

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

**Analýza dopadů nového silničního zákona a souvisejících
předpisů na dopravní nehodovost**

Erik Šnajdr

Bakalářská práce

2010

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Erik ŠNAJDR
Osobní číslo: D07389
Studijní program: B3709 Dopravní technologie a spoje
Studijní obor: Provozní spo-
lehlivost dopravních prostředků a infrastruktury-Ochrana
životního prostředí v dopravě
Název tématu: Analýza dopadů nového Silničního zákona a souvisejících
předpisů na dopravní nehodovost
Zadávací katedra: Katedra dopravních prostředků a diagnostiky

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

Na základě práce se statistickými ročenkami bude student analyzovat dopady novelizovaného Silničního zákona na dopravní nehodovost. Jednotlivá nová opatření bude srovnávat se situací v členských státech EU.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

1. Informace o vyvoji nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR a zemích EU v letech 2007-2008 [online]. [cit prosinec 2009]. Dostupné na WWW: <http://www.ibesip.cz/836_Informace-o-vyvoji-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-v-CR-a-zemich-EU-v-letech-2007-2008>
2. Hloubková analýza mezinárodního srovnání dopravní nehodovosti v ČR [online]. [cit prosinec 2009]. Dostupné na WWW: <http://www.czrso.cz/index.php?id=402>>
3. Zákon č. 76/2006 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů [online]. [cit prosinec 2009]. Dostupné na WWW: <<http://bodovy-system.blog.cz/0607/uplne-zneni-zakona-o-silnicnim-provozu>>

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Marie Sejkorová

Katedra dopravních prostředků a diagnostiky

Datum zadání bakalářské práce: 26. února 2010

Termín odevzdání bakalářské práce: 31. května 2010

prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.

doc. Ing. Miroslav Tesař, CSc.
vedoucí katedry

dne

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, 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 nákladu, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

ANOTACE

V bakalářské práci jsou na základě podkladů ze statistických ročenek analyzovány dopady novelizovaného silničního zákona na dopravní nehodovost. Jednotlivá nová opatření v zákoně jsou srovnávána se situací v členských státech EU.

KLÍČOVÁ SLOVA

Nehodovost, silniční zákon, bezpečnost

ANOTATION

The bachelor thesis is based on materials from the statistical yearbooks analysed the impact of the amended law on road traffic accidents. The individual measures in the amendments are compared with that in European Member States.

KEYWORDS

Accident rate, road laws, safety.

PODĚKOVÁNÍ

Tímto bych chtěl poděkovat mé vedoucí bakalářské práce Ing. Marii Sejkorové za pomoc a cenné rady při její tvorbě a také bych chtěl poděkovat pánům Ing. Jiřímu Sochnovi, Karlu Weissovi a Štěpánu Hlaváčovi.

OBSAH

ÚVOD	8
1 Hlavní změny v pravidlech zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů	9
1.1 Celoroční svícení	9
1.2 Jízda pod vlivem alkoholu a drog.....	12
1.2.1 Jízda pod vlivem alkoholu v některých zemích Evropské unie a její sankce.....	15
1.3 Povinné dětské autosedačky na všech typech komunikací.....	17
1.4 Povinné přilby pro cyklisty do 18 let.....	20
1.5 Předjíždění cyklistů	22
1.6 Telefonování za jízdy	23
1.7 Zastavení a stání.....	26
1.8 Jízda v jízdních pruzích	27
1.9 Jízda po kruhovém objezdu	28
1.10 Jízda nákladních vozidel	30
1.11 Průjezdny jízdny pruh na dálnicích při dopravní zácpě	31
1.12 Bodový systém	33
1.12.1 Cíle bodového systému hodnocení řidičů.....	33
1.12.2 V současné době používaný bodový systém hodnocení řidičů	34
1.12.3 Pravidla bodového systému v ČR.....	36
2 ZHODNOCENÍ NEJZÁSADNĚJŠÍCH ZMĚN ZÁKONA 361/2000 Sb. VE VZTAHU K DOPRAVNÍ NEHODODVOSTI.....	37
Informační zdroje:.....	42
Seznam tabulek:.....	44
Seznam obrázků:	45
Seznam zkratk:	46
Seznam příloh:	47

ÚVOD

Za počátek dopravy lze považovat koňské kočáry, bryčky a jiné koňmi tažené povozy. Již v těchto dobách si lidé začínali uvědomovat nebezpečí, které pro ně představuje koňský povoz. Při střetu s těmito vozidly docházelo k nepříjemným situacím, kdy řidič – vozka musel ovládat zvířata. Docházelo k situacím, kdy leknutím se tato zvířata splasila a způsobila zranění, či dokonce usmrcení člověka. Z tohoto důvodu byla již v těchto dobách vytvářena pravidla a předpisy o účastnících provozu, aby se zabránilo těmto nehodám.

Jedním z prvních pravidel bylo pravidlo přednosti v jízdě kočárů panovníků. Z dalších pravidel lze uvést přednost povozů, jejichž náklad bylo složitější naložit. Přednost v jízdě měly také povozy převážející hodnotné zboží či zboží, u kterého hrozilo jeho znehodnocení (potravin). V uvedených dobách nemusel být brán zřetel na životní prostředí, protože téměř neexistoval chemický průmysl, a tak se nepoužívaly a nepřepravovaly chemické látky, které by mohly mít negativní dopad na životní prostředí.

Současnost přináší neustálý nárůst počtu vozidel v automobilové dopravě, a vyžaduje tak stále úpravy legislativy k zajištění bezpečnosti v silniční dopravě. Bezpečnost na silnicích je celosvětovým problémem, jelikož počty nehod a úrazů s tím spojených jsou stále vysoké.

Zvyšuje se přeprava nebezpečných chemických látek a přípravků, převážených cisternovými nákladními vozy, které představují v případě havárie vážné nebezpečí pro přímé účastníky nehody, ale rovněž pro životní prostředí v blízkosti havárie, zvláště pak pro zdroje pitné vody a okolní krajinu.

Po vstupu do Evropské unie přijala Česká republika dokument, tzv. Bílou knihu, která byla vydána v roce 2001 komisí Evropských společenství. Tímto dokumentem byl určen směr pro další rozvoj dopravy, kterým se musí ubírat legislativa ve vztahu k dosažení bezpečnosti v silniční dopravě. Základní myšlenkou Bílé knihy je snížení nehodovosti vozidel do roku 2010 na polovinu.

Cílem práce je zhodnotit vývoj dopravní nehodovosti před a po novelizaci zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích přijatého k 1. červenci 2006. V novelizaci zákona je zavedeno celkem 12 změn oproti původní právní úpravě. Zabývám se proto v bakalářské práci, zda bylo zavedení těchto opatření z pohledu snížení nehodovosti efektivní.

1 Hlavní změny v pravidlech zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

Ode dne 1. července 2006 platí zákon č. 411/2005 Sb., o silničním provozu, který novelizoval zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Zejména nutnost zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích si vyžádala tuto novou právní úpravu. Vládou byla schválena Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích, jejímž cílem je snížení počtu usmrcených a zraněných osob v důsledku dopravních nehod. Je zde také patrná snaha o přiblížení české právní úpravy ve vztahu k zákonům a právním úpravám států Evropských společenství.

Novelizace pravidel silničního provozu se týká níže uvedených oblastí:

- svícení,
- jízdy pod vlivem alkoholu a drog,
- dětských autosedaček na všech typech komunikací,
- povinné přilby pro cyklisty do 18 let,
- předjíždění cyklistů,
- telefonování za jízdy,
- zastavení a stání,
- jízdy v jízdnicích pruzích,
- jízdy po kruhovém objezdu,
- jízdy nákladních vozidel,
- průjezdného jízdnicího pruhu na dálnicích při dopravní zácpě,
- bodového systému.

Od 1. července 2006 je pro řidiče, který se opakovaně dopouští dopravních přestupků, zavedeno přičítání bodů tzv. bodový systém, dále musí řidič počítat s vyššími peněžitými sankcemi za spáchaný dopravní přestupek. Dále novelizace zákona rozšiřuje pravomoc Policii ČR, kdy může policista v případech daných zákonem na místě zadržet řidičský průkaz nebo zabránit řidiči v další jízdě. Strážník obecní či městské policie může při dohledu na dodržování bezpečnosti provozu měřit nejvyšší dovolenou rychlost v obci. Jako preventivní opatření je zavedeno povinné používání ochranné přilby pro cyklistu do 18 let, povinné použití dětského zádržného systému na všech pozemních komunikacích bez výjimky, zavedení povinného celodenního svícení bez ohledu na roční období.

1.1 Celoroční svícení

Novelizace silničního zákona zavedla povinnost celodenního a celoročního svícení bez ohledu na roční období. V minulé právní úpravě zákona č. 361/2006 Sb. tato povinnost platila pouze v zimním období, které začínalo přechodem letního času na zimní poslední neděli v říjnu a končilo přechodem zimního času na letní poslední neděli v březnu.

V České republice předchozí pravidlo o svícení v zimním období rozšířilo počet motoristů, kteří pochopili význam svícení jako bezpečnostní opatření. Ti z motoristů, kteří tuto právní úpravu nedodržovali, vytvářeli mnoho nebezpečných situací. Mezi svítícími automobily se nacházely vozy, které nesvítily, a tím byly méně viditelné, a tak často přehlédnuty ostatními účastníky provozu. Je všeobecně známo, že svítící automobil je lépe vidět nežli ten, co nesvítí. Výjimku v povinnosti celoročního svícení tvoří Slovinsko a severské země např. Dánsko, Norsko, Švédsko. Ve Finsku a Maďarsku je povinnost celoročního svícení zavedena pouze mimo obec.

Tato nová právní úprava však přináší účastníkovi provozu výhodu zejména v tom, že protijedoucí vozidlo včas a lépe vidí. Znamená to, že řidiči a ostatní účastníci včas vidí například vůz jedoucí v protisměru. Řidiči tak mohou mnohem přesněji a také rychleji odhadnout vzdálenost a rychlost blížícího se vozu. Denní svícení je důležité především v denní době od soumraku do svítání, kdy se výrazně zlepšuje rozpoznatelnost automobilů. Zvláštní význam má celodenní svícení pro včasné zpozorování protijedoucích automobilů například v lesních průsecích, kde dochází ke střídání světla a stínu. Dále se může řidič vozidla setkat s případem, kdy jej zapadající slunce nad horizontem oslňuje, a snižuje tak identifikaci vozů v protisměru.

Dle zkušeností ze zemí, kde tato úprava již nějakou dobu platí, celoroční povinné svícení přispělo ke snížení dopravních nehod. Došlo ke snížení počtu nejvážnějších nehod, např. čelní srážky na rovných úsecích nebo nehody vzniklé při odbočování vlevo. V začátku platnosti novelizace se odhadovalo, že počet těžkých nehod s tragickými následky se sníží až o 10 % [1].

Mezi odborníky, kteří se zabývají svícením dopravních prostředků, patří prof. ing. Dr. Pflieger a jeho spolupracovníci z institutu Epigus, kteří zveřejnili 7.9.2007 předběžnou zprávu o výzkumu reakcí řidiče na různé světelné a provozní podmínky. Zkušební řidiči (různého stáří, s praxí větší než 10.000 km) jezdili na silnicích rakouských (povinné svícení za dne) a

bavorských (svícení za dne není povinné). Zkoušky probíhaly za různých provozních podmínek, v zatáčkách, na přímých úsecích, v obci, mimo obec a v různých denních dobách.

Řidiči měli nasazeny speciální brýle, v nich integrovaná sensorika snímala pohyby oka, a tím bylo možné zaznamenat a vyhodnotit, kam a jak dlouho se řidič dívá. Předmětem hodnocení bylo foveální, parafoveální a periferní vidění. Záznam těchto dat probíhal v reálném čase a s frekvencí 25 framů za sekundu, přesnost snímání úhlu byla v úhlových minutách. Výzkum vyžadoval zavedení různých ukazatelů a jejich enumeraci pomocí počítačových analytických nástrojů, které vyvinul rovněž tým Dr. Pfliegera. Tým sesbíral data o téměř 1600 interakcích. Interakce byly kategorizovány podle různých kritérií - zda nastaly v obci, mimo obec, v zatáčce apod. Tyto interakce byly rozděleny do 4 skupin podle délky trvání [3].

Výsledky se dají shrnout takto:

- počet interakcí při zapnutých světlech za dne je o 6–16 % vyšší než bez nich (tzn. řidič sleduje něco, co by bez osvětlení nevnímal),
- doba interakce je se světly i bez nich zhruba stejná,
- při setkání s vozidlem, které má zapnutá světla za dne, na něj řidič přenáší pohled o 0,1-0,2 sekundy déle (tedy zhruba o 1/3-1/4 déle),
- v případě setkání s osvětleným vozidlem získá řidič zhruba 0,1-0,2 sekundy tím, že ho dříve spatří.

Autoři zprávy vyvodili tyto závěry:

- jízda se zapnutými světly přináší výhodu jen za snížené viditelnosti,
- za dobrých podmínek (denní světlo, suchá silnice) nepřináší „denní osvětlení“ žádný pozitivní efekt pro bezpečnost, protože výhoda představovaná dřívějším rozeznáním objektu je kompenzována následným „zíráním“ řidiče do světlometu,
- analýzy ukazují na to, že zapnutá světla za dne nutí řidiče přenášet pohled jinam, a pak se nevěnuje navigaci ve svém bezprostředním okolí,
- v souvislosti s tím pojmenovávají autoři záměnu priorit, kdy se řidič soustředí pouze na osvětlené objekty, a ty neosvětlené zůstávají tak za osvětlenými maskovány.

Uvedený výzkum byl kvalitativní povahy, byl prováděn na reálných subjektech, zachycoval reálné chování a v reálném čase, čímž se odlišoval od všech dalších výzkumů na stejná témata.

Zpráva souhrnně konstatuje, že světla automobilů v zorném poli přitahují pohled řidiče. O co déle se řidič soustředí na reflektory okolo, o to méně času může věnovat sledování situace kolem sebe, takže dochází k tomu, že opomíjí různé důležité podněty. Dopláci na to především subjekty, které nesvítí, a nebo svítí a vytrácejí se mezi jinými svítícími subjekty. Zpráva apriori nezavrhuje jakékoli svícení, jen poukazuje na to, že za dobrých světelných podmínek představují „světla za dne“ sporné opatření, čímž ovšem není nijak dotčena nutnost svítit za zhoršené viditelnosti [3].

Odborníci z Centra dopravního výzkumu v Brně (CDV) neprováděli na toto téma žádnou analýzu. Podle jejich vyjádření je možno soudit na základě analogie se zahraničím. Ty ukazují 10 % snížení počtu nehod s více účastníky při rozsvícených světlech ve dne. Jestliže tyto nehody představují asi 40 % nehod v ČR, mohlo by se jednat celkem maximálně asi o 4 %, což je teoretická limitní hodnota. Ve skutečnosti to bude pravděpodobně ještě poněkud nižší [1].

Zákon se touto problematikou zabývá v

§ 32

odst. 1 zákona 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

(1) Motorové vozidlo musí mít za jízdy rozsvícena obrysová světla a potkávací světla nebo světla pro denní svícení, pokud je jimi vybaveno podle zvláštního právního předpisu. Tramvaj musí mít rozsvícena potkávací světla nebo světla pro denní svícení [2].

1.2 Jízda pod vlivem alkoholu a drog

Novelizace zákona 361/2000Sb. přinesla vyšší sankce za řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu a ostatních omamných látek (drogy, léky). Strážník obecní či městské policie může v případě podezření provést u řidiče vozidla orientační dechovou zkoušku na přítomnost alkoholu. Policista, v případech daných zákonem, může zabránit řidiči v další jízdě, a nebo na místě zadržet řidičský průkaz.

Zákon se touto problematikou zabývá v:

§ 118a zabránění v jízdě [2]

zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

(1) Policista může při dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích přikázat řidiči motorového vozidla jízdu na nejbližší, z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, vhodné místo k odstavení vozidla a zabránit mu v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla (dále jen "technický prostředek") nebo odtažením vozidla, jestliže řidič

c) řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,

d) se odmítl na výzvu policisty podrobit dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem,

e) se odmítl na výzvu policisty v případě, že dechová zkouška podle písmene d) byla pozitivní, podrobit lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem, ačkoli toto vyšetření nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví,

f) se odmítl na výzvu policisty podrobit lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli toto vyšetření nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví [2]

Řízení pod vlivem alkoholu se stalo novým trestným činem a je popsáno v zákonu č. 40/2009 Sb. a to konkrétně v § 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky. V bodech tohoto paragrafu je uvedeno [4]:

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

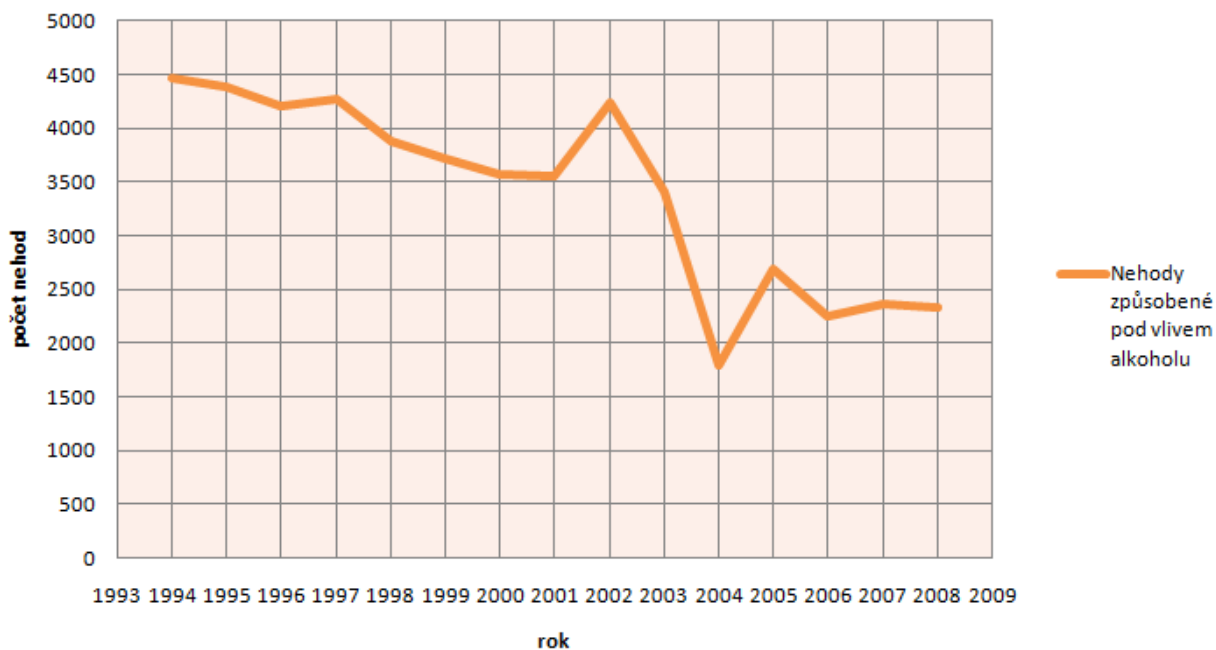
(2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

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

b) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo

c) byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.

Řízení pod vlivem alkoholu patří mezi nejčastější příčiny ovlivnění pozornosti a reflexů řidiče motorového vozidla, které vedou k dopravním nehodám, často s velmi závažnými důsledky. V letech 1994-2008 zavinili řidiči motorových vozidel pod vlivem alkoholu v průměru za každý rok 3407 dopravních nehod, jak je uvedeno na obrázku č. 1.



Obrázek č. 1 – Počet nehod způsobených pod vlivem alkoholu v jednotlivých letech

Z výše znázorněného grafu je patrné, že klesá počet nehod způsobených pod vlivem alkoholu, aniž by byly zavedeny tolerance alkoholu, jak je tomu v některých evropských zemích. Do roku 2001 se počet nehod pod vlivem alkoholu postupně snižoval. V období let 2001 až 2002 byl zaznamenán nárůst nehodovosti, a pak v letech 2002 až 2004 došlo k největšímu poklesu v historii. K tomuto poklesu pod vlivem alkoholu přispěla pravděpodobně novelizace zákona č. 200/1990 o přestupcích ve znění pozdějších předpisů, která zavedla tvrdé sankce. V roce 2005 nastal nárůst a od roku 2006 se pohybuje množství nehod pod vlivem alkoholu mezi hranicemi 2000 až 2500 nehod, což je oproti roku 1994 pokles přibližně o polovinu dopravních nehod.

Dopad alkoholu při řízení motorového vozidla je dostatečně známý tím, že snižuje reakce řidiče, vyvolává únavu, snižuje jeho pozornost a často zvyšuje i jeho agresivitu za volantem. Obdobný dopad na řízení motorového vozidla má i užití návykových látek.

1.2.1 Jízda pod vlivem alkoholu v některých zemích Evropské unie a její sankce [5]

Mezi státy Evropské unie existují různé benevolence k řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu a zároveň různé sankce, které jsou uvedeny níže.

Německo

Jízda pod vlivem alkoholu:

- 0,5 ‰-0,8 ‰ - 250 EUR, odnětí řidičského průkazu na 1 měsíc, 4 body;
- 0,8 ‰-1,1 ‰ - 250 EUR-750 EUR, odnětí řidičského průkazu na 1-3 měsíce, 4 body;
- nad 1,1 ‰ se jedná o trestný čin; uděluje se za něj peněžitý trest nebo také trest odnětí svobody, odebrání řidičského průkazu od šesti měsíců do pěti let, přidělení 7 bodů

Rakousko

Jízda pod vlivem alkoholu:

- od 0,5 ‰-0,8 ‰ - pokuta 218 EUR-3.633 EUR, odebrání řidičského průkazu na 3 týdny až 3 měsíce;
- od 0,8 ‰-1,2 ‰ - pokuta až do výše 581 EUR-3.633 EUR, odebrání řidičského průkazu na 1-3 měsíce;
- od 1,2 ‰-1,6 ‰ - pokuta 872 EUR-4.360 EUR, odebrání řidičského průkazu na min. 3 měsíce;
- nad 1,6 ‰ - pokuta 1.162 EUR-5.813 EUR, odebrání řidičského průkazu na min. 4 měsíce.

Francie

Jízda pod vlivem alkoholu:

- od roku 1995 je tolerance do 0,5 ‰;
- od 0,5 ‰-0,8 ‰ se udělí bloková pokuta do výše 140 EUR, kterou je možno snížit zaplacením do tří dnů, a odečtou se 3 body;
- nad 0,8 ‰ alkoholu v krvi může být na místě zakázáno řízení, a to až na 72 hodin a uložena pokuta do výše 4.500 EUR, dále pak řidiči hrozí odebrání bodů (6) podle sazebníku nebo také zabavení vozidla ve prospěch francouzského státu (tento institut je uplatňován také např. v Belgii a Portugalsku). V případě způsobení zranění či smrti

může být uplatněna vyšší pokuta (až cca 15.200 EUR) a řidičský průkaz může být odňat až na pět let.

Itálie

Jízda pod vlivem alkoholu:

- povolená hranice je 0,5‰.
- překročením povolené hranice hrozí řidiči peněžitá pokuta od 340 EUR-1.525 EUR, odnětí řidičského průkazu na 15 dnů až 3 měsíce (při dopravní nehodě vždy) a udělení bodů. Za opakovaný přestupek spáchaný během jednoho roku pak hrozí odnětí řidičského průkazu na 1-6 měsíců.

Velká Británie

Jízda pod vlivem alkoholu:

- povolený limit je 0,8 ‰. Nicméně při porušení tohoto benevolentního limitu hrozí řidiči sankce v podobě odnětí řidičského průkazu na dobu až 6 měsíců, pokuty až 5.000 GBP, vyslovení zákazu řízení motorových vozidel na dobu dle uvážení soudu, přidělení bodů 5-10

Belgie

Jízda pod vlivem alkoholu:

- od 0,5 ‰-0,8 ‰ - zákaz řízení na 3 hodiny, pokuta v blokovém řízení 125 EUR nebo záloha 200 EUR, v případě šetření policí 125–2.500 EUR;
- 0,8 ‰ a více - zákaz řízení na 6 hodin, možnost odnětí řidičského oprávnění na 15 dní, pokuta placená na místě;
- od 0,8 ‰-1,15 ‰ - pokuta 372 EUR;
- obsah alkoholu od 1,15 ‰-1,5 ‰ - pokuta cca 500 EUR.

Portugalsko

Jízda pod vlivem alkoholu:

- 0,5 ‰ - jedná se o závažný přestupek, pokuta 240 EUR-1.200 EUR, zákaz řízení motorového vozidla na minimálně 1 měsíc, maximálně 1 rok;

- 0,8 ‰ - jde o velmi závažný přestupek, pokuta 360 EUR-1.800 EUR, zákaz řízení motorového vozidla na minimálně 2 měsíce, nejvýše 2 roky;
- 1,2 ‰ a více - trest odnětí svobody, zákaz řízení minimálně 3 měsíce, maximálně 3 roky;

1.3 Povinné dětské autosedačky na všech typech komunikací

Je povinností mít dětskou autosedačku ve vozidle na všech typech komunikací, pokud je převážené dítě menší než 150 cm či lehčí než 36 kg. Z této povinnosti jsou ale výjimky, které novela umožňuje pro početnější rodiny. Pokud se na zadní sedadlo nevejdou vedle sebe tři autosedačky, je v tomto případě možné třetí dítě vézt také, ale pouze za podmínky, je-li připoutané bezpečnostním pásem [2].

Podstatnou změnou týkající se přepravy osob je ukončení přechodného období k 1.5.2008 pro přepravu dětí na pozemních komunikacích s výjimkou dálnic a rychlostních silnic přepravovat na zadním sedadle větší počet dětí, než je počet sedadel vybavených bezpečnostními pásy nebo dětskými autosedačkami, bez použití zádržného bezpečnostního systému [2].

Pro zodpovědného motoristu nepřinesla novela zákona v tomto směru žádnou podstatnou změnu, protože užívá dětskou autosedačku na všech kategoriích pozemních komunikací, jak je tomu ostatně ve většině evropských států. V České republice dosud platila povinnost umístit dítě (menší než 150 cm, lehčí než 36 kg) do autosedačky jen na dálnicích a rychlostních silnicích.

Velmi nebezpečné pro celou posádku automobilu jsou mylné představy o tom, že dospělý člověk udrží dítě v náručí. Kinetická energie, která vzniká při nárazu, zaručeně dítě vytrhne z rukou. Takto nezajištěné dítě cestou vážně či smrtelně poraní osobu na sedadle řidiče či spolujezdce. V případě, že dospělý nebyl připoután bezpečnostním pásem, zpravidla dítě udrží, ale dochází k přimáčknutí dítěte jeho vlastním tělem k přednímu sedadlu či jiné části interiéru automobilu, a tím nejspíš způsobí těžké zranění dítěte či jeho smrt. Dalším z případů je nešvar, kdy nepřipoutané dítě stojí nebo sedí mezi sedačkami. Při malých rychlostech je dítě zachyceno předním sklem a při vyšších rychlostech je vymrštěno z vozu, což má vždy tragické následky. Uvádí se, že srážka v rychlosti 50 km/hod představuje stejný náraz jako je pád na pevnou zem z výšky deseti metrů, což odpovídá pádu z třetího patra [6].

Každý rok umírají v automobilech v ČR děti jen proto, že nebyly připoutány v autosedačce. Dítě umístěné v autosedačce má při nehodě v nízké rychlosti zpravidla menší rozsah zranění nebo je zcela bez zranění. Řidič však nesmí podceňovat ani na první pohled bezpečné pojištění na místech mimo komunikace, např. na parkovištích.

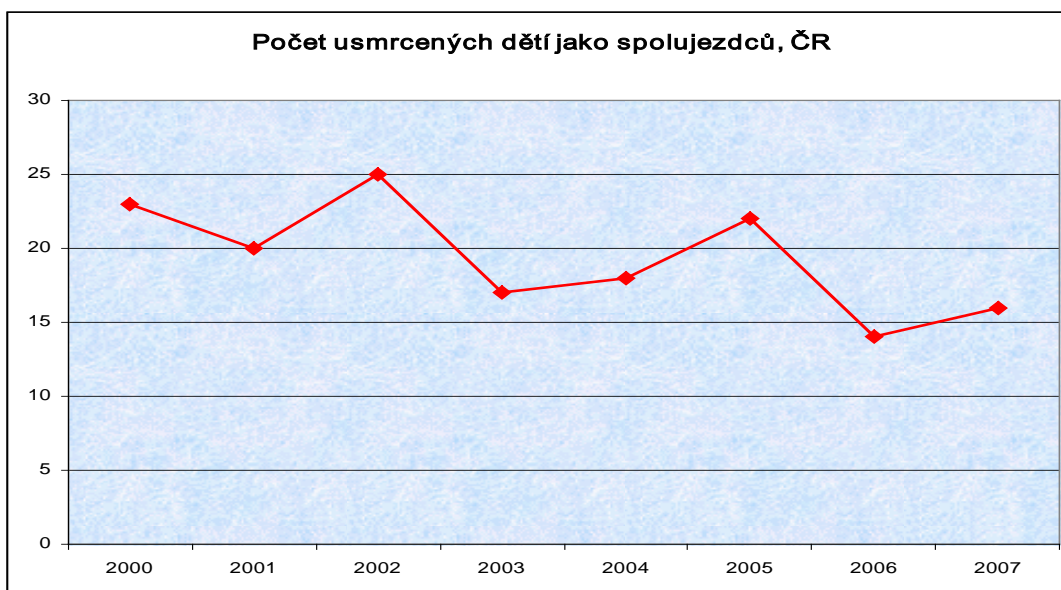
Vzhledem k tomu, že pro použití autosedačky dle § 6 viz příloha č. 1 je určující hmotnost a výška dítěte, je tak třeba dbát při výběru vhodného typu autosedačky na tyto důležité informace. Při nákupu nesprávné autosedačky riskujeme poranění či dokonce smrtelné zranění. Autosedačka musí být vhodně vybrána pro určitý typ vozu. Autosedačka s označením univerzal označuje použitelnost autosedačky do většiny automobilů. Nejbezpečnější pro výběr správné autosedačky do daného vozu je přistavení automobilu a vyzkoušení dané autosedačky přímo v něm na místě.

Menší dítě upevňuje do autosedačky vždy řidič, který u většího dítěte zkontroluje vždy zapnutí a upoutání. Připoutání nesmí být ani příliš pevné ani příliš volné. Pevnost upoutání vždy volíme s ohledem na oblečení dítěte. Z hlediska bezpečnosti je důležité, aby byla zasunuta páčka dětské pojistky. Vždy je však třeba brát v úvahu i případné rozepnutí bezpečnostních pásů, kterými je autosedačka uchycena, a nelze ani vyloučit rozepnutí pásů v autosedačce samé. Děti by měly vystupovat z vozidla jen dveřmi k chodníku, a to pouze na pokyn řidiče. Je-li přepravován novorozenec v sedačce typu vanička, může být umístěna na sedadle vedle řidiče, ale pouze za předpokladu, že je airbag vypnut (je-li jím vozidlo vybaveno).

Na rozdíl od dospělého člověka dítě málokdy zaznamená blížící se nehodu, tudíž se jeho tělo na ni nemůže dopředu připravit. Dětská autosedačka výrazně zvyšuje bezpečnost dítěte, tělíčko je v ní optimálně upoutáno, a tak zajištěné dítě ve vozidle umírá při dopravní nehodě několikrát méně často oproti dítěti nezajištěnému.

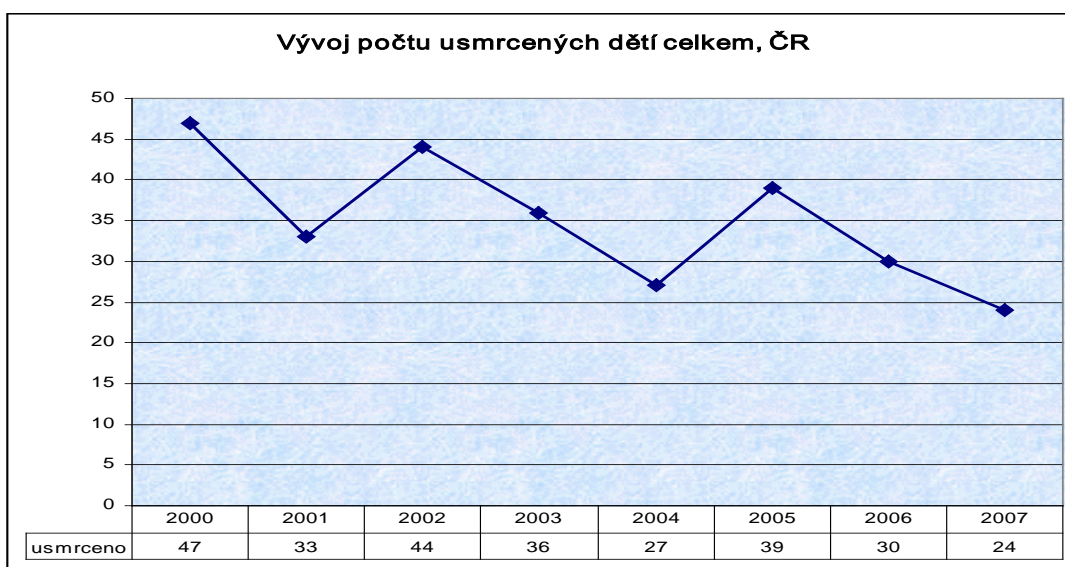
Vytváření návyku k užívání zádržného systému je důležité již od útlého dětství, zůstává zpravidla i do pozdějšího věku, kdy se jedinec bude poutat bezpečnostními pásy jako spolujezdec, a následně i jako řidič. Řidič a dospělé osoby cestující ve vozidle mohou také svým příkladným používáním bezpečnostních pásů přispívat k výchově, a tím i k celoživotní bezpečnosti osoby při jízdě v automobilu. Na obrázku č. 2 je graf znázorňující počet usmrcených dětí jako spolujezdců v letech 2000 až 2007.

Přesné znění zákona paragrafu 6 zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů je uvedeno v příloze č. 1



Obrázku č. 2 - Vývoj počtu usmrcených dětí jako spolujezdců od roku 2000 do roku 2007 [7]

Na níže uvedeném obrázku je znázorněn vývoj celkového počtu usmrcených dětí v průběhu let 2000 až 2007



Obrázek č. 3 - Vývoj usmrcených dětí v České republice celkem [7]

Obrázek č. 3 ukazuje, že v roce 2001 došlo k mírnému poklesu počtu usmrcených dětí oproti roku 2000, ale v následujícím roce 2002 opět došlo k nárůstu usmrcených dětí, který se takřka vyšplhal ke stejné hodnotě, jako byla v roce 2000. V letech 2002 až 2004 se významně snížil počet usmrcených dětí a lze tedy předpokládat, že příčinou bylo zavedení tvrdších postihů za

dopravní přestupky. Od roku 2005 hodnota počtu usmrcených dětí klesala, díky zavedení dětských autosedaček na některých typech komunikací. Následně od roku 2006 opět klesala díky novelizaci, která zavedla povinnost dětských autosedaček na všech typech komunikací. Z tohoto důvodu byla v roce 2007 nejmenší úmrtnost dětí jako spolujezdců.

1.4 Povinné přilby pro cyklisty do 18 let

Další z povinností, kterou novelizace přinesla, je povinnost používat cyklistickou přilbu u osob mladších 18 let. Musí se jednat o ochrannou přilbu schváleného typu, řádně nasazenou a upevněnou na hlavě.

Cyklisté a chodci jsou nejzranitelnějšími účastníky silničního provozu. Tito účastníci používají ochranné prvky na kolena, lokty a dále již nejsou chráněni žádnými bezpečnostními prvky. Dle statistik je nejohroženější částí těla každého cyklisty při většině pádů hlava. Polovina všech zranění při pádu cyklisty s úrazem dochází k poranění hlavy.

Přilba je tak nedílnou součástí výbavy každého cyklisty, a především dítěte. Je však nutno dbát při výběru ochranné přilby na určitá pravidla. Přilby pro cyklisty musí mít tzv. schvalovací značky (Atest 8 SD) a schvalovací doložku, kterou musí být označena každá přilba.

Dítěti musí přilba dobře sedět a je třeba jej s přilbou naučit správně zacházet. Pokud s přilbou dítě nepadne či ji jiným způsobem nevystaví nárazu, je možné přilbu nadále užívat. Pokud ale přilba projde jedním z uvedených tzv. „crash testů“, může být poškozena a nemusí již plnit požadovanou ochrannou funkci. V takovém případě pořizujeme ochrannou přilbu novou.

Statistiky vypovídají o daleko menším riziku úmrtí pro cyklistu s přilbou než bez této ochrany hlavy. Mnohem méně se setkáváme s poraněním hlavy, jako jsou například: fraktura, poškození mozku a některých částí hlavy. Poranění hlavy má ve většině případů vážné pokračování, jako je např. epilepsie, poškození mozku, trvalé bolesti hlavy, poruchy rovnováhy, ochrnutí atd.

Zákon se touto problematikou zabývá v:

§ 58

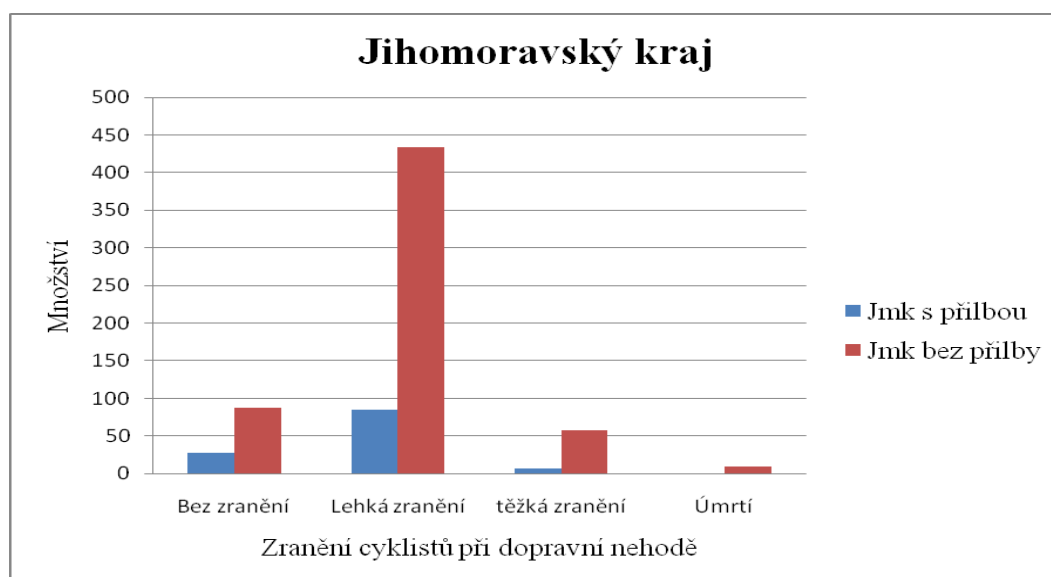
odst. 1 zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

(1) Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě [2].

V tabulce č. 1 je uvedena závažnost zranění cyklistů, kteří použili při jízdě cyklistickou přilbu, a cyklistů bez přilby. Hodnocení je provedeno pro Jihomoravský kraj a pro celou Českou republiku. Data uvedená v tabulce jsou z roku 2008 a jsou následně graficky vyobrazena v grafu číslo 5 a 6.

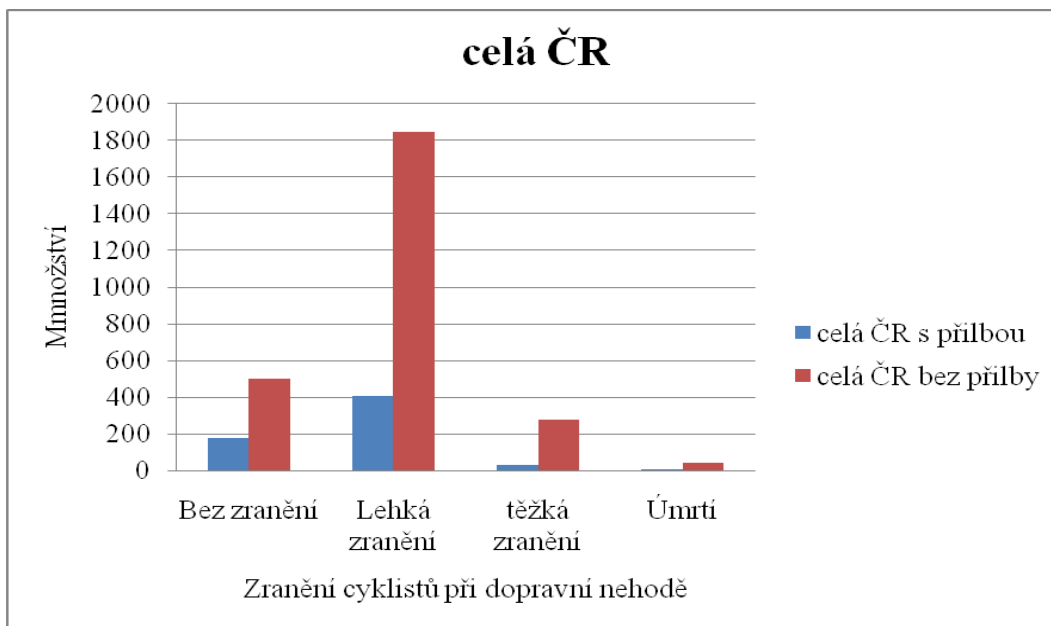
Tabulka č. 1 - Zranění cyklistů při dopravní nehodě [8]

Zranění cyklistů při dopravní nehodě	Jihomoravský kraj		celá ČR	
	s přilbou	bez přilby	s přilbou	bez přilby
Bez zranění	27	88	181	501
Lehká zranění	85	433	407	1844
Těžká zranění	7	58	31	280
Úmrtí	0	10	5	45



Obrázek č. 4 - Množství cyklistů při jednotlivých zraněních s ochrannou přilbou a bez z ní pro Jihomoravský kraj

Na obrázku č. 4 jsou znázorněna zranění cyklistů při dopravních nehodách při používání a bez použití cyklistické přilby v Jihomoravském kraji. Je zde bezpochyby zcela viditelný rozdíl v závažnosti zranění cyklistů, kteří při nehodě měli na hlavě připnutou cyklistickou přilbu, a těch, kteří ji na hlavě neměli. Jak je patrné z grafu, tak nejčastější zranění u cyklistů, kteří nepoužívají přilbu, byla lehká.



Obrázek č. 5 - Množství cyklistů při jednotlivých zraněních s ochrannou přilbou a bez z ní pro celou ČR

Z výše uvedené tabulky a obrázku č. 5 je zřejmé, že nepoužití cyklistické přilby má podstatný vliv na zranění či usmrcení cyklisty při dopravních nehodách v celé České republice. Z grafu vyplývá, že při dopravní nehodě utrpí cyklisté nejčastěji lehké zranění. Výskyt tohoto zranění je o 7/9 nižší než v případě, kdy cyklista není chráněn přilbou. V tabulkách v příloze č. 2 jsou uvedena zranění hlavy a dalších částí těla, která jsou důsledkem střetů cyklistů s automobily a dalšími účastníky provozu na pozemních komunikacích, lesních a polních cestách apod. Jedná se o data, která poskytli odborníci z Ústavu soudního lékařství v Martině na Slovensku.

1.5 Předjíždění cyklistů

Řidič musí při předjíždění cyklisty vždy dát znamení o změně směru jízdy, a to i v případě, kdy neopouští svůj jízdní pruh. Řidič může předjíždět cyklistu v oblasti křižovatky i v její těsné blízkosti.

Většina řidičů tuto skutečnost podceňuje a při předjíždění cyklisty nedá znamení o změně směru jízdy. Řidič jedoucí za tímto vozidlem se může dostat do kolizní situace právě tím, že spatří cyklistu na poslední chvíli, a může tak dojít k nehodě.

Při předjíždění cyklisty je třeba dbát na zvýšenou opatrnost a dodržovat dostatečný boční, tzv. bezpečný boční, odstup od cyklisty. Při nízké rychlosti může být odstup od předjížděného cyklisty menší, ale vždy je třeba předpovídat situace, jako je například nečekaná změna směru jízdy cyklisty.

Zákon se touto problematikou zabývá v:

§ 17 Předjíždění [2]

odst. 2, 5 písm. f) 2. zák. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

(2) Řidič, který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče jedoucí za ním. Řidič musí dát znamení o změně směru jízdy při předjíždění cyklisty.

(5) Řidič nesmí předjíždět

f) na křižovatce a v těsné blízkosti před ní; tento zákaz neplatí

1.6 Telefonování za jízdy

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

Nebezpečí při telefonování za jízdy bylo zjištěno po rozšíření užívání mobilních telefonů při řízení automobilu. Mnoho států reagovalo na tuto situaci postupným zaváděním zákazu telefonování za jízdy. V některých zemích světa se uvažuje dokonce o úplném zákazu telefonování za jízdy, a to i pomocí zařízení hands free. Bylo prokázáno, že i komunikace tímto způsobem snižuje soustředění řidiče na samotnou jízdu, a tím pádem není psychicky připraven k řešení případné krizové situace.

Průzkumy prokázaly, že při telefonování při řízení automobilu stoupá riziko kolizní situace až na čtyřnásobek z důvodu ztráty pozornosti a koncentrace na jízdu. Reakce jsou pomalejší až o jednu a půl vteřiny, což představuje prodloužení brzdné dráhy o desítky metrů, které jsou nezbytné pro bezpečné zastavení vozidla. Při nejvyšší dovolené rychlosti na dálnici 130 km/h

se tato brzdná dráha prodlouží až o 50 metrů. Nesoustředěný řidič podle zjištění psychologů přehlíží dopravní značky a mnohdy nedá přednost v jízdě [9].

Novelizace jednoznačně určuje, jak je možno při jízdě telefonovat, a to jen prostřednictvím hands free sady. Držení telefonního přístroje či jiného zařízení (vysílačka, kamera, diktafon, ...) v ruce či mezi hlavou a ramenem není dovoleno. Zákaz se vztahuje i na psaní SMS zpráv z mobilního telefonu.

Pokud někdo telefonuje za jízdy, porušuje tím základní povinnost řidiče – „věnovat se plně řízení vozidla“. Tuto povinnost popisuje zákon 361/2000Sb. v § 5, odstavec (1)b).

b) věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích [2]

Zákon se touto problematikou zabývá v:

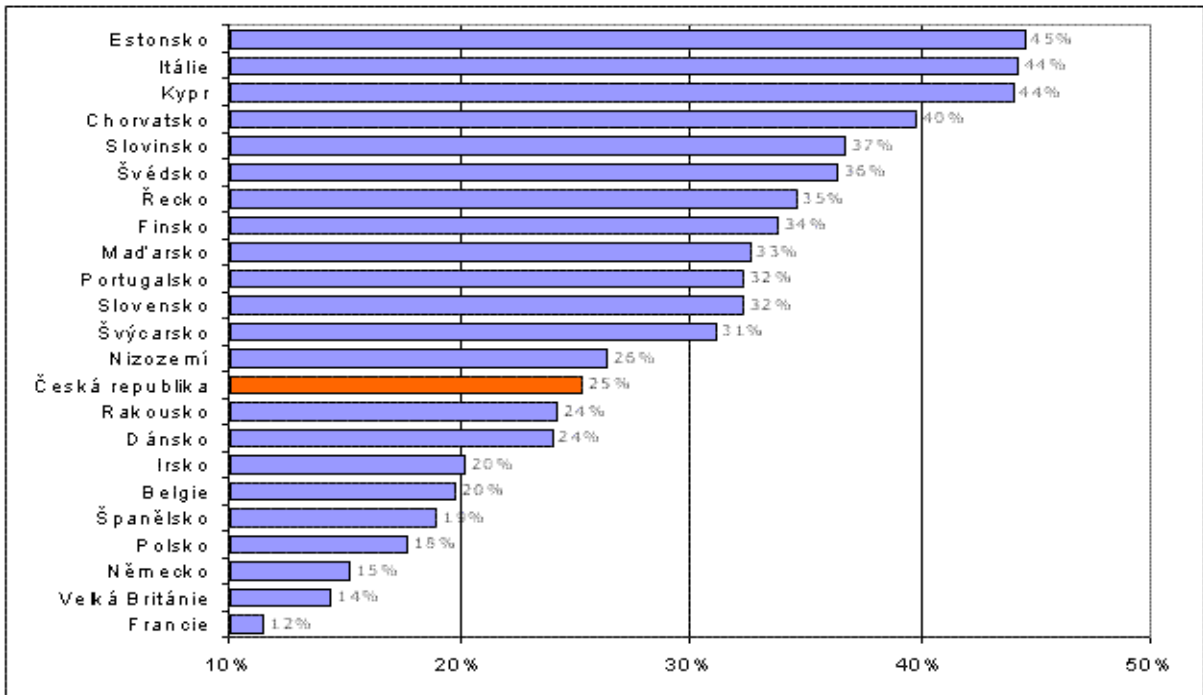
§ 7

odst. 1, c) zák. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

(1) Řidič nesmí

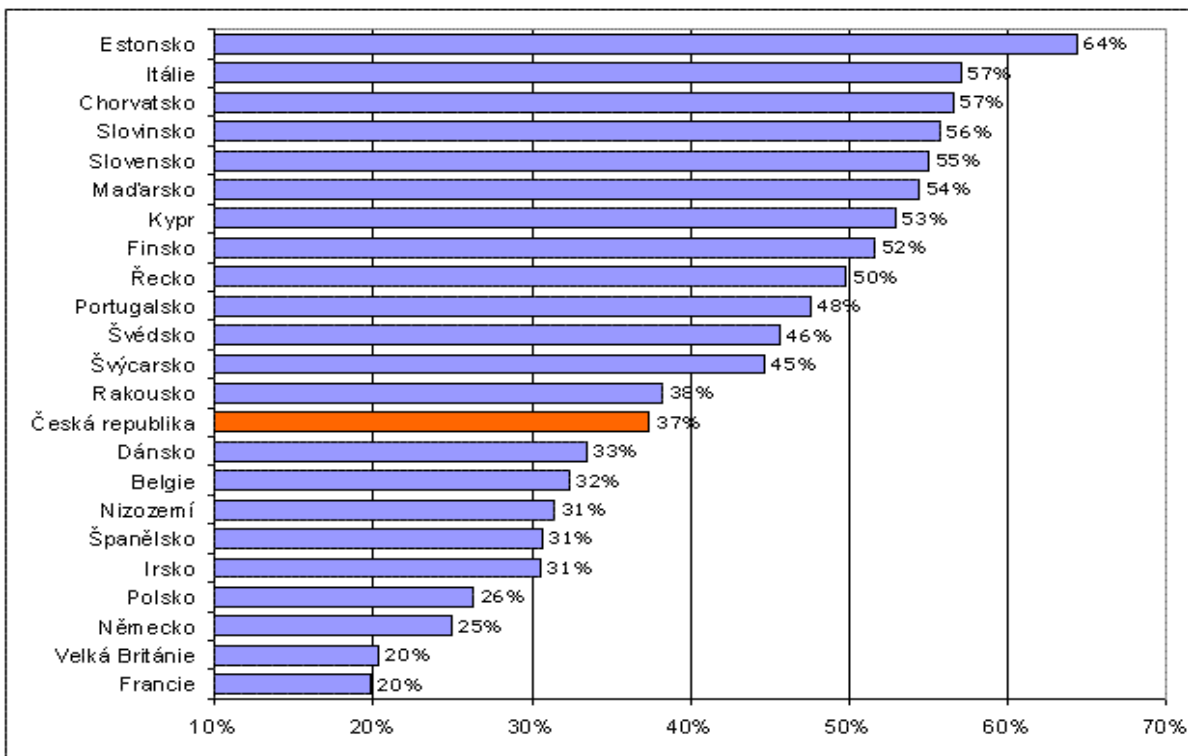
c) při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení [2].

Z následujících grafů je patrné, že telefonování za jízdy je celosvětovým problémem, který je na čase řešit.



Obrázek č. 6 - Počet řidičů, kteří zpravidla během jízdy alespoň jednou telefonují (mezinárodní srovnání, v %) [10]

Na obrázku č. 6 a 7 jsou zobrazeny výsledky mezinárodního srovnávacího projektu SARTRE 3 (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe), který byl proveden v roce 2004. Tohoto projektu se zúčastnily některé země Evropy. Množství telefonujících řidičů, které zobrazuje tento graf, se odvíjí od peněžitého trestu, jenž je čeká za použití hands free sady. V zemích, kde jsou udělovány vysoké pokuty za použití telefonu při jízdě, je podíl neukázněných řidičů pod hranicí 30 %. V tomto grafu je zobrazeno i postavení České republiky, která se řadí k zemím, ve kterých se tak často za jízdy netelefonuje.



Obrázek č. 7 - Počet řidičů, kteří zpravidla během jízdy přijímají alespoň jeden hovor (mezinárodní srovnání, v %) [10]

1.7 Zastavení a stání

V novele zákona 361/2000 Sb. se umožňuje parkování nejen souběžně s chodníkem, ale i šikmo a kolmo. Řidič tak může postavit své vozidlo uvedenými způsoby i na místech, která nejsou opatřena příslušnou dopravní značkou. Při volbě takového parkovacího místa je nutné si uvědomit, že při stání musí zůstat vždy aspoň jeden jízdní pruh o šířce nejméně 3 m volný, a to pro každý ze směrů jízdy [2].

Zákon dává právo řidiči zastavit i ve druhé řadě, je ovšem přitom povinen dbát zvýšené opatrnosti, aby zastavením neohrozil bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

§ 27 zákona 361/2000 Sb. dává možnost zastavit po dobu nezbytně nutnou i na vyhrazeném parkovišti po dobu tří minut. Řidič přitom nesmí ohrozit ani omezit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, zvláště pak řidiče vozidel, pro které je dané parkoviště vyhrazeno. Na parkovišti vyhrazeném pro invalidy nelze zastavit a stát v žádném případě. Na takto označená parkoviště je vjezd vozidel bez příslušného označení zakázán a je zde tedy

zakázáno i zastavení a stání. V případě tohoto porušení hrozí řidiči pokuta ve výši několik tisíc korun.

Podle nového odstavce § 27 písm. r) je nyní zcela zakázáno parkovat na silniční vegetaci, pokud to není povoleno místní úpravou provozu na pozemní komunikaci [2]. Na obousměrné komunikaci je povoleno stání jen a pouze vpravo, ale na jednosměrné komunikaci je možné stání vpravo i vlevo.

Zákon 361/2000Sb. dále také umožňuje odtahy vozidel, která neoprávněně stojí na jakémkoli z vyhrazených parkovišť. Odtah takového vozu může nařídít policista nebo strážník obecní či městské policie podle § 27 odst. 5. Vozidlo bude odtaženo na náklady jeho provozovatele, jako je zobrazeno na obrázcích uvedených v příloze č. 3.

Zákon se touto problematikou zabývá v:

§ 25

odst. 1 zák. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

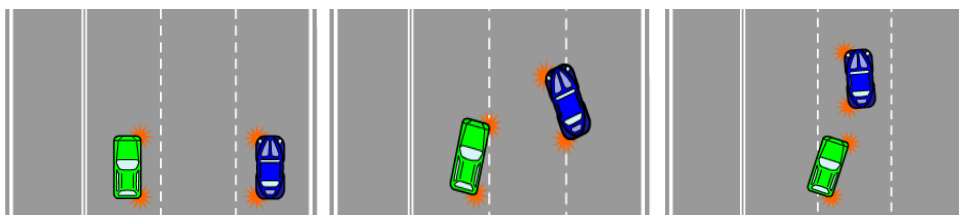
(1) Řidič smí zastavit a stát jen

- a) vpravo ve směru jízdy co nejbližší k okraji pozemní komunikace a na jednosměrné pozemní komunikaci vpravo i vlevo,
- b) v jedné řadě a rovnoběžně s okrajem pozemní komunikace; nedojde-li k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, smí v obci řidič vozidla o celkové hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg zastavit a stát kolmo, popřípadě šikmo k okraji pozemní komunikace nebo zastavit v druhé řadě [2].

1.8 Jízda v jízdních pruzích

V novele je upraven vzájemný vztah dvou vozidel současně přejíždějících do středního jízdního pruhu. Tato změna se týká všech řidičů. Řidiči přejíždějící z levého jízdního pruhu nesmí ohrozit řidiče přejíždějící z pravého jízdního pruhu. Na rozdíl od přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého, kdy nesmí řidič ohrozit ani omezit řidiče, který se v pruhu již nachází, platí při přejíždění do středního jízdního pruhu pouze povinnost neohrozit. To znamená počínat si tak, aby nevzniklo druhému řidiči žádné nebezpečí. Pokud se dva

řidiči ve stejný okamžik rozhodnou přejet do téhož jízdního pruhu, tak se do něj jako první musí zařadit řidič jedoucí v pravém jízdním pruhu.



Obrázek č. 8 - Přednost vozidla jedoucího z pravého jízdního pruhu před vozidlem jedoucím z levého jízdního pruhu při zařazování [11]

Na obrázku je zobrazena přednost vozidla jedoucího z pravého jízdního pruhu před vozidlem jedoucím z levého jízdního pruhu. Toto pravidlo platí i pro komunikace se třemi a více jízdními pruhy v jednom směru jízdy.

Na všech typech komunikací přibývá připojovacích jízdních pruhů, což značně přispívá k menší nehodovosti. Připojovací jízdní pruhy nejsou na dálnici úplnou samozřejmostí. Například na úseku dálnice Vyškov - Brno je místo připojovacího jízdního pruhu umístěna dopravní značka „Stůj, dej přednost v jízdě“. Na tomto úseku dálnice jsou z tohoto důvodu časté vážné dopravní nehody.

Na obrázcích v příloze č. 4 se nachází schéma a fotografie nájezdu na dálnici s připojovacím jízdním pruhem.

Přesné znění zákona paragrafu § 12 Jízda v jízdních pruzích odst. 4, 5, 6, 7 zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů je uvedeno v příloze č. 5.

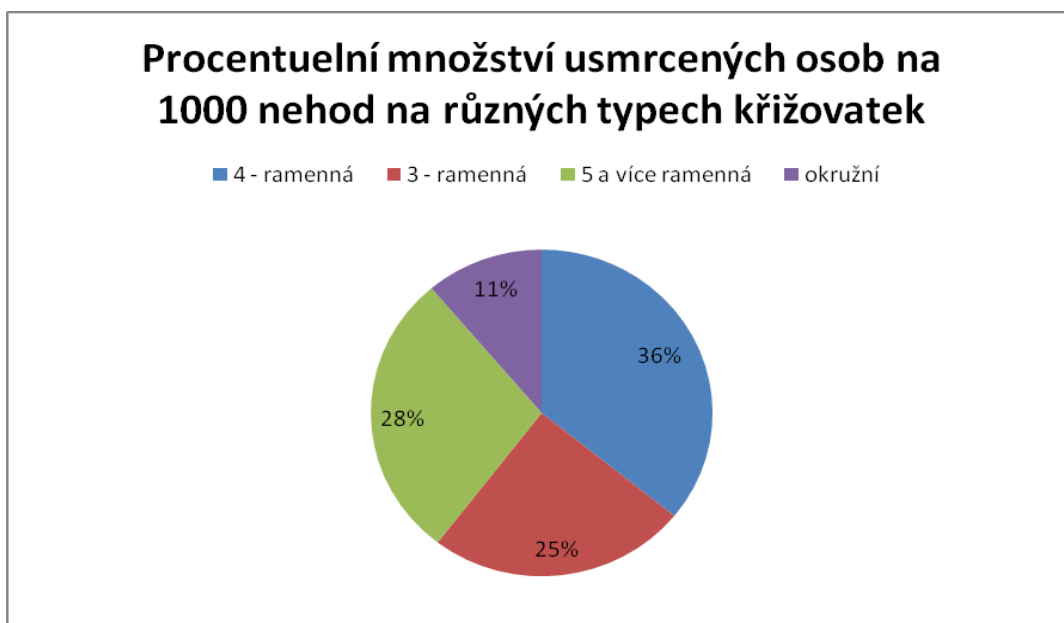
1.9 Jízda po kruhovém objezdu

Zcela odlišným druhem křižovatky je křižovatka s kruhovým objezdem. Je považována za nejbezpečnější typ křižovatky. Zejména nízká nájezdová rychlost na kruhový objezd přispívá k bezpečnému průjezdu tímto typem křižovatky. Platí zde pravidlo, že řidič při najíždění na tento typ křižovatky nedává znamení o změně směru jízdy. Důvod této úpravy spočívá právě v tom, že řidič při najíždění na kruhový objezd nemění směr jízdy, a tudíž ani nemůže odbočit jinam než vpravo. Počet kruhových objezdů roste také v České republice a

v praxi se ukazuje, že mnoho řidičů stále přesně neví, jak se zachovat při vjezdu na kruhový objezd a při jeho opuštění.

V § 30 odst. 5 zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů je stanoveno chování na kruhovém objezdu. Při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého jízdního pruhu je řidič povinen dát vždy znamení o změně směru jízdy.

Od roku 1994 do roku 2005 bylo při dopravních nehodách na těchto křižovatkách v České republice usmrceno pouze 22 osob. O tom svědčí i graf na obrázku č. 9, ze kterého vyplývá, že se okružní křižovatky nejnižší mírou podílejí na smrtelných dopravních nehodách [12].



Obrázek č. 9 - Procentuelní množství usmrcených osob na 1000 nehod na různých typech křižovatek

Z obrázku č. 9 je patrné, že okružní křižovatky jsou velkým přínosem především proto, že na nich dochází k malému počtu smrtelných nehod. Na tomto typu křižovatek je obecně nízká nehodovost.

Zákon se touto problematikou zabývá v:

§ 22 Jízda křižovatkou [2]

odst. 5 zák. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

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

§ 30 Znamení o změně směru jízdy [2]

odst. 5 zák. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

(5) Při vjíždění na kruhový objezd a jízdě po kruhovém objezdu, nepřejíždí-li z jednoho jízdního pruhu do druhého podle § 12 odst. 5, řidič nedává znamení o změně směru jízdy; při vyjíždění z kruhového objezdu řidič je povinen dát znamení o změně směru jízdy.

1.10 Jízda nákladních vozidel

Novela v § 36 napomáhá řešení velmi závažné situace na dálnicích, kterou představují dva předjíždějící se kamiony. Blokující provoz v rychlém jízdním pruhu na určitou dobu (4 a více minut představuje vzdálenost 4,5 a více kilometrů) a vytváří tak kolizní situace. V tomto paragrafu je zakázáno předjíždění nákladním vozům nad 3,5 t a jízdním soupravám, které nemají dostatečný rychlostní náskok oproti předjížděnému vozu.

Tato změna napomáhá zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu a snižuje počet situací, které vedou k velmi vážným dopravním nehodám. Nejnebezpečnější situace vzniká při nečekaném vybočení kamionu do rychlého jízdního pruhu. Tyto situace již zapříčinily řadu dopravních nehod.

Změny v zákoně 361/2000 Sb. se také dotkly nákladních vozů o hmotnosti nad 7,5 t a tyto změny spočívají v omezení jízdy některých vozidel v neděli a ostatních dnech pracovního klidu. V sobotu a v období od 1. července až do 31. srpna byla vozům nad 7,5 t zkrácena doba

zákazu jízdy na dobu od 7 do 13 hod. Ve stejném období nesmí tyto vozy na dálnici a silnici I. třídy v pátek, a to od 17 do 21 hodin. Tato opatření značným způsobem napomáhají odlehčit dopravě alespoň v uvedené měsíce a roční dobu [2].

Zákon se touto problematikou zabývá v:

§ 12 Jízda v jízdnicích pruzích [2]

odst. 4 zák. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

(4) Na pozemní komunikaci o třech nebo více jízdnicích pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy smí řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg, jízdnicí soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m, zvláštního motorového vozidla a motocyklu s nejvyšší povolenou rychlostí do $45 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ užit k jízdě výhradně dvou jízdnicích pruhů nejbližších k pravému okraji vozovky; v ostatních jízdnicích pruzích smí jet jen tehdy, jestliže je to nutné k objíždění, otáčení nebo odbočování.

§ 36

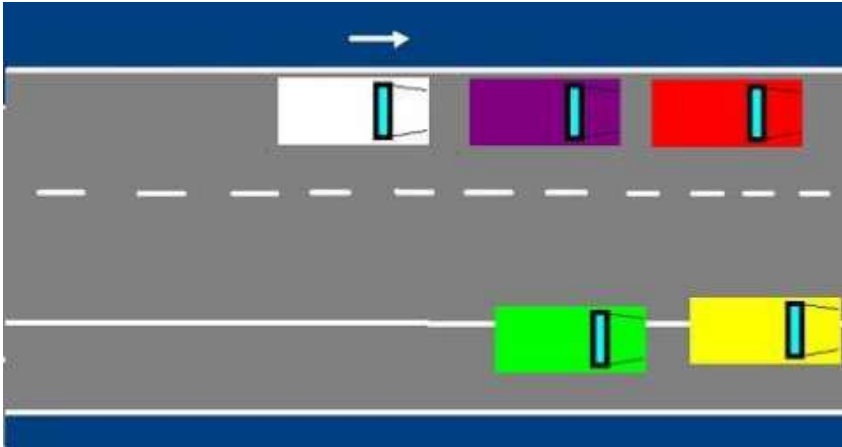
odst. 4 zák. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů říká

(4) Řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg a řidič jízdnicí soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m, nesmí předjíždět jiné vozidlo, pokud k jeho předjetí nemá dostatečnou rychlost, takže by omezil v jízdě ostatní vozidla svou výrazně nižší rychlostí jízdy [2].

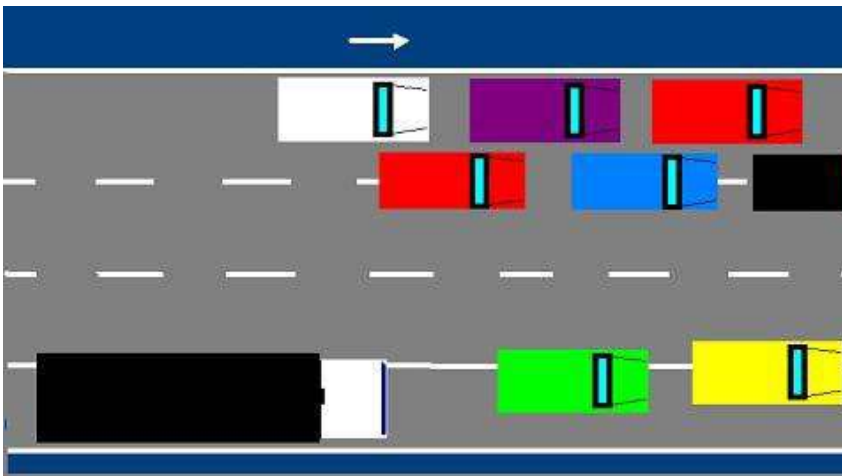
1.11 Průjezdny jízdnicí pruh na dálnicích při dopravní zácpě

Pro zajištění plynulého průjezdu vozidel s právem přednostní jízdy je na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla při dopravních nehodách zavedena povinnost spočívající v utvoření jízdnicí pruhu o šířce 3 m. Řidič je povinen před zastavením vozidla v dopravní zácpě vytvořit takový jízdnicí pruh.

Průjezdny jízdnicí pruh pro průjezd vozidla s předností v jízdě se vytváří způsobem, který je zobrazen na následujícím obrázku č. 10 a obrázku č. 11.



Obrázek č. 10 - Vytvoření jízdního pruhu o šířce minimálně 3 m na komunikaci o dvou jízdních pruzích [13]



Obrázek č. 11 - Vytvoření jízdního pruhu o šířce minimálně 3 m na komunikaci o třech jízdních pruzích [13]

Zákon se touto problematikou zabývá v:

§ 41

odst. 8 zák. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

(8) Pokud hustota provozu na dálnici a rychlostní silnici o dvou jízdních pruzích v jednom směru jízdy vyvolá vznik kolony stojících vozidel, jsou řidiči souběžně jedoucích vozidel povinni před zastavením vozidla vytvořit mezi sebou jeden průjezdný jízdní pruh široký nejméně 3,0 m pro průjezd vozidel s právem přednostní jízdy; je-li v jednom směru jízdy tři a více jízdních pruhů, sníží vzájemný boční odstup řidiči vozidel v levém a středním jízdním

pruhu nebo středních jízdních pruzích. Řidiči jedoucí v krajních jízdních pruzích v jednom směru jízdy mohou při vytváření průjezdného jízdního pruhu vjet na krajnici nebo na střední dělicí pás. Řidičům ostatních vozidel je vjezd do pruhu pro průjezd vozidel s právem přednostní jízdy a jízda v tomto pruhu zakázána; toto neplatí pro vozidla vlastníka pozemní komunikace a vozidla technické pomoci [2].

1.12 Bodový systém

Bodový systém nebo-li bodové hodnocení řidičů patří mezi účinné nástroje vedoucí k důslednějšímu dodržování zákona o silničním provozu ze strany řidičů. Po zavedení tohoto systému došlo ke snižování dopravní nehodovosti. Postupně jsou z provozu tzv. vybodováni neukáznění a nespolehliví řidiči. Řidiči jsou motivováni k dodržování dopravních předpisů možností ztráty řidičského oprávnění v případě dosažení určité úrovně bodového ohodnocení.

Jedná se o nástroj ve světě stále častěji používaný. V současné době je v Evropě používáno 21 bodových systémů, v rámci EU i v zemích, které nejsou členy EU. Přestože jejich výchozí filozofie je shodná (snížení počtu přestupků vedoucích k závažným nehodám, eliminace nebezpečných řidičů a snížení úmrtnosti v dopravě), jednotlivé systémy se od sebe v mnoha ohledech výrazně liší. S ohledem na místní zvyklosti, legislativní kontext a situaci v bezpečnosti silničního provozu zahrnují odlišný počet a druh bodovaných přestupků, odlišný výchozí počet bodů a způsob bodování, jiný postup zahlazování trestných bodů. V některých zemích je zvláštní postup v případě řidičů začátečníků nebo profesionálů. Systém přičítání trestných bodů zvolilo 14 zemí, zatímco 7 států se přiklonilo k postupu odečítání z výchozího počtu bodů. Celkový počet bodů se pohybuje od 3 do 39 bodů [14].

Pro Českou republiku je bodový systém hodnocení řidičů opatřením ke snížení počtu a následků dopravních nehod do roku 2010. Je obsažen v rámcové Národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Tuto strategii schválila vláda České republiky v usnesení č. 394 ze dne 28. dubna 2004. Zavedení bodového systému není jediným opatřením.

1.12.1 Cíle bodového systému hodnocení řidičů

Bodový systém hodnocení řidičů je opatřením, jehož cílem je [15]:

- předcházet porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích;
- řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí závažných dopravních přestupků, tzv. vybodovat, a tím tyto nebezpečné řidiče dočasně zbavit možnosti řízení motorového vozidla;

- vytvořit systém, který jasně definuje konkrétní přestupek, za nějž má a musí být přidělen konkrétní počet bodů.

Účelem bodového systému není odebrat řidičům jejich řidičské oprávnění, působí však jako preventivní prvek. V naší republice, jako i v některých sousedních státech, začala většina řidičů, kterým byly uděleny 2 body, dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích.

1.12.2 V současné době používaný bodový systém hodnocení řidičů

V zemích Evropy se bodový systém v silničním provozu užívá ve dvou podobách.

První z nich je odečtový systém. V zemích, které používají tento druh systému, má řidič přidělen určitý počet bodů, které se mu za přestupky odečítají až k dosažení 0. Poté řidič přichází o řidičské oprávnění. Tento druh systému je zaveden v zemích, jako jsou Německo, Velké Británii, Řecko, Slovinsko, Kypr, Maďarsko, Irsko, Litva, Malta, Norsko, Dánsko, Rakousko a Česká republika.

Druhý ze systémů je systém, u něhož řidič začíná s nulovým počtem bodů. V tomto systému se řidiči přičítají body za jednotlivé druhy přestupků a po dosažení limitu nevyššího počtu bodů je mu odejmuto řidičské oprávnění. Ten druh systému se používá ve Francii, Chorvatsku, Polsku, Bulharsku, Lucembursku, Itálii, Lotyšsku a Španělsku. Na podobném principu fungují systémy také v Kanadě, Austrálii, USA a na Novém Zélandu. Rozdělení bodových systémů v Evropě, včetně roku zavedení, jsou uvedeny na obrázku č. 12, který je umístěn pod tímto textem.



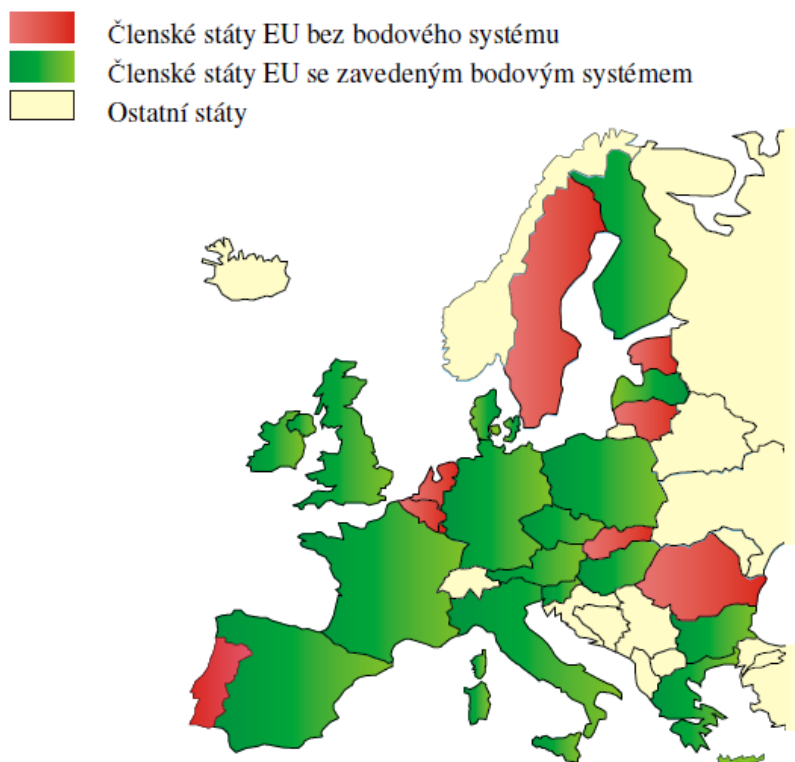
údaj v kroužku udává maximální počet bodů v daném systému

* - specifický systém bodového hodnocení známý jako 3x a dost

** - bodový systém pouze pro začátečníky

Obrázek č. 12 - Časová osa postupného zavádění bodového systému v jednotlivých státech Evropy [16]

Na následujícím obrázku č. 13 je mapa členských zemí EU, v nichž je bodový systém zaveden, a členských zemí, v nichž bodový systém ještě zaveden není, ale předpokládá se, že v nejbližších letech zde bude jeden z uvedených systémů zaveden. V příloze č. 6, v tabulce č. 8, je uvedeno 21 evropských států, které mají zavedený bodový systém, včetně roku, kdy byl zaveden.



Obrázek č. 13 - Mapa zemí EU v nichž je zaveden bodový systém hodnocení řidičů [16]

1.12.3 Pravidla bodového systému v ČR [15]

Řidič, který dosáhl hranice maximálního počtu bodů (v ČR je tato hranice 12 bodů), je povinen na výzvu příslušného správního orgánu odevzdat na místě příslušném podle trvalého bydliště řidičský průkaz. Lhůta pro odevzdání řidičského průkazu od doby doručení oznámení je 5 dnů. Řidič nesmí 12 měsíců řídit motorové vozidlo. Po uplynutí lhůty jednoho roku se musí řidič podrobit přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a následně může požádat o vrácení řidičského průkazu. Za každých po sobě jdoucích 12 měsíců, kdy se řidič nedopustí jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností, jsou mu z bodového konta umazány 4 body.

Pověřený úřad, který je oprávněn vydávat řidičské průkazy, zaznamenává počet udělených bodů do 5 dnů. Řidič může požádat o výpis získaných bodů, které mu byly u členy za provedené přestupky. Pověřený úřad není povinen informovat řidiče o množství získaných bodů. Pokud řidič po dobu třiceti šesti po sobě jdoucích měsících nezpůsobí žádný přestupek, budou mu odečteny všechny získané body.

Přehled bodového systému České republiky včetně porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích včetně bodového ohodnocení za tato jednání je uveden v příloze č. 8

Přesné znění zákona Hlavy V - Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů je uvedeno v příloze č. 7.

2 ZHODNOCENÍ NEJZÁSADNĚJŠÍCH ZMĚN ZÁKONA 361/2000 Sb. VE VZTAHU K DOPRAVNÍ NEHODODVOSTI

Zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů prošel řadou změn. V této práci jsou rozebrány nejzásadnější změny. Většina z těchto změn vedla ke snížení nehodovosti:

Novelizací zavedené celodenní svícení má vliv zejména na snížení počtu nehod s více účastníky při rozsvícených světlech ve dne (předpokládá se snížení nehodovosti až o 10 %). Podle výzkumů a studií provedených v některých evropských státech je celodenní svícení značným přínosem pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Tyto studie byly provedeny holandským Institutem pro bezpečnost silničního provozu (SWOV) a jednoznačně z nich vyplývá, že celodenní svícení má svůj význam pro snížení těžkých dopravních nehod i dopravních nehod s následkem smrti. Celodenní svícení má také význam při smrtelných dopravních nehodách, které byly způsobeny čelní srážkou neosvětlených automobilů. Pro nechráněné účastníky provozu (chodci, cyklisté a motocyklisté) je celodenní svícení nesrovnatelným bezpečnostním přínosem. Studie Elvik (Norsko) potvrzuje SWOV, že celodenní svícení má vliv na množství nehod ve dne, a také potvrzuje úbytek nehod s nechráněnými účastníky provozu.

Jak již bylo uvedeno v předešlé kapitole, tak těmto studiím oponuje studie týmu prof. ing. Dr. Pfliegera z institutu Epigus, která byla zaměřena na pozorování reakce lidí různých věkových kategorií na svítící automobily v různých denních dobách. Bylo zjištěno, že svícení ve dne je sporné opatření za dobrých světelných podmínek. Svícení za zhoršených viditelnostních podmínek studie nevyvrací.

Ze zkušeností řidičů lze konstatovat, že celodenní svícení je přínosem pouze v určitých situacích, při kterých je svítící vozidlo snadno a rychleji rozpoznatelné. Ve dnech za dobrých

světelných podmínek by vozidla nemusela svítit, ale i za těchto podmínek řidič rychleji a snáze spatří vozidlo jedoucí v protisměru nebo automobil, který mu tvoří překážku. Největším přínosem zavedení celodenního svícení jsou situace, při kterých by vozidlo nemuselo být řidičem spatřeno včas. Jsou to situace, kdy automobil projíždí alejí stromů, vyjíždí z tunelu či z lesa. V těchto případech by vozidlo, které nesvítí, mohlo být nepříjemným překvapením pro protijedoucí vozidlo a mohlo by tak způsobit střet obou těchto vozidel. Dalším z případů, ve kterých by měla vozidla svítit, jsou denní doby, kdy by vozidla nemusela být řidiči rozeznána (při rozbřesku, při západu slunce). V těchto případech by mělo být doporučeno svícení, vede totiž ke snížení dopravních nehod.

Druhou zásadní změnou bylo zavedení vyšších pokut za požití alkoholu, drog či jiných omamných látek před jízdou. Česká republika, Slovensko a východní část Německa jsou od léta roku 2004 jediné státy v Evropě, v nichž není dovoleno žádné promile (‰) alkoholu v krvi. V tabulce č. 9 a obrázku č. 18 v příloze č. 9 jsou znázorněny tolerance alkoholu, které mohou mít řidiči při řízení automobilu.

Bylo zjištěno, že požití alkoholu před jízdou značně ovlivňuje reakce řidiče na krizové situace. I přesto je v některých zemích Evropy, jak uvádí tabulka č. 9 a obrázek č. 18 v příloze č. 9, povoleno od 0,2 ‰–0,8‰ alkoholu v krvi. Země, které zavedly povolené promile 0,8 ‰ alkoholu, tuto hranici postupně snižovaly na 0,5 ‰ [5]. Nebylo prokázáno, že by toto tolerované množství alkoholu v krvi ovlivnilo nehodovost. Počet nehod v těchto zemích je srovnatelný s počtem nehod v zemích Evropy, v nichž není povoleno žádné promile alkoholu.

Třetím z opatření, které zavedla novelizace zákona, je zákaz telefonování za jízdy. Tento zákaz se však nevztahuje na řidiče, kteří za jízdy telefonují prostřednictvím hands free sady. Celosvětově je známo, že i telefonování za jízdy prostřednictvím hands free je nebezpečné. Studiemi bylo prokázáno, že telefonováním se řidič nesoustředí na jízdu samotnou a to může být příčinou dopravních nehod. Avšak většina řidičů si tento fakt neuvědomuje. Počet řidičů, kteří telefonují průměrně alespoň jednou během jízdy, je vysoký v Estonsku, na Kypru, v Itálii a Chorvatsku (přes 40 %). Poměrně málo časté je telefonování za jízdy ve Španělsku, Polsku, Německu, Velké Británii a Francii (méně než 20 %) [18]. Projektu SARTRE 3 'Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe' (Postoje k bezpečnosti silničního provozu v Evropě) se zúčastnilo 23 zemí Evropy. V každé zemi bylo osloveno více než 1000 řidičů a celkem bylo provedeno přibližně 24 tisíc rozhovorů. Výsledky projektu poskytují informace

o postojích, chování a zkušenostech řidičů. Na grafu v příloze č. 10 je zobrazeno na obrázku č. 19 množství řidičů z uvedených 23 států Evropy, kteří za jízdy telefonují [18].

V novelizaci zákona je dovoleno parkování šikmé a kolmé na místech, kdy musí být dodržena minimální šířka vozovky 3 m pro oba směry jízdy [2]. Při volbě takového parkovacího místa je nutné zvážit, jestli by tím nebyla ohrožena bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Čtvrtou změnou v novelizaci zákona je jízda v jízdnicích pružích. Týká se silnic a dálnic se třemi a více jízdnicími pruhy. U těchto typů komunikací má nyní přednost v jízdě při najíždění do středního jízdnicího pruhu ten, který najíždí do tohoto jízdnicího pruhu z pravého jízdnicího pruhu. Platí to i při zařazování do volného jízdnicího pruhu i při 5 a více jízdnicích pružích v jednom směru jízdy.

Pátým opatřením je křižovatka s kruhovým objezdem. Je typem křižovatky ve své podstatě jednoduchým a srozumitelným. Při najíždění na tento typ křižovatky je nájezdová rychlost vozidel mnohem menší než u ostatních křižovatek. Při nájezdu na kruhový objezd řidič nedává znamení o změně směru jízdy. Řidič dává znamení o změně směru jízdy pouze při opuštění kruhového objezdu. Pokud se jedná o kruhový objezd z více jízdnicími pruhy dává řidič znamení při přejíždění z jednoho jízdnicího pruhu do druhého.

Tento druh křižovatek má vliv na počet nehod na křižovatkách z několika důvodů. Nemá žádné hlavní kolizní body (klasické křižovatky jich mají 16). Vedlejších kolizních bodů mají okružní křižovatky oproti klasickým jen polovinu, tedy 8 [18]. V posledních letech byly ve většině českých měst klasické křižovatky nahrazeny tímto typem křižovatek a jsou řidiči vnímány kladně.

Šestá změna se týká předjíždění nákladních vozidel na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla. Jde v podstatě o omezení předjíždění nákladních vozidel o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg a jízdnicí soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m [2]. Řidič nesmí předjíždět před sebou jedoucí vozidlo, jestliže by s ohledem na rychlost svého vozidla a rychlost vozidla předjížděného mohl při předjíždění ohrozit nebo omezit řidiče ostatních vozidel.

Bodový systém je zásadní změnou pro řidiče na území České republiky. Tento systém byl již zaveden v některých státech Evropy. Bodový systém je v evropských státech rozdělen na dva druhy (přičítací a odečtový). Úlohou bodového systému je eliminace jednotlivých přestupků,

kterých se řidiči dopouštějí a ohrožují tak svůj život i životy ostatních účastníků silničního provozu. Dalším efektem zavedení tohoto systému má být snížení počtu nehod, které jsou způsobeny nedisciplinovanými řidiči a ochránit tak ostatní účastníky provozu. Za jednotlivé druhy přestupků jsou řidičům v České republice přičítány trestné body. Evidovat trestné body mají ze zákona magistráty, okresní úřady, pověřené obce z rozšířenou působností.

Hlavními aspekty silničního provozu, které mají vazbu na bodový systém a jsou hlavními a nejnebezpečnějšími příčinami nehodovosti, jsou zejména nepřiměřená rychlost jízdy, nedovolené předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nedání přednosti chodci na přechodu, atd. Z analýzy a výzkumů vyplývá, že bodový systém splnil účel, pro který byl zaveden do naší právní úpravy. Počet nehod se snížil v roce nástupu bodového systému, ale v následujících letech počet nehod opět lehce stoupl. V porovnání s minulými lety je však počet nehod menší viz tabulka č. 2

Tabulka č. 2 - Dopravní nehody na pozemních komunikacích v ČR [22]

Ukazatel	2006	2007	2008	2009
Počet nehod celkem	187 965	182 736	160 376	74 815
Počet usmrcených osob	956	1 123	992	832
Počet těžce zraněných osob	3990	3 960	3 809	3 536
Počet lehce zraněných osob	24 231	25 382	24 776	23 777
Hmotná škoda [mil. Kč]	9 116,10	8 467,00	7 741,46	4 981,09

ZÁVĚR

V České republice prošla legislativa, která se zabývá silniční dopravou, řadou změn. Nejvýznamnější změnou bylo zavedení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, který nahradil vyhlášku Federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb.

Od 1. července 2006 nabyl účinnosti zákona č. 411/2005 Sb., o silničním provozu, týkající se novelizace zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Tento zákon má přispět k větší bezpečnosti účastníků silničního provozu, ke snížení počtu dopravních nehod na pozemních komunikacích a tím i ke snížení počtu lehce, těžce zraněných a usmrcených osob v České republice.

V předložené bakalářské práci jsou uvedeny nejzásadnější změny v novelizovaném silničním zákoně, které mají zásadní vliv na vývoj nehodovosti. Na základě práce se statistickými daty lze konstatovat, že novelizace vedla ke snížení počtu dopravních nehod na pozemních komunikacích, a tím i ke snížení počtu lehce či těžce zraněných a usmrcených osob v České republice. Dlouhodobý trend vývoje nehodovosti ve všech vyspělých zemích je pozitivní. Na krátkodobé výkyvy mohou mít vliv například klimatické podmínky. Je samozřejmé, že se hledají další možnosti, které by vedly k dalšímu snižování počtu dopravních nehod a zraněných či usmrcených osob při těchto nehodách. Na snížení nehodovosti má vliv i vyšší aktivita policie ČR při dohledu nad bezpečností provozu na pozemních komunikacích a vysoký počet policejních akcí, které generují bezprostřední pozitivní efekt na počet nehod a usmrcených.

Navrhuji, aby součástí lékařské zprávy o zdravotní způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění k řízení motorových vozidel byla předložena i zpráva z vyšetření dopravního psychologa. Tomuto vyšetření by se měli podrobit také řidiči, kteří žádají o navrácení řidičského průkazu.

Informační zdroje:

- [1] RNDr. Jan Tecl, osobní sdělení, CDV 12.5.2010
- [2] *Sbírka zákonů Sagit* [online]. [cit. 2010-04-22]
Dostupné z <<http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?sn=y&hledany=z%E1kon+%E8%2E361%2F2000Sb%2Eo+provozu+na+pozemn%EDch+komunikac%EDch&zdroj=sb00361&cd=3&typ=r>>.
- [3] *Články o autech Autoweb* [online]. [cit. 2010-04-21]
Dostupné z <<http://www.autoweb.cz/autonovinky-nova-auta/rakousko-denni-sviceni-muze-byt-nebezpecne/12775>>.
- [4] *Sbírka zákonů Sagit* [online]. [cit. 2010-04-22]
Dostupné z <<http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?zdroj=sb09040&cd=76&typ=r>>.
- [5] *Co mohou očekávat neukáznění řidiči v okolních evropských státech* [online].
[cit. 2010-04-22]
Dostupné z <<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/93B7A352-478A-4018-A119-032F5F2DC316/0/3honz.pdf>>.
- [6] *Dětské autosedačky Nová pravidla* [online]. [cit. 2010-05-12]
Dostupné z <<http://www.novapavidla.cz/HLAVNI-ZMENY-V-PRAVIDLECH/DETSKE-AUTOSEDAČKY>>.
- [7] *Děti spolujezdci výjimka Ibesip* [online]. [cit. 2010-04-22]
Dostupné z <<http://www.ibesip.cz/zdroj.aspx?typ=4&Id=97&sh=115650541>>.
- [8] *2. Konference o bezpečnosti silničního provozu v obcích* [online]. [cit. 2010-04-23]
Dostupné z <http://www.regionservis.cz/document/filename/2299/P__sp_vek_plk._Mgr._Karel_Posp__il.pdf>.
- [9] *Telefonování za jízdy Nová pravidla* [online]. [cit. 2010-05-13]
Dostupné z <<http://www.novapavidla.cz/HLAVNI-ZMENY-V-PRAVIDLECH/TELEFONOVANI-ZA-JIZDY>>.
- [10] *Postoje k telefonování za jízdy Centrum dopravního výzkumu* [online].
[cit. 2010-04-23]
Dostupné z <<http://www.czrso.cz/index.php?id=389>>.
- [11] *Jízda v jízdních pruzích Nová pravidla* [online]. [cit. 2010-05-16]
Dostupné z <<http://www.novapavidla.cz/animace/index.html?par=12&anim=1>>.
- [12] *Rozdělení nehodovosti na úsecích a křižovatkách Centrum dopravního výzkumu* [online]. [cit. 2010-04-24]

- Dostupné z <<http://www.czrso.cz/index.php?id=319>>.
- [13] *Průjezdny jízdní pruh na dálnicích Nová pravidla* [online]. [cit. 2010-05-13]
Dostupné z <<http://www.novapravidla.cz/HLAVNI-ZMENY-V-PRAVIDLECH/PRUJEZDNY-JIZDNI-PRUH-NA-DALNICICH>>.
- [14] *Bodový systém – charakteristika Centrum dopravního výzkumu* [online].
[cit. 2010-05-05]
Dostupné z <<http://www.czrso.cz/index.php?id=502>>.
- [15] *Bodový systém Nová pravidla* [online]. [cit. 2010-05-16]
Dostupné z <<http://www.novapravidla.cz/BODOVY-SYSTEM/PROC-BODOVY-SYSTEM>>.
- [16] *Informace o stavu bodového systému v České republice* [online]. [cit. 2010-05-13]
Dostupné z <<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/D3CAF35B-E4BB-4DC0-9FB4-E7D341ED94EF/0/1003BR.pdf>>.
- [17] *Vybrané výsledky evropského výzkumu* [online]. [cit. 2010-05-14]
Dostupné z <http://sartre.inrets.fr/documents-pdf/Brochure_S3_CZ.pdf>.
- [18] *Kolizní body hlavní a vedlejší* [online]. [cit. 2010-05-16]
Dostupné z <http://people.fsv.cvut.cz/~k127/HTM/URB1/Prednasky_castA.pdf>.
- [19] *Dopravní nehody cyklistů Soudně lékařská reflexe problému* [online].
[cit. 2010-04-23]
Dostupné z <<http://www.solen.cz/pdfs/int/2003/06/05.pdf>>.
- [20] *Odtah vozidla. Městská policie Benešov* [online]. [cit. 2010-05-14]
Dostupné z <<http://www.benesov-city.cz/mestska-policie>>.
- [21] *Analýza dopravní nehodovosti na mimoúrovňových křižovatkách* [online].
[cit. 2010-05-14]
Dostupné z <http://www.bezpecnostniaudit.cz/files/dokumenty/07-03_m_priloha-43-01_analyza-nehodovosti.pdf>.
- [22] *Informační servis Policie České republiky* [online]. [cit. 2010-05-12]
Dostupné z <<http://www.policie.cz/web-informacni-servis-statistiky.aspx>>

Seznam tabulek:

Tabulka č. 1 - Zranění cyklistů při dopravní nehodě

Tabulka č. 2 - Dopravní nehody na pozemních komunikacích v ČR

Tabulka č. 3 - Zranění cyklisty při fronto – frontální kolizi s OMV

Tabulka č. 4 - Zranění cyklisty při fronto – dorzální kolizi s OMV

Tabulka č. 5 - Zranění cyklisty při fronto – laterální kolizi s OMV

Tabulka č. 6 - Ovlivnění požitím alkoholu (EA) u usmrčených cyklistů

Tabulka č. 7 - Smrtelné nehody cyklistů v průběhu dne

Tabulka č. 8 - Země Evropy v nichž platí bodový systém hodnocení řidičů

Tabulka č. 9 - Povolené množství alkoholu v některých zemích Evropy

Seznam obrázků:

- Obrázek č. 1 - Počet nehod způsobených pod vlivem alkoholu v jednotlivých letech
- Obrázek č. 2 - Vývoj počtu usmrcených dětí jako spolujezdců od roku 2000 do roku 2007
- Obrázek č. 3 - Vývoj usmrcených dětí v České republice celkem
- Obrázek č. 4 - Množství cyklistů při jednotlivých zraněních s ochrannou přilbou a bez z ní pro Jihomoravský kraj
- Obrázek č. 5 - Množství cyklistů při jednotlivých zraněních s ochrannou přilbou a bez z ní pro celou ČR
- Obrázek č. 6 - Počet řidičů, kteří zpravidla během jízdy alespoň jednou telefonují (mezinárodní srovnání, v %)
- Obrázek č. 7 - Počet řidičů, kteří zpravidla během jízdy přijímají alespoň jeden hovor (mezinárodní srovnání, v %)
- Obrázek č. 8 - Přednost vozidla jedoucího z pravého jízdního pruhu před vozidlem jedoucím z levého jízdního pruhu při zařazování
- Obrázek č. 9 - Procentuelní množství usmrcených osob na 1000 nehod na různých typech křižovatek
- Obrázek č. 10 - Vytvoření jízdního pruhu o šířce minimálně 3 m na komunikaci o dvou jízdních pružích
- Obrázek č. 11 - Vytvoření jízdního pruhu o šířce minimálně 3 m na komunikaci o třech jízdních pružích
- Obrázek č. 12 - Časová osa postupného zavádění bodového systému v jednotlivých státech Evropy
- Obrázek č. 13 - Mapa zemí EU v nichž je zaveden bodový systém hodnocení řidičů
- Obrázek č. 14 - Odtah vozidla pod dozorem městské policie
- Obrázek č. 15 - Odtah vozidla pod dozorem městské policie
- Obrázek č. 16 - Pohled na přípojovací jízdní pruh na dálnici D1 ve směru od Rosic (sil. I/23)
- Obrázek č. 17 - Zjednodušené schéma přípojovacího pruhu dálnice D1 ve směru od Rosic na Brno v exitu 182
- Obrázek č. 18 - Limity hladiny alkoholu v krvi při řízení vozidla v Evropě 2004
- Obrázek č. 19 - Množství řidičů z uvedených států Evropy, kteří za jízdy telefonují

Seznam zkratek:

CDV	centrum dopravního výzkumu
GBP	britské libry
SARTRE	Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe
EU	evropská unie
SWOW	holandský Institut pro bezpečnost silničního provozu
OMV	osobní motorové vozidlo
EA	etylalkohol

Seznam příloh:

Příloha č. 1 - § 6 zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

Příloha č. 2 - Tabulky zranění cyklistů při OMV

Příloha č. 3 - Odtah vozidla pod dozorem městské policie

Příloha č. 4 - Pohled na připojovací jízdní pruh a zjednodušené schéma připojovacího jízdního pruhu

Příloha č. 5 - § 12 Jízda v jízdních pruzích odst. 4, 5, 6, 7 zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

Příloha č. 6 - v tabulce č. 1 je uvedeno 21 Evropských států, které mají zavedený bodový systém včetně roku kdy byl zaveden.

Příloha č. 7 - Hlava V zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

Příloha č. 8 - Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích – Počet bodů

Příloha č. 9 - Povolené množství alkoholu v některých zemích Evropy a limity hladiny alkoholu v krvi při řízení vozidla v Evropě 2004

Příloha č. 10 - Množství řidičů z uvedených států Evropy, kteří za jízdy telefonují.

Přílohy

Příloha č. 1 - § 6 zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů [2]

§ 6

zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

(1) Řidič motorového vozidla je povinen

b) nepřepřavovat ve vozidle kategorie M1, N1, N2 nebo N3 2), které není vybaveno zádržným bezpečnostním systémem,

1. dítě mladší tří let,

2. dítě menší než 150 cm na sedadle vedle řidiče,

c) přepřavovat ve vozidle kategorie M1, N1, N2 nebo N3 2), které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, dítě, jehož tělesná hmotnost nepřevyšuje 36 kg a tělesná výška nepřevyšuje 150 cm, pouze za použití dětské autosedačky; při této přepravě

1. dítě musí být umístěno v dětské autosedačce, která odpovídá jeho hmotnosti a tělesným rozměrům,

2. na sedadle, které je vybaveno airbagem, který nebyl uveden mimo činnost, nebo pokud byl uveden mimo činnost automaticky, nesmí být dítě v dětské autosedačce přepřavováno čelem proti směru jízdy,

d) umístit a upevnit dětskou autosedačku na sedadle a dítě do dětské autosedačky podle podmínek stanovených výrobcem dětské autosedačky v návodu k použití této dětské autosedačky,

e) přepřavovat ve vozidle kategorie M1, N1, N2 nebo N3 2), které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, dítě, jehož tělesná hmotnost převyšuje 36 kg nebo tělesná výška převyšuje 150 cm, pouze je-li dítě za jízdy připoutáno bezpečnostním pásem,

f) přepřavovat ve vozidle kategorie M1 a N1 2), které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem a ve kterém jsou na zadním sedadle již umístěny 2 dětské autosedačky a nedostatek prostoru neumožňuje umístit třetí dětskou autosedačku, třetí dítě starší 3 let a menší než 150 cm na zadním sedadle pouze, je-li toto dítě za jízdy připoutáno bezpečnostním pásem,

g) poučit osoby starší 3 let nebo osoby je doprovázející přepřavované ve vozidle kategorie M2 a M3 2), které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, o povinnosti použít zádržný bezpečnostní systém, pokud tato informace není zajištěna jiným způsobem.

(3) Ustanovení odstavce 1 písm. c), e), a f) neplatí

c) do 1. května 2008 pro přepravu dětí ve vozidlech zabezpečujících svoz a rozvoz dětí do mateřských a základních škol nebo přepravu dětí na sportovní, kulturní nebo společenské akce za podmínky omezení rychlosti daného vozidla na maximálně 70 km/hod.

(4) Ustanovení odstavce 1 písm. c) neplatí pro přepravu dětí v obci ve vozidle taxislužby při provozování taxislužby; dítě uvedené v písmenu c) nesmí být přepravováno na sedadle vedle řidiče a musí být připoutáno bezpečnostním pásem. Je-li však při přepravě dítěte dětská autosedačka použita, musí být splněna podmínka uvedená v odstavci 1 písm. c) bodě 2.

(7) Přesahuje-li počet přepravovaných dětí starších tří let počet sedadel vybavených bezpečnostními pásy nebo dětskými autosedačkami, může řidič vozidla kategorie M1 a N1 2) přechodně, nejdéle do 1. května 2008, na pozemních komunikacích s výjimkou dálnic a rychlostních silnic přepravovat na zadním sedadle větší počet dětí, než je počet sedadel vybavených bezpečnostními pásy nebo dětskými autosedačkami, bez použití zádržného bezpečnostního systému.

Příloha č. 2 - Tabulky zranění cyklistů při kolizi s OMV(osobní motorové vozidlo) [19]

Tabulka č. 3 - Zranění cyklisty při fronto – frontální kolizi s OMV

Tabulka 3. Zranění cyklisty při fronto – frontální kolizi s OMV		
fronto – frontální kolize	n	%
fraktury obličejových kostí	5	56 %
fraktury báze lební	7	78 %
fraktury klenby lební	7	78 %
fraktury krčních obratlů	2	22 %
fraktury hrudních obratlů	3	33 %
fraktury bederních obratlů	0	0 %
fraktury žeber	6	67 %
trhliny pohrudnice	0	0 %
fraktury klíční kosti	0	0 %
fraktury hrudní kosti	2	22 %
fraktury horních končetin	5	56 %
fraktury dolních končetin	8	89 %
z toho amputace	0	0 %
fraktury kostí pánevních	0	0 %
traumatické poškození mozku	8	89 %
traumatické poškození míchy	3	33 %
traumatické poškození plic	6	67 %
traumatické poškození srdce	3	33 %
traumatické poškození sleziny	3	33 %

traumatické poškození jater	3	33 %
poškození velkých cév	1	11 %
poškození močového měchýře	0	0 %
traumatické poškození ledvin	0	0v%
poškození bránice	0	0 %
poškození žaludku	0	0 %

Tabulka č. 4 - Zranění cyklisty při fronto – dorzální kolizi s OMV

Tabulka 4. Zranění cyklisty při fronto – dorzální kolizi s OMV		
fronto – dorzální	n	%
fraktury obličejových kostí	0	0 %
fraktury báze lební	15	71 %
fraktury klenby lební	9	43 %
fraktury krčních obratlů	8	38 %
fraktury hrudních obratlů	0	0 %
fraktury bederních obratlů	0	0 %
fraktury žeber	10	48 %
trhliny pohrudnice	0	0 %
fraktury klíční kosti	0	0 %
fraktury hrudní kosti	0	0 %
fraktury horních končetin	0	0 %
fraktury dolních končetin	6	29 %
z toho amputace	0	0 %
fraktury kostí pánevních	1	5 %
traumatická léze mozku	21	100 %
traumatická léze míchy	8	38 %
traumatická léze plic	10	50 %
traumatická léze srdce	1	5 %
traumatická léze sleziny	6	29 %
traumatická léze jater	6	29 %
poškození velkých cév	0	0 %
poškození močového měchýře	0	0 %
traumatická léze ledvin	0	0 %
poškození bránice	0	0 %
poškození žaludku	0	0 %

Tabulka č. 5 - Zranění cyklisty při fronto – laterální kolizi s OMV

Tabulka 5. Zranění cyklisty při fronto – laterální kolizi s OMV		
fronto – laterální kolize	n	%
fraktury obličejových kostí	1	4 %
fraktury báze lební	16	64 %
fraktury klenby lební	11	44 %
fraktury krčních obratlů	7	28 %
fraktury hrudních obratlů	4	16 %
fraktury bederních obratlů	2	8 %

fraktury žeber	15	60 %
trhliny pohrudnice	8	32 %
fraktury klíční kosti	4	16 %
fraktury hrudní kosti	2	8 %
fraktury horních končetin	7	28 %
fraktury dolních končetin	10	40 %
z toho amputace	3	12 %
fraktury kostí pánevních	7	28 %
traumatická léze mozku	21	84 %
traumatická léze míchy	5	20 %
traumatická léze plic	10	40 %
traumatická léze srdce	2	8 %
traumatická léze sleziny	3	12 %
traumatická léze jater	2	8 %
poškození velkých cév	4	16 %
poškození močového měchýře	2	8 %
traumatická léze ledvin	5	20 %
poškození bránice	2	8 %
poškození žaludku	1	4 %

Tabulka č. 6 - Ovlivnění požitím alkoholu (EA) u usmrcených cyklistů

Tabulka 6. Ovlivnění požitím alkoholu (EA) u usmrcených cyklistů		
koncentrace EA	n	%
0,00–0,30 g.kg-1	42	39,6 %
0,31–0,80 g.kg-1	3	2,8 %
0,81–1,00 g.kg-1	3	2,8 %
1,01–1,50 g.kg-1	9	8,5 %
1,51–2,00 g.kg-1	11	10,4 %
2,01–3,00 g.kg-1	20	18,9 %
3,01– a více g.kg-1	4	3,8 %
Nezjištěno	14	13,2 %

Tabulka č. 7 - Smrtelné nehody cyklistů v průběhu dne

Tabulka 7. Smrtelné nehody cyklistů v průběhu dne		
rozdělení dne	n	%
0–6 hod.	9	8,5 %
6–12 hod.	23	21,7 %
12–18 hod.	29	27,4 %
18–24 hod.	43	40,6 %
čas nezjištěn	2	1,9 %

Příloha č. 3 - Odtah vozidla pod dozorem městské policie [20]



Obrázek č. 14 - Odtah vozidla pod dozorem městské policie

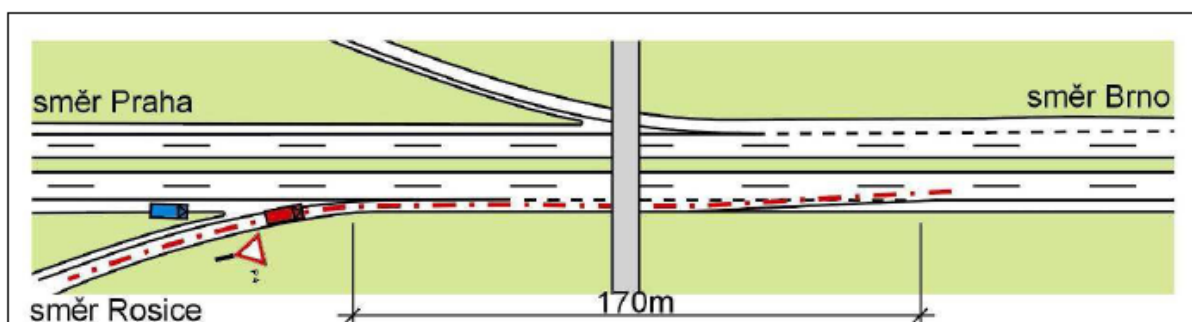


Obrázek č. 15 - Odtah vozidla pod dozorem městské policie

Příloha č. 4 - Pohled na přípojovací jízdní pruh a zjednodušené schéma přípojovacího jízdního pruhu [21]



Obrázek č. 16 - Pohled na přípojovací jízdní pruh na dálnici D1 ve směru od Rosic (sil. I/23)



Obrázek č. 17 - Zjednodušené schéma přípojovacího pruhu dálnice D1 ve směru od Rosic na Brno v exitu 182

Příloha č. 5 - § 12 Jízda v jízdních pruzích odst. 4, 5, 6, 7 zák. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů [2]

§ 12 Jízda v jízdních pruzích

odst. 4, 5, 6, 7 zák. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

(4) Na pozemní komunikaci o třech nebo více jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy smí řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500

kg, jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m, zvláštního motorového vozidla a motocyklu s nejvyšší povolenou rychlostí do 45 km.h⁻¹ užít k jízdě výhradně dvou jízdních pruhů nejbližších k pravému okraji vozovky; v ostatních jízdních pruzích smí jet jen tehdy, jestliže je to nutné k objíždění, otáčení nebo odbočování.

(5) Přejíždět z jednoho jízdního pruhu do druhého smí řidič jen tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí; přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy. Při souběžné jízdě umožní řidiči vozidel jedoucích v průběžném pruhu řidičům vozidel do tohoto pruhu přejíždějících z pruhu, který přestal být průběžným, vjet tak, aby se vozidla jedoucí v průběžném pruhu a vozidla do něho přejíždějící mohla řadit střídavě po jednom do jízdního proudu průběžného pruhu. Tam, kde se dva jízdní pruhy sbíhají v jeden, aniž by bylo zřejmé, který z nich je průběžný, nesmí řidič jedoucí v levém jízdním pruhu ohrozit řidiče jedoucího v pravém jízdním pruhu.

(6) Na pozemní komunikaci o třech jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy smí řidič přejíždět z levého jízdního pruhu do středního jízdního pruhu jen tehdy, neohrozí-li řidiče přejíždějícího do středního jízdního pruhu z pravého jízdního pruhu; obdobně se postupuje při přejíždění z levých jízdních pruhů do středních jízdních pruhů na pozemní komunikaci o čtyřech a více jízdních pruzích vyznačených na vozovce.

(7) Je-li pro zařazování do průběžného jízdního pruhu zřízen připojovací pruh, je řidič povinen před zařazením do průběžného pruhu užít připojovacího pruhu. Při zařazování z připojovacího pruhu do průběžného pruhu řidič nesmí ohrozit řidiče jedoucí v průběžném pruhu. Není-li připojovací pruh zřízen, je řidič povinen dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím v průběžném pruhu.

Příloha č. 6 - v tabulce č. 8 je uvedeno 21 Evropských států, které mají zavedený bodový systém včetně roku kdy byl zaveden[14].

Tabulka č. 8 - Země Evropy v nichž platí bodový systém hodnocení řidičů

země	zahájeno	výchozí počet bodů	přičítání/odečítání
Německo	1974	18	přičítání
Velká Británie	1982	12	přičítání
Francie	1992	12	odečítání
Chorvatsko	1992	7	odečítání
Polsko	1993	21	přičítání
Řecko	1993	25	přičítání
Slovinsko	1998	18	přičítání
Bulharsko	2000	39	odečítání
Kypr	2001	12	přičítání
Maďarsko	2001	18	přičítání
Irsko	2002	12	přičítání
Lucembursko	2002	12	odečítání
Itálie	2003	20	odečítání
Lotyšsko	2004	16	odečítání
Litva	2004	10	přičítání
Malta	2004 (pouze pro řidiče začátečníky)	12	přičítání
Norsko	2004	8	přičítání
Dánsko	2005	3	přičítání
Rakousko	2005	3	přičítání
Španělsko	2006	12	odečítání
Česká republika	2006	12	přičítání

Příloha č. 7 - Hlava V zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů [2]

Se nachází na stránkách www.sagit.cz v uvedeném odkazu:

<http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?sn=y&hledany=z%20E1kon+%20E8%20E361%20F2000Sb%20Eo+provozu+na+pozemni%20ch+komunikac%20ch&zdroj=sb00361&cd=3&typ=r>

Příloha č. 8 - Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích – Počet bodů [2]

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	7
řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví	7
při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	7
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče vyšší než 0,3 ‰, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	6
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	6
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	6
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	6
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	6

řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	5
řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	5
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec	5
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5
při řízení vozidla neumožnění chodce na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky	4
při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	4
ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů	4
řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4
při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hmotná škoda nižší než 100 000 Kč nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo odmítnutí sepsat společný záznam o dopravní nehodě nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	3
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3
překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 ‰	3

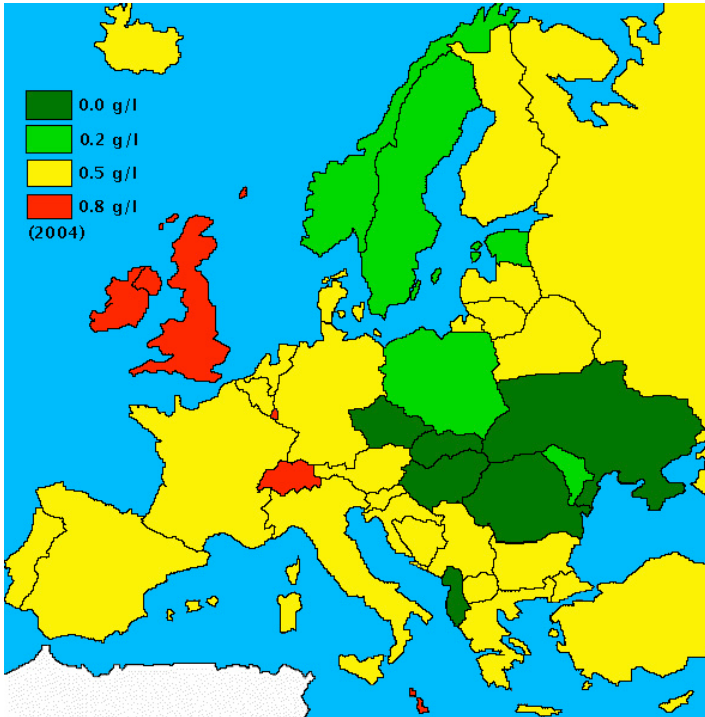
nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle	2
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km/h v obci nebo o méně než 30 km/h mimo obec	2
nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla nemotorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti stanovené v § 35 odst. 1 zákona o silničním provozu	1
neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1
porušení ustanovení § 32 zákona o silničním provozu o osvětlení vozidla	1
Porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 – zákaz zastavení a B 29 - zákaz stání)	1
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením	1
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy	1

Příloha č. 9 - Povolené množství alkoholu v některých zemích Evropy a limity hladiny alkoholu v krvi při řízení vozidla v Evropě 2004 [17]

Tabulka č. 9 - Povolené množství alkoholu v některých zemích Evropy

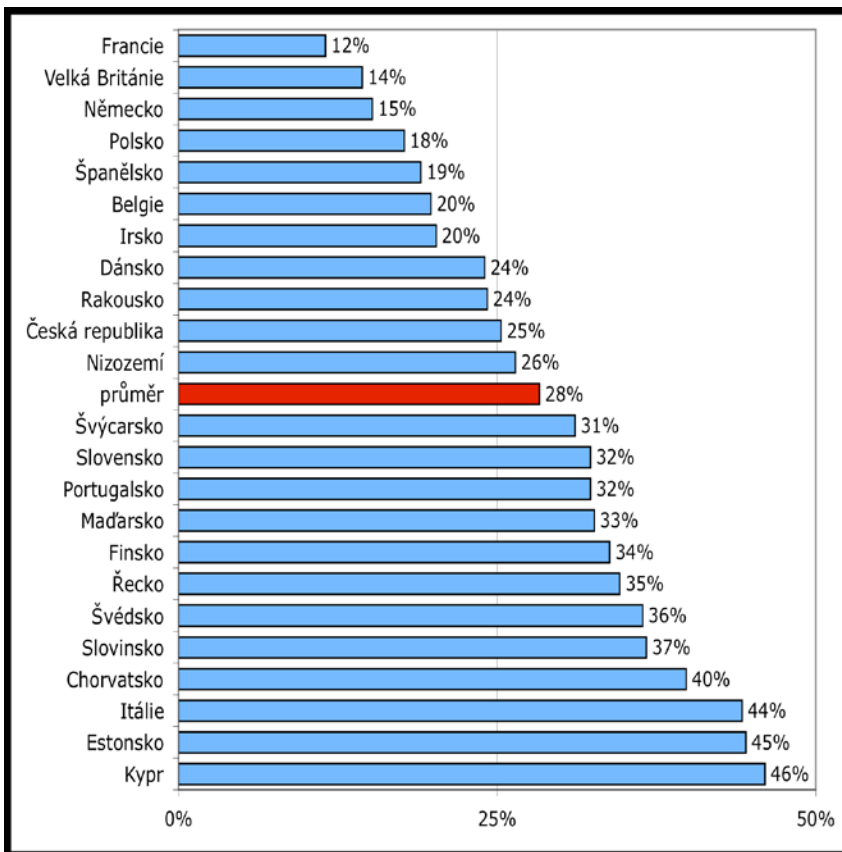
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Česká republika	0.0														
Maďarsko	0.0														
Slovensko	0.0														
Švédsko	0.2														
Polsko	0.2														
Estonsko	0.2														
Chorvatsko	0.5														* 0,0
Lotyšsko	0.4														
Litva	0.5														
Finlsko	0.5														
Nizozemí	0.5														
Portugalsko	0.5														
Slovinsko	0.5														
Belgie	0.8				0.5										
Francie	0.8	0.7			0.5										
Rakousko	0.8								0.5						
Dánsko	0.8								0.5						
Německo/záp.	0.8								0.5						
Německo/vých.	0.0		0.8						0.5						
Španělsko	0.8									0.5					
Řecko	0.8										0.5				
Itálie	0.8													0.5	
Kypr	0.9													0.5	
Švýcarsko	0.8														**
Irsko	0.8														
Lucembursko	0.8														
Malta	0.8														
Velká Británie	0.8														

* 0.0 od léta 2004 ** 0.5 od roku 2005



Obrázek č. 18 - Limity hladiny alkoholu v krvi při řízení vozidla v Evropě 2004

Příloha č. 10 - Množství řidičů z uvedených států Evropy, kteří za jízdy telefonují [17]



Obrázek č. 19 - Množství řidičů z uvedených států Evropy, kteří za jízdy telefonují