

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Posuzování přestupků souvisejících s dopravní nehodou a jejich postih

Bc. Hana Riegerová

Diplomová práce
2020

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2017/2018

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Hana Riegerová**
Osobní číslo: **D16449**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Téma práce: **Posuzování přestupků souvisejících s dopravní nehodou a jejich postih**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Zásady pro vypracování

Úvod

1. Správné řízení ve vztahu k bezpečnosti a plynulosti dopravy
2. Proces posuzování protiprávního jednání ve smyslu zákona o přestupcích
3. Rozbor přestupků vztahujících se k bezpečnosti a plynulosti dopravy ve vybraném regionu
4. Návrhy na zvýšení bezpečnosti dopravy

Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **50-60 stran**
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **31. října 2017**
Termín odevzdání diplomové práce: **28. května 2020**

L.S.

doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

doc. Ing. Jaroslava Hyršlová, Ph.D.
vedoucí katedry

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č.121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 25. 5. 2020

Bc. Hana Riegerová

Dovolím si vyjádřit poděkování vedoucímu práce doc. Ing. Ivo Drahotskému, Ph.D., za vstřícný přístup a cenné rady při zpracovávání diplomové práce, jakož i všem kolegům a kolegyním, kteří mi byli v rámci zpracování práce nápomocni.

ANOTACE

Práce se zaměřuje na problematiku dopravních nehod a správního řízení v České republice.

V teoretické části je definována problematika přestupků v silniční dopravě a dopravní nehody včetně jejich postihů. Dále je zde uveden proces posuzování protiprávního jednání ve smyslu zákona o přestupcích.

Empirická část analyzuje počty a druhy dopravní nehod a přestupků s nimi spojenými, které jsou páchany ve vybraném regionu.

Na základě provedeného šetření je představen návrh opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

KLÍČOVÁ SLOVA

Dopravní nehoda, přestupek, správní řízení, bezpečnost dopravy.

TITLE

Traffic accidents and their sanction in the selected region.

ANNOTATION

The work focuses on the issue of traffic accidents and administrative proceedings in the Czech Republic.

The theoretical part defines the problems of road traffic offenses and traffic accidents including their sanctions. Furthermore, there is a process for assessing the infringement within the meaning of the Offenses Act.

The empirical part analyzes the numbers and types of traffic accidents and related offenses committed in the selected region. Based on the investigation, a proposal of measures aimed at increasing road safety is presented.

KEYWORDS

Traffic accident, misdemeanor, administrative proceedings, traffic safety.

OBSAH

ÚVOD.....	9
1 PROBLEMATIKA DOPRAVNÍCH NEHOD.....	10
1.1 Vymezení dopravní nehody na pozemní komunikaci.....	11
1.2 Příčiny dopravních nehod.....	12
1.2.1 Objektivní příčiny.....	12
1.2.2 Subjektivní příčiny.....	13
1.2.3 Reakční doba řidiče.....	14
1.3 Dělení dopravních nehod.....	16
2 SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ VE VZTAHU K BEZPEČNOSTI A PLYNULOSTI DOPRAVY.....	17
2.1 Vývoj řešení správních deliktů.....	17
2.2 Přestupek, zavinění.....	18
2.3 Základní pojmy v dopravě a právní normy.....	20
2.3.1 Řidičský průkaz versus řidičské oprávnění.....	21
2.3.2 Řidič.....	23
2.4 Materiálně-formální pojetí (přestupek).....	25
2.4.1 Společenská škodlivost.....	26
2.5 Historický kontext.....	26
2.6 Vazba na další dokumenty.....	30
3 PROCES POSUZOVÁNÍ PROTIPRÁVNÍHO JEDNÁNÍ VE SMYSLU ZÁKONA O PŘESTUPCÍCH. .31	
3.1 Kdo může přestupky projednávat - odpovědné orgány.....	31
3.1.1 Obecní úřady obcí s rozšířenou působností a magistráty.....	31
3.1.2 Policie České republiky.....	32
3.1.3 Obecní policie.....	32
3.1.4 Posuzování zavinění dopravní nehody.....	33
3.2 Oddělení přestupků.....	33
3.3 Řízení o přestupcích – zásady.....	36
3.4 Kdo je účastníkem řízení.....	37
3.5 Subsidiarita.....	38
3.6 Správní tresty – určení druhu a výměry.....	39
4 ROZBOR DOPRAVNÍCH NEHOD VE VYBRANÉM REGIONU.....	40

4.1 Charakteristika zkoumaného regionu.....	40
4.2 Metodika výzkumu.....	40
4.3 Výsledky.....	41
4.4 Shrnutí.....	50
5 NÁVRHY NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI DOPRAVY.....	51
5.1 Prevence.....	52
5.1.1 Osvěta.....	52
5.1.2 BESIP.....	54
5.1.3 Výuka.....	56
5.1.4 Zvýšení pasivní bezpečnosti na silnicích.....	58
5.2 Ekonomické aspekty.....	60
5.3 Legislativní návrhy.....	61
5.4 Případová studie - USA.....	62
ZÁVĚR.....	64
POUŽITÁ LITERATURA.....	65
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	70
SEZNAM TABULEK.....	71
SEZNAM ZKRATEK.....	72
SEZNAM PŘÍLOH.....	73

ÚVOD

Doprava tvoří základní řečiště výkonu ekonomiky a obecně společenského života. Přitom s dopravou jsou spjaty i různá protiprávní jednání, která, pokud nejsou trestným činem, spadají do gesce řízení týkající se přestupků.

Aktuálním fenoménem je odpovědnost vyplývající ze silniční dopravy, která vzhledem k masovému využívání dopravních prostředků čím dál více ohrožuje lidskou společnost.

Je přirozené, že právě v silniční dopravě, na rozdíl od jiných druhů dopravy, dochází k protiprávnímu jednání častěji, neboť osoby, které se jí zúčastňují, zpravidla nejsou vysoce specializovanými odborníky se specifickými znalostmi a důkladným výcvikem. Pokud se k tomuto stavu přidá ještě neukázněnost účastníků provozu na pozemních komunikacích, deliktní situace je více než nasnadě.

Problematika dopravních přestupků a jejich trestání jsou velmi komplikované, což ovšem neplatí pouze pro dopravní přestupky samotné, ale prakticky pro celou oblast správního práva.

Je tedy zcela nezbytné, aby do popředí vystupovala snaha o prevenci, a to pomocí různých nástrojů. Jedním ze správních orgánů, který se zabývá řešením dopravních přestupků na úseku dopravy je oddělení přestupků v dopravě úřadu obce s rozšířenou působností. Toto oddělení vede a projednává přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích správním řízením. Dále projednává protiprávní jednání v silničním provozu, projednává přestupky a rozhoduje o věci provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Cílem předkládané práce je přiblížit účel a principy správního řízení spolu s návrhem možných opatření, která by měla přispět ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, především ve vztahu k osobám, které se dopouští přestupkového jednání. Kromě procesního popisu správního řízení je součástí textu také návrh opatření, která by měla přispět ke vzdělávání účastníků provozu na pozemních komunikacích (řidičů), a v rámci jejichž dopadů by měla být zvýšena bezpečnost, a s tím spjaté snížení počtu zraněných a usmrčených osob.

1 PROBLEMATIKA DOPRAVNÍCH NEHOD

V dnešní době je silniční doprava nepostradatelnou součástí života prakticky každého člověka. Frekvence využívání dopravních prostředků rok od roku výrazně stoupá a díky tomu se zvyšuje výskyt konfliktních a stresujících situací na pozemních komunikacích. Ty pak z hlediska následků na zdraví a majetku, patří k nejčastějším a nejzávažnějším přestupkům proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Z toho důvodu lze říci, že nehodovost na silnicích se tak stává celospolečenským problémem (Porada, 2000).

Doprava má všeobecně velký význam pro fungování a rozvoj celé společnosti.

“Obecně můžeme dopravu charakterizovat jako proces přemísťování věcí, tedy pracovních předmětů, výrobních prostředků a hotových výrobků na straně jedné a osob, tedy pracovních sil, na straně druhé, který se uskutečňuje dopravními prostředky po dopravní cestě mezi vzájemně prostorově vzdálenými místy.” (Chmelík, 2009, s. 11).

Středoevropsky první automobilová dopravní nehoda se smrtelným následkem se stala dne 1. května roku 1900 na území dnešní České republiky, konkrétně Rychvalticích na Frýdecko - Místecku.

Dopravní nehody vznikají v důsledku různých okolností, často náhlých, ale předvídatelných, které narušily správný a bezpečný chod provozu na pozemních komunikacích. Důsledkem tohoto jednání bývá protiprávní činnost, jež má určitá specifika:

- a) Z hlediska osoby pachatele je dopravní nehoda uskutečněná na silnici páchána ve vysoké míře osobami, které nemají delikttní minulost. U nich je možné očekávat zpravidla spolupráci při vyšetřování nehody. Rubem je však větší výskyt účelové obhajoby a snahy vinit z dopravní nehody jiného účastníka silničního provozu. Při dopravních nehodách je významným faktorem stres či zkratkovité jednání, jehož typickým projevem je útěk pachatele z místa nehody. Občas bývá příčinou i požití návykových látek či alkoholických nápojů jako kompenzátor stresu (Chmelík a kol., 2009).
- b) Z hlediska zavinění je silniční dopravní nehoda nedbalostním deliktem, jež je často spáchaný ve formě opomenutí důležitých povinností uložené řidičům dopravních prostředků právním předpisem. V důsledku takového opomenutí pak vzniká náhle a neplánovaně prvek překvapení (Kučerová, 2006).

K silničním dopravním nehodám obvykle dochází souhrnem několika různých příčin a podmínek. Příčiny, které často vedou k deliktu, existují dříve, než pachatel začne s jednáním, jehož důsledkem je spáchání přestupku. Příčiny tedy předchází vlastnímu jednání pachatele. Porušení podmínek v silniční dopravě, které nejčastěji spočívají v nesprávném předjíždění, nepřiměřené rychlosti, dále nedodržení přednosti v jízdě, bohužel také v jízdě pod vlivem alkoholu (Kučerová, 2006).

1.1 Vymezení dopravní nehody na pozemní komunikaci

Dopravní nehody jsou ve své podstatě jevy, které zanechávají přechodné, ale i trvalé změny na zdraví jejich účastníků, na technickém stavu dopravních prostředků a někdy i na dopravní cestě (Chmelík a kol., 2009).

Přesně definována je dopravní nehoda podle trestně právní kvalifikace v § 47 zákona č. 361/2000 Sb., zákona o silničním provozu. Zde se uvádí, že: „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“ (Beran, 2007, s. 10).

V České republice nepříznivý vývoj nehodovosti za poslední 2 roky zachycuje tabulka 1 Policejního prezidia ČR. Zde jsou uvedeny počty nehod a jejich skladba z pohledu následků na zdraví.

Tabulka 1: Statistika dopravních nehod v ČR za rok 2018 a 2019

rok	počet DN	počet lehce zraněných	počet těžce zraněných	počet usmrcených
2018	3 673	1 730	93	44
2019	4091 (+418)	1626 (-104)	101 (+8)	28 (-16)

(zdroj: policie. cz)

1.2 Příčiny dopravních nehod

Obecně každý jev je příčinou dopravních nehod na pozemních komunikacích. Jednotlivé příčiny dopravních nehod lze rozdělit do dvou základních skupin - příčiny objektivní a subjektivní (Hrozinková a kol., 2011).

1.2.1 Objektivní příčiny

Za objektivní příčiny dopravní nehodovosti lze považovat veličiny téměř konstantní s časem se prakticky nemění.

Technický stav vozidla je jednou z objektivních příčin nehod. Problém spočívá v laxním přístupu k údržbě vozidla, také v podceňování drobných závad. V konkrétním případě dochází k dopravním nehodám z důvodu poškození brzd či pneumatik. U starších automobilů dochází k únavě materiálu (Štemberk, 2008).



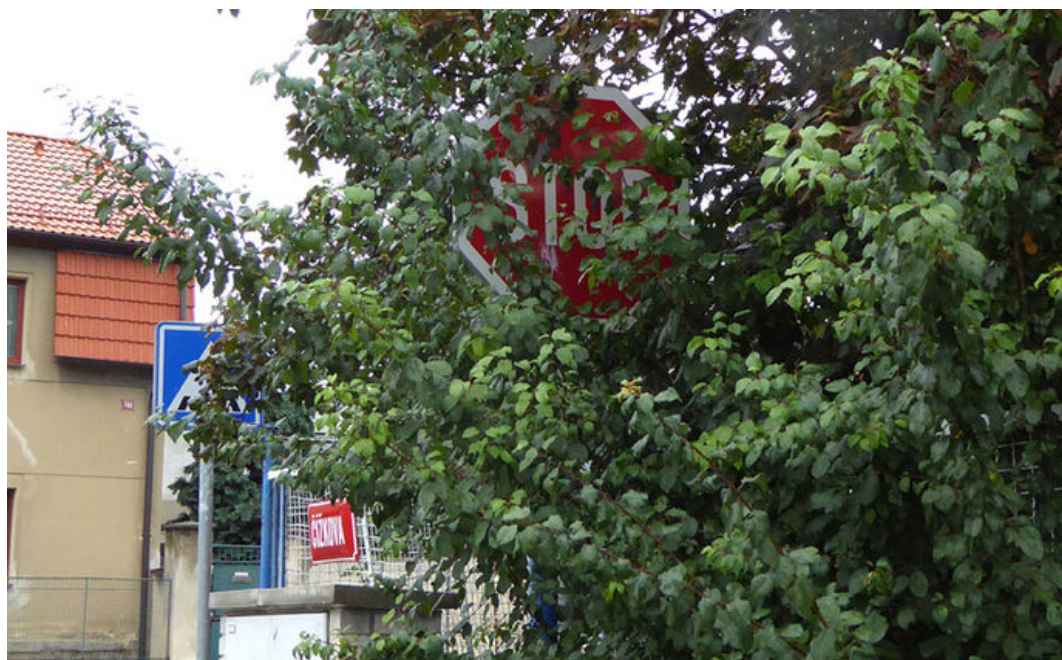
Obrázek 1: Správný tlak v pneumatikách

(zdroj: autolexicon.net)

Další objektivní příčiny pramení z dopravního prostředí (stav pozemní komunikace, sjízdnost, povětrnostní podmínky, vlastnost vozidla). Důležitou roli v dopravním prostředí

hraje i dopravní značení, jež může ztěžovat směrové vedení. Souvisejícím problémem s dopravními značkami může být i jejich viditelnost. Velmi diskutovaným problémem v České republice je instalace reklamních poutačů podél silnic a dálnic, jež odvádí pozornost řidičů od sledování situace na pozemní komunikaci. Výsledkem je špatná reakční doba řidičů na nastalou situaci. Reklamní poutače mohou být označovány i nežádoucí konkurencí dopravního značení, které omezuje řidičům rozhled (Zákruta, 2019).

Druhé místo (hned za dopravními nehodami způsobenými lidským faktorem) zaujímají střety motorových vozidel se zvířetem (Štemberk, 2008).



Obrázek 2: Špatně viditelné dopravní značky

(zdroj: autorka)

1.2.2 Subjektivní příčiny

Člověk jako účastník provozu na pozemních komunikacích je subjektivní příčinou, která je dominantně proměnlivá, protože každý člověk je nadán určitou specifickou výbavou, ať vrozenou či získanou, jež se ve vzniklé situaci projevuje tak či onak. Právě člověk zavíná bezmála 90 % veškerých dopravních nehod. Záleží na osobnostním charakteru řidiče, na jeho momentálním zdravotním či psychickém stavu (Zákruta, 2009).

Jak radí Světová zdravotnická organizace (WHO), člověk, který se necítí fyzicky zcela zdravý, by se neměl stát účastníkem silničního provozu. Je všeobecně známo, že některé léky spadající do kategorie analgetik, antipyretik či neuroleptik nebo benzodiazepinů negativně ovlivňují pozornost řidiče (Dragomirecká a kol., 2006).

Výše zmiňované faktory nejvíce ovlivňují počet nehod. Jsou tu ale i další, buď méně důležité, nebo ty, které nemůžeme ovlivnit. To je počasí nebo náhoda. Neovlivníme je, ale je dobré s nimi počítat. Další faktor je působení státu (teoreticky ovlivnitelný, ale v praxi to jde velmi těžko), tedy legislativa a celá dopravní politika. Ta má v ideálním prostředí za úkol vše zefektivnit. Zanalyzovat vzájemné působení všech předchozích faktorů za účelem co nejnížší nehodovosti a zároveň zvýšení bezpečnosti dopravního provozu. Následně vyvodit z této analýzy jasné závěry a podle nich nastavit pravidla. Ať už při výstavbě nových úseků dálnic a silnic, tak při rozhodování o povolené rychlosti na jednotlivých úsecích (Bednář, 2016).

1.2.3 Reakční doba řidiče

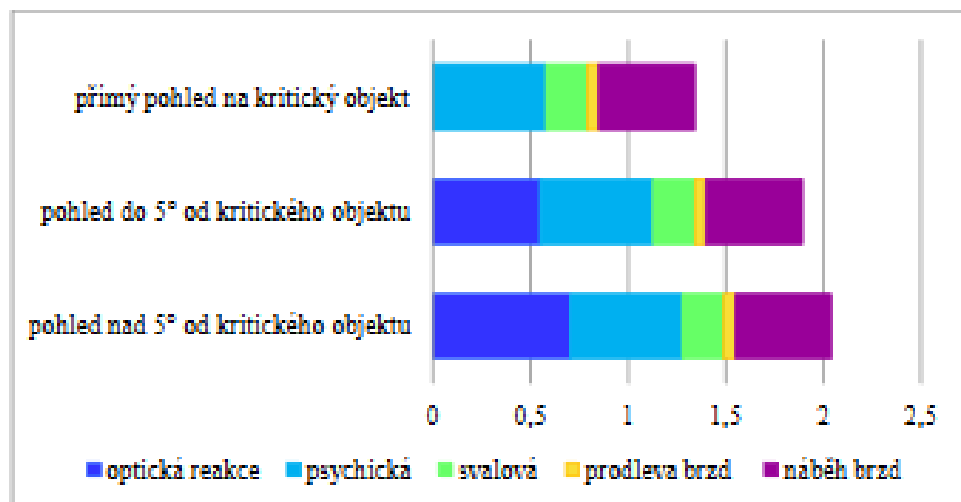
Aby byl provoz na pozemních komunikacích plynulý a bezpečný, je nutné dodržovat bezpečnou vzdálenost mezi jednotlivými automobily. Bezpečnou vzdálenost ovlivňují schopnosti řidiče, technické parametry vozidla a povrchové vlastnosti vozovky. Povrchové vlastnosti vozovky můžeme vyloučit za předpokladu, že se v posuzovaném úseku výrazně neliší. Vozidla jedou po stejném krytu vozovky za stejných klimatických podmínek. Schopnosti řidiče a parametry vozidla, které jsou potřeba do výpočtu bezpečné vzdálenosti, zahrneme tzv. reakční dobou a zpomalením (Bednář, 2016).

Reakční doba je časový interval, jež uplyne od okamžiku vjemu do okamžiku uvedení zařízení (např. brzd) do činnosti naučeným způsobem.

Reakční čas je velmi důležitý faktor pro brzdovou dráhu či vyhnutí se nebezpečí, tudíž i významný faktor pro vyhnutí se nehodě. Reakční čas je ale logicky silně spjat s pozorností. Pokud nastane latence zpracování podnětu v mozku (např. vlivem deficitu pozornosti), reakce je rovněž opožděná. Lidský organizmus vyžaduje, aby podnět trval určitou dobu, aby mohl vzniknout vjem, na jehož základě pak následuje reakce. U běžných věcí se doba potřebná pro vznik vjemu pohybuje okolo 0,2 s., následná reakce je nejčastěji v rozmezí 0,4 – 0,8 s. Reakce u nesložitých situací (např. sešlápnutí brzdy) u dospělého střízlivého člověka tak většinou nastává do jedné vteřiny po zaregistrování podnětu (Bednář, 2016).

Fáze reakční doby:

1. Optická reakce - doba od začátku optického vnímání objektu do jeho zafixování co do polohy i akomodace oka. Trvání optické reakce závisí zejména na tom, zda řidič předem sledoval kritický objekt pohledem, nebo zda bylo nutno směr pohledu přesunout po spatření periferním viděním. Optická reakce je odvislá zároveň od úhlu pohledu.
2. Psychická reakce - rozhodování, například zda je třeba brzdit nebo brzdit s vyhýbáním či použít zvukové nebo světelné výstražné znamení.
3. Svalová reakce-např. uvolnění plynového pedálu a přesun nohy na pedál brzd.
4. Prodleva brzd - časový interval od dotyku brzdového pedálu po první dotyk třecích ploch brzd.
5. Náběh brzd - časový interval od prvního dotyku třecích ploch po začátek zanechávání stop brzdění na vozovce (Zákruta, 2009).



Obrázek 3: Reakční doba řidiče

(zdroj:automania.cz)

1.3 Dělení dopravních nehod

Dopravní nehody lze rozlišit podle základního kritéria, zda k dopravní nehodě jsou účastníci povinni volat policie nebo ne. Dělicím kritériem je jednak výše škody, existence zranění nebo smrti, případně vznik škody na majetku třetí osoby (bez limitu této škody). Podle toho lze silniční dopravní nehody rozdělit na malé a velké dopravní nehody (Kněžínska, 2018).

„**Malou dopravní nehodou**“ lze rozumět ty případy, ke kterým není ze zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „o silničním provozu“) povinnost volat Policii České republiky.

Podmínkami malé dopravní nehody jsou:

- a) nedojde k usmrcení či zranění osoby,
- b) hmotná škoda na zúčastněných vozidlech včetně přepravovaných věcí je malá (odhadovaná částka je nižší než 100 000 Kč),
- c) neexistuje škoda na majetku třetí osoby (např. vozidlo pořízené na leasing, dopravní značení, součásti pozemní komunikace apod.),
- d) nedojde k ohrožení životního prostředí.

Pod pojmem „**velká dopravní nehoda**“ lze rozumět takovou nehodu, ke které je povinností ze zákona o silničním provozu, volat Policii České republiky.

Silniční nehody lze rozdělit i dle charakteru:

1. **Srážky** – jedná se o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden se pohyboval ve vozidle. Lze hovořit o nárazech čelních, bočních a zezadu. Jedná se o náraz dopravního prostředku na pevnou překážku, střet dopravního prostředku s chodcem či se zvířetem.
2. **Havárie** – vznikají pouze za přítomnosti jediného silničního vozidla. Typickým představitelem je převrácení vozidla na bok či střechem.
3. **Jiné nehody** – jsou ty, které nelze zařadit do kategorie srážek nebo havárií, například vypadnutí z jedoucího vozidla, úrazy ve vozidlech při náhlém zabrzdění apod.

2 SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ VE VZTAHU K BEZPEČNOSTI A PLYNULOSTI DOPRAVY

Úvodem je nezbytné nastínění pojmu správně právní odpovědnost, od něhož se veškerá následující problematika Správního řízení na úseku silniční dopravy bude odvíjet.

Správně právní odpovědnost je velmi specifickou odvětvově právní odpovědností, jejíž unikum spočívá ve vystupování jako právní odpovědnost realizovaná správními orgány (Hendrych a kol., 2012).

Ve chvíli, kdy dojde k porušení či ohrožení společenských vztahů chráněných správním právem, nastupuje správně právní odpovědnost. Tento pojem je projevem tzv. sankční koncepce, tedy retrospektivního chápání právní odpovědnosti, díky níž odpovědnost nastupuje až v důsledku porušení právní povinnosti, jež má za následek uložení sankce.

Sankce (jakožto výsledek správního trestání) vzniká rozhodováním správních orgánů o vině či trestu za protiprávní jednání výše uvedené (Hendrych a kol., 2012).

Správní řízení představuje jednu z alternativ výkonu státní (výkonné) moci v rámci České republiky. Jedná se o výkon činností státu, který je delegován především na obce s rozšířenou působností, v rámci kterých jsou přestupky řešeny (Hendrych a kol., 2012).

2.1 Vývoj řešení správních deliktů

Ode dne 3. 8. 2016 byl ve Sbírce zákonů České republiky vyhlášen pod číslem 250 zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

Zároveň byl ve Sbírce zákonů vyhlášen zákon o některých přestupcích (pod číslem 251), v rámci něhož jsou upraveny přestupky na různých úsecích veřejné správy. Výše zmíněné zákony nabyly účinnosti dne 1. 7. 2017.

V podstatě se jedná o náhradu předcházející legislativní normy, která upravovala přestupkové řízení.

Daný zákon tak nahrazuje zákon vydaný pod číslem 200/1990 Sb. zákon národní rady o přestupcích, který byl v průběhu doby platnosti a účinnosti několikrát pozměňován, přičemž vyvstaly prvky nesouladu, na jejichž základě mohlo docházet ze strany přestupců k jeho obcházení. Na základě uvedeného bylo ze strany moci zákonodárné v České republice přistoupeno k úpravě legislativní normy (Hendrych a kol., 2012).

Záměrem novelizace právní úpravy bylo narovnat komplikovanost původní verze, přičemž je v nové úpravě narovnán i vztah správních deliktů fyzických osob, popřípadě také

osob právnických tak, aby byla pochycena obecná úprava podmínek odpovědnosti (Hendrych a kol., 2012).

Podle Průvodce zákonem (2018) byly podmínky často nahodile a odlišně upraveny, přičemž se úprava týkala přibližně 250 zákonů, které obsahovaly přibližně 2 200 skutkových podstat přestupů, a kromě toho i přibližně 5 100 skutkových podstat jiných správních deliktů.

Část deliktů se přitom vztahuje k oblasti dopravy, kde jsou typickými delikty přestupky proti bezpečnosti a plynulosti dopravy.

Podstatné je, že správním řádem byla mnohdy ochraňována práva obviněného méně než zákonem o přestupcích.

Již z uvedeného je zřejmé, že byla třeba realizace úpravy norem. I proto zpracovalo Ministerstvo vnitra České republiky (po více než 10 letech trvajícím procesu) návrh úpravy, která byla nakonec přijata.

2.2 Přestupek, zavinění

Dle zákona č. 200/1990 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „o přestupcích“) který byl zrušen ke dni 1. 7. 2017 a nahrazen zákonem č. 250/2016 Sb, o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „ZNP“):

§ 2 Pojem přestupku o přestupcích

(1) Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.

(2) Přestupkem není jednání, jímž někdo odvrací

a) přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvajícím útok na zájem chráněný zákonem nebo

b) nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak.

Zavinění

§ 3 *K odpovědnosti za přestupek postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění.*

§ 4

(1) Přestupek je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel

- a) věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí nebo
 - b) nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl.
- (2) *Přestupek je spáchán úmyslně, jestliže pachatel*
- a) *chtěl svým jednáním porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem nebo*
 - b) *věděl, že svým jednáním může ohrozit zájem chráněný zákonem, a pro případ, že jej poruší nebo ohrozí, byl s tím srozuměn.*
- (3) *Jednáním se rozumí i opomenutí takového konání, k němuž byl pachatel podle okolností a svých osobních poměrů povinen.*

Dle zákona č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, který nahrazuje zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích:

§ 5 Přestupek

Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.

§ 6 Pokus o přestupek

- (1) *Pokus přestupku je jednání fyzické osoby, které bezprostředně směřuje k dokonání přestupku a kterého se fyzická osoba dopustila v úmyslu přestupek spáchat, jestliže k dokonání přestupku nedošlo.*
- (2) *Pokus přestupku je též jednání právnické nebo podnikající fyzické osoby, které bezprostředně směřuje k dokonání přestupku, jestliže k dokonání přestupku nedošlo.*
- (3) *Pokus přestupku je trestný, pokud tak stanoví zákon, a to stejně jako dokonáný přestupek.*
- (4) *Odpovědnost za pokus přestupku zanikne, jestliže pachatel od dokonání přestupku dobrovolně upustil a odstranil nebezpečí, které jeho jednáním vzniklo zájmu chráněnému zákonem; tím není dotčena odpovědnost pachatele za jiný dokonáný přestupek, který již jednáním uvedeným v odstavci 1 nebo 2 spáchal.*

Z uvedeného vyplývá, že došlo v důsledku legislativních úprav k bližší definici pojmu „přestupek“, a to včetně jeho obsahového vymezení s ohledem na protiprávní jednání.



Obrázek 4: Telefonování za jízdy (zdroj: besip.cz)

2.3 Základní pojmy v dopravě a právní normy

Kromě uvedených právních předpisů jsou podstatné také zákony vztahující se k provozu na pozemních komunikacích a zákony týkající se bodového systému. Jedná se tedy o zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnovým zákonem č. 411/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „změnový zákon“) v důsledku jehož platnosti byl aplikován takzvaný bodový systém.

Bodový systém – vznikl jako motivační systém při dodržování pravidel silničního provozu. Dojde-li k limitní hranici 12ti bodů, pak přijde řidič (na období jednoho roku) o svůj řidičský průkaz. Dále je jasně formulována výše pokuty a také počet bodů za jednotlivé přestupky, jež se pohybují od 1 do 7 bodů.

Ekologická daň – poplatek, který se platí při dovozu aut ze zahraničí nebo při změně vlastníka vozu a to v závislosti na plnění emisních limitů. Výše poplatku je v rozmezí od 3 do 10 tisíc Kč. Toto opatření tak slouží zejména k omlazování vozového parku v České republice.

Pojištění vozidel – povinností je uzavření pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. V opačném případě hrozí nejen pokuta v rozmezí 5 až 40 tisíc Kč u správního řízení, ale také

navíc i zaplacení poplatku v rozmezí od 20 do 300 Kč za každý den, kdy vozidlo nebylo pojištěno.

Technické prohlídky vozidel a měření emisí, které musí silniční vozidla periodicky absolvovat, se pohybují v rozmezí 1 až 6 let podle typu vozidla či způsobu jeho užití.

Zpoplatnění silnic - tomu podléhá většina dálnic a rychlostních silnic na území České republiky. U osobních vozidel je zabezpečeno prostřednictvím zakoupení a nalepení takzvaného kuponu neboli dálniční známky na čelní sklo. U vozidel přesahujících hmotnost 3,5 tun pak hovoříme o elektronickém mýtném, které je vybíráno i na silnicích nižších tříd.

Udělování řidičských průkazů – toto oprávnění je v České republice možné získat pouze prostřednictvím autoškol. Samozřejmostí jsou také lékařské prohlídky u určitých skupin řidičů (Bušta a kol., 2013).

Zákon o provozu na pozemních komunikacích má nepostradatelnou pozici při procesu řešení přestupků v silniční dopravě. Zákon totiž v jednotlivých formulacích obsahuje pravidla silničního provozu, kterými mají povinnost se účastníci provozu na pozemních komunikacích řídit, ale zároveň v technickém a právním pojetí obsahuje exaktně definovaná pravidla, jejichž porušení znamená překročení vymezených mantinelů s možností uvalení sankcí. V takovém případě se v podstatě jedná o řešení přestupku.

2.3.1 Řidičský průkaz versus řidičské oprávnění

Obsah pojmu řidičské oprávnění stanoví § 80: Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny vozidel, pro kterou mu bylo řidičské oprávnění uděleno.

„Řidičský průkaz je naproti tomu pouhým osvědčením o udělených řidičských oprávněních a sám o sobě právo řídit motorová vozidla nezakládá“. (Bušta a kol., 2013, s. 118).

Obsah pojmu řidičský průkaz stanoví zákon o silničním provozu § 103: Řidičský průkaz je veřejná listina, která osvědčuje řidičské oprávnění držitele a jeho rozsah a kterou držitel prokazuje své jméno, příjmení a podobu, jakož i další údaje v ní zapsané podle tohoto zákona.

Řidičské oprávnění lze podle citovaného zákona podmínit a omezit (§ 93), odejmout, vzdát se ho (§ 94), pozbyt (§ 94a), pozastavit (§ 95), ale i zrušit podmínění nebo omezení (§ 98 a 99) nebo řidičské oprávnění vrátit (§ 100 až 102).

Řidičský průkaz vydá držiteli řidičského oprávnění příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností. Jsou-li splněny podmínky pro vydání řidičského průkazu, vydá příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností řidičský průkaz nejpozději do 20 dnů ode dne podání žádosti o vydání řidičského průkazu. Řidičský průkaz vydaný podle odstavce 2 platí pro řízení motorových vozidel po dobu:

- a) 5 let ode dne jeho vydání, pokud osvědčuje i řidičské oprávnění udělené pro skupinu C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D nebo D + E,
- b) 10 let ode dne jeho vydání v ostatních případech (Zákon č. 361/2000 Sb., § 110).

Výměna řidičského průkazu v případě uplynutí jeho platnosti se provádí bezplatně. Žádá-li držitel řidičského oprávnění o vydání řidičského průkazu ve lhůtě kratší, než je lhůta uvedená v odstavci 2, lze mu vydat řidičský průkaz do 5 pracovních dnů po úhradě správního poplatku ve výši 500 Kč (Zákon č. 361/2000 Sb., § 110).

Držitel řidičského oprávnění je povinen převzít řidičský průkaz osobně nebo prostřednictvím zmocněné osoby na základě ověřené plné moci na příslušném obecním úřadu obce s rozšířenou působností. Je-li držiteli řidičského oprávnění vydáván řidičský průkaz podle § 109 odst. 2 písm. d), e) nebo f), je držitel řidičského oprávnění povinen zároveň s převzetím řidičského průkazu odevzdat neplatný řidičský průkaz nebo řidičský průkaz členského státu nebo poškozený řidičský průkaz členského státu nebo řidičský průkaz vydaný cizím státem nebo řidičský průkaz obsahující již neplatné údaje (Zákon č. 361/2000 Sb. § 110).

Držitel řidičského oprávnění nesmí mít více než jeden platný řidičský průkaz, řidičský průkaz členského státu nebo řidičský průkaz vydaný cizím státem (zákon o provozu na pozemních komunikacích § 110).

Držitel řidičského průkazu ani jiná neoprávněná osoba nesmí v řidičském průkazu provádět zápisy, změny, opravy nebo úpravy (zákon o provozu na pozemních komunikacích § 110).



Obrázek 5: Řidičský průkaz

(zdroj: auto-mania.cz)

2.3.2 Řidič

V osobnosti bezproblémového řidiče stojí v popředí vyrovnanost, emoční stabilita, přizpůsobivost, sebeovládání, přiměřená sebedůvěra, odolnost vůči stresu, svědomitost a spolehlivost. Neopomenutelné jsou sociální vlastnosti, např. snaha myslet na ostatní a předvídat jejich chování (Havlík, 2005).

Za podstatné se považují zdravotní a duševní způsobilost a momentální tělesný a psychický stav. K neméně důležitým složkám patří úroveň sensorických vlastností, bezprostředně spjatých s duševními procesy a funkcemi, např. vnímáním, bdělostí, pozorností, psychomotorickou koordinací a také kvalitou schopností, např. inteligence, myšlení, paměť, koncentrace, reagování (Hamerníková, 2010).

Řízení automobilu je vysoce náročná psychomotorická činnost. Dopravní psychologové tvrdí, že většina nehod vzniká dříve, než řidič usedne do vozu. Mají pro své tvrzení mnoho důkazů, získaných rozborem nehod, se zaměřením na činnost řidiče před nehodou a v jejím průběhu (Havlík, 2005).

Existují tři faktory důležité pro bezpečný provoz: člověk - stroj - prostředí. Nejrizikovější článek tohoto řetězce je člověk-řidič. Obecně se tvrdí, že člověk je nejdokonalejší výtvar přírody. Z hlediska rozumových schopností o tom nemůže být pochyb, ale při bližším pohledu na smyslové vybavení člověka je patrné, že je mírně řečeno hendikepován. S jeho reakční dobou, zrakem a sluchem by dravci vyhynuli před miliony let. Příroda vybavila každého tvora psychofyziologickými schopnostmi pro prostředí, ve kterém žije, a rychlost, kterou se pohybuje. Vynálezem automobilu člověk zvětšil své rozměry, pohybuje se mnohonásobně rychleji, než mu bylo přírodou dáno (Hamerníková, 2010).

Lidský řidič je velmi efektivní a velmi univerzální regulátor. Dovede se pružně přizpůsobovat měnícím se podmínkám a úspěšně řešit mnohé neočekávané situace. Na druhé straně má oproti automatickému regulátoru jisté nevýhody: podléhá únavě a může být intoxikován alkoholem či drogami. Únava a pokles pozornosti se nejvíce projevují při dlouhých monotónních jízdách po dálnici a způsobují ve světě více než 30 % dopravních nehod. Velmi časté jsou i nehody způsobené vlivem alkoholu. Proto je velmi žádoucí monitorovat stav a chování řidiče (Havlík, 2005).

Řídit pod vlivem alkoholu zabraňují různé alkoholové imobilizéry. Pro varování řidiče před mikrospánkem nebo poklesem pozornosti se užívají (zatím ne v příliš širokém měřítku) systémy pro monitorování pozornosti řidiče (DAM) a systémy pro monitorování stavu řidiče

(DSC). Tyto systémy se zatím opírají o velmi nedostatečné znalosti biologických projevů únavy živého organismu. Vyvíjí se celá řada systémů založených na měření fyziologických funkcí (EKG, EEG, elektromyografických signálů atd.). Zatím nejúspěšnější systémy vycházejí ze skutečnosti, že vlivem únavy se zpomaluje činnost centrálních nervových struktur. Zpomalení kognitivních činností je doprovázeno zpomalením svalové motoriky. To je nejlépe patrné na nejvíce inervovaných svalech, což jsou okohybné svaly a svaly ruky (Hamerníková, 2010).

Zdravotní způsobilost

Komplexní kapacitu člověka pro činnost řidiče tvoří:

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

Ve zdravotní stavu se vyžaduje především vyšší kvalita smyslových orgánů – zejména zraku. Z osobnostních vlastností dominuje přizpůsobivost ve smyslu rychlé a správné reakce na dynamickou a proměnlivou dopravní situaci a emoční stabilita s neustálou sebekontrolou. Ve schopnostech je nejdůležitější koncentrace pozornosti, hlavně její intenzita, stálost, rozdělení i výběrovost a schopnost správně a rychle vnímat, hodnotit, rozhodovat a reagovat. V dovednostech hraje roli psychomotorika a koordinace pohybů. Znalosti a zkušenosti umožňují v závislosti na situaci oddělit podstatné od méně podstatných a nepodstatných podnětů a zachovávat předepsané dopravní normy. Morální vlastnosti naplňují sociální roli motoristy – sebekázeň, respektování pravidel, dodržování zásad slušného chování, pomoc v nouzi, ohleduplnost, snášenlivost aj (Hamerníková, 2010).

2.4 Materiálně-formální pojetí (přestupek)

Zákon č. 250/2016 Sb. není vztažen ke správním disciplinárním deliktům, správním pořádkovým deliktům a platebním deliktům.

Dle Ministerstva vnitra České republiky (2018) je pojetí přestupku založeno na materiálně-formálním pojetí. To znamená, že čin musí splňovat níže uvedené znaky, aby mohl být vnímán jako přestupek. Jedná se o následující znaky:

- Protiprávnost - což je rozpor s jinou právní normou v rámci právního řádu České republiky.
- Společenská škodlivost – jedná se o materiální znak. V tomto kontextu je nutno upozornit na posuzování, zda a do jaké míry společenská škodlivost jednání nastala. Pokud se jedná o banální čin, u kterého nedošlo ke vzniku společenské škodlivosti, není tento znak naplněn a čin nelze považovat za přestupek.
- Jednoznačné označení pojmem „přestupek“ – čin musí být označen přestupkem, přičemž pokud není tento znak naplněn, o přestupek se ve smyslu správního řádu nejedná.

Poznámka: V některých případech mohla nastat situace, kdy bylo jednání popsáno obsahově správně, nicméně nebylo uvedeno označení „přestupek“, z hlediska formálního tak nebyl daný znak naplněn a řízení nemohlo proběhnout.

- Naplnění zákonem stanovených znaků – je nezbytné, aby jednání vykazovalo obecně definované znaky přestupku (jako je věk, přičetnost a podobně), ale také znaky stanovené příslušným zákonem upravujících danou skutkovou podstatu přestupkového jednání.
- Nejedná se o trestný čin – pokud aspekty činu naplňují podstatu činu trestného, nelze tento čin považovat za přestupek. V takovém případě se jedná o čin trestný a je posuzován podle jiných zákonů, než je zákon o odpovědnosti za přestupky (Zákon č. 40/2009 Sb.).

2.4.1 Společenská škodlivost

O posouzení společenské škodlivosti konkrétního jednání a navazujícím správním řízením pojednávají například rozsudky Nejvyššího správního soudu následujících čísel jednacích:

- 8As17/2007-135; Vztahující se k provozování vnitrostátní linkové osobní dopravy.
- 8As167/2017-48; Vztahující se k problematice vrácení zadrženého řidičského průkazu.

Poznámka: Při vyhledávání rozsudků a rozhodnutí Nejvyššího soudu České republiky či Nejvyššího správního soudu České republiky je třeba ověřovat, dle jakého zákona bylo jednání posuzováno. Zda se tedy jednalo o původní zákon č. 200/1990 Sb., nebo o nahrazující zákon č. 250/2016 Sb. Je přitom zřejmé, že se databáze soudních rozhodnutí podle nového zákona teprve postupně naplňuje a mnohdy nelze dohledat rozhodnutí vztahující se ke specifickým otázkám řešeným v rámci správního řízení.

2.5 Historický kontext

Z hlediska historie byly přestupky původně řešeny (v horizontu několika dekád zpět) pod záštitou Policie, respektive Veřejné bezpečnosti (VB). Zde fungovaly jak jednotlivé registry, tak i přestupkové instituce.

Následně došlo k přenesení odpovědnosti, práv a povinností za přestupková řízení na další orgány, a v konečném důsledku až na obce s rozšířenou působností, které vykonávají činnosti a zajišťují příslušnou agendu v současné době.

Přestupky vztahované proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích byly dle Kněžínska (2018) do data 31. 7. 2011 upraveny dle § 22 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích.

S předešlou novelizací zákona, byly zpřísněny přestupky s účinností od 1. 7. 2016, kdy došlo k nabití účinnosti zákona č. 411/2005 Sb., který zaváděl kromě jiného i takzvaný bodový systém řidičů, respektive systém bodového hodnocení řidičů.

Dnem 1. 8. 2011 došlo ke zrušení § 22 zákona o přestupcích, přičemž byly přestupky vymezeny přímo § 125 (c) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Tato úprava nastala v důsledku nabytí účinnosti zákona č. 133/2011 Sb.

Formálně, oproti dřívějším zvyklostem, tak nejsou přestupky označovány za „přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích“. Nicméně z praktického hlediska došlo ve smyslu skutkové podstaty pouze k marginálním změnám.

Ode dne 1. 7. 2017 nabyl účinnosti zmiňovaný zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, jímž byl nahrazen opakovaně novelizovaný zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích.

Mimo jiné z legislativy vyplývá, že přestupek, za nějž nelze podle zákona o provozu na pozemních komunikacích ukládat zákaz činnosti, není možno projednat příkazem na místě. Oproti předcházející úpravě tak dochází k dílčí, i když procesně podstatné, změně.

Ve smyslu vymezení přestupků, a ve vztahu k jednání účastníků provozu na pozemních komunikacích, se přestupku dopouští například fyzická osoba řídící vozidlo:

- na kterém není umístěna tabulka registrační značky (dříve státní poznávací značky), nebo je umístěna taková tabulka, která nebyla k příslušnému vozidlu přidělena,
- u kterého je tabulka registrační značky zakryta, nebo lze vyvozovat závěr, že je jinak pozměněna (například formou různých fólií, nečistotami, vegetací), nebo je jinak podstatně snížena její čitelnost,
- které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, a to závažným způsobem, který bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.
 - V daném případě hrozí pokuta ve výši od 5000 Kč do 10000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku.
 - Rovněž je možno zaznamenat až 5 bodů.
- Řídí vozidlo nebo je jezdcem na zvířeti, případně povozu, bezprostředně po požití alkoholického nápoje, případně po užití jiné návykové látky, případně v takové době po užití předmětných látek, kdy je jeho pozornost ovlivněna jejich užitím a nereagoval by tak, jako v případě jejich neužití.
 - V takovém případě je možno uložit pokutu od 2500 Kč do 25000 Kč. Zároveň hrozí zákaz činnosti od šesti měsíců do 1 roku.
- Vyloučení způsobilosti – jedná se o stav, kdy osoba řídí vozidlo, nebo může jet na zvířeti ve stavu, který by mohl vylučovat, respektive vylučuje způsobilost. Tento stav si osoba přivodila sama například požitím nápoje alkoholického, případně užitím jiné návykové látky.
 - Hrozící sankce je od 25000 Kč do 50000 Kč a zákaz činnosti od 1 do 2 let.

- Odmítne se podrobit vyšetření, jestli při řízení nebyla ovlivněna užitím alkoholu nebo návykové látky.
 - Sankce formou pokuty je od 25000 Kč do 50000 Kč a zákaz činnosti od 1 roku do dvou let.
- Řídí vozidlo (motorové), přičemž:
 - není držitelem daného řidičského oprávnění (hrozí pokuta od 25000 Kč do 50000 Kč spolu se zákazem činnosti v období od jednoho roku do dvou let),
 - byl zadržen řidičský průkaz (lze uložit sankci od 5000 Kč do 10000 Kč a zároveň zákaz činnosti od šesti měsíců do dvanácti měsíců),
 - absentuje posudkem o platné zdravotní způsobilosti (i zde hrozí pokuta od 5000 Kč do 10000 Kč a zákaz činnosti),
 - pozbyl platnosti řidičského průkazu vydaného jiným členským státem EU;
 - vztahuje se na řidičské oprávnění exekuční příkaz.
- V průběhu, nebo při řízení vozidla:
 - drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní nebo komunikační přístroj, nebo jiné záznamové či hovorové zařízení. Sankce v daném případě hrozí v rozmezí 1500 Kč až 2500 Kč příkazem; na místě lze uložit pokutu do 1000 Kč.
- Dojde k překročení nejvyšší povolené rychlosti v obci o 40 km.h⁻¹ a více, případně mimo obec o 50 km.h⁻¹ a více:
 - Hrozí pokuta v rozmezí od 5000 Kč do 10000 Kč společně s případným zákazem činnosti od 6 měsíců do 12 měsíců.
- Dojde k překročení nejvyšší povolené rychlosti v obci o 20 km.h⁻¹ a více, případně mimo obec o 30 km.h⁻¹ a více:
 - Hrozí pokuta v rozmezí od 2500 Kč do 5000 Kč společně s případným zákazem činnosti od 1 měsíce do 6 měsíců.
- Dojde k překročení nejvyšší povolené rychlosti v obci o méně než 20 km.h⁻¹ a více, případně mimo obec méně než 30 km.h⁻¹:
 - Hrozí pokuta v rozmezí od 1500 Kč do 2500 Kč společně s případným zákazem činnosti od 1 měsíce do 6 měsíců.

- Nezastaví své vozidlo na signál příkazující zastavit vozidlo nebo na signál „Stůj“, který je dán pravidly provozu na pozemních komunikacích, případně osobou k tomu oprávněnou:
 - Hrozí pokuta od 2500 Kč do 5000 Kč.
- Neumožní chodci na přechodu pro chodce bezpečné přejetí komunikace, případně pokud před chodcem nezastaví, a to v situaci kdy je povinen tak učinit:
 - Hrozí pokuta od 2500 Kč do 5000Kč.
- Předjíždí jiné vozidlo v místech, kde je to zakázáno (obecnou úpravou, místní úpravou či úpravou přechodnou).
- Nedá přednost v jízdě.
- Vjede na železniční přejezd v době, kdy toto je zakázáno.
- Způsobí dopravní nehodu a podobně (zákon o pozemních komunikacích).

Taxativní výčet jednotlivých přestupků, spolu se sankcemi, je uveden v silničním zákoně (zákon o pozemních komunikacích). Přestupky jsou upraveny konkrétně v hlavě VI § 125c (přestupky fyzických osob). Důležitá je ovšem také úprava bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem, což je upraveno v hlavě V zákona.

2.6 Vazba na další dokumenty

Jak již bylo uvedeno, bezpečnost silničního provozu představuje celospolečenský problém, snaha o jehož řešení se projevuje jak na globální úrovni, tak na úrovních regionálních.

Pokud bychom se podívali na Evropskou unii, jsou důležité zejména následující organizace a dokumenty:

- European Road Safety Charter,
- European Transport Safety Council,
- EU: European Commission, Mobility and Transport, Road Safety.

Zejména v EU je dáván v posledních dvou dekádách výrazný důraz na bezpečnost dopravy. Kromě jiného bylo snahou dosažení snížení počtu usmrcených osob o 50 %. Tento cíl se přitom blíží naplnění. Jsou s ním však spjaty i některé kontroverzní aspekty, které budou uvedeny v dalších částech práce.

Velká Británie společně s Irskem jsou jediné země, ve kterých se uplatňuje systém **Common law**, jež lidem umožňuje nahlédnout, jak se s problematikou dopravních přestupků vyrovnal zástupce angloamerického právního světa.

Přestože existují různé dokumenty dopravně politického a strategického významu na mezinárodních úrovních, je v gesci každého státu, jakým způsobem koncipuje správní řízení, pokud jsou dodrženy obecně platné principy rovnosti (Prelex, 2009).



Obrázek 6: LOGO- European Road Safety Charter (zdroj:google.com)

3 PROCES POSUZOVÁNÍ PROTIPRÁVNÍHO JEDNÁNÍ VE SMYSLU ZÁKONA O PŘESTUPCÍCH

Následující kapitola je změřena na procesy týkající se posuzování protiprávního jednání ve smyslu zákona o přestupcích. Tak jako každá činnost, má i projednávání přestupků svá pravidla a zásady, které by měly být dodržovány, včetně procesního postupu.

3.1 Kdo může přestupky projednávat - odpovědné orgány

Správní orgán, který představuje vykonavatele veřejné správy, je v podstatě subjektem správního řízení. Jedná se tak o orgán, který zajišťuje výkon správního práva. Na druhé straně ve smyslu procesně právních vztahů vystupují účastníci řízení.

Definice konkrétního orgánu je vztažena ke třem možným typům příslušnosti:

1. příslušnost věcná,
2. příslušnost místní,
3. příslušnost funkční.

Věcnou příslušností je definováno, který orgán bude rozhodovat v příslušné věci v prvním stupni řízení. Orgány mohou být obce, orgány Policie ČR (například přestupek zjištění při provádění dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu), případně další správní orgány (celní úřad, finanční úřad). Z hlediska přestupků v dopravě se jedná především o orgány Policie ČR a obce.

Místně příslušným je ten orgán, který je příslušný jako správní místu, na kterém došlo ke spáchání přestupku. U přestupků v dopravě rozhoduje správní obvod úřadu.

V České republice nejsou přestupky primárně řešeny u soudu, jak je tomu v mnoha jiných evropských zemích.

3.1.1 Obecní úřady obcí s rozšířenou působností a magistráty

Věcná příslušnost obecních úřadů obcí s rozšířenou působností vyplývá z § 53 odst. 1 přestupkového zákona, který výslovně vyjímá projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích z působnosti obcí. Ustanovení § 53 odst. 3 přestupkového zákona dále umožňuje, aby obec zřídila jako zvláštní orgán komisi k projednávání přestupků (§ 5 odst. 1, § 106 obecného zákona).

Odlišná situace nastává v případě statutárních měst.. Není-li statutem stanoveno jinak, náleží projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích magistrátu příslušného města podle § 139 odst. 1 a § 5 odst. 2 obecného zákona.

3.1.2 Policie České republiky

Bezpečný provoz na pozemních komunikacích je jurisdikcí policie, jež je tím nejdůležitějším orgánem, který má tento chod zajišťovat. Úkoly policie mají především preventivní a organizační charakter (§ 124 odst. 8 zákona o silničním provozu – obecná kontrola dodržování předpisů účastníky silničního provozu, objasňování dopravních nehod a jejich evidence apod.); v souvislosti s těmito úkoly má policie pravomoc podle § 124 odst. 9 zákona o silničním provozu. Patří sem možnost dávat pokyny k řízení provozu, kontrolovat technický stav vozidla a doklady potřebné pro jeho řízení a ukládat opatření předběžného charakteru (např. zabránění řidičům v další jízdě, zadržení řidičského průkazu a přiložení tzv. „botičky“) (Červený a kol., 2006).

V oblasti řešení dopravních přestupků patří do úkolů policie zejména jejich objasňování, získávání a zajišťování důkazů o nich a následně jejich oznámení příslušné obci s rozšířenou působností.

3.1.3 Obecní policie

Obecní policie při řešení přestupků v silničním provozu má rozsah oprávnění poněkud užší než Policie České republiky. Věcná a územní působnost je vymezena zákonem č. 553/1991 Sb, o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně § 2 a § 3a) (dále též „o obecní policii“). Obecní policie tedy projednává přestupky pouze v blokovém řízení. Projednat může následující protiprávní jednání:

- nedovolené stání a zastavení vozidla na pozemní komunikaci,
- vjezd do míst, kde je to místní nebo přechodnou úpravou zakázáno,
- porušení pravidel o překročení nejvyšší dovolené rychlosti,
- porušení pravidel jízdy na zvířatech, vedení a hnaní zvířat na pozemní komunikaci,
- pohyb chodce na pozemní komunikaci odporující pravidlům,
- nedovolený způsob užití lyží, kolečkových bruslí a podobných prostředků na chodníku,
- nedovolené vedení jízdního kola nebo jízda na něm v rozporu s pravidly,

- porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích ostatními řidiči nemotorových vozidel.

Místní příslušnost je pak dána opět místem spáchání přestupku. Obecní policie je však oprávněna takto řešit pouze přestupky spáchané na území obce, již byla zřízena, nebo pro niž vykonává působnost (čl. 2 odst. 3 Úst, § 1 odst. 5 ObecPol a contrario, § 3a ObecPol).

3.1.4 Posuzování zavinění dopravní nehody

Příčiny dopravních nehod nejsou předmětem správního trestního práva. Veškeré okolnosti, jež zapříčinily poruchové chování účastníků v provozu na pozemních komunikacích, spadají do oblasti dopravní psychologie, kriminologie, sociologie, technických oborů a některých oborů lékařství. Všechny tyto závěry se pak stávají výchozím bodem pro posuzování základní otázky správního práva trestního, které posuzuje zavinění dopravní nehody z nedbalostního hlediska. Určení viny a míry zavinění přísluší odpovědným orgánům, v jejichž gesci je posuzování právních otázek. Ostatní subjekty poskytují podkladové materiály a opatřují důkazy, nicméně posuzování právních otázek jim nenáleží (Červený a kol., 2006).

3.2 Oddělení přestupků

Podle příslušné legislativy je nutné, aby bylo zahájeno řízení nejdéle do dvou měsíců ode dne, kdy orgán (obec) obdrží spisovou dokumentaci.

Poté musí být do dvou měsíců řízení ukončeno. Existují ovšem výjimky, kdy dochází k průtahům v řízení (například se může jednat o nedostavení se svědků), případně o složité dokazování (vyžádání znaleckých posudků, ústní jednání, která se mohou opakovat, účast zmocněnce a podobně). Obecným pravidlem je, že se orgány snaží využívat postupů, jak co nejvíce dobu řízení zkrátit (Červený a kol., 2006).

Existují však i případy, kdy je zkrácení řízení na vrub jeho kvality. V takových případech dochází naopak k navyšování nákladů pro jednotlivé účastníky, ale také k prodlužování doby řízení. Snaha úředníků o zkrácení průměrné doby řízení v agendě jimi vyřizovaných věcí se tak může jevit výrazně kontraproduktivně (Červený a kol., 2006).

Celková délka přestupkového řízení je přitom odvislá na mnoha souvisejících okolnostech. Přestože jsou jednotlivé přestupky v podstatě vždy originální, lze definovat několik typů řízení (Červený a kol., 2006).

V případě „jednodušších“, méně závažných přestupků, nebo například některých dopravních nehod, jsou tyto řešeny v takzvaném příkazním řízení. V takových případech se jedná o rozhodnutí vydaná správním orgánem na základě skutečností, které jsou zjištěny v poskytnutých spisových podkladech pořízených obvykle vyšetřujícími orgány Policie České republiky (PČR). V rámci těchto rozhodnutí musí být dle ze spisových podkladů získaných informací dostatečně odůvodněn závěr, kterým je prokázáno spáchání přestupku konkrétní osobou (Červený a kol., 2006).

Při rozhodnutí vydaném uvedeným způsobem je možno proti němu podat odpor, na základě čehož dochází ke zrušení příkazu, a správní orgán činí další úkony, respektive pokračuje dále v řízení. Analogií k uvedenému postupu je rozhodnutí.

V případech složitějších, ve kterých je nezbytné provedení dalšího dokazování, nebo v případě podání odporu proti rozhodnutí, případně ve věcech, které nelze projednat v rámci příkazního řízení, je správním orgánem nařízeno ústní jednání. Typickými příklady takových případů jsou nehody, u kterých došlo ke zranění, požití alkoholu atd. Při ústním jednání je prováděno potřebné dokazování (Červený a kol., 2006).

Pokud si kdokoli ze zúčastněných osob zvolí svého zástupce, zmocněnce, může být touto osobou kdokoli, koho shledá zmocnitel vhodnou osobou. Na rozdíl od trestního řízení se tak nemusí jednat o advokáta. Zástupcem účastníka řízení tak může být například znalec, který vystupuje v roli zmocněnce, tedy ne v pozici znalce, a předkládá technicky přijatelné varianty průběhu nehodového děje, se kterými se musí správní orgán vypořádat.

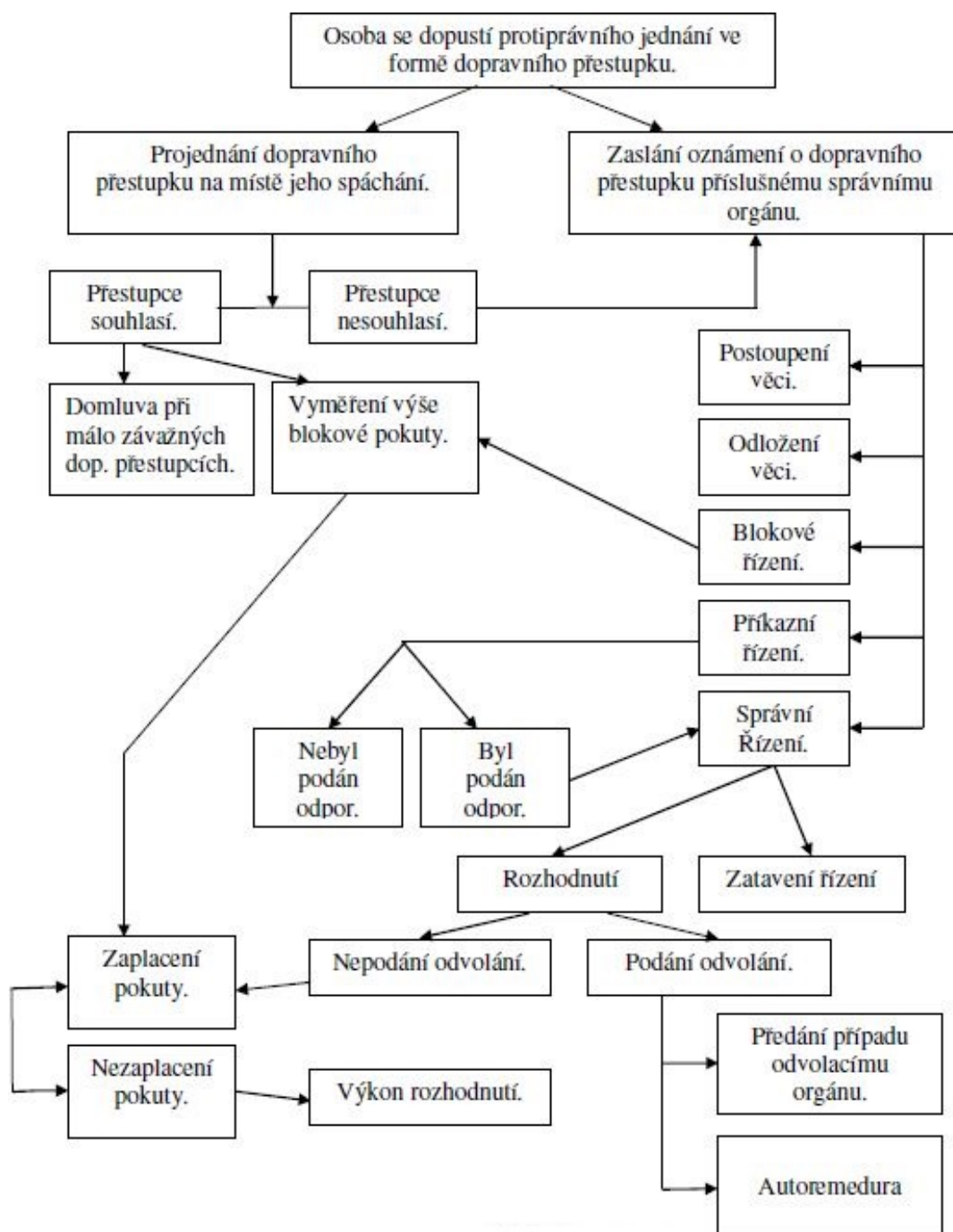
Nemusí se vždy jednat o jednání, respektive popis, který odpovídá reálnému průběhu dopravní nehody, ale o technicky přijatelný průběh, který nelze objektivně technicky vyloučit. Správní orgán se poté musí vypořádat i s dalšími alternativami, a ne ve všech případech může dospět k jednoznačnému závěru týkajícímu se příčiny dopravní nehody, respektive zavinění.

Z hlediska osob, které se mohou cítit dotčeny rozhodnutím správního orgánu, který v mnoha případech volí cestu určení příčiny jako spolu zavinění, bývají následně odkazováni účastníci řízení na občanskoprávní spor. Zde se typicky jedná o náhradu škody. Ze správního řízení se tedy dostáváme do řízení občanskoprávního, případně trestněprávního, jako například pojistné podvody (Hendrych a kol., 2012).

Délka řízení je odvislá od rozsahu a složitosti dokazování a samozřejmě od součinnosti účastníků řízení. Zájmem správního orgánu je však jednotlivé kauzy uzavřít v co nejkratší době (Červený a kol., 2006).

V dané souvislosti je také nezbytné zmínit, že správní orgány vydávají v průběhu roku mnoho rozhodnutí, proto je i v jejich zájmu řízení ukončovat v co nejkratší době.

Obrázek 4 znázorňuje možné protiprávní jednání ve formě dopravního přestupku.



Obrázek 7: Schéma protiprávního jednání ve formě dopravního přestupku
(zdroj: proprava.eu)

Schéma je sestaveno pro rychlou orientaci postupu s osobou, jež se tohoto jednání dopustila.

3.3 Řízení o přestupcích – zásady

Správní řád obsahuje několik podstatných ustanovení týkajících se vlastního správního řízení a zásad, které by měly být dodrženy. Konkrétně se jedná o ustanovení § 2 až § 8 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, kde jsou uvedeny základní zásady činností správních orgánů.

Nad rámec uvedeného je však nezbytné, aby byly respektovány také další zásady, které jsou uvedeny v jiných předpisech. Jedná se především o následující:

- Zásada obhajoby
 1. Tato zásada vyjadřuje právo, aby se obviněný, případně podezřelý, vyjádřil k veškerým důkazům, a aby mohl předkládat další důkazy na svou obhajobu.
 2. S touto zásadou je také spjato právo nahlížet do spisových podkladů vedených správním orgánem.
- Zásada in dubio pro reo
 1. Zásada znamená, že jsou pochybnosti o spáchání přestupku vloženy ve prospěch obviněného.
 2. Tato zásada přitom také navazuje na zásadu presumpce neviny.
- Zásada presumpce neviny
 1. Dle této zásady je třeba hledět na každou osobu, které není vyslovena a prokázána vina, jako na osobu nevinnou. K prokázání viny dochází až nabytím právní moci rozhodnutí či rozsudku. Jedná se přitom o završení procesu, kdy jsou vyčerpány i opravné prostředky, pokud se je rozhodne „viník“ využít.
- Zásada non bis in idem
 1. Zásada stanovuje, že nemůže být jedna osoba postižena opakovaně za totéž jednání. Nejedná se přitom o postih za opakované jednání stejné skutkové podstaty, ale o postih za jeden skutek, tedy o neopakovatelnou postižitelnost.
- Zásada reformatio in peius
 1. Tato zásada definuje, že v případě užití opravného prostředku (odvolání), tedy v odvolacím řízení, nemůže být sankce změněna k horšímu.

Dalšími zásadami nad rámec uvedených jsou zásady týkající se vlastních procesních postupů:

- Zásada oficiality
 1. Zásada stanoví, že je úřední povinností správních orgánů provádět správní úkony. Pokud by tak orgán nečinil, mohou vyvstat sankce.
- Zásada ústního řízení o přestupcích
 1. Dle dané zásady je povinností orgánů prvního stupně provedení ústního jednání. V některých případech však může dojít k rozhodnutí bez ústního jednání, nicméně v případě požadavku ze strany účastníků řízení musí být ústní jednání provedeno, stejně tak v případě odvolání proti rozhodnutí.
- Teritoria-lita – zásada teritoria-lity
 1. Pokud dojde ke spáchání přestupku na území České republiky, je za takovéto jednání stíhatelný jak občan ČR, tak i cizinec.
- Obhajoba – zásada zajištění práva na obhajobu
 1. Každá osoba, vůči které je přestupkové řízení vedeno, má právo na ochranu svých zákonných práv a zájmů.

3.4 Kdo je účastníkem řízení

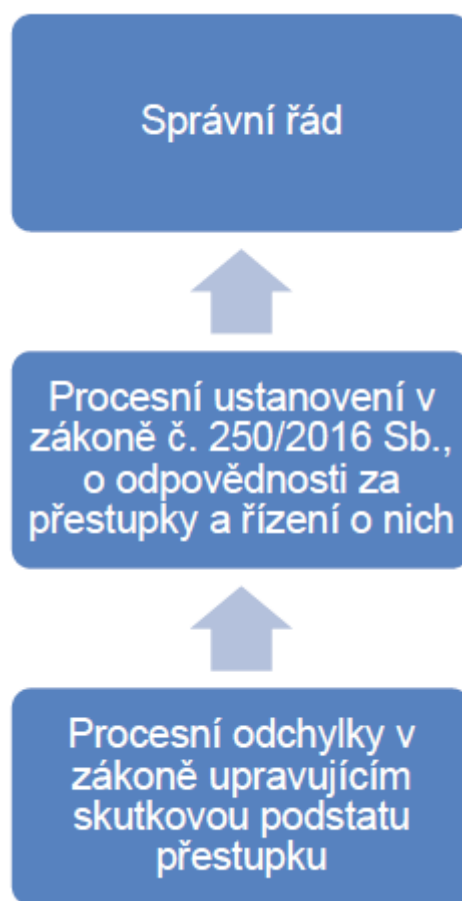
Podle zákona č. 250/2016 (Česko, 2016) existují následující účastníci řízení, kteří jsou definováni v hlavě IV:

- a) obviněný,*
- b) poškozený v části řízení, která se týká jím uplatněného nároku na náhradu škody nebo nároku na vydání bezdůvodného obohacení,*
- c) a vlastník věci, která může být nebo byla zabráná, v části řízení, která se týká zabrání věci nebo náhradní hodnoty.*

Obviněný přitom musí být účastníkem řízení vždy. Procesní postavení obviněného nastává okamžikem, kdy dojde ke sdělení zahájení řízení vůči jeho osobě.

3.5 Subsidiarita

Subsidiarita správního řádu je uvedena na následujícím obrázku. V podstatě lze princip subsidiarity vysvětlit zjednodušeně takovým způsobem, že mají být projednávány obecně věci na té úrovni, kde jim lze věnovat plnou péči. Dalším vysvětlením lze charakterizovat, že mají být věci projednávány na té úrovni, na které jim lze věnovat příslušnou pozornost tak, aby byla věc řešena s řádnou a erudovanou péčí, tedy aby nedocházelo k zanedbání práv, ale také tak, aby nedocházelo ke zbytečnému zavalování nadřízených orgánů, které sice mohou ve věci rozhodovat, nicméně rozhodnutí jim nepřísluší jako prvoinstančnímu orgánu (Česko, 2016).



Obrázek 8: Subsidiarita správního řádu
(Ministerstvo vnitra)

3.6 Správní tresty – určení druhu a výměry

Samotný přestupek představuje porušení zákona či jiné normy, za kterou hrozí sankce. V rámci určení sankce je přitom nezbytné zohlednit několik aspektů definovaných zákonem, kdy je dle § 37 zákona č. 250/2016 (Česko, 2016) nutno přihlídnout zejména:

- a) k povaze a závažnosti přestupku,*
- b) k tomu, že o některém z více přestupků, které byly spáchány jedním skutkem nebo více skutky, nebylo rozhodnuto ve společném řízení,*
- c) k přitěžujícím a polehčujícím okolnostem,*
- d) u pokusu přestupku k tomu, do jaké míry se jednání pachatele přiblížilo k dokonání přestupku, jakož i k okolnostem a důvodům, pro které k jeho dokonání nedošlo,*
- e) u spolupachatelů k tomu, jakou měrou jednání každého z nich přispělo ke spáchání přestupku,*
- f) u fyzické osoby k jejím osobním poměrům a k tomu, zda a jakým způsobem byla pro totéž protiprávní jednání potrestána v jiném řízení před správním orgánem než v řízení o přestupku,*
- g) u právnické nebo podnikající fyzické osoby k povaze její činnosti,*
- h) u právního nástupce k tomu, v jakém rozsahu na něj přešly výnosy, užítky a jiné výhody ze spáchaného přestupku, a v případě více právních nástupců k tomu, zda některý z nich pokračuje v činnosti, při které byl přestupek spáchán,*
- i) u pokračujícího, trvajícího a hromadného přestupku k tomu, zda k části jednání, jímž byl přestupek spáchán, došlo za účinnosti zákona, který za přestupek stanovil správní trest mírnější než zákon, který byl účinný při dokončení tohoto jednání.*

4 ROZBOR DOPRAVNÍCH NEHOD VE VYBRANÉM REGIONU

Empirická část práce se zaměřuje na posouzení dopravní nehodovosti a přestupků v dopravě, které jsou řešeny v rámci pracoviště autorky na Odboru dopravy Městského úřadu v Chotěboři.

Cílem výzkumného šetření bylo zjistit odpovědi na výzkumné otázky:

- Jsou řidiči ve věkové skupině 18 - 25 let nebezpečnou skupinou na silnicích?
- Jakých přestupků se mladí řidiči dopouštějí nejčastěji?

4.1 Charakteristika zkoumaného regionu

Správní obvod Chotěboř (obec s rozšířenou působností) leží v severní části Vysočiny. Na jihu a západě sousedí s obcemi správního obvodu Havlíčkův Brod, na jihovýchodě krátkou hranicí přiléhá ke správnímu obvodu Žďár nad Sázavou a na severovýchodě je sousedem Pardubický kraj. Obvod se řadí k menším v kraji jak rozlohou, tak počtem obyvatel. Správní území zahrnuje 31 obcí, což je pátý nejmenší počet v rámci kraje. Ve městech Chotěboř a Ždírec nad Doubravou žije více než polovina obyvatel správního obvodu (Linhart a kol., 2007).

4.2 Metodika výzkumu

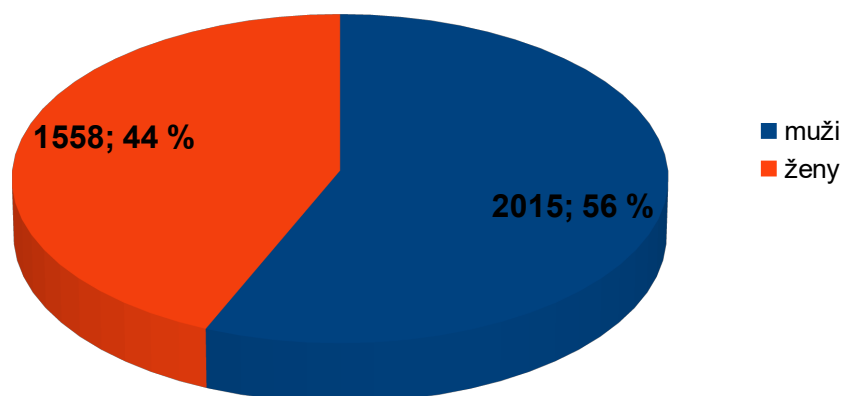
Pro tuto práci byla použita data od Policie České republiky, Českého statistického úřadu, obce s rozšířenou působností Chotěboř (dále také jen „ORP“) a z internetového portálu BESIP Ministerstva dopravy. Výzkum je zaměřen na držitele řidičského průkazu ve věku 18 – 25 let za roky 2016, 2017 a 2018.

Získaná data byla zpracována programem Microsoft Office Excel a programem STATISTICA 12. Stanovená hladina významnosti byla $\alpha = 0,05$.

4.3 Výsledky

Jak z obrázku 9 vyplývá, výzkumný soubor pro tuto práci tvořilo 1558 (44 %) žen a 2015 (56 %) mužů.

Počet držitelů řidičského průkazu ORP Chotěboř za roky 2016 - 2018



Obrázek 9: Počet držitelů řidičského průkazu ORP Chotěboř za roky 2016 – 2018 (ORP Chotěboř, upraveno autorkou)

Tabulka 2 znázorňuje počet držitelů řidičského průkazu za roky 2016, 2017 a 2018 ve věku 18- 25 let a jejich procentuální zastoupení vůči všem držitelům řidičského oprávnění (dále také jen „ŘP“) v ORP Chotěboř. Z tabulky 2 je patrné, že každý rok se počet držitelů řidičského průkazu ve věku 18 – 25 let, pohybuje kolem 1200.

Tabulka 2: Relativní četnost řidičů ve věku 18 – 25 let v ORP Chotěboř

	2016	2017	2018
Celkový počet držitelů ŘP	16682	16983	17080
Absolutní četnost řidičů 18 - 25 let	1174	1210	1189
Relativní četnost řidičů 18 - 25 let	7,04 %	7,12 %	6,96 %

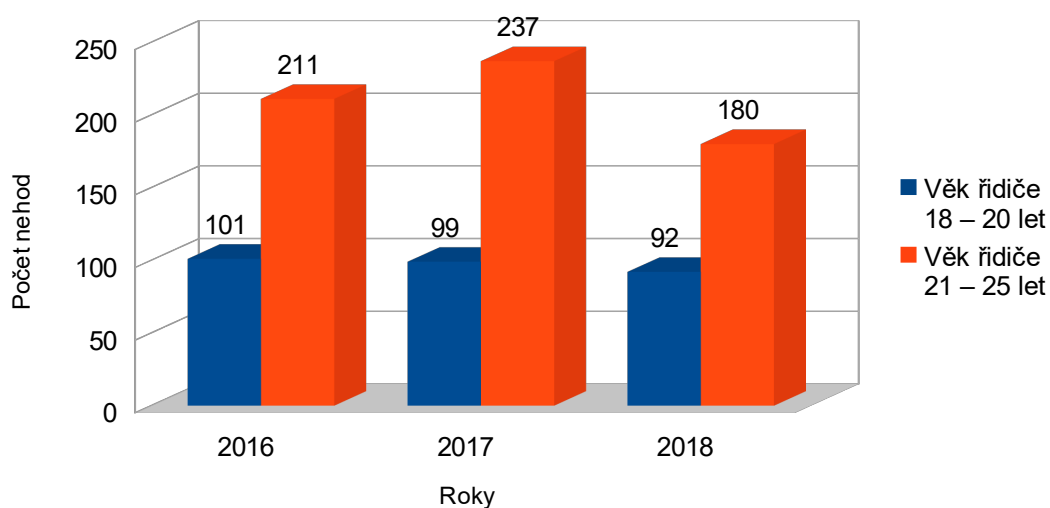
(ORP Chotěboř, upraveno autorkou)

Obrázek 10 znázorňuje počty dopravních nehod způsobené držiteli řidičského průkazu ve věkových skupinách 18 - 20 a 21 - 25 let v ORP Chotěboř. V roce 2016 došlo k nejvyššímu počtu dopravních nehod (237) u věkové skupiny 21 - 25 let. Nejméně nehod (92) bylo způsobeno v roce 2018 řidiči ve věku 18 – 20 let.

Mezi jednotlivými roky nejsou statisticky významné diference, ovšem mezi věkovými skupinami 18 – 20 let a 21 - 25 let jsou zjištěny statisticky významné rozdíly.

V roce 2016 tvořil rozdíl mezi věkovými skupinami 53 %, v roce 2017 59 % a v roce 2018 49 %.

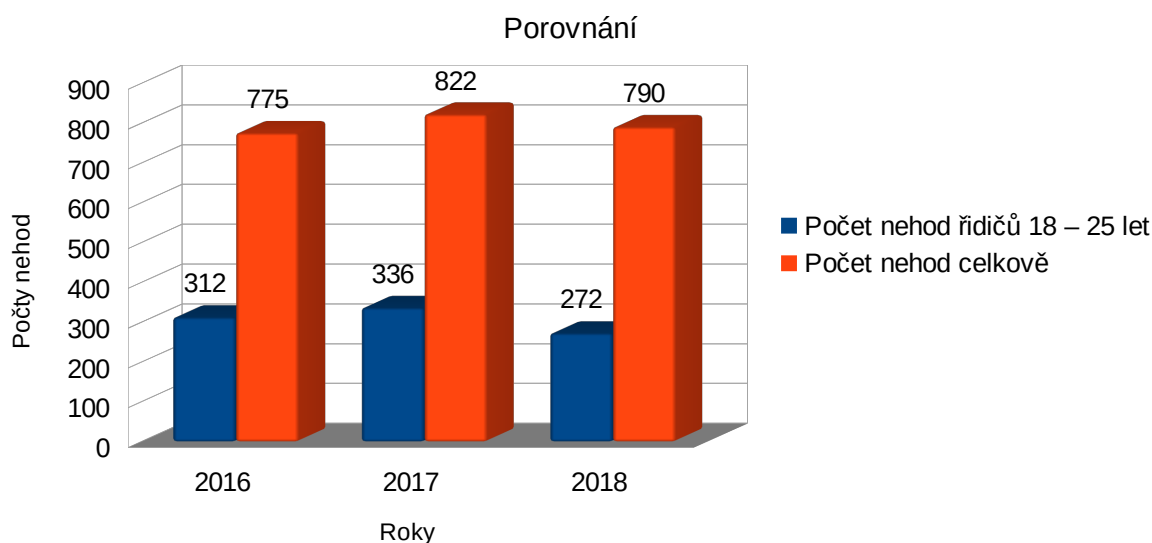
Počet dopravních nehod v ORP Chotěboř (okres Havlíčkův Brod)



Obrázek 10: Nehodovost řidičů ve věku 18 - 25 let v ORP Chotěboř (PČR, upraveno autorkou)

Na obrázku 11 je znázorněno zastoupení řidičů ve věku 18 - 25 let v dopravní nehodovosti v ORP Chotěboř. V roce 2016 byl podíl mladých řidičů v celkovém počtu nehod v ORP Chotěboř 40 %, v roce 2017 pak 41 % a v roce 2018 34 %. Dle výsledků je každoroční podíl mladých řidičů velmi vysoký.

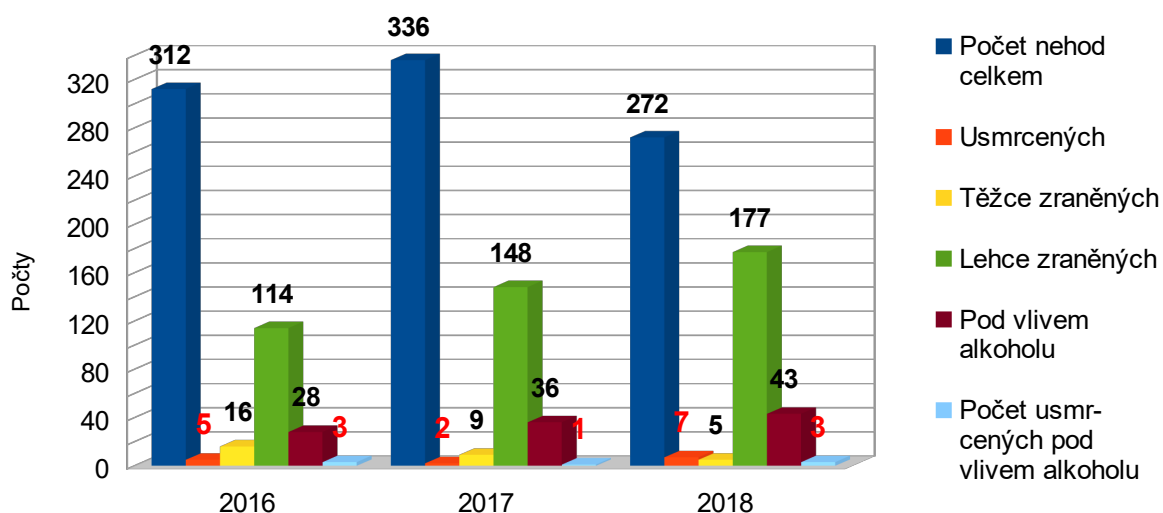
Zastoupení řidičů ve věku 18 -25 let v dopravní nehodovosti v ORP Chotěboř



Obrázek 11: Zastoupení řidičů ve věku 18 -25 let v dopravní nehodovosti v ORP Chotěboř (PČR, upraveno autorkou)

Obrázek 12 znázorňuje následky dopravních nehod způsobené řidiči ve věku 18 – 25 let v ORP Chotěboř za rok 2016 – 2018. K nejvyššímu počtu nehod (336) v ORP Chotěboř došlo v roce 2017 a naopak nejméně nehod vzniklo v roce 2018. V tomto roce zároveň došlo k nejvyššímu počtu nehod (43) způsobených pod vlivem alkoholu. Nehod, jež si vyžádaly oběti na životech, bylo v roce 2016 pět, v roce 2017 dvě a v roce 2018 sedm. V roce 2018 došlo k nejvyššímu počtu nehod, při nichž se lehce zranilo 177 osob. Nehod, jež měly za následek těžká poranění, vzniklo nejvíce v roce 2016.

Vývoj nehod v ORP Chotěboř



Obrázek 12: Vývoj dopravních nehod v ORP Chotěboř 2016 – 2018
(PČR, upraveno autorkou)

Dalším sledovaným parametrem v diplomové práci byly přestupky v silniční dopravě v ORP Chotěboř. Tabulka 3 prezentuje počty přestupků žen a mužů v jednotlivých letech. Nejvíce přestupků v silniční dopravě (84) způsobili muži v roce 2017. Jak je z tabulky 3 patrné, muži v počtu přestupků, mnohonásobně převyšují ženy.

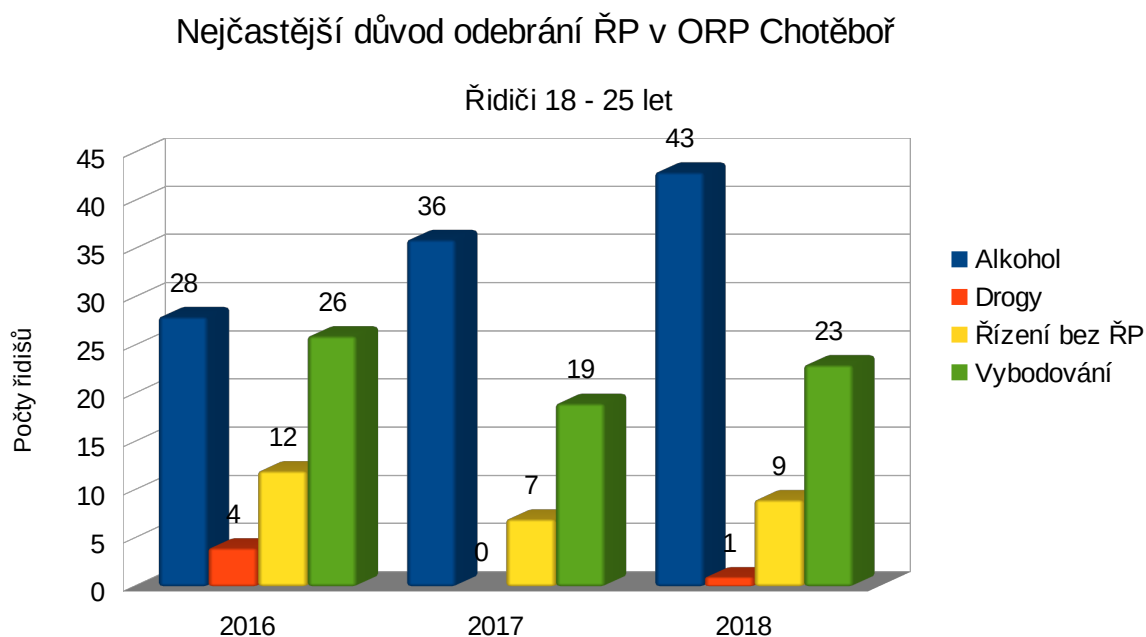
Tabulka 3: Přestupky projednávané v dopravě v ORP Chotěboř

Počet přestupků v dopravě v ORP Chotěboř	Počet přestupků v dopravě v ORP Chotěboř	Věk řidiče 18 – 25 let - muži	Věk řidiče 18 – 25 let – ženy
K 31.12.2016	244	68	4
K 31.12.2017	214	84	2
K 31.12.2018	196	56	3

(ORP Chotěboř, upravenou autorkou)

Obrázek 13 prezentuje nejčastější důvody odebrání řidičského průkazu v ORP Chotěboř. První místo v pomyslném žebříčku příčin každý rok zaujímá požití alkoholických nápojů za volantem. Z grafu 4 je patrné, že trend užívání alkoholu za volantem se každým rokem zvyšuje. V roce 2016 byl alkohol důvodem odebrání ŘP v 28 případech, v roce 2017 pak v 36 případech a v roce 2018 se jednalo o 43 případů. Druhou nejčastější příčinou odebrání ŘP je postupné vybodování. V roce 2016 se jednalo o 26 případů.

Mezi jednotlivými roky nejsou statisticky průkazné diference.

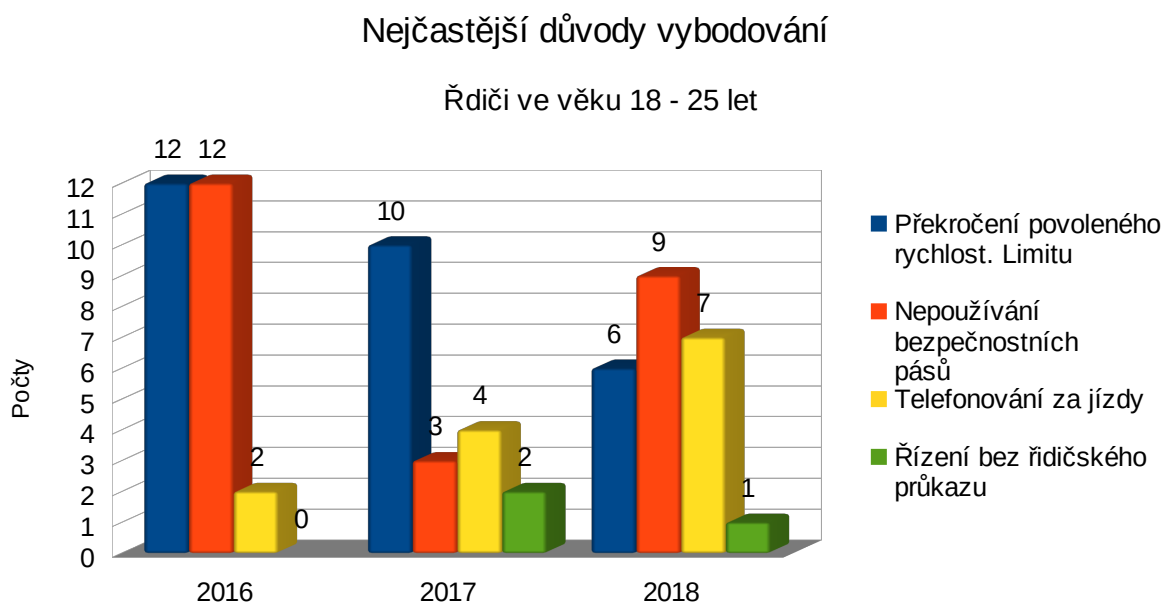


Obrázek 13: Důvody odebrání ŘP v ORP Chotěboř 2016 – 2018
(BESIP, upraveno autorkou)

Druhou nejčastější příčinou odebrání ŘP je postupné vybodování (tedy dosažení dvanácti trestných bodů). Každý rok se počet vybodovaných řidičů ve věku 18 – 25 let pohybuje přes 20. Nejčastějšími příčinami odebrání řidičského průkazu v ORP Chotěboř při vybodování jsou:

- vysoká rychlost,
- nepoužívání bezpečnostních pásů,
- telefonování za jízdy,
- nepřiměřená rychlost v obci i mimo ní,
- řízení bez ŘP.

Obrázek 14 znázorňuje nejčastější příčiny vybodování řidičů ve věku 18 – 25 let v ORP Chotěboř v letech 2016 – 2018. Nejčastější příčinou ztráty bodů je překročení povoleného rychlostního limitu v obci i mimo ní. V roce 2016 došlo k dvanácti evidovaným případům, v roce 2017 k deseti a v roce 2018 bylo zaznamenáno 6 případů. Druhou nejčastější příčinou je nepoužívání bezpečnostních pásů i přesto, že většina aut signalizuje jejich nepoužití. Telefonování za jízdy (tzn. držení mobilního telefonu v ruce řidiče při jízdě) je dalším častým přestupkem, jež vede ke ztrátě bodů a uložení finanční pokuty.



Obrázek 14: Důvody vybodování řidičů v ORP Chotěboř 2016 – 2018
(BESIP, upraveno autorkou)

Internetový portál BESIP Ministerstva dopravy ve spolupráci s Policií České republiky, předkládá přehled nejčastěji evidovaných jednání zařazených do bodového systému v letech 2016, 2017 a 2018 v ČR.

Jednání

1) při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h):

Rok – Body / Podíl

2018 – 2/33,10%,

2017 – 2/32,88%,

2016 – 2/34,13%.

2) porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu:

Rok – Body / Podíl

2018 – 3/16,78%,

2017 – 3/18,01%,

2016 – 3/18,40%.

3) při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení:

Rok – Body / Podíl

2018 – 2/12,99%,

2017 – 2/13,14%,

2016 – 2/11,98%.

4) při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km/h a více:

Rok – Body / Podíl

2018 – 3/10,01%,

2017 – 3/9,07%,

2016 – 3/8,92%.

5) při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km/h (ale více než 10 km/h):

Rok – Body / Podíl

2018 – 2/8,16%,

2017 – 2/8,53%,

2016 – 2/9,31%.

6) při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě:

Rok – Body / Podíl

2018 – 4/3,48%,

2017 – 4/3,56%,

2016 – 4/3,06%.

7) při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj!" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu komunikací osobou k tomu oprávněnou:

Rok – Body / Podíl

2018 – 5/2,28%,

2017 – 5/2,01%,

2016 – 5/1,44%.

8) při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km/h a více:

Rok – Body / Podíl

2018 – 3/2,38%,

2017 – 3/2,50%,

2016 – 3/2,73%.

9) návyková látka - výkon zaměstnání nebo jiná činnost, při které by pachatel mohl ohrozit život nebo zdraví lidí či způsobit škodu na majetku, jež si přivodil vlivem drog:

Rok – Body / Podíl

2018 – 7/1,67%,

2017 – 7/1,61%,

2016 – 7/1,67%.

10 a) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem:

Rok – Body / Podíl

2018 – není v prvních 10 ,

2017 – 7/1,66%,

2016 – 7/1,62%.

10 b) řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění:

Rok – Body / Podíl

2018 – 4/1,58%,

2017 – není v prvních 10,

2016 – není v prvních 10.

Ostatní:

Rok – Podíl

2018 – 7,57%,

2017 – 7,04%,

2016 – 6,74%.

Pokud se řidiči vyvarují těchto deseti nejčastěji evidovaných jednání, nedopustí se v roce **2018 – 92,43 %** případů evidence bodů, v roce **2017 – 92,96 %** případů evidence bodů a v roce **2016 – 93,26 %** případů evidence bodů.

Přes polovinu evidovaných bodovaných jednání tvoří v letech 2016, 2017 a 2018:

- ♣ překročení rychlosti v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h),
- ♣ nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neuzití ochranné přilby,
- ♣ používání mobilního telefonu.

Poznámka: Do vývoje dopravních nehod v roce 2020 se bezesporu promítne i „nouzový stav“, který platil v České republice od poloviny března do třetí čtvrtiny měsíce května. Na základě předběžných informací vztahujících se k dopravní nehodovosti je již nyní zřejmé, že dojde k částečné změně struktury dopravních nehody, jejich počtu i příčin.

4.4 Shrnutí

Z provedeného rozboru vyplývají následující závěry:

- nelze konstatovat, že by se ve sledovaném územním celku agenda dopravních nehod a přestupků vymykala obvyklé situaci v ČR.
- Počty držitelů řidičského průkazu ve věku 18 – 25 let jsou, v porovnání s jinými stejně velkými ORP na Vysočině (Humpolec, Nové Město na Moravě), ve výši.
- Dopravní nehodovost u sledované skupiny řidičů se každý rok pohybuje kolem hranice 300. Mezi jednotlivými roky nejsou statisticky významné diference.
- Každoročně až v polovině případů dopravních nehod dochází k ublížení na zdraví zúčastněných osob.
- Počty řešených přestupků v ORP Chotěboř se každoročně pohybují kolem hranice 200. V 90 % byly přestupky spáchány muži.
- Kromě běžně ukládaných sankcí došlo každoročně k 70 případům odebrání řidičského průkazu, a to nejčastěji na základě požití alkoholických nápojů či dosažení limitního počtu bodů.
- Přes polovinu evidovaných bodovaných jednání tvoří v letech 2016 – 2018 překročení rychlosti v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h), nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neužití ochranné přilby a používání mobilního telefonu.

5 NÁVRHY NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI DOPRAVY

Bezpečnost dopravy představuje celospolečenskou problematiku, kdy zasahuje oblasti sociální, ekonomické, technické, humanitní, projevuje se ve zdravotnictví, ale také ve vzdělávání a dalších oblastech. Pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu je nutný systematický přístup, který zajistí to, že infrastruktura, vozidla a účastníci silničního provozu přispívají ke snižování rizika vzniku nehod.

Bezpečnost silničního provozu se týká všech občanů a zahrnuje silniční systém, lidský faktor a vozidlo. Tyto tři prvky jsou vzájemně propojeny prostřednictvím lokalizace dopravní události a jejich charakteristiky poskytují základ pro analýzu silniční nehodovosti.

Lze rozlišit 4 hlavní skupiny dopravně-bezpečnostních opatření:

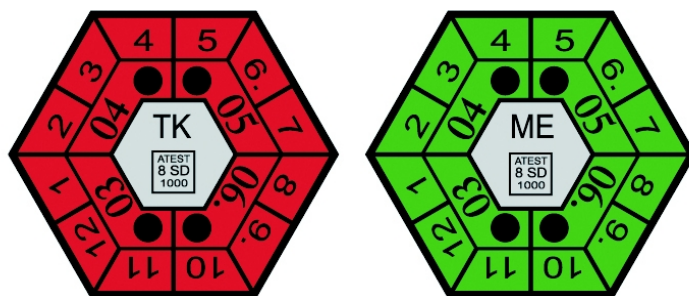
a) Opatření zaměřená na uživatele:

- výchova a vzdělávání,
- vymáhání práva, legislativa,
- kampaně.

b) Opatření zaměřená na vozidla:

- prvky aktivní bezpečnosti (kvalita motoru, brzd, navigačního zařízení...),
- prvky pasivní bezpečnosti (tuhost karosérie, bezpečnostní pásy, airbagy, dětské autosedačky, opěrky hlavy).

Technická prohlídka silničního vozidla je v Česku zákonem vyžadovaná kontrola technického stavu, kterému podléhají všechna silniční vozidla evidovaná v Česku. Průběh a podmínky technické prohlídky vozidla upravuje zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidel), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. (Zákon č.56/2001 Sb).



Obrázek 15: Označení STK automobilů (zdroj:auto.cz)

c) Opatření zaměřená na infrastrukturu:

- navrhování silnic (aplikace bezpečnostních principů do projektování),
- stavba silnic (kvalita materiálu a provedení, tvorba „odpouštějících“ komunikací a nejbližšího okolí),
- údržba.

d) Prevence a využití nehodových dat

- kvalitní databáze nehodových dat,
- identifikace nehodových lokalit.

Z hlediska působení na řidiče jsou obecně definovány dva přístupy – motivační a represivní. V případě motivace lze hovořit také o osvětě.

5.1 Prevence

Účastníci provozu na pozemních komunikacích se denně dostávají do situací, které nejrůznějšími způsoby mohou ovlivnit a snížit jejich bezpečnost. Lepší variantou, než tyto vzniklé komplikace následně řešit, je jim efektivně předcházet. Pro tyto účely je v České republice zřízeno množství organizací a institucí, které mají teoretické poznatky o prevenční a výchovné činnosti z oblasti dopravy a silničního provozu uvádět v praxi. Tyto aktivity provádí například samostatný orgán Ministerstva dopravy BESIP, jemu podřízená organizace Centrum služeb pro silniční dopravu a další. Výchovnou činnost provádí také příslušníci Policie ČR a obecní policie.

Je nutné odstranit především příčinu problému, nikoliv pouze zmírňovat následky. Nejdůležitější příčina dopravních nehod je nedisciplinovanost řidičů motorových vozidel.

5.1.1 Osvěta

Účastníci provozu na pozemních komunikacích například nevnímají, nebo si neuvědomují dopady rozdílu rychlosti jízdy. Na následujícím obrázku je uvedeno vyjádření následků při rozdílných výchozích rychlostech jízdy vozidla. Jedná se o vyjádření dráhy nutné k zastavení na suché vozovce z rychlosti 50 km.h⁻¹, poté z rychlosti 60 km.h⁻¹, a následně

o vyjádření rychlosti, kterou se vozidlo pohybuje při stejné reakci v místě zastavení vozidla jedoucího rychlostí 50 km.h⁻¹.

Soubor podpůrných výpočtů znalce (v 017.wa) Licence: doc. Ing. Ivo DRAHOTSKÝ, Ph.D.

Kinematika Kinematika (+ meze) **Dráha na zastavení** Rychlost přím. rozhledu Přepoččet EES Přepoččet GEV Ostatní výpočty

Dráha, potřebná na zastavení vozidla při počáteční rychlosti:

	Začátek reakce	Sešlápnutí pedálu brzd	Začátek brzdění (blokovací stopy)	Zastavení vozidla
Počáteční rychlost vozidla: v [km.h ⁻¹]	50	50	47,88	$v = 0$
v [m.s ⁻¹]	13,889	13,889	13,3	
s [m]		11,806	2,039	11,274
m_i [1]	0,8			
t [s]		t_r 0,85	t_n 0,15	1,695
a [m.s ⁻²]	7,845		3,923	7,845

Reakční doba řidiče (zahmuta i doba prodlevy brzd) Doba náběhu brzděného účinku

Celková dráha a celkový čas nutný k zastavení vozidla

$S = 25,119$ [m] $t = 2,695$ [s]

Poloha překážky
Vzdálenost překážky od místa začátku reakce řidiče vozidla : 1000 [m]

Výpočet

doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.
www.analyzanehod.cz

Soubor podpůrných výpočtů znalce (v 017.wa) Licence: doc. Ing. Ivo DRAHOTSKÝ, Ph.D.

Kinematika Kinematika (+ meze) **Dráha na zastavení** Rychlost přím. rozhledu Přepoččet EES Přepoččet GEV Ostatní výpočty

Dráha, potřebná na zastavení vozidla při počáteční rychlosti:

	Začátek reakce	Sešlápnutí pedálu brzd	Začátek brzdění (blokovací stopy)	Zastavení vozidla
Počáteční rychlost vozidla: v [km.h ⁻¹]	60	60	57,881	$v = 0$
v [m.s ⁻¹]	16,667	16,667	16,078	
s [m]		14,167	2,456	16,475
m_i [1]	0,8			
t [s]		t_r 0,85	t_n 0,15	2,049
a [m.s ⁻²]	7,845		3,923	7,845

Reakční doba řidiče (zahmuta i doba prodlevy brzd) Doba náběhu brzděného účinku

Celková dráha a celkový čas nutný k zastavení vozidla

$S = 33,098$ [m] $t = 3,049$ [s]

Poloha překážky
Vzdálenost překážky od místa začátku reakce řidiče vozidla : 1000 [m]

Výpočet

doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.
www.analyzanehod.cz

Soubor podpůrných výpočtů znalce (v 017.wa) Licence: doc. Ing. Ivo DRAHOTSKÝ, Ph.D.

Kinematika Kinematika (+ meze) Dráha na zastavení Rychlost přím. rozhledu Přepočít EES Přepočít GEV Ostatní výpočty

Dráha, potřebná na zastavení vozidla při počáteční rychlosti:

Parametr	Začátek reakce	Sešlápnutí pedálu brzd	Začátek brzdění (blokovací stopy)	Zastavení vozidla
Počáteční rychlost vozidla: V [km.h ⁻¹]	60	60	57,881	$V = 0$
[m.s ⁻¹]	16,667	16,667	16,078	
reakční doba	14,167			
náběh b. úč.		2,456		
brzdění v.				
Reakční doba řidiče (zahmtna i doba prodlevy brzd)	t_r 0,85			
Doba náběhu brzdného účinku		t_n 0,15		
		3,923		

Celková dráha a celkový čas nutný k zastavení vozidla

$S =$ [] [m] $t =$ [] [s]

Poloha překážky
Vzdálenost překážky od místa začátku reakce řidiče vozidla : [25,119] [m]

STŘET

Vozidlo se střetne s překážkou rychlostí:

40,282 [km/h]
11,189 [m/s]

za čas:

1,623 [s]

Výpočet

doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.
www.analyzanehod.cz

Obrázek 16: Vyjádření kinematiky pohybu vozidla

(zdroj: doc. Drahotský)

5.1.2 BESIP

Bezpečnost silničního provozu (BESIP) je oddělení Ministerstva dopravy ČR koordinující činnosti v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích a působení na lidského činitele. Svou činnost zaměřuje na celostátní kampaně, dopravní výchovu a rozšiřování informací o osvědčených postupech. Zároveň apeluje na dodržování silničních předpisů, právě těm příkládá prvořadý význam. Na veřejnost pak působí v mnoha formách. Ať už se jedná o zajištění dopravní výchovy jedinců všech věkových kategorií, pořádání nejrůznějších kampaní či řízení webového portálu, který slouží jako hlavní informační systém pro širokou veřejnost. Existuje mnoho forem, prostřednictvím kterých se BESIP snaží veřejnost upozornit na nutnost dodržování předpisů a ohleduplného chování na pozemních komunikacích, a ať již se jedná o kteroukoliv z nich, všechny si kladou jediný cíl – zvýšit úroveň bezpečí na českých silnicích a snížit úmrtnost na silnicích alespoň na evropský průměr (BESIP, 2012).

V České republice existuje velké množství těchto projektů. Mezi nejznámější bezesporu patří: „Nemyslíš, zaplatíš!“, „Máme zelenou“ a „Domluv se!“.

NEMYSLÍŠ, ZAPLATÍŠ!

Jedná se o kampaň, která je pořádána ministerstvem dopravy. Je zaměřena především na řidiče do 25 let. Kampaň probíhala pomocí televizních obrazovek a internetu. Snahou bylo ovlivnit chování řidičů negativním působením, tím, že vyvolává negativní emoce. Ukazuje lidem nejrůznější situace, kterých se mohou řidiči za volantem dopustit, když nedodržují dopravní předpisy.



Obrázek 17: Poutač - Nemyslíš, zaplatíš

(zdroj:lidovky.cz)

DOMLUV SE!

Kampaň je opět zaměřena na řidiče do 25 let, kteří by neměli užívat alkohol za volantem. Snaží se naučit řidiče, aby se domluvili předem, kdo bude řídit na cestě domů ze zábavy. Motivuje je k tomu, aby ostatní řidiči, kteří pijí alkohol, byli dopraveni bezpečně domů. Tato kampaň bývá součástí letních festivalů. V České republice vznikla tato kampaň v roce 2004. Jedná se o projekt ministerstva dopravy a dalších sdružení (Ministerstvo dopravy, 2004).



Obrázek 18: Kampaň Domluv se! (zdroj: ibesip.cz)

MÁME ZELENOU

Stránka je především pro děti předškolního a mladšího školního věku. Děti se zde pomocí komiksů seznámí s dopravními prostředky, chodci a správným chozením na chodníku i po silnici. Dále se naučí, že musí být dobře vidět. Hrát si mohou pouze na hřišti nebo na zahradě, kde je bezpečno. Také se dozví, jak nejen správně přecházet po ulici, ale i jak správně vybavit kolo a jak nastupovat do auta. Ukáže jim, že každé dítě musí sedět v autosedačce a být správně připoutáno pomocí interaktivní formy, která je pro děti zábavná (Besip, 2012).



Obrázek 19: Kampaň - Máme zelenou

(zdroj: ibesip.cz)

5.1.3 Výuka

Osvěta této problematiky začíná již na základních školách, kde se dopravní výchova vyučuje jak v teoretické, tak v praktické rovině. Koncept výuky by se dal zefektivnit zvýšením počtu hodin praktických cvičení např. na dopravním hřišti. Pro děti školního věku existuje spousta projektů, které se zabývají dopravní výchovou. Jedním z nich je „Bezpečná cesta do školy“. Tento projekt nabízí školám netradiční formu dopravní výchovy, ve které žáci získají všechny důležité kompetence, které uplatní v rámci bezpečného pohybu v dopravním prostředí. Tento projekt je založen na přímé zkušenosti žáků a na jejich seznamování s reálným prostředím v reálném čase. Jedná se o analýzu vlastních zážitků a postřehů. Cílem projektu Bezpečná cesta do školy je snížit následky dopravních nehod

s účastí dětí prostřednictvím ovlivnění jejich sebeuvědomění, vědomého i podvědomého vnímání rizika (Stojan, 2009).

Nabádáním k obezřetnosti a správnému chování v silničním provozu mohou bezesporu přispět i rodiče. Rodina hraje v systému prevence dopravních nehod významnou roli. Rodiče by měli svým dětem od útlého věku vštěpovat bezpečné chování v dopravě zejména svým příkladem, dodržováním dopravních předpisů a celkově správným chováním v dopravě.



Obrázek 20: Dopravní hřiště

(zdroj: radiokromeriz.cz)

Největším úskalím je však samotná skupina zletilých osob, která žádá o řidičský průkaz. Mladí řidiči patří na silnicích mezi nejrizikovější skupiny. Drtivá většina žadatelů o ŘP, se poprvé k problematice zákonitostí silničního provozu dostává až v autoškolách. Je tedy nezbytné apelovat především na autoškoly, které doslova vpouští nezkušené jedince do velmi náročného, nepředvídatelného a nového světa.

Návrh pro autoškoly :

- psychologické testy pro všechny řidiče, tedy včetně prvožadatelů o ŘP skupiny A, B,
- nácvik jízdy v noci,
- nácvik jízdy v zimním období, kdy se stav vozovky liší od suchého období,
- nácvik jízdy po dálnici,
- výuková centra pro bezpečnou jízdu.

Člověk, jeho chování, zodpovědnost, znalost, zkušenosti a zdravotní stav jsou nejdůležitější aspekty hrající roli při vzniku dopravní nehody.

5.1.4 Zvýšení pasivní bezpečnosti na silnicích

Na základě mapy nehodovosti ČR lze vytipovat úseky, kde je nutné posílit pasivní bezpečnost silnice.

- **Bílé nátěry kmenů** - v noci pomáhají řidičům sledovat směr silnice.



Obrázek 21: Nátěry kmenů

(zdroj: autorka)

- **Omezení rychlosti** - v náročných úsecích silnic je zpomalení, případně zákaz předjíždění, největším přínosem pro bezpečnost.
- **Výstražné značení** – např. silnice vede alejí.



Obrázek 22: Výstražné značky

(arnika.org)

- **Instalace svodidel** - zbrzdí vozidlo a zabrání jeho úplnému vyjetí z dráhy.
- **Vodící proužky** - v příčném uspořádání silničních komunikací se vodící proužek funkčně považuje za součást trvale nepojížděné plochy k níž přiléhá. Vodící proužky se umísťují na směrově nerozdělených silnicích, na rozmezí jízdního pásu a zpevněné krajnice, na směrově rozdělených silnicích.
- **Směrové sloupky** Je schváleno používání sloupků ve dvou provedeních. Jednak je to nedělený sloupek kompaktní a poté sloupek dělený, sestavený ze tří částí. Sloupky se musí jedoucímu jevit danou obrysovou plochou, která je určena normami. Směrové sloupky musejí být vybaveny odrazkami na plochách viditelných střídavě z obou směrů jízdy a to na straně jízdy vpravo dvěma oranžovými a na druhé straně vlevo bílou odrazkou (Kaun a kol., 2004).
- **Pravidelná údržba vozovky** – včasné opravy špatného stavu vozovky.

5.2 Ekonomické aspekty

Cena lidského života bývá vyjadřována různými způsoby. Ocenění je odvislé od ekonomické úrovně země, nákladů zdravotního a sociálního systému, vyjádření produktivity práce.

Ekonomické dopady se mohou měřit na základě různých ukazatelů, jako jsou např.:

- náklady na jednu usmrčenou osobu,
- náklady na lehce zraněné a hospitalizované osoby,
- náklady na způsobené škody na majetku,
- podíl nákladů vynaložených na dopravní nehody na hrubém domácím produktu (Elvik a kol., 2005).

Problematika bezpečnosti silničního provozu se dotýká široké veřejnosti a má plošný dopad do řady oblastí. Jedná se o víceoborovou problematiku, proto se vzniklé celospolečenské ztráty nehodovosti promítají do rozpočtu více rezortů, zejména zdravotnictví, vnitra, spravedlnosti, práce a sociálních věcí, dopravy, školství, průmyslu a dalších. Přehled celospolečenských ztrát v důsledku dopravní nehodovosti v minulých letech je zřejmý z následující tabulky tab.4.

Tabulka 4: Celkové roční ekonomické ztráty z nehodovosti v ČR

Rok	2015	2016	2017	2018	2019
Ztráty v mld. Kč	48,2	39,6	49,6	51,2	50,4

(besip.cz)

Největší podíl škod se kumuluje u vlastníků vozidel a třetích osob (škody na majetku - 14,2 mld. Kč), dále v položce ztráta na produkci (12,5 mld. Kč) a u Ministerstva zdravotnictví (5,2 mld. Kč). Z výše uvedených dat je zřejmé, že jsou dlouhodobě vynakládány nemalé finanční prostředky na sanování následků dopravních nehod. Není však nastavená žádná zpětná vazba pro prevenci vzniku škod.

Hlavním zdrojem finančních prostředků pro opatření na silniční infrastrukturu je program **SFDI** pro poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvyšování bezpečnosti dopravy. Další možností financování jsou **Regionální operační programy (ROP)**. Finanční prostředky jsou vyhrazeny v rámci Evropského fondu pro

regionální rozvoj. Konkrétně se jedná o oblast podpory „Dopravní dostupnost a obslužnost“. Pro realizaci dopravně bezpečnostních opatření je určen **Operační program Doprava**.

Podpora aktivit v oblasti dopravy je šířeji rozložena ve struktuře státní správy a samosprávy. Významnou roli zde zastává oddělení **BESIP** Ministerstva dopravy, které zajišťuje či spolufinancuje řadu aktivit na poli prevence a dopravní výchovy či osvětových aktivit. Ministerstvo však nevypisuje žádnou formu grantů ani nemá možnost jiným způsobem přímo finančně podpořit konkrétní aktivity.

Konkrétní ocenění lidského života se poměrně výrazně odlišuje nejen v rámci kontinentů, ale také v rámci členských zemí EU, a to přesto, že je deklarován jednotný trh.

5.3 Legislativní návrhy

Jak ze statistik vyplývá, ani edukace a nácviky v autoškolách, nezabrání některým mladým řidičům porušovat pravidla silničního provozu. Často se u mladých řidičů objevuje fakt, kdy vzniklou patologickou dopravní situaci bagatelizují a chyb se dopouštějí dál (např. opětovné používání mobilních telefonů za volantem).

Návrhy:

1. Zvýšení vymahatelnosti práva - pravidelně vyhodnocovat účinnost bodového a sankčního systému (včetně objektivní odpovědnosti). V případě, že bodový či sankční systém není dostatečným nástrojem pro dosažení strategického cíle, přijmout příslušné legislativní úpravy.
2. Zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu – kontroly rychlostních limitů, užívání bezpečnostních systémů, kontrola užívání alkoholu či návykových látek za volantem.
3. Zpřísnění legislativních postihů za nebezpečné či rizikové chování řidičů - zavést účinnější postihy při opakovaném porušení zákazu řízení, upravit systém působení na recidivující přestupce a stanovení přísnějších podmínek bodového hodnocení pro začínající řidiče s praxí do 2 let.

5.4 Případová studie - USA

Problematika výchovy a vzdělávání řidičů s cílem zvýšení bezpečnosti je řešena v podstatě v každé zemi, která se jakkoli potýká s dopravou a sní spjatou nehodovostí. Celostní přístup lze vnímat na úrovni systémového inženýrství, a právě tímto způsobem k problematice přistupují na Virginia Polytechnic Institute and State University.

V rámci jednoho z výzkumů byli sledováni řidiči různých věkových kategorií, přičemž byly ve vozidlech nainstalovány kamery, které sledovaly veškeré úkony, které řidiči prováděli během jízdy. Celkově bylo analyzováno více než 40 tisíc hodin záznamu, přes 2 miliony ujetých mil, 82 nehod (kontakt mezi vozidlem, jiným vozidlem, objektem, chodcem, cyklistou či zvířetem), 761 „skoronehod“ (konfliktní situace vyžadující aktivní zásah do řízení, aby bylo zabráněno nehodě), přes 8200 incidentů - situace vyžadující provedení manévru, aby nedošlo ke „skoronehodě“ (Near Crash).

Zjištěné výsledky obsahují mimo jiné následující závěry: Výrazný vliv na vznik nehody má únava. Řidiči ve věku 18 - 20 let mají 4x vyšší pravděpodobnost nehody; pokud je řidič rozptýlen například manipulací s mobilním telefonem, díváním se do mapy, nebo podobnou činností, je riziko havárie 3x vyšší. V případě, kdy je řidič rozptýlen například konzumací jídla, manipulací s rádiem a podobně, je riziko nehody vyšší 2x. Zjišťován byl i vliv doby od získání řidičského průkazu na vznik dopravních nehod. Výsledkem je zjištění, že pravděpodobnost vzniku nehody roste od získání řidičského průkazu až do období 16 - 18 měsíců, kdy je riziko nejvyšší. Toto lze vysvětlit přirozenou psychologií člověka, kdy opadá prvotní ostych, řidič nabírá zkušenosti, ale zároveň dochází k ochotě podstupovat vyšší míru rizika. Dalším zjištěním byl vliv nevěnování pozornosti situaci v silničním provozu, kdy řidič směřoval pohled jiným směrem, obvykle se koncentroval na mobilní telefon. V takovém případě roste pravděpodobnost vzniku nehody v závislosti na času, kdy řidič nevěnuje pozornost situaci v silničním provozu, a to kubicky. Například v případě pouhého pohledu na display mobilního telefonu je riziko nehody 5,9x nižší, než v případě psaní textové zprávy.

Ze závěrů studie dále plyne, že vzorce chování u řidičů v USA a Kanadě jsou v podstatě obdobné. Na chování řidiče má vliv jakékoli zařízení, které rozptyluje jeho pozornost (včetně rádia, navigace, konzumace jídla a podobně). Obecně jsou náchylnější k ovlivňování prostřednictvím mobilních telefonů mladší řidiči. Je navrhován zákaz textových zpráv v průběhu řízení vozidla, a to jak jejich čtení tak samozřejmě psaní (včetně využití asistentů). Navrhována je změna legislativy týkající se silničního provozu, práv a povinností řidičů,

i vzdělávání. Ke zvýšení bezpečnosti by mělo být vyžadováno další vzdělávání začínajících řidičů.

Na základě uvedeného je tak zřejmé, že závěry činěné v předkládané diplomové práci jsou v souladu i s jinými studiemi.

ZÁVĚR

V předkládané práci se autorka zaměřila na problematiku dopravní nehodovosti a správního řízení ve vztahu k přestupkům v oblasti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy.

První část práce definuje problematiku přestupků v silniční dopravě a dopravní nehody včetně jejich postihů. Autorka poukazuje na legislativní rámec, který prošel před několika lety výraznou změnou, zejména s ohledem na přístup k „přestupkům“. Kromě uvedeného se autorka zabývá také teoretickými aspekty správního řízení, jeho zásadami a principy.

Navazující část je věnována analýze počtů a druhů dopravní nehod a přestupků proti bezpečnosti a plynulosti dopravy, které jsou řešeny v rámci Odboru dopravy Městského úřadu v Chotěboři se zaměřením na věkovou skupinu 18 - 25 let.

Cílem výzkumného šetření bylo zjistit, zda jsou řidiči ve věkové skupině 18 - 25 let nebezpečnou skupinou na silnicích a jakých přestupků se mladí řidiči dopouštějí nejčastěji.

Na základě provedeného rozboru je patrné, že mladí řidiči ve věku 18 - 25 let jsou velmi nebezpečnou skupinou. Dopravní nehodovost je u sledované skupiny řidičů v ORP Chotěboř velmi vysoká. Každý rok se pohybuje kolem hranice 300. Každoročně až v polovině případů dopravních nehod dochází k ublížení na zdraví zúčastněných osob. V roce 2018 došlo v sedmi případech k usmrcení osob a z toho ve třech případech hrál roli alkohol.

Počty řešených přestupků v ORP Chotěboř se každoročně pohybují kolem hranice 200. V 90 % přestupky spáchali muži. Kromě běžně ukládaných sankcí došlo každoročně k 70 případům odebrání řidičského průkazu. Nejčastější příčinou bylo požití alkoholických nápojů či dosažení limitního počtu bodů. Přes polovinu evidovaných přestupků tvoří v letech 2016 – 2018 překročení rychlosti v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h), nepřipoutání se bezpečnostním pásem nebo neužití ochranné přilby a používání mobilního telefonu.

Příčiny nehod jsou stále stejné. Převažuje nesprávný způsob jízdy a nepřiměřená rychlost. Nehody způsobené těmito příčinami i nadále tak usmrcují nejvíce osob na českých pozemních komunikacích. Většinou se řidiči naplno nevěnují řízení vozidla a k tomu jedou rychleji, než by měli. Alkohol řidičů má také velký podíl na nehodách.

V poslední části práce jsou uvedeny návrhy na zvýšení bezpečnosti dopravy. Nelze změnit povahu člověka, ale lze prostřednictvím psychologů, autoškol, kampaní a internetových portálů, rozhodnout o způsobilosti a úrovni vzdělávání budoucích řidičů.

POUŽITÁ LITERATURA

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

BILLINGTON, James, 2018. *Singapore to trial first self-driving bus service in real-world traffic*. *Autonomous Vehicle International* [online]. [cit. 2019-04-04]. Dostupné z: www.autonomousvehicleinternational.com/news/adas/singapore-self-driving-bus.html.

BUŠTA, P., SEIDL, A., 2001. *Nové předpisy o provozu na pozemních komunikacích s komentářem*. Praha: Venice Music Production, ISBN 80-902948-0-4.

BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., 2016. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha. ISBN 978-80-906024-1-0.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, 2018. *Ztráty z dopravních nehod v roce 2016: škoda přes 69 miliard korun*. Cdv [online]. [cit. 2019-04-19]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/file/ztraty-z-dopravnich-nehod-v-roce-2016-skoda-pres-69-miliard-korun/>.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, 2019. *Ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích poprvé překročily hranici 70 mld. Kč*. Cdv [online]. [cit. 2019-04-19]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/ztraty-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-poprve-prekrocily-hranici-70-mld-kc/>.

ČERVENÝ, Z., ŠLAUF, V.,2006. *Přestupkové právo*. Praha: Nakladatelství Linde, ISBN 80-7201-596-6.

ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN, 2017. *Analýza ČAP: Na českých silnicích by mohla převažovat autonomní vozidla už za 20 let*. Čap [online]. [cit. 2019-03-21]. http://www.cap.cz/images/tiskove-zpravy/171213_TZ_autonomni_vozidla.pdf.

ČESKO, 2000. *Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*. Sbírka zákonů České republiky. [Online]. [cit. 2019-04-01]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

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

vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. Sbíрка zákonů České republiky. [Online]. [cit. 2019-01-23]. dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56#f5051975>.

ČESKO, 2004. *Zákon č. 500/2004 Sb. Správní řád*. Sbíрка zákonů České republiky. [Online]. [cit. 2019-07-08]. dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>.

ČESKO, 1990. *Zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích*. Sbíрка zákonů České republiky. [Online]. [cit. 2019-04-18]. dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1990-200>.

ČESKO, 2016. *Zákon č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. Sbíрка zákonů České republiky. [Online]. [cit. 2019-02-08]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250/zneni-20170701#p113-1-1>.

ČESKO, 2009. *Zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník*. Sbíрка zákonů České republiky [Online]. [cit. 2019-07-08]. dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz>.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2018. *Dopravní park - časové řady*. Český statistický úřad [online]. [cit. 2019-04-07]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czsodopravni_park.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2019. *Nehody v dopravě - časové řady*. Český statistický úřad [online]. [cit. 2019-02-02]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/nehody_v_doprave_casove_rady.

DRAGOMIRECKÁ, E. a BARTOŇOVÁ, J. WHOQOL - BREF, 2006. *World Health Organization Quality of Life Assessment : příručka pro uživatele české verze dotazníků kvality života Světové zdravotnické organizace*. Praha: Psychiatrické centrum, ISBN 80-85121-82-4. Dostupné také z: <http://www.digitalniknihovna.cz/mzk/uuid/uuid:7cf40010-d055-11e3-b110-005056827e51>.

CHMELÍK, J., 2009. *Dopravní nehody*. Plzeň: Nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o., ISBN 978-80-7380-211-0.

ELVIK, R., & VAA, T., 2005. *The handbook of road safety measures*. San Diego, CA: Elsevier.

EUROPEAN PARLIAMENT [online]. 2009-12-01 [cit. 2010-06-30]. COM (2008) 151: Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL facilitating cross-border enforcement in the field of road safety. Dostupné z WWW: <http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=en&DosId=196862#403713>.

EVROPSKÝ PARLAMENT, 2019. *Balíček opatření v oblasti mobility: EP schválil svůj jednací mandát k reformě pravidel v silniční dopravě*. [online]. 4.4.2019 [cit. 2019-04-10]. Dostupné z: <http://20190402IPR34671/vysilani-ridicu-ep-prepsal-reformu-pravidel-silnicni-nakladni-dopravy>.

HAMERNÍKOVÁ, V., 2010. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetrovatelství a nelékařských zdravotnických oborů, ISBN 978-80-7013-517-4.

HAVLÍK, K., 2005. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, ISBN 80-7178-542-3.

HENDRYCH, D. a kol., 2012. *Správní právo: obecná část. 8. vydání*. Praha: C. H. Beck., 826 s. ISBN 97880-7400-049-2.

HRDLIČKA, P., KNĚŽÍNEK, J., MLSNA, P., 2009. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., ISBN 978-80-7357-477-2.

CHMELÍK, J., a kolektiv. 2009. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk., ISBN 9788073802110.

IBESIP, 2019. *Aktivní bezpečnost*. Besip [online]. [cit. 2019-03-02]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Cestujeme-autem/Asistencni-systemy-v-autech-Aktivni-bezpecnost>.

JANÍČEK, P., MAREK, J., 2013. *Expertní inženýrství v systémovém pojetí*. Praha: Grada, Expert (Grada). ISBN 9788024741277.

KAUN, M., LEHOVEC, F., 2004. *Pozemní komunikace 20* (vyd. 2. přeprac.). Praha: Vydavatelství ČVUT.

KNĚŽÍNEK, J., 2018. *Přestupky podle zákona o silničním provozu*. Praha: Verlag Dashöfer, [online]. [cit. 2019-08-07]. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/prestupky-podle-zakona-o-silnicnim>.

KUČEROVÁ, H., 2006. *Dopravní přestupky v praxi. 2. přepracované a doplněné vydání podle stavu k 1. 7.*. Praha: Linde, ISBN 80-7201-613-X.

KUČEROVÁ, H., 2008. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD. 1. vydání podle platného právního stavu k1.6.2008.* Praha: Leges,. ISBN 978-80-87212-03-5.

KUČEROVÁ, H., 2011. *Zákon o silničním provozu skomentářem a judikaturou a předpisy související. 2.vydání.* Praha: Leges, ISBN 987-80-87576-01-4.

LINHART, M., PAVLÍČEK, S., PAVLÍKOVÁ, E., 2007. *Město Chotěboř.* Chotěboř: Město Chotěboř.

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2019. *Akční plán autonomního řízení.* [online]. [cit. 2019-04-15]. Dostupné z: http://amsp.cz/wp-content/uploads/2019/02/Ak%C4%8Dn%C3%AD-p%C3%A1n-autonomn%C3%ADho-%C5%99%C3%ADzen%C3%ADma_KORNB8UGXNR8.pdf.

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2017. *Ročenka dopravy České Republiky.* Sydos. [online] [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2017.pdf.

MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY, 2018. *Průvodce zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.* [online]. [cit. 2019-07-08]. dostupnéz:http://www.google.cz/urlsa=t&ret=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwiZy_bQv6fkAhVRIVAKHacCBGYQFjAAegQIBRAC&url=http%3A%2F%2Fwww.mvcr.cz%2Fsoubor%2Fpruvodce-novou-upravou-prestupkoveho.

NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD ČESKÉ REPUBLIKY, 2007. *Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 5. 2007, čj. 8 As 17/2007-135.* [online]. [cit. 2019-02-22]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2007/0018As_0700135A_prevedeno.pdf.

NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD ČESKÉ REPUBLIKY, 2017. *Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 10. 2017čj. 8 As 167/2017-48.* [online]. [cit. 2019-05-27]. Dostupné z:http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2017/0167_8As1700045_20171128110446_prevedeno.pdf.

POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY, 2017. *INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2016.* [online]. [cit. 2019-01-22]. dostupné z:<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>.

POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY, 2018. *INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2017*. [online]. [cit. 2019-01-22]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.asp> q= Y2hud W09 Mg%3d%3d.

POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY, 2019. *INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2018*. [online]. [cit. 2019-01-22]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx? Q= Y2 hud W09MQ%3d%3d>.

STOJAN, M., 2009. *Problematika dopravní výchovy na ZŠ a SŠ v etapě řešení 2009*. [online]. [cit. 10-11-2015]. Dostupné z: <http://www.ped.muni.cz/z21/knihy/2009/15/15/15.pdf>.

ŠTEMBERK, J., 2008. *Automobilista v zasetí reality*. Univerzita Karlova v Praze. Nakladatelství Karolinum. ISBN 978-80-246-1461-8.

ZÁKRUTA, P., 2019. *Dopravní značky*. Zákruť.cz [online]. [cit. 2019-04-04]. Dostupné z: <http://www.zakruta.cz/dopravni-znaceni/>.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Správný tlak v pneumatikách	12
Obrázek 2: Špatně viditelné dopravní značky	13
Obrázek 3: Reakční doba řidiče	15
Obrázek 4: Telefonování za jízdy	20
Obrázek 5: Řidičský průkaz.....	22
Obrázek 6: LOGO- European Road Safety Charter.....	30
Obrázek 7: Schéma protiprávního jednání ve formě dopravního přestupku.....	35
Obrázek 8: Subsidiarita správního řádu	38
Obrázek 9: Počet držitelů řidičského průkazu ORP Chotěboř za roky 2016 – 2018.....	41
Obrázek 10: Nehodovost řidičů ve věku 18 - 25 let v ORP Chotěboř	42
Obrázek 11: Zastoupení řidičů ve věku 18 -25 let v dopravní nehodovosti v ORP Chotěboř.	43
Obrázek 12: Vývoj dopravních nehod v ORP Chotěboř 2016 – 2018	44
Obrázek 13: Důvody odebrání ŘP v ORP Chotěboř 2016 – 2018.....	45
Obrázek 14: Důvody vybodování řidičů v ORP Chotěboř 2016 – 2018	46
Obrázek 15: Označení STK automobilů	51
Obrázek 16: Vyjádření kinematiky pohybu vozidla	54
Obrázek 17: Poutač - Nemyslíš, zaplatíš	55
Obrázek 18: Kampaň Domluv se!	55
Obrázek 19: Kampaň - Máme zelenou	56
Obrázek 20: Dopravní hřiště.....	57
Obrázek 21: Nátěry kmenů	58
Obrázek 22: Výstražné značky.....	58

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Statistika dopravních nehod v ČR za rok 2018 a 2019.....	11
Tabulka 2: Relativní četnost řidičů ve věku 18 – 25 let v ORP Chotěboř.....	41
Tabulka 3: Přestupky projednávané v dopravě v ORP Chotěboř.....	44
Tabulka 4: Celkové roční ekonomické ztráty z nehodovosti v ČR.....	60

SEZNAM ZKRATEK

BESIP	Bezpečnost silničního provozu
C-ITS	Cooperative Intelligent Transport Systems
ČR	Česká republika
DN	Dopravní nehoda
EU	Evropská unie
ITS	Intelligent Transport Systems
MHD	Městská hromadná doprava
ORP	Obec s rozšířenou působností
PČR	Policie České republiky
ROP	Regionální operační programy
ŘP	Řidičský průkaz
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SR	Správní řízení
STK	Státní technická kontrola
vs	Versus
KSITS	Kooperativní systémy ITS

SEZNAM PŘÍLOH

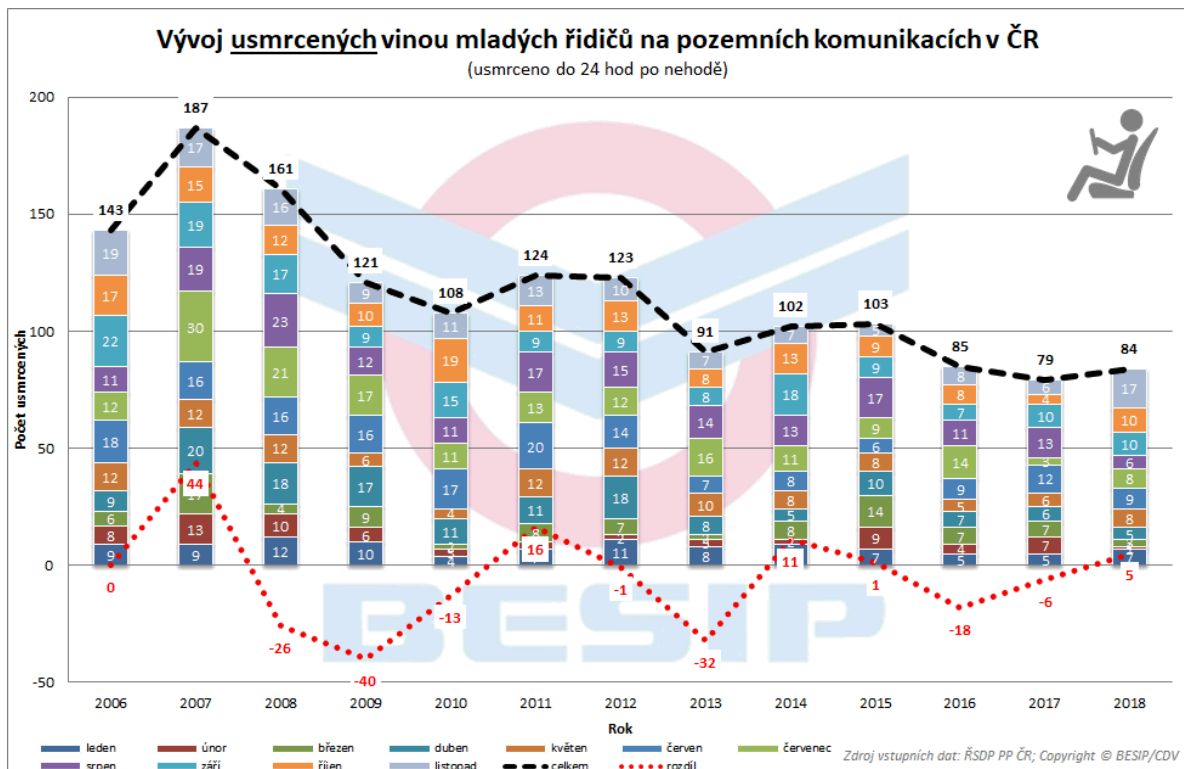
Příloha A - Vývoj usmrcených vinou mladých řidičů na silnicích v ČR

Příloha B - Vývoj těžce zraněných vinou nákladních aut na silnicích v ČR

Příloha C - Přehled nehod v silničním provozu a porovnání s předchozím rokem - KRAJ

VYSOČINA

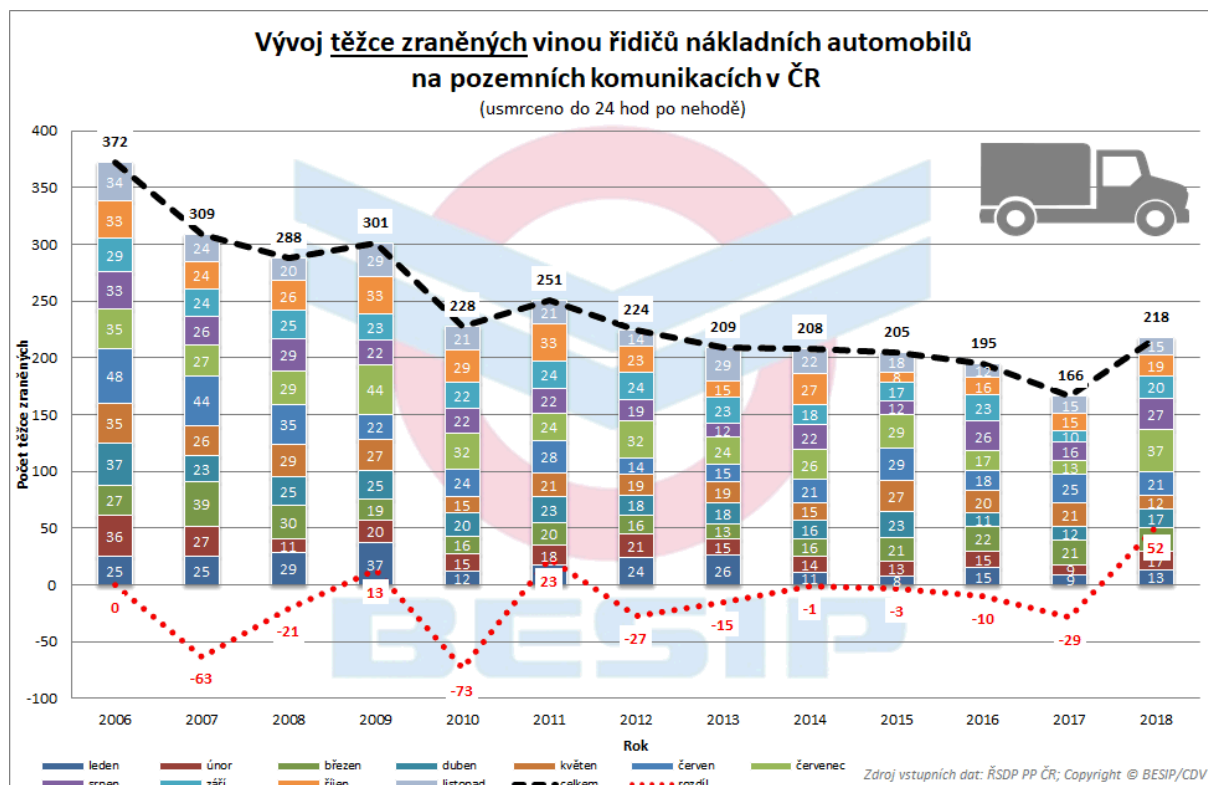
Příloha A – Vývoj usmrcených vinou mladých řidičů na silnicích v ČR



těžce zraněno		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
absolutně	N1 (do 3,5 t)	13	18	15	14	26	130	101	92	89	80	85	75	81
	N2 (3,5 - 12 t)	54	32	21	32	20	81	62	70	64	74	80	62	74
	N3 (nad 12 t)	334	291	275	267	200	60	70	62	61	60	48	42	63
	celkem	401	341	311	313	246	271	233	224	215	214	213	179	218
relativně	N1 (do 3,5 t)	3%	5%	5%	4%	11%	48%	43%	41%	41%	37%	40%	42%	37%
	N2 (3,5 - 12 t)	13%	9%	7%	10%	8%	30%	27%	31%	30%	35%	38%	35%	34%
	N3 (nad 12 t)	83%	85%	88%	85%	81%	22%	30%	28%	28%	28%	23%	23%	29%
	N3 z celkem těžce zraněných				8%	7%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	3%
celkem těžce zraněných					3 536	2 823	3 092	2 986	2 782	2 762	2 540	2 580	2 339	2 271

Dílčí cíl (leden - listopad)	Usmrceno					Těžce zraněno				
	2017	2018	Meziročně	Předpoklad NSBSP	Rozdíl	2017	2018	Meziročně	Předpoklad NSBSP	Rozdíl
Děti	9	18	9 100%	7	11 142%	123	140	17 14%	101	39 39%
Chodci	87	99	12 14%	77	22 28%	471	439	-32 -7%	412	27 7%
Cyklisté	43	37	-6 -14%	40	-3 -7%	345	377	32 9%	292	85 29%
Motocyklisté	64	89	25 39%	48	41 84%	414	479	65 16%	402	77 19%
Mladí řidiči	79	84	5 6%	82	2 2%	323	340	17 5%	369	-29 -8%
Stárnoucí populace	106	114	8 8%	98	16 16%	463	495	32 7%	335	160 48%
Alkohol a jiné návykové látky	49	37	-12 -24%	55	-18 -33%	206	190	-16 -8%	209	-19 -9%
Nepřiměřená rychlost	154	194	40 26%	172	22 13%	575	659	84 15%	564	95 17%
Nedání přednosti v jízdě	78	76	-2 -3%	71	5 6%	610	606	-4 -1%	531	75 14%
Nesprávné předjíždění	84	92	8 10%	77	15 19%	231	274	43 19%	239	35 15%
Nákladní automobily	68	55	-13 -19%	54	1 2%	166	218	52 31%	178	40 22%
Strategický cíl	457	514	57 12%	359	155 43%	2 192	2 271	79 4%	2 158	113 5%

Příloha B - Vývoj těžce zraněných vinou nákladních aut na silnicích v ČR



Kraj (leden - listopad)	Usmrceno							Těžce zraněno						
	2017	2018	Meziročně		Předpoklad NSBSP	Rozdíl		2017	2018	Meziročně		Předpoklad NSBSP	Rozdíl	
Hl. m. Praha	15	27	12	80%	17	10	57%	140	170	30	21%	212	-42	-20%
Středočeský	61	98	37	61%	53	45	83%	314	372	58	18%	339	33	10%
Jihočeský	42	55	13	31%	32	23	72%	244	238	-6	-2%	145	93	65%
Plzeňský	50	40	-10	-20%	26	14	52%	82	85	3	4%	89	-4	-5%
Ústecký	44	30	-14	-32%	31	-1	-3%	182	166	-16	-9%	175	-9	-5%
Královéhradecký	24	19	-5	-21%	23	-4	-17%	134	149	15	11%	144	5	3%
Jihomoravský	52	43	-9	-17%	35	8	23%	229	302	73	32%	184	118	64%
Moravskoslezský	42	48	6	14%	40	8	20%	207	203	-4	-2%	193	10	5%
Olomoucký	22	32	10	45%	22	10	46%	96	90	-6	-6%	147	-57	-39%
Zlínský	22	21	-1	-5%	19	2	13%	154	116	-38	-25%	140	-24	-17%
Vysočina	23	34	11	48%	15	19	132%	134	109	-25	-19%	115	-6	-6%
Pardubický	28	30	2	7%	20	10	48%	134	130	-4	-3%	118	12	10%
Liberecký	21	17	-4	-19%	11	6	58%	86	84	-2	-2%	89	-5	-5%
Karlovarský	11	20	9	82%	15	5	36%	56	57	1	2%	70	-13	-18%
Česká republika	457	514	57	12%	359	155	43%	2 192	2 271	79	4%	2 158	113	5%

Příloha C – Přehled nehod v silničním provozu a porovnání s předchozím rokem - KRAJ VYSOČINA

Přehled nehod v silničním provozu a porovnání s předchozím rokem - KRAJ VYSOČINA														
Položka	Počet neh.	Narůst o +/-	Usmrc.	Nárůst o +/-	Težce zř.	Nárůst o +/-	Lehce zř.	Nárůst o +/-	Hm.škoda *100 Kč	Nárůst o +/-	Alkohol	Nárůst o +/-	Obec	Nárůst o +/-
I.Nehody podle následků														
Celkem nehod	4448	25	35	6	116	-29	1512	118	3176977	223933	180	21	1549	-35
Pouze s hm.skodou	3257	-9	..	...	...	...	...	...	1978418	97573	85	3	1117	-19
Pozar vozidla	9	0	4	3	3	2	13	12	11630	-7600	2	2	1	0
II.Nehody podle zavinení														
Ridicem mot.voz.	2926	-89	33	4	106	-20	1368	107	2532537	133118	158	18	1377	-60
Ridicem nemot.voz.	105	10	1	1	7	-3	91	7	3748	-2352	20	3	67	9
z toho detmi	17	9	0	0	2	0	11	5	1212	779	0	0	15	7
Chodcem	32	0	1	1	1	-5	29	6	4255	1762	2	0	27	0
z toho detmi	17	5	0	0	1	-1	15	5	510	169	0	0	15	4
Jiným účastníkem	5	4	0	0	0	0	4	3	1000	1000	0	0	5	4
Zavada komunikace	8	-18	0	0	0	0	0	0	1570	-4045	0	0	2	-6
Tech zavadou voz.	34	-1	0	0	0	-2	5	0	36477	13697	0	0	3	1
Lesní zvěř, dom. zvíř.	1325	122	0	0	2	1	14	0	591640	81727	0	0	62	12
Jiné zavinení	13	-3	0	0	0	0	1	-5	5750	-974	0	0	6	5
III.Hlavní příčiny (jen MV)														
Nepřim. rychlost	837	104	18	8	45	7	544	118	1027089	279911	71	25	162	-1
Nespr. předjíždění	57	-44	1	-1	7	-6	37	-8	64671	-15321	0	0	9	-1
Nedání přednosti	290	-5	2	1	30	6	278	23	343123	15461	6	-1	185	-19
Nesp. zp. jízdy	1742	-144	12	-4	24	-27	509	-26	1097654	-146933	81	-6	1021	-39
IV.Podle místa														
Železnici přejezd	17	3	0	-1	3	3	7	2	39880	-12390	1	1	12	6
V obci	1549	-35	2	-2	34	-8	500	-4	679968	31937	92	2	1549	-35
Mimo obec	2899	60	33	8	82	-21	1012	122	2497009	191996	88	19	0	0
0 dálnice	544	-111	6	0	10	-10	79	0	908147	134414	4	1	0	0
1 silnice 1.tridy	721	-32	9	1	25	-11	371	13	621580	-118014	30	0	172	-16
2 silnice 2.tridy	1437	75	12	0	51	-5	599	52	935287	104342	56	15	282	-41
3 silnice 3.tridy	680	32	3	0	15	-1	241	24	369604	40064	32	-2	160	-6
4 uzel (tj. krizovatka sledována ve vybr.měst)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5 komunikace sledována (ve vybraných městech)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6 komunikace místní	985	59	2	2	13	0	216	31	328342	68377	51	3	873	30

7 komunikace ucelova - polni,lesni cesty apd.	9	-3	0	0	1	-1	1	-1	920	-1935	0	-1	9	-3
8 komunikace ucelova - ostatni (parkoviste ap	72	5	3	3	1	-1	5	-1	13097	-3315	7	5	53	1
V.Den v tydnu														
NEDELE	532	5	7	5	23	6	221	29	341043	3091	32	0	140	-17
PONDELI	696	20	5	1	27	2	218	22	488708	15763	19	6	269	23
UTERY	645	51	4	2	24	6	199	36	593219	212579	13	0	209	-13
STREDA	674	9	9	5	11	0	224	39	541932	29012	15	7	242	-8
CTVRTEK	620	-38	2	-6	12	-13	192	0	400898	-46611	24	4	226	-16
PATEK	688	-46	6	2	5	-11	201	-55	460858	-12363	16	-13	278	4
SOBOTA	593	24	2	-3	14	-19	257	47	350319	22462	61	17	185	-8
VI.Omamne a navykove latky u vinika														
Alkohol u vinika do 0.24 prom.	1	-3	0	0	0	0	0	-3	1000	-1730	*****	3620	0	-1
Alkohol u vinika 0.24-0.5 prom.	8	2	0	-1	0	-1	6	6	4365	740	*****	3620	2	2
Alkohol u vinika 0.6-0.8 prom.	6	-5	0	0	0	0	2	-5	3840	-1141	*****	3620	1	-6
Alkohol u vinika 0.8-1.0 prom. a vice	9	6	0	0	0	0	5	1	4445	2245	*****	3620	5	4
Alkohol u vinika 1.0-1.5 prom.	40	11	4	2	2	-4	20	6	20679	6580	*****	3620	21	7
Alkohol u vinika 1.5 prom. a vice	115	11	3	2	8	4	66	17	51606	-10401	*****	3620	62	-4
Alkohol a drogy u vinika	1	-1	0	0	0	-1	0	-2	130	-420	*****	3620	1	0
Drogy u vinika	3	-2	0	0	2	1	0	-1	2430	-90	*****	3620	1	-1
VII. Druh vozidla														
0 moped	5	1	0	0	0	0	4	0	650	410	2	0	2	1
1 malý motocykl (do 50 ccm)	6	4	0	0	0	0	7	4	870	850	1	1	4	3
2 motocykl (včetně sidecaru, skutru, apod.)	83	-4	5	3	13	-1	72	-6	38639	-6081	4	-1	20	-6
3 osobní automobil bez přívěsu	1644	11	22	3	69	-23	1092	105	1396036	18828	141	23	687	-20
4 osobní automobil s přívěsem	26	-1	0	0	0	-5	9	-1	22472	-14618	0	0	5	-1

1 ve dne, viditelnost nezhorsena vlivem povet	2452	-61	22	8	76	-29	1056	62	1599598	-115185	70	0	1130	-6
2 ve dne, zhorsena viditelnost (svitani,soumr	327	10	1	-1	4	0	51	-9	210941	24675	5	-7	41	-16
3 ve dne, zhorsena viditelnost vlivem povetr.	204	-4	3	1	13	2	116	29	354765	150255	2	0	47	-11
4 v noci, s ver.osvetlenim, nezhorsena povetr	281	-3	0	-1	5	-1	66	11	132718	20179	44	5	235	-3
5 v noci, s ver.osvetlenim, zhorsena povetr.p	36	7	0	0	1	1	16	10	31911	19102	5	2	33	9
6 v noci, bez ver.osvetleni, nezhorsena povet	1033	82	9	0	16	0	186	25	739524	128112	48	19	58	-8
7 v noci, bez ver.osvetleni, zhorsena povetr.	115	-6	0	-1	1	-2	21	-10	107520	-3205	6	2	5	0