088	8.791	8.983	8.580
Sverige	21.057	20.727	19.741	21.083	21.173	20.810	21.280	21.356	21.964	22.032	22.330	24.747	27.103	26.582	26.459	26.036
United Kingdom	316.929	317.638	313.278	323.646	318.647	329.413	336.758	321.791	316.887	316.874	317.306	305.958	297.274	286.979	275.840	263.005
	1.807.126	1.884.426	1.811.281	1.881.962	1.884.226	1.886.567	1.820.045	1.887.278	1.878.197	1.846.284	1.828.740	1.880.884	1.817.824	1.758.881	1.708.488	1.678.474

(*) provisional data

Source : CARE (EU road accidents database) or national publications

European Commission / Directorate General Energy and Transport

Vývoj usmrcených podle počtu obyvatel v EU



Road safety evolution in EU

December 2007

Fatalities by population

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Belgique/België	188	187	195	188	143	134	134	147	137	144	145	127	117	112	104	102
България (Bulgaria)	129	152	154	165	150	121	110	121	128	128	128	122	123	121	123	135
Česká republika	129	152	148	158	154	151	155	132	141	145	130	140	142	135	128	104
Danmark	118	112	108	105	112	98	93	94	97	93	81	88	80	68	61	58
Deutschland	142	132	123	121	116	107	104	95	95	91	85	83	80	71	65	62
Eesti	313	185	212	248	229	149	199	204	168	149	148	164	121	128	125	152
Irland	128	117	121	113	121	125	129	124	111	111	107	98	85	93	97	87
Ελλάδα (Elláda)	207	209	207	214	228	202	198	202	195	187	172	149	148	151	150	149
España	227	200	193	143	148	139	142	150	144	144	138	131	130	112	103	94
France	184	173	172	157	154	147	145	153	145	137	138	129	101	92	85	75
Italia	143	142	128	125	123	117	118	111	118	117	117	118	108	98	93	98
Κύπρος (Kypros)/Kıbrıs	175	219	198	210	183	195	173	184	165	161	140	133	138	160	138	112
Latvija	347	278	259	282	244	223	215	259	252	247	238	238	228	222	192	177
Lietuva	322	210	242	208	184	184	210	233	212	183	202	201	205	218	222	223
Luxembourg	218	177	198	182	173	172	144	135	138	175	159	140	118	109	101	78
Magyarország	204	203	182	151	154	133	135	133	127	117	121	140	131	128	127	130
Malta	45	31	30	16	38	51	48	45	11	39	41	41	40	33	42	25
Nederland	85	83	81	85	88	78	75	68	69	68	62	61	63	49	45	45
Österreich	201	180	193	189	152	129	139	121	135	122	119	119	115	108	94	88
Polska	207	181	185	175	179	185	189	183	174	183	145	152	148	150	143	137
Portugal	323	310	271	251	271	272	250	210	200	184	183	160	148	124	118	92
România	188	148	127	130	128	129	130	128	114	114	113	110	103	112	122	115
Slovenija	231	247	247	254	209	195	180	158	169	157	140	135	121	137	129	131
Slovensko	118	128	110	119	123	115	148	152	120	118	114	113	120	112	104	107
Suomi/Finland	128	120	98	95	88	79	85	78	84	77	84	80	73	72	72	64
Sverige	87	88	73	67	65	61	61	60	66	67	66	63	59	53	49	49
United Kingdom	83	78	69	68	65	64	64	61	61	61	61	60	62	58	58	55
	161	158	138	134	132	124	126	123	126	117	112	110	103	96	91	87

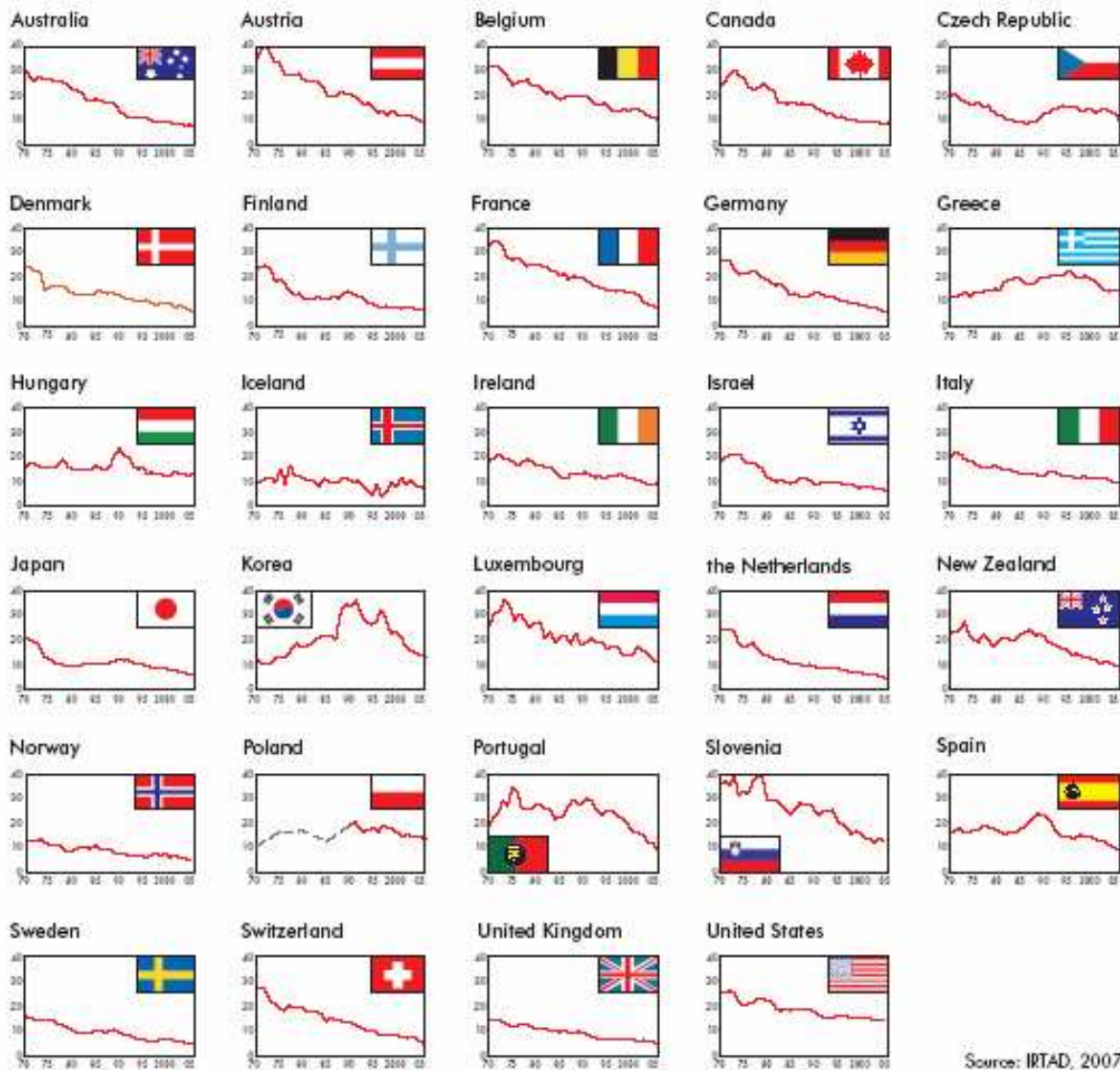
Source : CARE (EU road accidents database) or national publications

European Commission / Directorate General Energy and Transport

Zdroj: IRTAD

Vývoj usmrcených podle populace

Traffic deaths per 100 000 population since 1970



Source: IRTAD, 2007

Zdroj: IRTAD

Počty usmrcených v jednotlivých státech

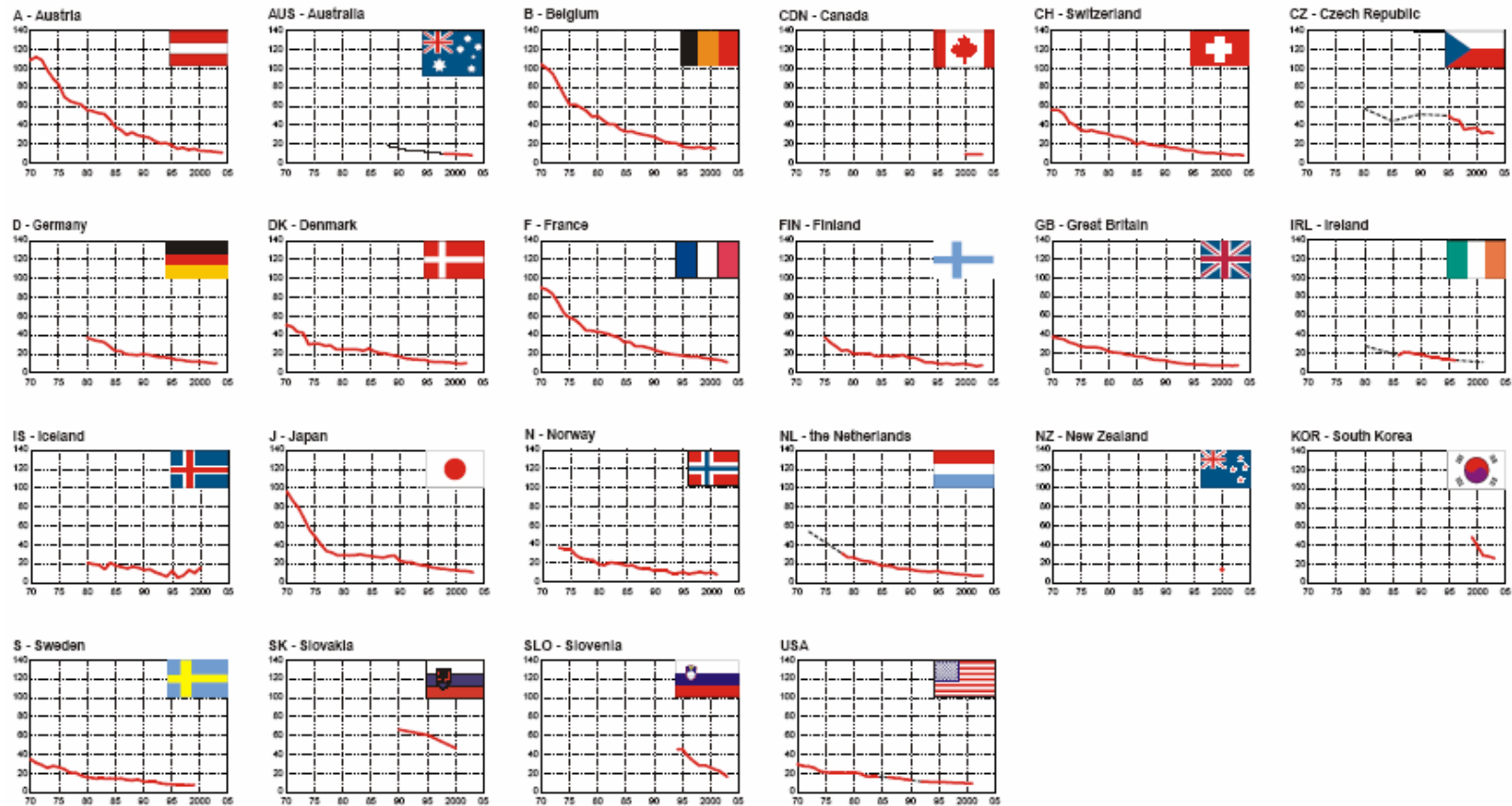
Road Fatalities Country Rankings

Fatalities					
2006					
per million inhabitants		per 10 billion pkm		per million passenger cars	
MT	25	SE	45	MT	46
NL	45	UK	48	NL	102
SE	49	NL	48	SE	107
UK	54	MT	49	DE	110
DK	56	FI	53	UK	116
DE	62	LU	54	LU	116
FI	64	DK	56	FI	136
LU	76	DE	57	FR	153
FR	77	FR	64	DK	154
IE	86	IT	74	IT	162
<u>EU27</u>	<u>87</u>	<u>EU27</u>	<u>90</u>	AT	175
AT	88	BE	96	<u>EU27</u>	<u>189</u>
PT	92	AT	100	ES	201
ES	93	SI	113	IE	211
IT	96	ES	117	BE	216
BE	101	IE	130	PT	228
CZ	104	PT	131	CY	236
SK	107	CZ	146	CZ	264
CY	111	CY	167	SI	270
RO	115	EL	174	EL	375
HU	129	EE	175	EE	389
SI	131	LT	191	PL	408
BG	135	SK	215	SK	439
PL	137	PL	235	HU	446
EL	149	LV	256	BG	484
EE	152	HU	271	LT	498
LV	178	BG	328	LV	520
LT	224	RO	398	RO	711

Source: tables 1.5, 3.3.4, 3.6.2, 3.7.1 and estimates as well as national statistics for powered two-wheelers pkm

Zdroj: IRTAD

Vývoj usmrcených na vozidlový km



Traffic deaths per 1 billion vehicle kilometres in individual representations since 1970

Source: IRTAD
30/2005

Přestupky a postihy v bodovém systému

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích (Přestupek/trestný čin podle ustanovení)	Počet bodů	Pokuta ve správním řízení (Kč) (Trest v trestním řízení)	Zákaz činnosti (ZČ)	Bloko vá pokut a (Kč)
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění (§ 22/1 e) bod 1) (§ 180d trestního zákona)	7	25 000–50 000 Odnětí svobody do 1 roku nebo peněžitý trest	1 rok–2 roky Zákaz činnosti 1 rok–10 let	-----
řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil užitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky (§22/1c)) § 201 trestního zákona	7	25 000–50 000 Odnětí svobody až do tří let	1 - 2 roky	-----
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem (§ 22/1d) bod 1)	7	25 000–50 000	1 – 2 roky	-----
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 (§22/1d) bod2)	7	25 000–50 000	1 rok–2 roky	-----
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví (§22/1d) bod 3)	7	25 000–50 000	1 rok–2 roky	-----
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví § 224 trestního zákona	7	Odnětí svobody až na 10 let	1 rok–10 let	-----
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 (§ 22/1k))	7	2 500–5 000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	-----
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 (§ 22/1b))	6	10 000–20 000	6 měsíců–1 rok	-----
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno (§ 22/1f) bod7)	6	5 000–10 000	6 měsíců–1 rok	-----
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno (§ 22/1f) bod10)	6	5 000–10 000	6 měsíců–1 rok	-----

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích (Přestupek/trestný čin podle ustanovení)	Počet bodů	Pokuta ve správním řízení (Kč) (Trest v trestním řízení)	Zákaz činnosti (ZČ)	Bloková pokuta (Kč)
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno (§ 22/1f) bod9)	6	2 500–5 000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz (§ 22/1e) bod2)	6	5 000–10 000	6 měsíců–1 rok	-----
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 (§ 22/1a) bod1)	5	5 000–10 000	6 měsíců–1 rok	-----
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče (§ 22/1e) bod3)	5	5 000–10 000	6 měsíců–1 rok	-----
řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti (§ 22/1e) bod4)	5	5 000–10 000	6 měsíců–1 rok	-----
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 (§ 22/1f) bod2)	5	5 000–10 000	6 měsíců–1 rok	-----
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 (§ 22/1f) bod5)	5	2 500–5 000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky (§ 22/1f) bod 6)	4	2 500–5 000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje (§ 22/1f) bod 6)	4	2 500–5 000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání (§ 22/1f) bod 6)	4	2 500–5 000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě (§ 22/1f) bod8)	4	2 500–5 000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zákona č. 475/2001 Sb. (§ 23/1s)	4	do 10 000	6 měsíců - 1 rok	-----
řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních	4	5 000 – 10 000	6 měsíců – 1 rok	-----

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích (Přestupek/trestný čin podle ustanovení)	Počet bodů	Pokuta ve správním řízení (Kč) (Trest v trestním řízení)	Zákaz činnosti (ZČ)	Bloková pokuta (Kč)
vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu ²⁾ podléhá (§22/1a) bod2)				
řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena (§ 22/1a) bod3)	4	5 000–10 000	6 měsíců–1 rok	----- --
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 (§ 22/1 j))	3	2 500 - 5 000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	do 1000
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla (§ 22/1f) bod1)	3	1 500–2 500		1000
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 (§ 22/1f) bod3)	3	2 500–5 000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit (§ 22/1f) bod6)	3	2 500–5 000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
ohrožení jiného řidiče při přeježdění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého (§ 22/1l))	3	1 500–2 500	-----	2000
překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu (§ 23/1k))	3	do 10 000	6 měsíců–1rok	-----
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 ‰ (§ 22/1c))	3	10 000–20 000	6 měsíců – 1 rok	-----
nedovolená jízda po tramvajovém pásu (§ 22/1l))	2	1 500–2 500	-----	2000
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu (§ 22/1l))	2	1 500–2 500	-----	2000
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6 (§ 22/1l))	2	1 500–2 500	-----	2000

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích (Přestupek/trestný čin podle ustanovení)	Počet bodů	Pokuta ve správním řízení (Kč) (Trest v trestním řízení)	Zákaz činnosti (ZČ)	Bloková pokuta (Kč)
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil (§ 22/1l))	2	1 500–2 500	-----	2000
porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel (§ 22/1g))	2	2 500–5 000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
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 (§ 22/1f) bod 4)	2	1 500–2 500	-----	1000
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 (§22/1l)	1	1 500–2 500	-----	2000
neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu (§ 22/1l)	1	1 500–2 500	-----	2000
porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla (§ 22/1l)	1	1 500–2 500	-----	2000
porušení povinnosti vyplývající ze značky „Obytná zóna“nebo „Pěší zóna“ (§ 22/1l)	1	1 500–2 500	-----	2000
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) (§ 22/1l)	1	1 500–2 500	-----	2000
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením (§ 22/1l)	1	1 500–2 500	-----	2000
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy (§ 22/1l)	1	1 500–2 500	-----	2000

Zdroj: www.novapavidla.cz

PŘÍLOHA č. 9

Expertní Podkomise bodového systému - návrhy na změnu přehledu jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání

Vysvětlivky:

platné znění

návrh změn

návrh vypuštění položky

nově navrhovaná položka

návrh ke zvážení

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích Počet bodů	Návrhy členů expertní skupiny na změny, vypuštění nebo zavedení nových položek bodového hodnocení
<p>➤ <i>První položka za 7 bodů:</i> řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění</p> <p style="text-align: right;">7</p> <p>řízení motorového vozidla bez držení <u>příslušného</u> příslušné skupiny nebo <u>podskupiny</u> řidičského oprávnění</p> <p style="text-align: right;">7</p>	<p>Ing. Václav Špička: Navrhuje formulační změnu.</p>
<p>➤ <i>Druhá položka za 7 bodů:</i> řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky</p> <p style="text-align: right;">7</p>	<p>Není navržena žádná změna.</p>
<p>➤ <i>Třetí položka za 7 bodů:</i> odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem</p> <p style="text-align: right;">7</p> <p>odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce <u>vyšetření</u> ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem</p> <p style="text-align: right;">7</p>	<p>Ing. Václav Špička: Navrhuje formulovat v souladu s platným zněním ustanovení § 5 odst. 1.</p>
<p>➤ <i>Čtvrtá položka za 7 bodů:</i> 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</p> <p style="text-align: right;">7</p> <p>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</p> <p style="text-align: right;">7</p>	<p>Ing. Václav Špička: Navrhuje vypustit a tím uvést do souladu s platným zněním ustanovení § 5 odst. 1.</p>
<p>➤ <i>Pátá položka za 7 bodů:</i> 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</p> <p style="text-align: right;">7</p> <p>odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li <u>zda není</u> ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví</p> <p style="text-align: right;">7</p>	<p>Ing. Václav Špička: Navrhuje formulovat v souladu s platným zněním ustanovení § 5 odst. 1.</p>

<p>➤ <u>Nově navrhovaná položka:</u></p> <p>odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu: dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem, nebo lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoliv to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví, anebo odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví</p> <p style="text-align: right;">7</p>	<p>Ing. Vratislav Kelnar: Navrhuje vypustit předchozí tři položky a nahradit je jednou souhrnnou.</p>
<p>➤ <u>Šestá položka za 7 bodů:</u> způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví</p> <p style="text-align: right;">7</p> <p>způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví <u>jiného</u></p> <p style="text-align: right;">7</p>	<p>Ing. Václav Špička: Navrhuje formulační změnu.</p>
<p>➤ <u>Sedmá položka za 7 bodů:</u> 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</p> <p style="text-align: right;">7</p> <p>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 <u>podle § 47 odst. 4</u></p> <p><u>a) neprodlené nezastavení vozidla nebo</u></p> <p style="text-align: right;">7</p> <p><u>b) neohlášení dopravní nehody policistovi nebo</u></p> <p style="text-align: right;">5</p> <p><u>c) nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo</u></p> <p style="text-align: right;">5</p> <p><u>d) neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody</u></p> <p style="text-align: right;">2</p>	<p>Ing. Václav Špička: Navrhuje formulační změnu a odlišné bodové ohodnocení pro jednotlivá jednání řidiče při dopravní nehodě.</p>
<p>➤ <u>První položka za 6 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 v těle 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</p> <p style="text-align: right;">6</p>	<p>Není navržena žádná změna.</p>
<p>➤ <u>Druhá položka za 6 bodů:</u> předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno</p> <p style="text-align: right;">6</p> <p>předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno</p> <p style="text-align: right;">6</p>	<p>Ing. Václav Špička: Navrhuje formulační změnu.</p>
<p>➤ <u>Třetí položka za 6 bodů:</u> při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno</p> <p style="text-align: right;">6</p>	<p>Není navržena žádná změna.</p>

<p>➤ <u>Čtvrtá položka za 6 bodů:</u> vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno</p>	<p>6 Není navržena žádná změna.</p>
<p>➤ <u>Pátá položka za 6 bodů:</u> řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz</p>	<p>6 Není navržena žádná změna.</p>
<p>➤ <u>Nově navrhovaná položka:</u> zvyšování rychlosti řidičem předjížděného vozidla nebo jiné bránění v předjíždění</p>	<p>6 Ing. Václav Špička: Navrhuje zavést novou bodovou položku.</p>
<p>➤ <u>První položka za 5 bodů:</u> 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</p>	<p>5 Není navržena žádná změna.</p>
<p>➤ <u>Druhá položka za 5 bodů:</u> řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče⁴⁾</p> <p>řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče⁴⁾ <u>průkazu profesní způsobilosti řidiče pro příslušnou skupinu nebo podskupinu nebo obdobného dokladu vydaného jiným členským státem Evropské unie</u></p> <p>řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče⁴⁾</p>	<p>5 Ing. Václav Špička: Navrhuje formulační změnu v souvislosti s novelou č. 374/2007 Sb.</p> <p>5 Ing. Mgr. Ondřej Horázný: Navrhuje vypustit.</p>
<p>➤ <u>Třetí položka za 5 bodů:</u> řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti</p>	<p>5 Není navržena žádná změna.</p>
<p>➤ <u>Čtvrtá položka za 5 bodů:</u> 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</p>	<p>5 Není navržena žádná změna.</p>
<p>➤ <u>Pátá položka za 5 bodů:</u> nezastavení vozidla na signál, který přikazuje řidiči zastavit vozidlo nebo nezastavení vozidla na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu</p> <p>nezastavení vozidla na signál, který přikazuje řidiči zastavit vozidlo nebo nezastavení vozidla na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení <u>a usměrňování</u> tohoto provozu</p>	<p>5 Ing. Václav Špička: Navrhuje formulační změnu.</p> <p>5</p>
<p>➤ <u>První položka za 4 body:</u> při řízení vozidla neumožnění chodce na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky</p>	<p>4 Není navržena žádná změna.</p>
<p>➤ <u>Druhá položka za 4 body:</u> při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikací,</p>	

<p>na kterou řidič odbočuje</p> <p style="text-align: right;">4</p>	<p>Není navržena žádná změna.</p>
<p>➤ <u>Třetí položka za 4 body:</u> ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání</p> <p style="text-align: right;">4</p>	<p>Není navržena žádná změna.</p>
<p>➤ <u>Čtvrtá položka za 4 body:</u> nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě</p> <p style="text-align: right;">4</p>	<p>Není navržena žádná změna.</p>
<p>➤ <u>Pátá položka za 4 body:</u> překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky nebo doby odpočinku v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů⁴²⁾</p> <p style="text-align: right;">4</p> <p>překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky <u>nebo doby odpočinku</u> v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů⁴²⁾</p> <p style="text-align: right;">4</p> <p>překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů⁴²⁾</p> <p style="text-align: right;">4</p>	<p>Ing. Václav Špička: Navrhuje formulační změnu, uvedení použitých termínů do souladu s nařízením vlády č. 561/2006 Sb.</p> <p>Ing. Mgr. Ondřej Horázný: Navrhuje vypustit, případně stanovit, o kolik musí být porušeno.</p>
<p>➤ <u>Šestá položka za 4 body:</u> řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu²⁾ podléhá</p> <p style="text-align: right;">4</p> <p>řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu²⁾ podléhá</p> <p style="text-align: right;">4</p>	<p>Ing. Mgr. Ondřej Horázný: Navrhuje vypustit.</p>
<p>➤ <u>Sedmá položka za 4 body:</u> řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena</p> <p style="text-align: right;">4</p> <p>řízení vozidla, které užívá jinou <u>na kterém je umístěna tabulka s registrační značkou, než která byla značkou, která nebyla</u> vozidlu přidělena</p> <p style="text-align: right;">4</p> <p>řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena</p> <p style="text-align: right;">4</p>	<p>Ing. Václav Špička: Navrhuje formulační změnu.</p> <p>Ing. Mgr. Ondřej Horázný: Navrhuje vypustit.</p>
<p>➤ <u>První položka za 3 body:</u> 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</p> <p style="text-align: right;">3</p> <p>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,</p> <p>a) neprodlené nezastavení vozidla a <u>nebo</u> b) neprokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo c) neohlášení dopravní nehody policistovi nebo d) nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody</p> <p style="text-align: right;">3</p>	<p>Ing. Václav Špička: Navrhuje formulační změnu.</p>

<p>➤ <u>Druhá položka za 3 body:</u> držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla</p>	<p>JUDr. Oldřich Vaníček: Navrhuje zvážit snížení bodového hodnocení.</p>
<p>➤ <u>Třetí položka za 3 body:</u> 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</p>	<p>Není navržena žádná změna.</p>
<p>➤ <u>Čtvrtá položka za 3 body:</u> nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit</p> <p>nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit</p>	<p>plk. Mgr. Martin Červíček Navrhuje zvýšit hodnocení o jeden bod.</p>
<p>➤ <u>Pátá položka za 3 body:</u> ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého</p>	<p>Není navržena žádná změna.</p>
<p>➤ <u>Šestá položka za tři body:</u> 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 promile</p> <p>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 promile</p>	<p>Ing. Václav Špička: Navrhuje vypustit.</p>
<p>➤ <u>Sedmá položka za tři body:</u> překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu</p> <p>překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu</p>	<p>Ing. Vratislav Kelnar: Navrhuje snížit bodové hodnocení.</p> <p>Ing. Mgr. Ondřej Horázný, Ing. Václav Špička: Navrhují vypustit.</p>
<p>➤ <u>Nově navrhovaná položka:</u> nedodržení bezpečnostní vzdálenosti mezi vozidly</p> <p>porušení ustanovení § 19 zákona o vzdálenosti mezi vozidly</p>	<p>Ing. Václav Špička: Navrhuje zavést novou bodovou položku.</p> <p>Ing. Vratislav Kelnar: Navrhuje zavést novou bodovou položku (podobné znění jako Ing. Špička, ale o jeden bod vyšší hodnocení).</p>
<p>➤ <u>Nově navrhovaná položka:</u> neoprávněné užití zvukového výstražného znamení nebo výstražného znamení krátkým přerušovaným rozsvícením dálkového světla nebo přepínáním potkávacích a dálkových světel</p>	<p>Ing. Václav Špička: Navrhuje zavést novou bodovou položku.</p>
<p>➤ <u>Nově navrhovaná položka:</u> porušení ustanovení o povinnosti užít znamení o změně směru jízdy</p>	<p>Ing. Václav Špička: Navrhuje zavést novou bodovou položku.</p>

<p>➤ <i>První položka za 2 body:</i> nedovolená jízda po tramvajovém pásu</p> <p style="text-align: right;">2</p>	<p>Není navržena žádná změna.</p>
<p>➤ <i>Druhá položka za 2 body:</i> porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přílbu</p> <p style="text-align: right;">2</p> <p>porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přílbu</p> <p style="text-align: right;">2 3</p> <p>porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přílbu</p> <p style="text-align: right;">2</p>	<p>plk. Mgr. Martin Červíček Navrhuje zvýšit hodnocení o jeden bod.</p> <p>Ing. Mgr. Ondřej Horázný: Navrhuje vypustit.</p>
<p>➤ <i>Třetí položka za dva body:</i> porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6</p> <p style="text-align: right;">2</p> <p>porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6</p> <p style="text-align: right;">2 3</p>	<p>plk. Mgr. Martin Červíček Navrhuje zvýšit hodnocení o jeden bod.</p>
<p>➤ <i>Čtvrtá položka za dva body:</i> neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil</p> <p style="text-align: right;">2</p>	<p>Není navržena žádná změna.</p>
<p>➤ <i>Pátá položka za dva body:</i> porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel</p> <p style="text-align: right;">2</p>	<p>Není navržena žádná změna.</p>
<p>➤ <i>Šestá položka za dva body:</i> překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km.h⁻¹ v obci nebo o méně než 30 km.h⁻¹ mimo obec</p> <p style="text-align: right;">2</p> <p>překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 10 km.h⁻¹ a méně než 20 km.h⁻¹ v obci nebo o více než 15 km.h⁻¹ a méně než 30 km.h⁻¹ mimo obec</p> <p style="text-align: right;">2</p> <p>překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více jak 10% a méně než 20 km.h⁻¹ v obci nebo o méně než 30 km.h⁻¹ mimo obec</p> <p style="text-align: right;">2</p>	<p>Ing. Mgr. Ondřej Horázný, Ing. Vratislav Kelnar, Ing. Václav Špička: Navrhují posunout hranici překročení rychlosti.</p> <p>Ing. Bc. Lubomír Mery: Navrhuje posunout hranici překročení rychlosti.</p>
<p>➤ <i>První položka za 1 bod:</i> nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla motorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti stanovené v § 35 odst. 1</p> <p style="text-align: right;">1</p> <p>nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla motorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti stanovené v § 35 odst. 1</p> <p style="text-align: right;">1</p>	<p>Ing. Václav Špička: Navrhuje vypustit.</p>
<p>➤ <i>Druhá položka za 1 bod:</i> neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu</p> <p style="text-align: right;">1</p>	<p>Není navržena žádná změna.</p>
<p>➤ <i>Třetí položka za 1 bod:</i> porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla</p> <p style="text-align: right;">1</p> <p>porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla</p> <p style="text-align: right;">1</p> <p>porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla</p> <p style="text-align: right;">1</p>	<p>Ing. Václav Špička: Navrhuje formulační změnu.</p> <p>plk. Mgr. Martin Červíček, Ing. Mgr. Ondřej Horázný, Ing. Vratislav Kelnar,</p>

	JUDr. Oldřich Vaníček: Navrhují vypustit.
<p>➤ <u>Čtvrtá položka za 1 bod:</u> 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)</p> <p style="text-align: right;">1</p> <p>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)</p> <p style="text-align: right;">1</p>	plk. Mgr. Martin Červíček Navrhuje vypustit.
<p>➤ <u>Pátá položka za 1 bod:</u> neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením</p> <p style="text-align: right;">1</p> <p>neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením</p> <p style="text-align: right;">1 5 4</p>	Ing. Vratislav Kelnar: Navrhuje zvýšit bodové hodnocení z 1 na 5 bodů. Ing. Václav Špička: Navrhuje zvýšit bodové hodnocení z 1 na 4 body.
<p>➤ <u>Šestá položka za 1 bod:</u> neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy</p> <p style="text-align: right;">1</p> <p>neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy</p> <p style="text-align: right;">1</p>	plk. Mgr. Martin Červíček, Ing. Mgr. Ondřej Horázný, Ing. Vratislav Kelnar, Ing. Václav Špička: Navrhují vypustit.

Zdroj: PSA

PŘÍLOHA č. 10

Nehody a jejich následky podle druhu vozidla v roce 2007

Druh vozidla	Počet nehod	Narůst o +/-	Usmrc.	Narůst o +/-	Těžce zran.	Narůst o +/-	Lehce zran.	Narůst o +/-	Hm.škoda *100 KC	Narůst o +/-	Alkohol	Narůst o +/-	Obec	Narůst o +/-
0 moped	94	-15	3	1	12	-2	69	-6	9366	-3332	20	7	66	-18
1 malý motocykl (do 50 ccm)	300	-6	4	1	40	3	167	-17	43347	-2535	21	-19	223	-17
2 motocykl (včetně sidecaru, skútru, apod.)	2169	351	84	9	360	16	1054	187	1155861	129936	138	34	1242	201
3 osobní automobil bez přívěsu	113084	-4532	708	110	2475	49	17018	1099	55478870	-5096763	6074	630	85134	-4043
4 osobní automobil s přívěsem	1102	-88	9	4	24	0	153	0	505740	-104482	23	-3	696	-30
5 nákladní automobil (včetně multikáry atd.)	21081	-1133	99	26	266	-27	1692	-93	10726098	-421612	357	23	15747	-1050
6 nákladní automobil s přívěsem	1962	-16	14	6	32	17	143	1	1572179	-78059	18	3	1212	26
7 nákladní automobil s návěsem	6548	-589	37	-4	43	-50	408	-37	6055564	-1063953	92	20	4158	-286
8 autobus	2073	-210	9	-7	38	1	245	-92	732205	-312537	9	-6	1823	-120
9 traktor (i s přívěsem)	522	-255	5	3	15	6	56	-4	205782	-38053	33	2	307	-219
10 tramvaj	229	-4	0	-1	0	-8	42	17	114642	-16493	0	0	229	-4
11 trolejbus	116	6	1	1	1	-1	27	8	27859	-542	0	0	115	6
12 jiné motorové vozidlo (zemědělské, stavební)	500	-83	0	-4	10	0	41	9	133863	-86250	15	-9	426	-70
13 jízdní kolo	2316	-27	65	22	253	-46	1691	-46	157196	-1646	462	-41	1789	-24
- dítě	345	-9	3	2	31	1	254	-22	30224	-642	0	-3	302	-18
14 povoz, jízda na koni	10	-6	0	0	0	-1	5	1	2640	-6150	2	-2	3	-8
15 jiné nemotorové vozidlo	18	2	0	0	1	1	6	2	2196	-1187	2	-1	17	2
16 vlak	1	1	0	0	0	0	0	0	1100	1100	0	0	1	1
17 nezjištěno, řidič ujel	17922	24	19	-8	102	-6	898	72	3583877	-37995	0	0	15335	-73
18 jiný druh vozidla	5	-4	0	0	0	-1	3	2	6620	137	0	0	4	-4

Zdroj: Policejní prezidium ČR