

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Možnosti využití záznamových zařízení umístěných ve vozidlech k analýze
dopravních situací

Bc. Filip Motl

Diplomová práce

2021

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2020/2021

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Filip Motl**
Osobní číslo: **D19352**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Téma práce: **Možnosti využití záznamových zařízení umístěných ve vozidlech k analýze dopravních situací**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Zásady pro vypracování

Úvod

1. Rozbor teoretického rámce vztahujícího se k užití záznamových zařízení ve vozidlech
2. Analýza nehodovosti ve vztahu k jednání účastníků provozu na pozemních komunikacích
3. Definování návrhů na snížení nehodovosti ve vztahu k řidičům dopravních prostředků
4. Riziková analýza návrhů a vyhodnocení

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: **30. října 2020**
Termín odevzdání diplomové práce: **14. května 2021**

L.S.

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

Ing. Pavla Lejsková, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 26. dubna 2021

Prohlašuji:

Práci s názvem Možnosti využití záznamových zařízení umístěných ve vozidlech k analýze 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., 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 5. 5. 2021

Bc. Filip Motl v.r.

Rád bych poděkoval vedoucímu práce doc. Ing. Ivoři Drahotskému Ph.D., za vstřícný přístup a cenné rady při zpracovávání diplomové práce.

ANOTACE

Tato práce se zaměřuje na dopravní nehodovost účastníků silničního provozu. První kapitola rozebírá podmínky provozování silniční dopravy včetně charakteristiky prvků bezpečnosti v autě. Druhá kapitola je zaměřena na analýzu dopravních nehod v České republice a zjištění reakci řidičů před dopravní nehodou. Třetí kapitola se věnuje porovnání aktuálního bodového systému a návrhu novely zákona o provozu vozidel na pozemních komunikacích pro rok 2022. Čtvrtá kapitola hodnotí tyto dvě varianty a doporučuje tu nejvhodnější.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní nehoda, nehodovost, vznik dopravní nehody, následky dopravní nehody

TITLE

Possibilities of using dashboard cameras placed inside the vehicles for analysis of traffic situations

ANNOTATION

This work is focuses on traffic accidents of road users. The first chapter discusses the conditions of road transport, including the characteristics of safety elements in the car. The second chapter focuses on the analysis of traffic accidents in Czech Republic and find out the reaction of drivers before a traffic accident. The third chapter focuses on the comparison of the current points system and the new proposal for year 2022. The fourth chapter focuses on evaluation both variants and recommending the suitable one.

KEYWORDS

traffic accident, accident rate, the occurrence of traffic accident, consequences of traffic accident

OBSAH

ÚVOD	10
1 ROZBOR TEORETICKÉHO RÁMCE VZTAHUJÍCÍHO SE K UŽITÍ ZÁZNAMOVÝCH ZARÍZENÍ VE VOZIDLECH	11
1.1 Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě	11
1.2 Povinnosti tuzemského dopravce	12
1.3 Provozování silniční dopravy pro cizí potřeby	12
1.3.1 Dobrá pověst	13
1.3.2 Finanční způsobilost	13
1.3.3 Odborná způsobilost	13
1.4 Zákon č 56/2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemní komunikaci	14
1.4.1 Registrace vozidel	15
1.4.2 Vyřazení silničního vozidla z provozu	17
1.4.3 Zánik silničního vozidla	18
1.4.4 Technické prohlídky	18
1.5 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích	20
1.5.1 Rychlost jízdy	20
1.5.2 Vzdálenost mezi vozidly	21
1.5.3 Dopravní nehoda	22
1.5.4 Činnost Policie České republiky	23
1.6 Aktivní bezpečnostní prvky motorového vozidla	23
1.6.1 Protiblokovací brzdový systém	23
1.6.2 Protiprokluzový systém	24
1.6.3 Elektronický stabilizační systém	24
1.7 Pasivní bezpečnostní prvky motorového vozidla	25
1.7.1 Bezpečnostní pásy	25
1.7.2 Airbagy	26
2 ANALÝZA NEHODOVOSTI VE VZTAHU K JEDNÁNÍ ÚČASTNÍKŮ PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	28
2.1 Statistika nehodovosti v České republice za rok 2020	28
2.1.1 Přijatá opatření ke snížení nehodovosti	28
2.1.2 Měsíční nehodovost	29
2.1.3 Nehodovost v jednotlivých dnech v týdnu	30

2.1.4	Období během dne	31
2.1.5	Zavinění dopravních nehod.....	32
2.1.6	Příčiny dopravních nehod	34
2.1.7	Dopravní nehody podle druhu.....	35
2.1.8	Alkohol nebo jiné návykové látky za volantem	36
2.1.9	Dle místa vzniku nehody.....	38
2.1.10	Dle věku viníka nehody	40
2.2	Rozbor případů z praxe	41
2.2.1	Nejčastější reakce řidičů	41
2.2.2	Řidič sešlápl brzdový pedál	42
2.2.3	Řidič nereagoval před nehodou.....	43
2.2.4	Řidič sešlápl brzdový pedál a dostal se do smyku	44
2.2.5	Řidič sešlápl brzdový pedál a pokusil se vyhnout.....	44
2.2.6	Řidič snížil rychlost.....	45
2.2.7	Řidič se pokusil vyhnout srážce	46
2.2.8	Řidič se pokusil vyhnout srážce jízdou do protisměru.....	46
2.2.9	Řidič začal couvat	47
2.2.10	Závěr	47
3	DEFINOVÁNÍ NÁVRHŮ NA SNÍŽENÍ NEHODOVOSTI VE VZTAHU K ŘIDIČŮM DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ	49
3.1	Bodový systém	49
3.2	Přestupky fyzických osob – §125c současný stav.....	49
3.2.1	Současné sankce pro nejzávažnější přestupky fyzických osob	50
3.2.2	Současné sankce u přestupků spojených s překročením maximální rychlosti	52
3.2.3	Současné sankce za přestupky spojené s ohrožením nebo omezením chodce	52
3.2.4	Současné sankce za přestupky spojené s dopravními nehodami.....	53
3.2.5	Současné sankce za středně závažné přestupky	54
3.2.6	Současné sankce za přestupky spojené s nedodržením bezpečné vzdálenosti	55
3.2.7	Současné sankce za přestupky spojené se zdravotní, profesní a technickou nezpůsobilostí 55	
3.2.8	Současné sankce za přestupky učitelů autoškoly	56
3.2.9	Současné sankce za méně závažné přestupky	56
3.3	Projednávaný návrh úpravy zákona č. 361/2000 o provozu vozidel na pozemních komunikacích.....	57
3.4	Změny v bodovém systému a systému pokut.....	58

3.4.1	Navrhované sankce u nejzávažnější přestupky	59
3.4.2	Navrhované sankce za přestupky spojené s překročením maximální rychlosti	60
3.4.3	Navrhované sankce u přestupků spojených s ohrožením nebo omezením chodce	60
3.4.4	Navrhované sankce u přestupků spojených s dopravními nehodami	60
3.4.5	Navrhované sankce u středně závažných přestupků	61
3.4.6	Navrhované sankce u přestupků spojených s bezpečnostní vzdáleností	62
3.4.7	Navrhované sankce u přestupků spojených s nezpůsobilostí	62
3.4.8	Navrhované sankce za přestupky učitelů autoškoly	63
3.4.9	Navrhované sankce za méně závažné přestupky	63
4	RIZIKOVÁ ANALÝZA NÁVRHŮ A VYHODNOCENÍ	65
4.1	Odhady ztrát pro rok 2020	65
4.2	Odhady ekonomických úspor na další roky	66
	ZÁVĚR	68
	POUŽITÁ LITERATURA	70
	SEZNAM TABULEK	79
	SEZNAM OBRÁZKŮ	80
	SEZNAM ZKRATEK	82
	SEZNAM PŘÍLOH	83

ÚVOD

Doprava je nezbytnou součástí každodenního života a zajišťuje tak chod společnosti. Na dopravě jsou závislé mnohé výrobní podniky nebo domácnosti. U výrobních podniků hraje doprava významnou roli v zásobování výrobních linek.

Se stále narůstajícím počtem registrovaných osobních automobilů se také projevuje negativní stránka dopravy. Mezi nejčastější negativní vlivy patří výskyt dopravních nehod, poškozování životního prostředí, kongesce nebo třeba vibrace a hluk. Tyto negativní jevy, které se označují jako externality vyvolávají externí náklady.

Ekonomické ztráty z dopravních nehod pak za celý kalendářní rok mohou vyvolat náklady v řádů desítek miliard korun. Tyto náklady se dále dělí podle vážnosti zranění, které zatěžuje náklady na zdravotní péči, náklady spojené s Policií České republiky nebo také náklady spojené se soudním řízením.

Pro snížení následků dopravní nehody jsou nejnovější vozy vybaveny systémy aktivní nebo pasivní bezpečnosti, kdy tyto technologie dokážou zachránit při dopravní nehodě lidské životy. Z legislativního hlediska lze pak nastavit systém sankcí, které budou demotivovat účastníky silničního provozu k riskantnímu chování a ohrožování bezpečnosti silničního provozu.

Při dopravní nehodě lze rozlišovat tři základní typy kolizních situací, jedná se o čelní, boční nebo zadní srážku. Všechny tyto typy srážek mohou mít smrtelné následky, proto je nezbytné, aby se řidič motorového vozidla plně věnoval řízení a nepoužíval mobilní zařízení během jízdy, popřípadě nevykonával jiné aktivity, kterými by ohrozil sebe nebo jiné účastníky silničního provozu.

Kolizním situacím předchází reakce řidičů, o kterých pojednává tato práce. Cílem této práce je analýza chování řidičů před kolizní situací s jiným motorovým vozidlem nebo zařízeními na pozemních komunikacích. K analýze reakcí řidičů poslouží záznamy z kamerových zařízení umístěných ve vozidlech. Tyto záznamy budou následně rozděleny podle určitých kritérií, které poslouží ke stanovení závěru, jaký podíl reakcí měli řidiči z celkového počtu stanovených nehod.

Z výsledku analytické části vyplynou nejčastější reakce řidičů motorových vozidel, na které je třeba se zaměřit. Na problémovou část pak naváže návrh možného opatření, který bude mít za cíl snížit četnost dopravních nehod v České republice.

1 ROZBOR TEORETICKÉHO RÁMCE VZTAHUJÍCÍHO SE K UŽITÍ ZÁZNAMOVÝCH ZAŘÍZENÍ VE VOZIDLECH

Teoretická část diplomové práce bude obsahovat legislativní rámec spojený se silniční dopravou. Mimo legislativní rámec se první kapitola zabývá bezpečnostními prvky vozidel.

1.1 Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Podle Česko (1994) je právní rámec silniční dopravy zakotven v zákoně č. 111/1994 o silniční dopravě. Předmětem zákona o silniční dopravě je dle autora zpracování příslušných předpisů Evropské unie a jejich promítnutí do České legislativy. Autor dále píše, že zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy motorovými vozidly pro vlastní či cizí potřeby za účelem podnikání. Zákon také dle autora upravuje podmínky pro právnické nebo fyzické osoby a pravomoc státu provádět kontrolu v této oblasti.

Dále píše, že upravuje podmínky pro využití silniční dopravy k přepravě nebezpečných věcí dle Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR (Accord Dangereuses Route = Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí). To, jak úmluva ADR člení jednotlivé látky, lze vidět na obrázku 1. Mimo jiné, každé vozidlo, které přepravuje nebezpečnou látku musí být označeno oranžovou cedulí, která lze vidět na obrázku 2. Tato cedule je rozdělená do dvou částí. Horní část stanovuje vlastnosti dané látky a spodní část slouží k přesné identifikace nebezpečné věci. Česko (1994) také stanovuje funkci státu jako odborného dohledu včetně sankcí za porušování zákona v oblasti přepravy nebezpečných věcí po pozemních komunikacích. Podmínky neplatí, pokud je přeprava prováděná ozbrojenými silami nebo bezpečnostními sbory při plnění vlastních úkolů, uvádí autor.



Obrázek 1 Výstražné symboly dle ES 1272/2008 (Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, ©2021)



Obrázek 2 Kemlerův kód a UN číslo (Happy End, 2010-2021)

Dále autor píše, že zákon také upravuje podmínky pro provozování mezinárodní silniční dopravy a provozování silniční dopravy na území České republiky zahraničním subjektem. Dále o funkci státu jako odborného dozoru a o sankcích vztahujících se na provozování mezinárodní silniční dopravy pro vlastní nebo cizí potřebu, píše autor. Výjimkou jsou dle autora dopravy prováděné ozbrojenými silami při plnění svých úkolů.

Podle Česko (1994, §1 odst. 4) je posledním bodem „*Ustanovení o státním odborném dozoru a správním trestání se vztahují i na dodržování a prokazování dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku při přepravě prováděné za jiným účelem než k podnikání v rozsahu stanoveném přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím harmonizaci předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy.*“

1.2 Povinnosti tuzemského dopravce

Podle Česko (1994) je tuzemský dopravce povinen:

- Ve svém vozovém parku disponovat vozidly, které mají přidělenou poznávací značku České republiky a jsou zapsány v registru silničních vozidel.
- Mít doklad o nákladu u každého velkého vozidla, který musí zůstat uchovaný po dobu 2 let.
- U mezinárodní dopravy musí dopravce zajistit, aby najaté vozidlo bylo používáno pouze za předpokladu, že je najato bez řidiče, s vozidlem operuje dopravce nebo jeho zaměstnanec. Dále musí být sepsána smlouva o nájmu s uvedením registrační značky najatého vozidla a pracovní smlouva řidiče, pokud není řidič zároveň dopravcem.

1.3 Provozování silniční dopravy pro cizí potřeby

Dle Česko (1994) silniční dopravu pro cizí potřeby lze provozovat na základě koncese, nebo je to nastaveno zákonem č. 455/1991 Sb. O živnostenském podnikání jinak. Dopravní úřad stanoví vyjádření v případě podání žádosti o koncesi nebo o změnu koncese, uvádí autor.

Koncesi dle autora uděluje živnostenský úřad právnickým osobám se sídlem na území České republiky nebo fyzickým osobám s trvalým pobytem na území České republiky, případně obdobným pobytem v jiném členském státě Evropské unie a splňuje podmínky dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009:

- **Usazení**
- **Dobrá pověst**
- **Finanční způsobilost**
- **Odborná způsobilost**

Koncesi podle autora nelze udělit osobě, která provozuje silniční dopravu pro cizí potřebu v jiném členském státě než v České republice.

1.3.1 Dobrá pověst

Podle EU (2009) dobrou pověst má osoba, která nebyla odsouzena za trestnou činnost a ani jí nebyla udělena sankce za porušování předpisů Evropské unie v oblasti silniční dopravy. Trestná činnost nebo sankce uložené osobě podnikající v silniční dopravě v jednom nebo ve více členských státech by měla vést ke ztrátě dobré pověsti za předpokladu, že orgány, které tyto incidenty řešily, měly důkazy a držely se všech práv, které náleží stíhané osobě, uvádí autor.

1.3.2 Finanční způsobilost

Podle EU (2009) je nutné, aby podnik měl dostatek finančních zdrojů pro zajištění chodu a správy podniku. Dále EU (2009, odst. 10) uvádí, že je vhodné „*Jednoduchým a nákladově efektivním způsobem prokázání finanční způsobilosti podniku může být bankovní záruka nebo pojištění profesionální odpovědnosti*“.

Česko (1994) uvádí, že může finanční způsobilost žadatel o koncesní listinu provést doložením zahajovací rozvahy nebo zjednodušenou zahajovací rozvahou.

Autor dále uvádí, že délku finanční způsobilosti prokazuje podnikatel dopravnímu úřadu každý rok nejpозději však do 31. července toho roku. Podnikatel dle autora může požádat dopravní úřad před uplynutím této doby o prodloužení, v takovém to případě trvá finanční způsobilost do 31. srpna toho roku.

1.3.3 Odborná způsobilost

Dle EU (2009) uvádí, že odborná způsobilost má vliv na sociální a hospodářskou efektivitu v odvětví silniční dopravy. Čím vyšší je podle autora tato úroveň, tím lepší je dané odvětví. Proto evropský předpis určuje dle autora, že je vhodné, aby žadatelé měli vysokou

úroveň zkušeností v oblasti dopravy. Žadatelé by měli disponovat znalostmi a zkušenostmi v oblasti vnitrostátní a mezinárodní přepravy, uvádí autor.

Naopak podle Česko (1994) je podmínka splněna, pokud je odborně způsobilý odpovědný zástupce podnikatele v silniční dopravě. Autor dále píše, že odbornou způsobilost dokládá osoba živnostenskému úřadu osvědčením o odborné způsobilosti pro provozování silniční dopravy. Toto osvědčení vydá dle autora buď dopravní úřad na základě splnění zkoušky z předmětu stanovený předpisem Evropské unie, nebo jej vydá orgán jiného členského státu podle používaného Evropského předpisu. Pro nákladní dopravu provozovanou vozidlem nebo jízdní soupravou s hmotností nejvýše 3,5 tuny, jestliže toto vozidlo nebo souprava je určena k přepravě živé zvěře nebo věci se prokazuje odborná způsobilost zvlášť, uvádí autor. Také se podle autora dělá zvlášť pro osobní dopravu při přepravě více jak 9 lidí, včetně řidiče.

Podle Česko (1994, §8a odst. 5) „*Zkouška je písemná, v českém jazyce a skládá se z testu a případové studie. Na průběh zkoušky dohlíží a její výsledek vyhodnocuje nejméně tříčlenná zkušební komise jmenovaná dopravním úřadem. Pokud žadatel u zkoušky neuspěl, může zkoušku opakovat.*“

Podle Česko (1994) zkušební komise vyhotoví do 7 dnů ode dne konání zkoušky protokol o průběhu a výsledcích. Po úspěšném složení zkoušky dopravní úřad vydá osvědčení o provádění silniční dopravy pro cizí potřebu, píše autor. V případě neúspěchu autor píše, že dopravní úřad písemně kontaktuje žadatele a informuje ho o dalším postupu opakování zkoušky.

1.4 Zákon č 56/2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemní komunikaci

Dle Česko (2001) zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemní komunikaci zpracovává několik směrnic Evropské unie a zároveň navazuje na několik Nařízení Evropského parlamentu a Rady.

Dle Česko (2001, §1 odst. 1. písm. a,b,c,d,e,f) upravuje podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích a to:

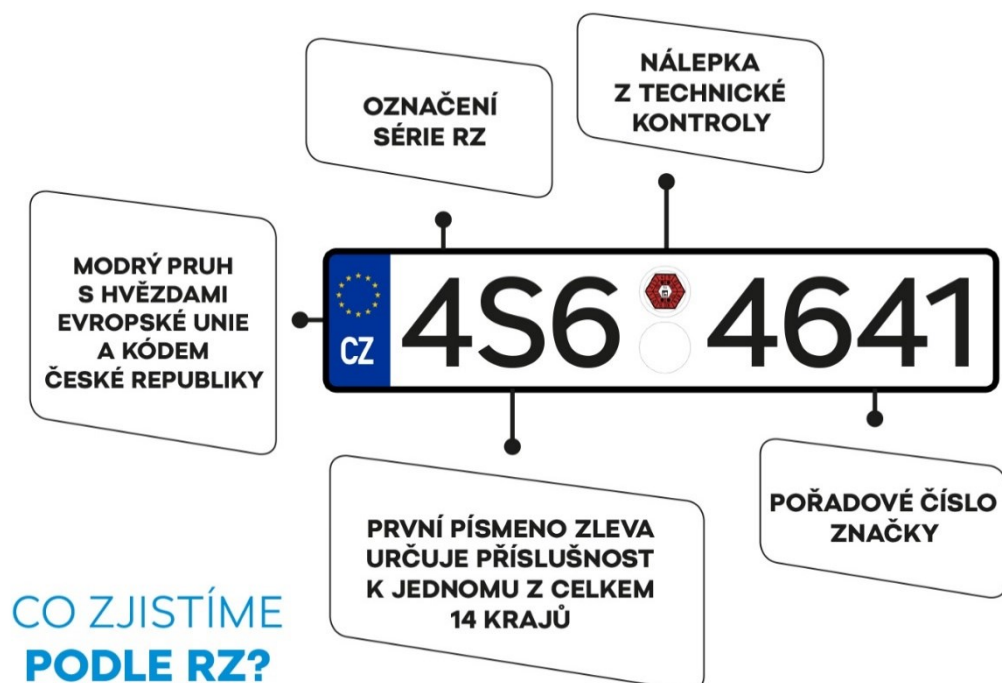
- *Registraci vozidel.*
- *Technické požadavky na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti.*
- *Práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla.*
- *Práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel.*

- *Práva a povinnosti stanice technické kontroly a stanice měření emisí.*
- *Kontroly technického stavu vozidel v provozu.“*

Stát podle autora dohlíží na dodržování podmínek pro provoz vozidel na pozemních komunikacích. Předmětem zákona nejsou dle autora vojenská vozidla, ty jsou upraveny v zákoně č. 219/1999 Sb., o ozbrojených silách České republiky a ve vyhlášce č. 274/1999 Sb., kterou se stanoví druhy a kategorie vojenských vozidel, schválení jejich technické způsobilosti, provádění pravidelných technických prohlídek a zkoušek technického zařízení.

1.4.1 Registrace vozidel

Podle Česko (2001) registr silničních vozidel spadá do informačního systému veřejné správy, která je upravena zákonem č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů. Podle Česko (2000a) zákon o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů stanovuje práva a povinnosti související s vytvořením, správou, provozem, užíváním a rozvojem informačních systémů veřejné správy spravovaného státními orgány nebo orgány územních samosprávných celků. Dle Česko (2001) správcem systému je ministerstvo dopravy České republiky. Na obrázku 3 lze vidět, co jednotlivé číslice a písmena znamenají.



Obrázek 3 Státní poznávací značka České republiky (ŠKODA AUTO, 2019)

Dle Česko (2001) registr vozidel obsahuje informace o:

- Silničních vozidlech, majitelích nebo provozovatelích těchto vozidel.

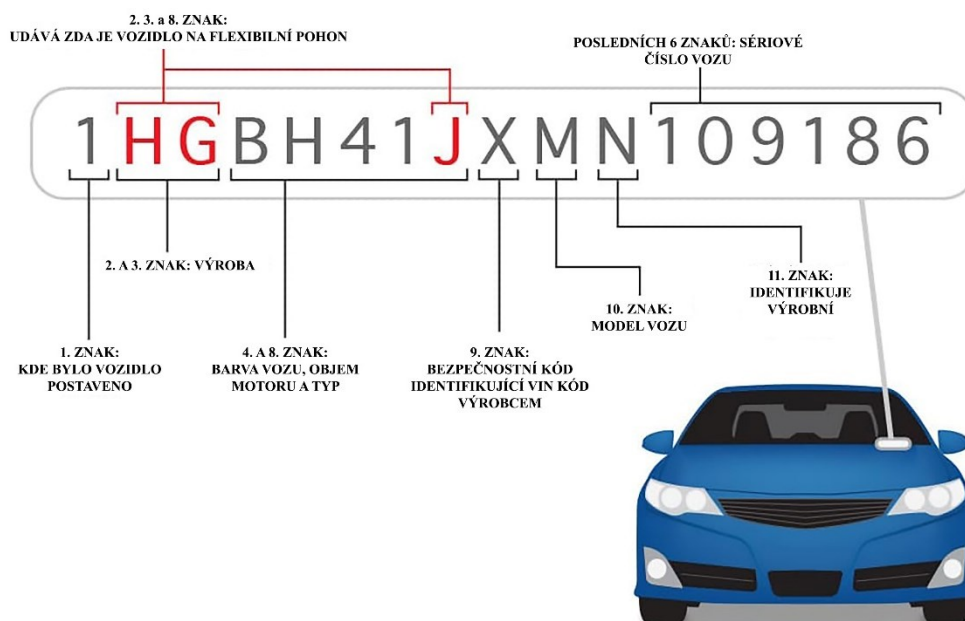
- Vozidlech diplomantů.
- Ztracených, odcizených, poškozených a zničených osvědčeních o registraci vozidla, technických průkazech vozidel a tabulkách s přidělenou poznávací značkou.
- Přidělených zvláštních registračních značkách a ztracených, odcizených, poškozených a zničených tabulkách s přidělenou zvláštní registrační značkou.
- Vyrobených formulářích osvědčení o registraci silničního vozidla a technických průkazech silničního vozidla opatřených identifikačními znaky a vyrobených a nevydaných tabulkách registrační značky vozidla.
- Technických údajích schválených typů silničních vozidel.

Dále dle se v registru u automobilu uvádí:

- Informace o vlastníkovi nebo provozovateli. U fyzické osoby se jedná například o jméno a příjmení, bydliště, adresu trvalého nebo přechodného pobytu, rodné číslo nebo datum narození. U právnické osoby se jedná o název obchodní firmy, sídlo, identifikační číslo osoby.
- Registrační značka a její datum přidělení.
- Číslo technického průkazu, datum a místo jeho vydání.
- Číslo osvědčení o registraci vozidla.
- Datum prvního zápisu.
- Stát poslední registrace, číslo technického průkazu vydaného v posledním státě a registrační značka, není-li posledním státem Česká republika.
- Údaje o odebrání osvědčení o registraci a technického průkazu vydaného v jiném státě než České republice.
- Údaje o vyřazení vozidla z provozu a jeho zániku.
- Údaje o vyvezení automobilu do jiného státu.
- Údaje o tom, zda bylo auto registrováno v registru na základě plné moci.
- Údaje o tom, že silniční vozidlo je historicky původní.
- Datum převodu vozidla z registru do registru historických nebo sportovních vozidel

Dále se podle autora u silničních vozidel uvádí například účel silničního vozidla, kategorie vozidla, identifikační číslo vozidla, údaje o schválení technické způsobilosti a jiné.

Na obrázku 4 lze vidět rozbor identifikačního čísla vozidla.



Obrázek 4 Identifikační číslo vozidla (Experian, ©2019, upraveno autorem)

1.4.2 Vyřazení silničního vozidla z provozu

Vyřazení silničního vozidla lze podle Česko (2001) na obecním úřadě obce s rozšířenou působností na základě žádosti vlastníka vozidla nebo v případě, že zaniklo pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a ve lhůtě 14 dnů od zániku nedošlo k sepsání nové pojistné smlouvy. Autor píše, že vlastník odevzdá obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností osvědčení o registraci vozidla, není-li zadrženo dle právních předpisů. Dále odevzdá podle autora všechny vydané tabulky s přidělenou státní poznávací značkou a předloží technický průkaz kde dojde k zápisu o vyřazení automobilu. Vlastník vyřazeného automobilu je pak podle autora povinen zajistit, aby vozidlo neohrožovalo nebo nepoškozovalo životní prostředí. Vlastník nesmí podle autora odstraňovat části automobilu, jako například karoserii a motor kvůli identifikačním číslům. Autor uvádí, že vlastník je povinen, trvá-li vyřazení vozidla déle než 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců bez zbytečných odkladů, oznámit obecnímu úřadu, který vyřadil silniční vozidlo z provozu, adresu místa, kde je vyřazené silniční vozidlo umístěno a účel jeho využití. Pokud došlo během procesu vyřazení k odcizení silničního vozidla, pak podle autora, je nutné, aby vlastník vyřadil vozidlo bez zbytečných odkladů od doby, kdy se dozvěděl o odcizení. Se žádostí o vyřazení musí podle autora doložit také policejní protokol o odcizení vozidla. Pokud došlo k vyřazení silničního vozidla z důvodu zániku pojištění odpovědnosti, je vlastník povinen odevzdat na obecní úřad osvědčení o registraci a všechny tabulky s přiřazenou registrační značkou, technický průkaz k záznamu o vyřazení, případně adresu vyřazeného vozidla a jeho využití, uvádí autor. Obecní úřad obce s rozšířenou působností po zpracování žádosti

o vyřazení silničního vozidla podle autora vrátí jeho vlastníkovvi osvědčení o registraci vozidla a tabulky s přidělenou registrační značkou. Na závěr úřad vyznačí v technickém průkazu vyřazení silničního vozidla, píše autor.

1.4.3 Zánik silničního vozidla

Podle Česko (2001) obecní úřad obce s rozšířenou působností zapíše zánik na základě žádosti vlastníka jiného než přípojného vozidla, vlastníka přípojného vozidla nebo oznámení obecního úřadu nebo vlastníka pozemní komunikace, který podle zvláštního zákona předal silniční vozidlo provozovateli zařízení pro sběr autovraku. Žádosti vlastníka jiného, než přípojného vozidla se rozumí, že vozidlo bylo předáno do zařízení ke sběru autovraku, ekologicky zlikvidováno v jiném členském státě, bylo zničeno nebo zaniklo jinak, píše autor. Pod pojmem zničení silničního motorového vozidla se dle autora rozumí stavu, kdy vozidlo bylo nabouráno, poničeno živelnou pohromou nebo jiným způsobem, kdy toto vozidlo není možné předat provozovateli zařízení ke sběru autovraku. Silniční vozidlo dle autora, které bylo rozebráno, nelze považovat za zničené. Vlastník silničního vozidla dle autora požádá o zápis zániku vozidla nejpozději do 10 dnů ode dne, kdy došlo například k ekologické likvidaci, zničení vozidla nebo předání provozovateli zařízení autovraků. K žádosti přikládá vlastník silničního vozidla dokumenty o ekologické likvidaci, doklad o zničení vozidla, doklad o pravomocném ukončení řízení, technický průkaz, osvědčení o registraci a všechny vydané tabulky s přidělenou registrační značkou, píše autor. K žádosti se nepřikládá technický průkaz, osvědčení o registraci a všechny vydané tabulky se státní poznávací značkou, pokud došlo ke zničení spolu s vozidlem, uvádí autor. Úřad obce s rozšířenou působností dle autora ověří, zda byl automobil předán provozovateli zařízení ke sběru autovraku podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Týká se to pouze silničních vozidel kategorie M1 nebo N1, uvádí autor. Podle Česko (2014) vozidla v kategorii M1 jsou vozidla s kapacitou nejvýše 9 míst včetně řidiče. Dále autor uvádí, že do kategorie N1 patří vozidla jejichž maximální hmotnost není vyšší než 3,5 tuny. Úřad obce s rozšířenou působností se zánikem vozidla odebere osvědčení o registraci vozidla a přidělenou státní poznávací značku, označí zánik v technickém průkazu a ukončí platnost technického průkazu, uvádí autor.

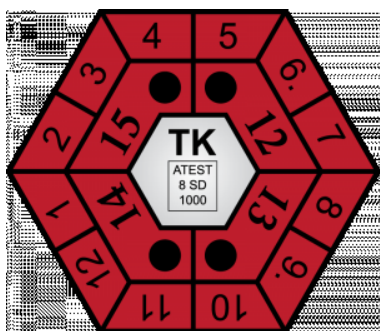
1.4.4 Technické prohlídky

Pod pojmem technická prohlídka dle Česko (2001) rozumíme kontrolu technického stavu vozidla a jeho fungování, kontrolu systémů, jednotlivých částí automobilu a samostatných technických celků. Tyto faktory pak podle autora mají vliv na životní

prostředí nebo evidenční kontrolu vozidel. Podle Česko (2001) dělíme technické prohlídky dle účelu na:

- Pravidelné technické kontroly.
- Technické prohlídky pro vozidla určená k přepravě nebezpečných věcí dle úmluvy ADR.
- Technické prohlídky za účelem schválení technické způsobilosti.
- Technické prohlídky za účelem zápisu silničního vozidla do registru silničních vozidel.
- Technické prohlídky prováděné při silniční kontrole podle zákona o silničním provozu.
- Dobrovolné technické prohlídky na žádost vlastníka automobilu.
- Opakované technické prohlídky při zjištění vážné nebo nebezpečné závady, případně opakované prohlídky v rámci státního odborného dozoru.
- Samostatně prováděné evidenční kontroly silničního vozidla.

Podle Česko (2001, §40 odst. 1) „*Provozovatel silničního vozidla, které před zápisem do registru silničních vozidel nebylo registrováno v jiném státě, přistaví silniční vozidlo k pravidelné technické prohlídce ve lhůtě 4 let ode dne zápisu vozidla do registru silničních vozidel a poté pravidelně ve lhůtě 2 let ode dne provedení předchozí pravidelné technické prohlídky.*“ Do této kategorie dle autora patří vozidla kategorie M1, N1 nebo O2 s výjimkou vozidel určených k pohybu na sněhu nebo ledu. Dále autor uvádí, že do této kategorie patří vozidla O1 s výjimkou nebrzděných silničních vozidel. Každé vozidlo, které splní technickou prohlídku, dostane verifikační nálepku, kterou zde vidět na obrázku 5.



Obrázek 5 Nálepka splněné technické prohlídky (YesPojištění.cz, 2017)

Dále dle Česko (2001, §40 odst. 2) „*Provozovatel silničního vozidla, které před zápisem do registru silničních vozidel nebylo registrováno v jiném státě, přistaví silniční vozidlo k pravidelné technické prohlídce ve lhůtě 1 roku ode dne zápisu vozidla do registru*

silničních vozidel a poté pravidelně ve lhůtě 1 roku ode dne provedení předchozí pravidelné technické prohlídky“ Autor uvádí, že do této kategorie patří vozidla konstrukčně určená k pohybu na sněhovém povrchu nebo ledu, M1, N1 nebo L. Tyto vozidla mají právo přednostní jízdy, jsou zapsané v evidenci vozidel taxislužby nebo určené půjčovnou k pronájmu. Autor dále uvádí, že sem také patří vozidla kategorie M2, M3, N2, O3 a O4.

Česko (2001, §40 odst. 3) uvádí, že „*Provozovatel silničního vozidla, které před zápisem do registru silničních vozidel nebylo registrováno v jiném státě, přistaví silniční vozidlo k pravidelné technické prohlídce ve lhůtě 6 let ode dne zápisu vozidla do registru silničních vozidel a poté pravidelně ve lhůtě 4 let ode dne provedení předchozí pravidelné technické prohlídky.*“ Autor do této skupiny řadí nebrzděná vozidla kategorie O1, kategorii L vozidel, kdy spalovací motor nepřekročí zdvihový objem 50 cm³ nebo konstrukční rychlost vyšší jak 50 km/h.

1.5 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Předmětem zákona o provozu na pozemních komunikacích dle Česko (2000b) jsou práva a povinnosti účastníků silničního provozu dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Zákon dle autora stanovuje pravidla silničního provozu, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích. Předmětem jsou podle autora také řidičské průkazy a oprávnění a činnost Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích.

1.5.1 Rychlost jízdy

Řidič silničního motorového vozidla se podle Česko (2000b) musí při jízdě přizpůsobovat několika faktorům. Mezi tyto faktory podle autora patří zkušenosti řidiče, vlastnosti vozidla a nákladu, technický stav pozemní komunikace, povětrnostní vlivy a další okolnosti. Tyto faktory musí řidič podle autora předvídat a jet takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na bezpečnou vzdálenost, tedy vzdálenost, na kterou má řidič dohled. Během jízdy nesmí řidič silničního vozidla náhle snížit rychlost nebo zastavit, výjimkou je jen zajištění bezpečného silničního provozu, uvádí autor. Dále autor píše, že řidič nesmí omezovat plynulost silničního provozu pomalou jízdou nebo předjížděním aut. Řidiči vozidel do 3,5 tuny a autobusy musí dodržovat rychlost mimo obec nejvýše 90 km/h, na silnicích pro motorové vozidla nejvýše 110 km/h a na dálnici nejvýše 130 km/h, píše autor. Na obrázku 6, lze vidět značku, která se nejčastěji umísťuje na hraničních přechodech a indikuje jaké jsou povolené rychlosti, včetně svícení vozu.



Obrázek 6 Značka IP 28b (Simopt, © 2014 – 2021a)

V obci je řidič dle autora povinen jet rychlostí 50 km/h, jedná-li se o dálnici nebo silnici pro motorové vozidla, pak rychlostí 80 km/h. Účastníci silničního provozu nesmí podle autora překračovat nejvyšší povolenou rychlost, v případě jízdních souprav musí dodržovat maximální rychlost s daným návěsem. Vozidla vybavená sněhovými řetězy smí jet nejvyšší rychlostí 50 km/h, uvádí autor. Maximální dovolené rychlosti se nevztahují na řidiče zpravodajských služeb, Generální inspekci bezpečnostních sborů a stanovených útvarů Policie České republiky, vojenské policie a celní správy, uvádí autor. Dále píše, že tyto orgány smí překročit maximální povolenou rychlost k provádění svých úkonů. Musí však podle autora dbát na opatrnost, aby nedošlo k ohrožení účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích.

1.5.2 Vzdálenost mezi vozidly

Řidiči vozidel musí podle Česko (2000b) mezi sebou dodržovat bezpečnou vzdálenost, aby se případně mohli vyhnout nehodě v případě prudké snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla jedoucího před ním.

Řidiči vozidel těžších než 3,5 tuny, jízdních souprav delší než 10 metru a zvláštních vozidel musí mimo obec udržovat mezi vozidlem vzdálenost, kterou v případě předjíždění může využít k zařazení další vozidlo, uvádí autor. Dle Česko (2000, §19 odst. 3) „*Řidič, který nehodlá nebo nemůže projet podél tramvaje vpravo, musí za ní jet v takové vzdálenosti, aby umožnil projet podél tramvaje ostatním řidičům.*“

Základní přehled, jaká je vhodná vzdálenost při určité rychlosti lze vidět na obrázku 7.



Obrázek 7 Bezpečnostní rozestupy (Simopt, © 2014 - 2021b, upraveno autorem)

1.5.3 Dopravní nehoda

Dopravní nehodu lze charakterizovat podle Česko (2000b) jako událost v provozu na pozemních komunikacích. Jedná se například podle autora o havárii nebo srážku, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při této události dojde k usmrcení nebo zranění osob nebo škodě na majetku. Řidiči při nehodě mají povinnost podle autora neprodleně zastavit vozidlo, po dobu příjezdu policie nepožit žádnou návykovou látku nebo alkohol, aby bylo možné prokázat, že nehoda nebyla způsobena užitím návykových látek před jízdou nebo během jízdy. Řidiči dále musí podle autora zabránit vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tohle hrozí v důsledku autonehody. Řidiči jsou povinni dle autora spolupracovat při zajišťování důkazů o dopravní nehodě.

Účastníci dopravní nehody jsou povinni učinit opatření k zabránění dalších škod jak na životech lidí nebo majetku a mají právo zastavit účastníky silničního provozu, uvádí autor. Dále autor uvádí, že musí oznámit dopravní nehodu policii, v případě zranění osoby poskytnout první pomoc a přivolat záchrannou službu. Dále jsou povinni dle autora označit místo nehody a umožnit obnovení provozu na pozemní komunikaci. Mimo tyto události musí dle autora informovat policii, pokud dojde k poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, v případě že se to týká dané nehody. Telefonicky pak účastník prokáže svoji totožnost a sdělí údaje o vozidle, které bylo účastníkem nehody, uvádí autor. U dopravní nehody, při které nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, je povinnost sepsat záznam o dopravní nehodě, který podepíše a odevzdá pojistiteli, píše autor.

Pokud podle autora při dopravní nehodě dojde k usmrcení, zranění nebo k hmotné škodě převyšující částku 100 000 Kč na některém z účastněném vozidle, mají účastníci následující povinnosti:

- Okamžitě ohlásit nehodu policii.
- Nemanipulovat s vozidly s výjimkou vyproštění, ošetření osoby nebo zajištění plynulosti provozu.
- Zůstat na místě dopravní nehody do příjezdu policie nebo se na dané místo vrátit.

1.5.4 Činnost Policie České republiky

K zastavení vozidla dle Česko (2000b) je oprávněn například příslušník státní, vojenské a obecní policie nebo také příslušník celní správy. Dle Česko (2008) je policie povinna provést dechovkovou zkoušku nebo zkoušku na přítomnost omamných látek. Vozidla se zastavují podle Česko (2000b) pomocí znamení vztyčenou paží nebo zastavovacím terčem, případně za snížené viditelnosti červeným světlem. Pro zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích je policie a obecní policie oprávněna k měření rychlosti vozidel, uvádí autor.

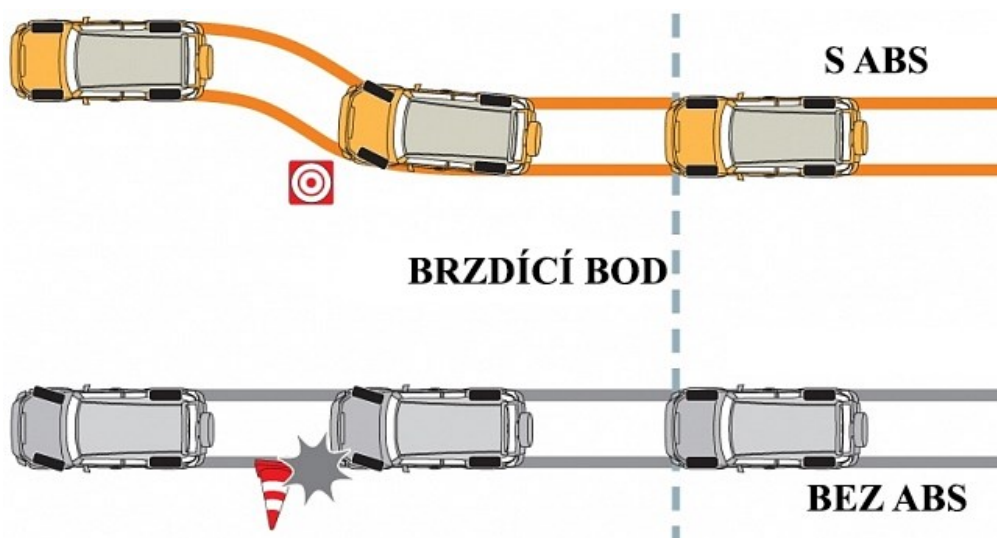
1.6 Aktivní bezpečnostní prvky motorového vozidla

Podle Schröter (2018) bezpečnostní prvky motorových vozidel se rozdělují na aktivní a pasivní prvky. Autor dále uvádí, že pod pojmem aktivní bezpečnost rozumíme prvky, které předcházejí vzniku dopravní nehody. Podle BESIP (2017a) do prvků aktivní bezpečnosti patří brzdový systém vozidla, dobrý rozhled při jízdě, vhodné pneumatiky, pečlivost řidiče automobilu a tento dopad na jízdu vozu, tlumiče nebo také osvětlení vozidla. Zatímco Schröter (2018) to rozšiřuje o komfort při jízdě, jako je ergonomie sedadla, klimatizace. Dále uvádí, že do prvků aktivní bezpečnosti patří například elektronické systémy nebo pohon čtyř kol.

1.6.1 Protiblokovací brzdový systém

Protiblokovací brzdový systém neboli ABS (Antiblock Braking Systém = protiblokovací systém), je podle BESIP (2014) systém bránící zablokování kol při brždění. BESIP (2017b) dále uvádí, že systém zabraňuje snížení adheze kol na vozovku. Podle Simopt (© 2014 - 2021c) systém ABS dokáže při nebezpečí smyku 12-16x za sekundu snížit a zase zvýšit brzdovou sílu a tím dosáhne stálého otáčení kol a možnosti řízení vozu. Je však podle autora nutné podotknout, že systém ABS nemusí snížit brzdovou dráhu, naopak na šterku nebo sněhu se tato dráha prodlouží. To lze vidět na obrázku 8. Aby systém ABS fungoval

optimálně při brždění je nutné mít nepřerušovaně sešláply brzdový pedál, uvádí autor. Reakce vozu s ABS a bez ABS lze vidět na obrázku 8.



Obrázek 8 Brždění s ABS a bez ABS (Autocentrum Jan Šmucler, 2017, upraveno autorem)

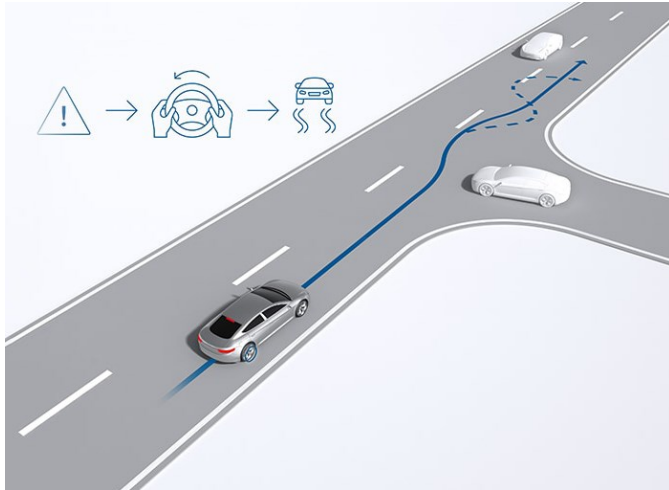
1.6.2 Protiprokluzový systém

Neboli ASR (Anti Slip Regulation = systém regulace prokluzu kol), je podle BESIP (2014) systém zabraňující protáčení poháněných kol. Podle Simopt (© 2014 - 2021c) systém ASR se sepne v momentě nastartování motoru. Dále autor uvádí, že systém spolupracuje s ABS senzory, které kontrolují otáčky hnacích kol. Pokud dojde k protáčení hnacích kol automaticky systém přizpůsobí otáčky motoru jízdním podmínkám, uvádí autor. Autor dále píše, že systém ASR funguje při jakékoliv rychlosti a jakmile dojde k závadě systému ABS, automaticky se vypne systém ASR. Podle Autocentrum Jan Šmucler (2016) je protiprokluzový systém součástí systému ESP (Electronic Stability Program = Elektronický stabilizační systém).

1.6.3 Elektronický stabilizační systém

Systém podle BESIP (2017c) zajišťuje stabilitu vozidla při vyhýbání se překážce nebo průjezdu zatáček. Simopt (© 2014 – 2021d) rozšiřují možnost využití o pokus rychlého průjezdu zatáčkou nebo jízdě na kluzkém povrchu. Autor dále uvádí, že systém snižuje nebezpečí smyku a zlepšuje jízdní stabilitu. Autor dále uvádí, že 82 % všech nově vyrobených vozidel jsou vybaveny právě tímto systémem. Dále autor píše, že 80 % nehod způsobené smykem nevzniklo právě kvůli systému ESP. Systém ESP pak podle autora 25krát za sekundu hlídá pohyb vozidla na pozemní komunikaci a brání vzniku smyku. Podle BESIP (2017c) systém nepřetržitě monitoruje jízdu vozidla a jakmile dojde k odchylce od jízdní stopy, tak

automaticky upraví pozici vozu na pozemní komunikaci. Systém je podle autora funkční neustále a je součástí systému ASR. Při jízdě na kluzké vozovce nebo v hlubokém sněhu je možnost zapnout režim snížené asistence, uvádí autor. Na obrázku 9 lze vidět reakce vozu se systémem nebo bez něj.



Obrázek 9 Jízda s a bez systému (Simopt, © 2014 – 2021d)

1.7 Pasivní bezpečnostní prvky motorového vozidla

Podle Schröter (2018) prvky pasivní bezpečnosti snižují následky dopravní nehody a minimalizují její škody. Podle BESIP (2014) je rozhodující pro přežití dopravní nehody karoserie vozu, její deformační zóny a prostor ve vozidle. Schröter (2018) uvádí, že mimo karosérii, deformační zóny a prostor ve vozidle zde patří také bezpečnostní pás a airbagy. Podle BESIP (2014) airbagy plní při dopravní nehodě svojí roli pouze s bezpečnostními pásy. V případě, nepřipoutání hrozí při aktivaci airbagu zlomení vazů řidiči a spolujezdcí.

1.7.1 Bezpečnostní pásy

Podle Simopt (© 2014 – 2021e) patří bezpečnostní pásy mezi základní bezpečnostní prvek. Funkcí bezpečnostních pásů je podle autora zabránění nárazu lidského těla do části vozidla nebo spolupasažérů. Dále autor uvádí, že bezpečnostní pásy zabraňují vymrštění těla z vozu. Podle autora v případě nepřipoutání, pasažéři vozu nejsou chráněni jinými prvky jako je airbag nebo karoserie vozu. Přední bezpečnostní pásy jsou podle autora vybaveny pyrotechnickými přepínači a omezovači tahu. Při srážce tento pás přitáhne osobu o zhruba 10 cm a zvýší se tak jeho účinnost uvádí autor. Aby bezpečnostní pásy neporanily připoutanou osobu jsou vybaveny omezovači síly, uvádí autor. Autor dále uvádí, že pokud při srážce síla na pásech přesáhne více než 500 kg (5 kN) začne se pás povolovat. Podle autora je vhodné,

aby pasažéři v místě bezpečnostních pásů měli oblečení a pod ním neměli žádné tvrdé objekty, které by se při srážce mohly zatlačit do těla.

1.7.2 Airbagy

Podle BESIP (2017d) se jedná o vak, který se v případě nárazu nafoukne a zabrání nárazu hlavy nebo jiné části těla do interiéru vozu. Podle autora pouze snižuje sílu nárazu a je vždy nutné mít bezpečnostní pásy jinak se tento bezpečnostní prvek stane nebezpečným. Podle autora airbagy snižují smrtelnost u řidiče o 25 % a u ostatních cestujících o 15 %. Dále autor píše, že airbagy snižují vážná poranění hrudníku o 65 % a hlavy o 75 %. Podle Simopt (© 2014 – 2021f) můžeme airbagy dělit na:

- **Čelní airbagy**, které dle autora reagují zhruba 0,04 sekundy po nárazu. Airbagy se po nafouknutí ihned začne vyfukovat, aby nedošlo k odražení těla, uvádí autor. Čelní airbagy lze vidět na obrázku 10.



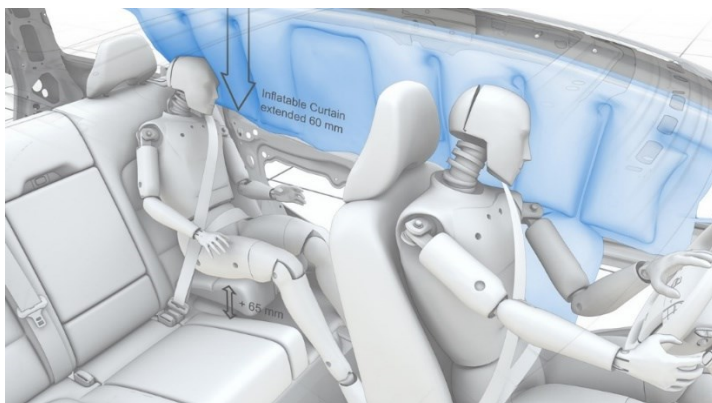
Obrázek 10 Čelní airbagy (GaadiWaadi.com, 2020)

- **Boční airbagy**, které podle autora chrání pánev a hrudník při boční srážce. Airbagy se nafouknou jen v místě střetu, nikoli na opačné straně uvádí autor. Boční airbag lze vidět na obrázku 11.



Obrázek 11 Boční airbag (Caricos.com, ©2019)

- **Hlavový airbag**, podle autora tyto airbagy chrání hlavy cestujících vpředu i vzadu. Autor dále uvádí, že tyto airbagy se aktivují při bočních nárazech a zůstávají po celou dobu naplněny. Hlavový airbag lze vidět na obrázku 12.



Obrázek 12 Hlavový airbag (autolexicon.net, ©2021)

- **Kolenní airbag**, který chrání podle autora řidiče před nárazem nohou do spodní části přístrojové desky. Kolenní airbag lze vidět na obrázku 13.



Obrázek 13 Kolenní airbag (Simopt, © 2014 – 2021f)

2 ANALÝZA NEHODOVOSTI VE VZTAHU K JEDNÁNÍ ÚČASTNÍKŮ PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Druhá část práce je rozdělena do dvou oddílů, první se zaměřuje na statistiky nehodovosti v České republice z dat Policie České republiky. Druhý je na sběr náhodných dopravních situací a vyhodnocení chování řidičů před dopravní nehodou.

2.1 Statistika nehodovosti v České republice za rok 2020

Policie ČR (©2021a) uvádí, že v roce 2020 došlo k 94 794 dopravním nehodám. Celkově autor uvádí, že během roku 2020 došlo k usmrcení celkem 460 osob, 1 807 osob bylo v důsledku dopravní nehody těžce zraněno a 20 880 osob bylo lehce zraněno.

2.1.1 Přijatá opatření ke snížení nehodovosti

Hospodářská komora České republiky (© 2017-2020) uvádí, že ke zlepšení nehodovosti měla přispět dopravní politika na období mezi léty 2014–2020 s výhledem do roku 2050. Tato strategie dle autora obsahuje řadu opatření vedoucích k zvýšení bezpečnosti na pozemní komunikaci. Autor je rozděluje se na tři základní faktory:

- lidský faktor,
- technický stav pozemních komunikací včetně úrovně technického zabezpečení provozu
- technický stav dopravních prostředků.

Například mezi opatření související s lidským faktorem může patřit dle autora o **zajištění informovanosti účastníků silničního provozu o rizikovém chování v silniční dopravě**. Toto opatření dopravní politiky se dá považovat za splněné. Na webových stránkách BESIPu, případně Bezpečné cesty existují řady materiálu ať už textových nebo mediálních, které znázorňují rizikové situace a chování řidičů.

Další opatření dle autora je například **zajištění vyšší vymahatelnosti legislativy při nerespektování pravidel silničního provozu včetně dodržování zákazu jízdy**. Toto opatření se dá považovat za splněné zavedením bodového systému, který vedl ke změně chování řidičů, jelikož každý řidič disponuje určitým počtem bodů. Při ztrátě těchto bodů je řidič odebráno řidičské oprávnění.

Dopravní politika úzce souvisí s NSBSP (=Národní strategii bezpečnosti silničního provozu). Podle BESIP (2021a) je cílem NSBSP do roku 2020 snížit úmrtnost na pozemních komunikacích o 60% oproti roku 2009 a podíl těžce zraněných o 40% oproti roku 2009.

Z tabulky na **obrázku 14** lze říct, že dílčí cíle úmrtnosti a těžce zraněných byly splněny pouze v roce 2019. V ostatních letech plán dílčích cílů NSBSP v průměru převyšoval počet úmrtí o 114 osob oproti plánu. Vývoj těžce zraněných oproti úmrtí splňuje ve většině případů plán. To lze odůvodnit přítomností bezpečnostních systémů v automobilech.

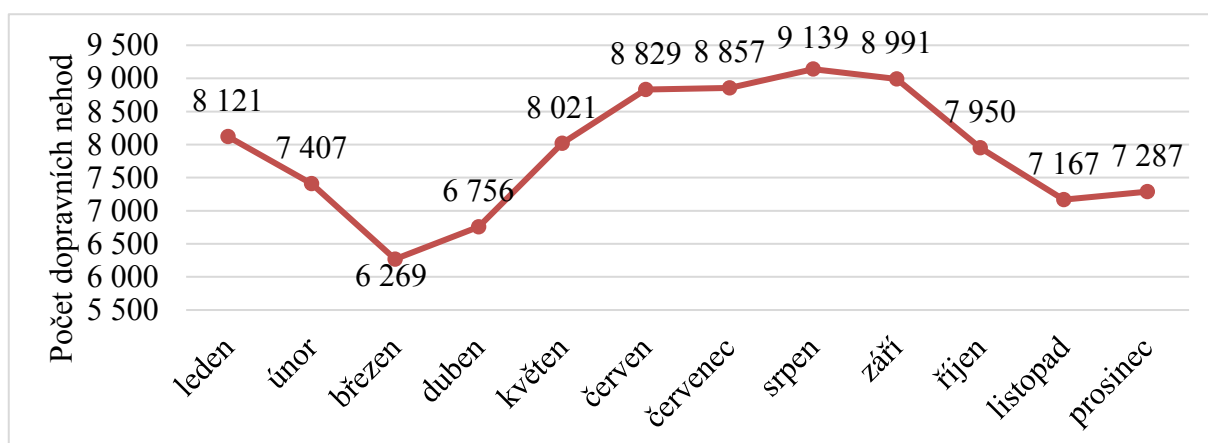
Strategické cíle NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Celkem	Usmrcení	832	753	707	681	583	629	660	545	502	565	547	460
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	832	766	704	648	596	549	505	464	427	393	362	333
	Těžce zranění	3 536	2 823	3 092	2 986	2 782	2 762	2 540	2 580	2 339	2 465	2 110	1 807
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	3 536	3 376	3 222	3 076	2 937	2 804	2 676	2 555	2 439	2 328	2 222	2 122
Rozdíl vůči NSBSP	Usmrcení	0	-13	3	33	-13	80	155	81	75	172	185	127
	Usmrcení (podíl)	0%	-2%	0%	5%	-2%	15%	31%	17%	17%	44%	51%	38%
	Těžce zranění	0	-553	-130	-90	-155	-42	-136	25	-100	137	-112	-315
	Těžce zranění (podíl)	0%	-16%	-4%	-3%	-5%	-1%	-5%	1%	-4%	6%	-5%	-15%

Obrázek 14 Přehled plnění cílů NSBSP v jednotlivých letech (BESIP, 2021a)

BESIP (2021a) uvádí že v roce 2020 nemělo úmrtí na pozemních komunikacích překročit hranici 333 osob a 2 122 těžce zraněných. Cíl NSBSP nebyl splněn, jelikož počet úmrtí byl o 38,1 % vyšší, než bylo plánováno. Došlo však ke snížení těžkých zranění o 15 % oproti plánu.

2.1.2 Měsíční nehodovost

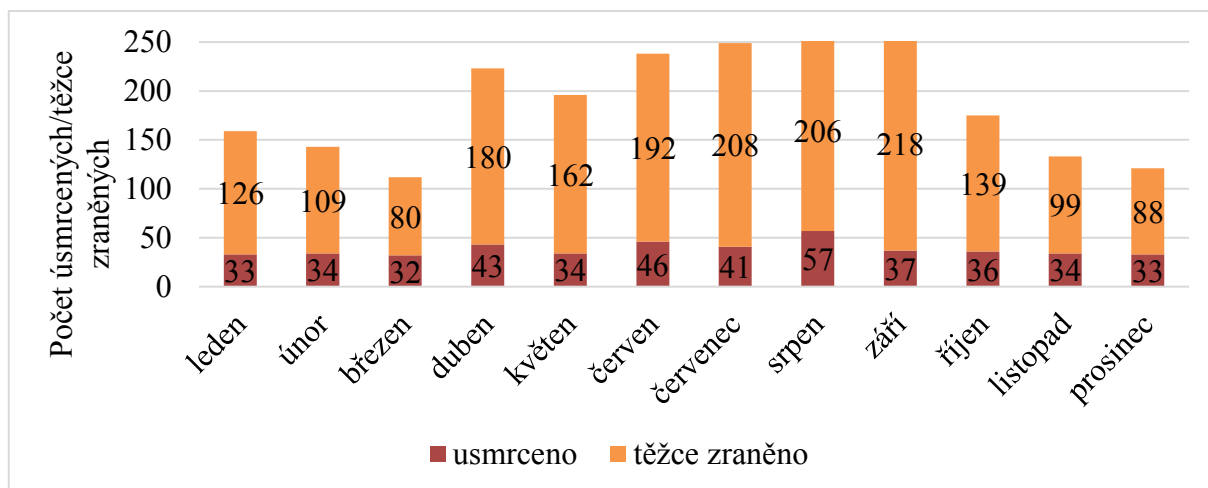
Počet nehod a jejich následky na životech v jednotlivých měsících roku 2020 lze dle Policie ČR (2021a) určit z grafu na obrázku 15 a obrázku 16. Obrázek 15 naznačuje, že k nejnižšímu počtu dopravních nehod došlo během měsíce března a dubna, naopak nejvíce dopravních nehod bylo zaznamenáno v srpnu.



Obrázek 15 Počet dopravních nehod v jednotlivých měsících (Policie ČR, 2021a, upraveno autorem)

Více dopravních nehod v letním období lze vysvětlit faktem, že lidé v tomto období častěji cestují za různými účely. Naopak na podzim nebo v zimě, kdy nastávají horší

podmínky pro řízení z důvodu snížené viditelnosti nebo mokré, případně namrzlé vozovky jsou výskyty dopravních nehod podstatně nižší oproti letnímu období. Podle Česko (2020) graf nehodovosti za rok 2020 taky zohledňuje fakt, že v České republice byl od 12. března 2020 vyhlášený nouzový stav s cílem omezit mobilitu obyvatel.



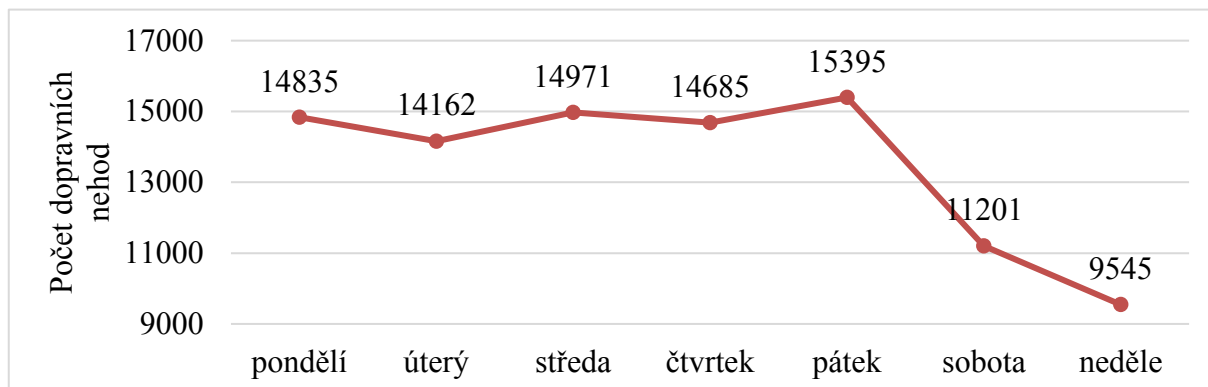
Obrázek 16 Podíl usmrcených do 24 hodin po dopravní nehodě a těžce zraněných v jednotlivých měsících (Policie ČR, 2021a, upraveno autorem)

Na obrázku 16 lze vidět graf podílu úmrtí a těžce zraněných při dopravní nehodě. Nejméně úmrtí na pozemních komunikacích bylo v měsíci březnu, což může být právě zapříčiněno snahou o snížení mobility. Naopak nejvíce úmrtí bylo zaznamenáno v měsíci srpnu, kdy došlo i k největšímu počtu dopravních nehod. Podíl těžce zraněných, kteří sice přežijí dopravní nehodu, ale mají v podstatě doživotní fyzické a psychické následky, byl nejmenší v měsících březnu a prosinci. Naopak vyšší podíl se objevil v měsíci dubnu, letním období a začátkem podzimu, kdy tato hodnota v průměru dosahovala 200 těžce zraněných osob.

2.1.3 Nehodovost v jednotlivých dnech v týdnu

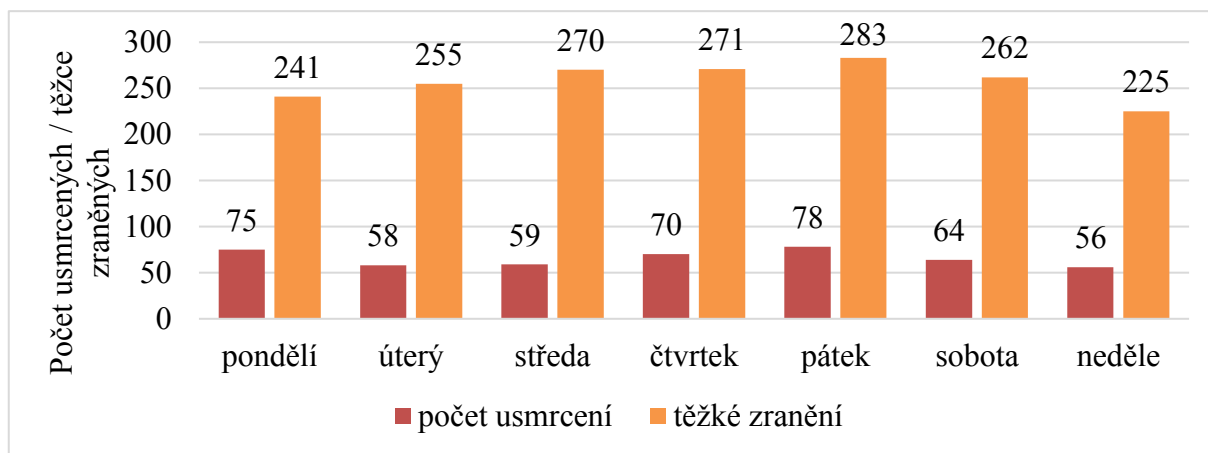
Dalším rozdělením dopravních nehod je klasifikace podle dnů v týdnu. Z grafu na obrázku 17 lze dojít k závěru, že podíl dopravních nehod byl vyšší v době pracovních dní, naopak nižší podíl představuje období víkendu. Nejvíce dopravních nehod bylo zaznamenáno v pátek, taktéž i podíl úmrtí je dle grafu z obrázku 18 největší v pátek. Velký podíl dopravních nehod během pracovních dní je zapříčiněn vysokou koncentrací automobilů na pozemních komunikacích. Mnoho účastníků silničního provozu spěchá během ranních špiček do práce a nedodrжуje předepsanou rychlost. Dalším faktorem, může být, že se účastníci věnují během jízdy jiným aktivitám jako je psaní SMS zpráv, volání nebo se věnují

spolujezdcům. Naopak nejnižší podíl nehod byl v neděli, lze to vysvětlit tím, že lidé tolik necestují, jelikož se připravují na nový týden.



Obrázek 17 Vývoj nehodovosti v jednotlivých dnech v týdnu (Policie ČR, 2021a, upraveno autorem)

Nejvyšší podíl usmrcení během pracovních dní bylo zachyceno z obrázku 18 v pondělí a pátek. Možným vysvětlením je spěch účastníků do práce a z práce, nebo v případě pondělí, že účastníci nebyli ve vhodné fyzické kondici po víkendu. Podíl těžkých zranění každý den přesáhl hranici 200 osob. Nejvyšší podíl byl opět zaznamenány v pátek, a naopak nejnižší v neděli.

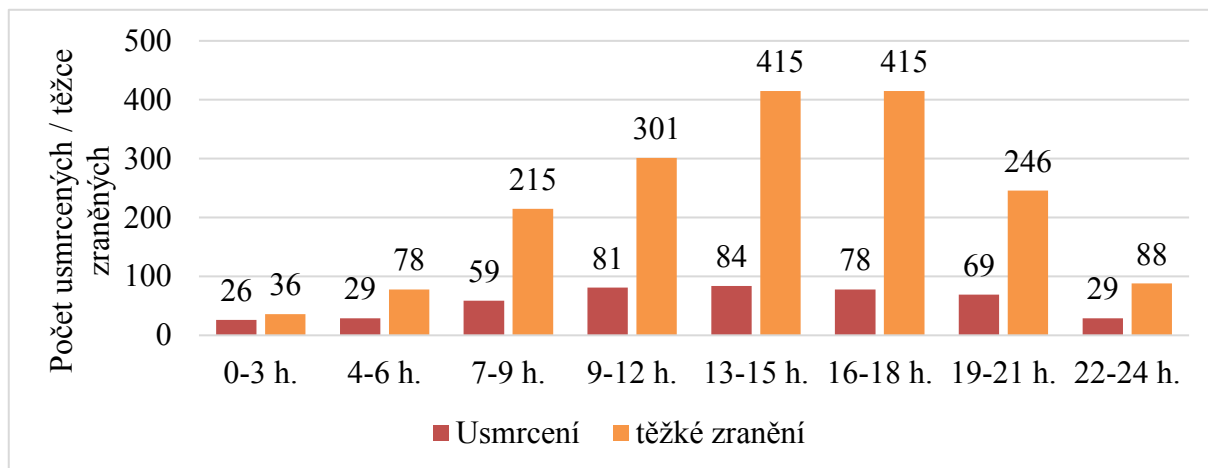


Obrázek 18 Vývoj úmrtí v jednotlivých dnech v týdnu (Policie ČR, 2021a, upraveno autorem)

2.1.4 Období během dne

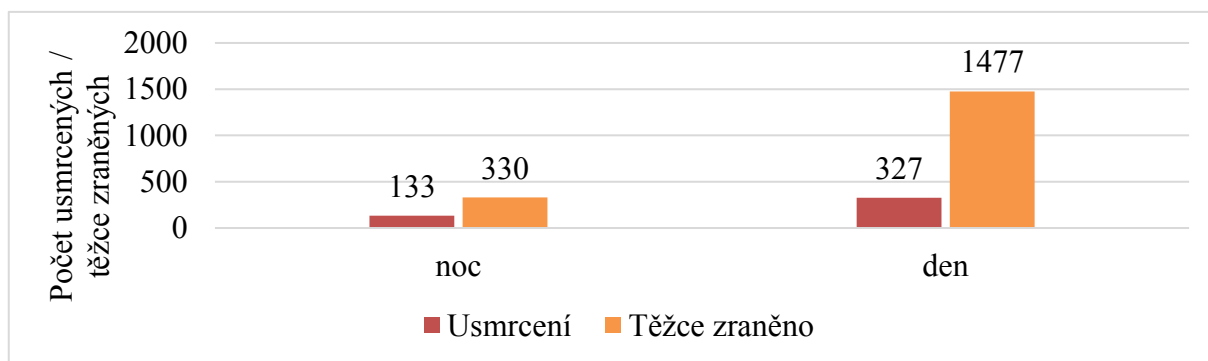
Další klasifikací dopravních nehod je klasifikace podle času dopravních nehod na obrázku 19. Graf odráží vývoj dopravních špiček, je zde vidět, že během ranní a odpolední špičky je podíl úmrtí a těžce zraněných osob nejvyšší. Naopak během odpoledního sedla se počet úmrtí a dalších následků snižuje. Během špiček je koncentrace vozidel na pozemních komunikacích podstatně vyšší než mimo špičkové období. Lze říct, že čím více je vozidel na

pozemních komunikacích v jednu chvíli, tím větší je i pravděpodobnost výskytu nehody. Dalším faktorem může být i velikost města, odlišný počet dopravních prostředků bude v Praze a jiný zase například v Krnově, který má na rozdíl od Praze pouze 23 000 obyvatel.



Obrázek 19 Podíl úmrtí a těžce zraněných během dopravní nehody v závislosti na čase (Centrum dopravního výzkumu, ©2021a, upraveno autorem)

Během roku 2020 podle grafu z obrázku 20 došlo k 71 % úmrtí během dne a 29 % úmrtí během noci. Podíl těžce zraněných je 81,7 % během dne a 18,3 % během noci. Nižší podíl úmrtí a těžkých zranění během noci je způsoben tím, že lidé tolik necestují oproti dne. Ty nehody, které se staly během noci mohly být zapříčiněny sníženou viditelností, únavou řidiče nebo požitím alkoholu před nebo během jízdy. Nehodovost během dne, kdy jsou vizuální podmínky lepší než v noci, lze vysvětlit nevhodným stylem jízdy.

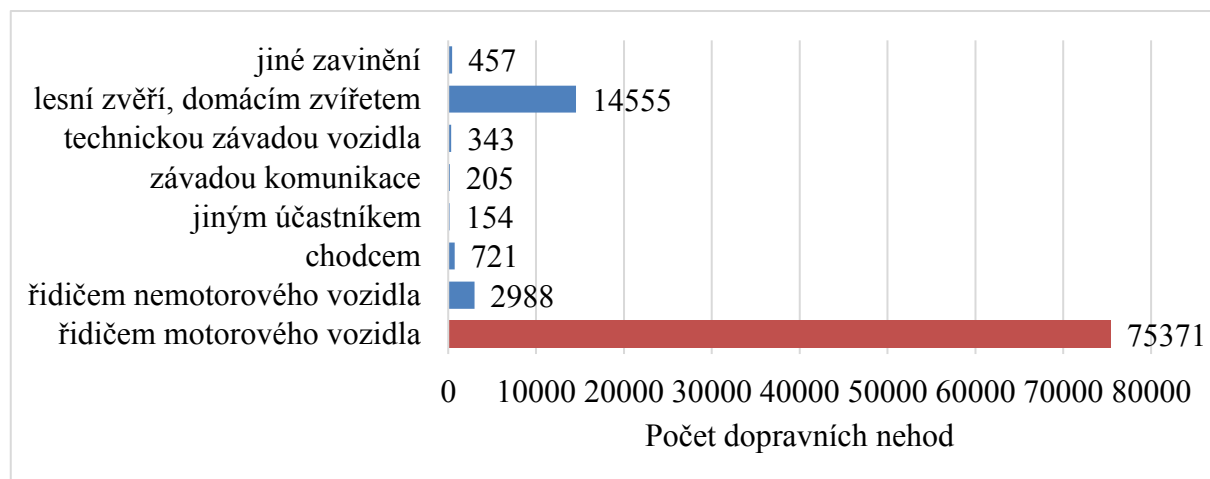


Obrázek 20 Podíl úmrtí a těžce zraněných během dne a noci (Centrum dopravního výzkumu, ©2021b, upraveno autorem)

2.1.5 Zavinění dopravních nehod

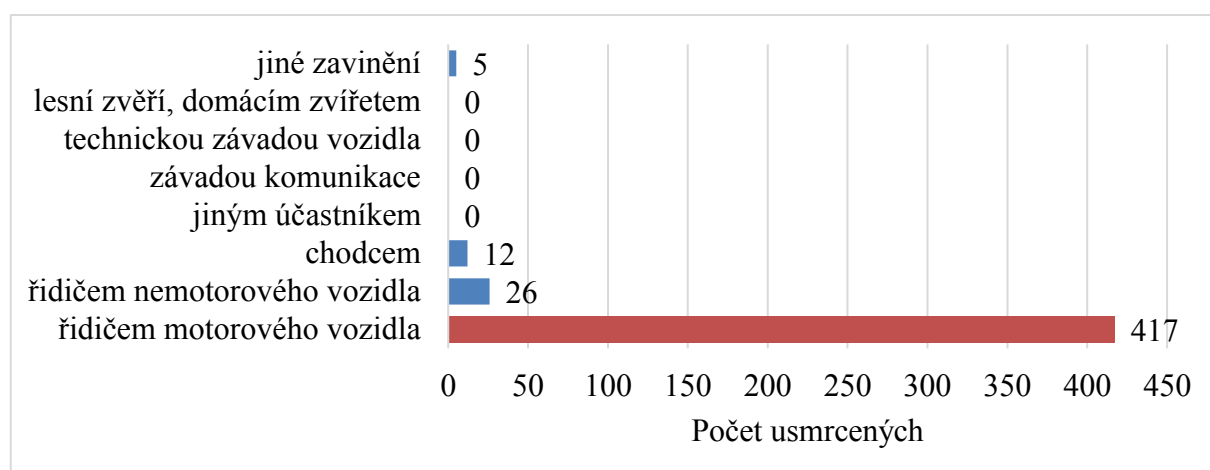
Na obrázku 21 lze vidět, že v roce 2020 bylo způsobeno řidiči motorových vozidel celkem 75 371 nehod, to činí 79,5 % ze všech nehod. Další významnou položkou zavinění nehod byla srážka s divokou nebo domácí zvěří, která se podílela 15,4 % na celkovém počtu

nehod. Poslední položkou zavinění nehod jsou účastníci silničního provozu nemotorovými vozidly, kteří zavinili 3,2 % dopravních nehod. Dalšími položkami, které jsou součástí analýzy, jsou chodci, nehody způsobené závadou na pozemní komunikaci nebo technickou závadou vozidla.



Obrázek 21 Podíl nehod dle jejich zavinění (Policie ČR, 2021a, upraveno autorem)

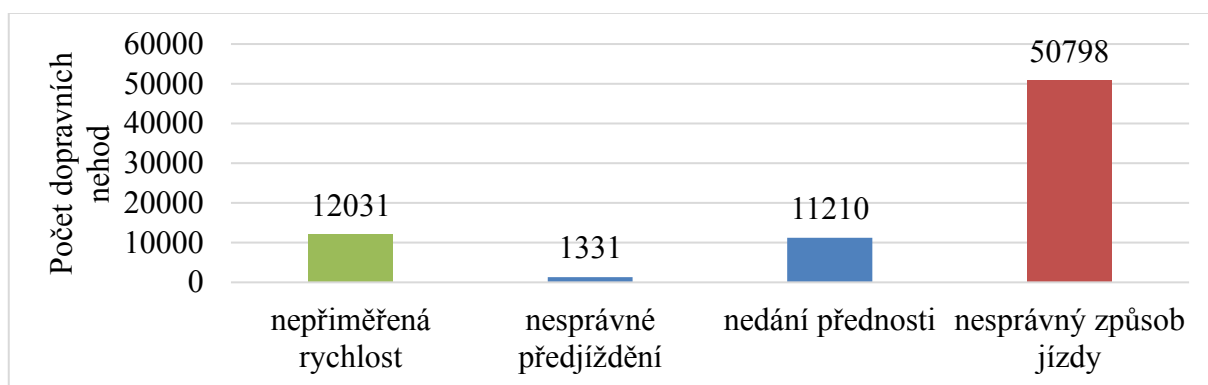
Na obrázku 22 je grafické znázornění podílu zavinění a následku smrti při dopravní nehodě. Závěrem lze říct, že řidiči motorových vozidel zavinili smrt 417 lidí, tedy 90,7 % ze všech úmrtí. Z 2 988 nehod způsobených řidiči nemotorových vozidel došlo k úmrtí 26 lidí, jedná se o 3,7 %. Jiné zavinění si vyžádalo 5 obětí. Ačkoli podíl zavinění nehody zvěří je vysoký, nebylo zaznamenáno žádné úmrtí, kdy řidič automobilu při srážce zpanikařil a přejel do protisměru, popřípadě strhnul řízení mimo vozovku.



Obrázek 22 Podíl úmrtí dle zavinění dopravní nehody (Policie ČR, 2021a, upraveno autorem)

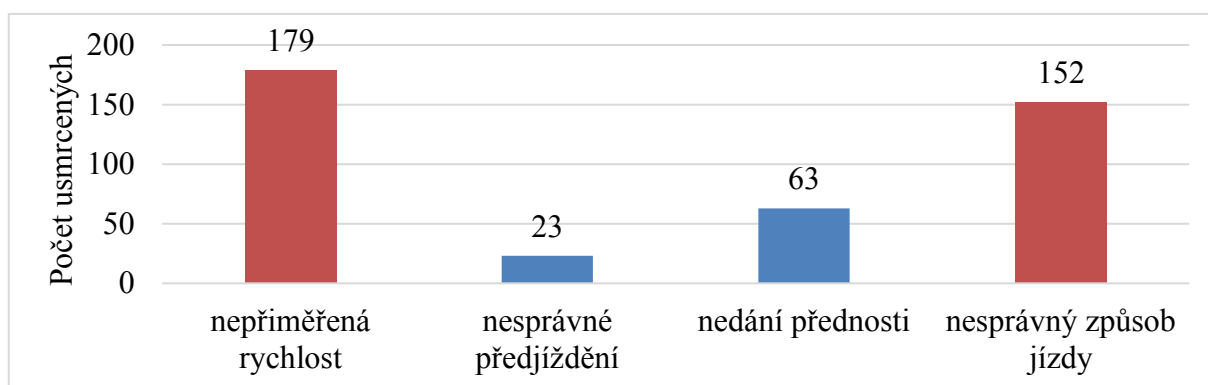
2.1.6 Příčiny dopravních nehod

Další kategorií dopravních nehod jsou jejich příčiny. Na obrázku 23 lze vidět jaký byl podíl příčin dopravních nehod v roce 2020. Nesprávný způsob jízdy způsobil 67,4 % nehod a vyžádal si 152 obětí. Jedná se o případy, kdy řidič během jízdy poslouchá hlasitou muziku, věnuje se spolujezdcům nebo jiným aktivitám, které nesouvisí s řízením a zvyšují jeho šanci na způsobení dopravní nehody. Nejvyšší počet usmrcení způsobila nepřiměřená rychlost (16 % ze všech nehod), která ale měla 4,3x menší podíl dopravních nehod. Vyžádala si 179 obětí. U těchto nehod je důležitá souvislost mezi fyzickou kondicí osob a rychlostí při srážce. Čím více je tělo zpevněno, tím menší je při určité rychlosti riziko poškození tkáně, což může způsobit vnitřní krvácení s následkem smrti.



Obrázek 23 Podíl dopravních nehod v závislosti na jejich druhu příčiny (Policie ČR, 2021a, upraveno autorem)

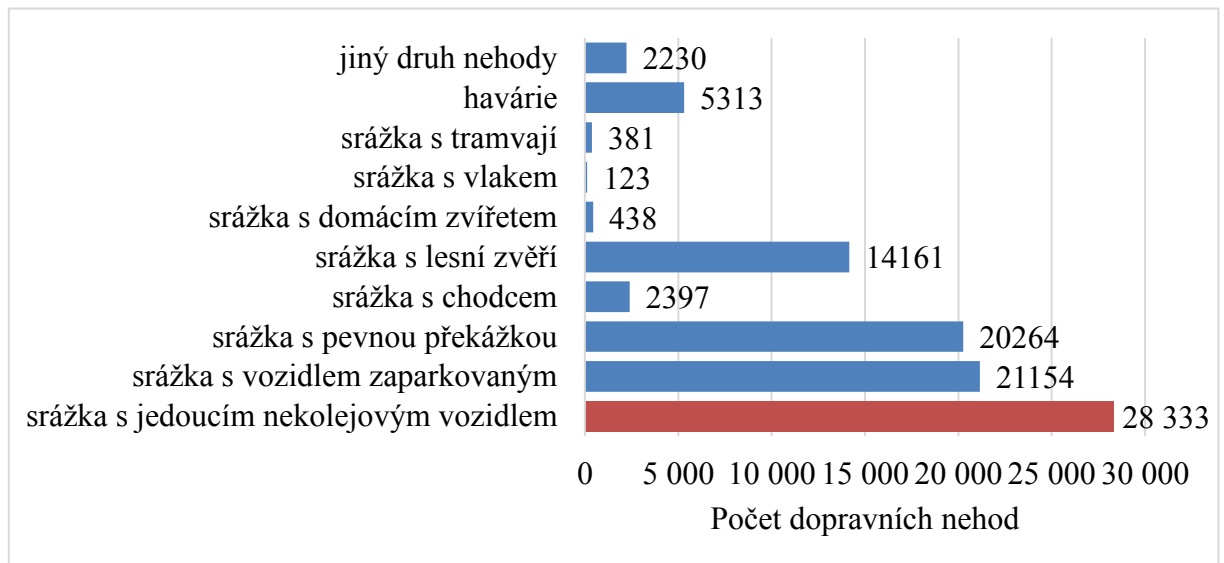
Podle Policie ČR (2021a) bylo nejčastější příčinou dopravních nehod bylo nevěnování se řízení během jízdy (15 383 nehod), následovalo nesprávné otáčení nebo couvání (7904 nehod) nebo jiné druhy nesprávné jízdy (7 813 nehod). Autor dále uvádí, že nejvíce úmrtí zapříčinilo neuzpůsobení rychlosti stavu pozemní komunikace, které si vyžádalo 77 obětí. Další příčinou bylo podle autor přejetí vozidla do protisměru, které si vyžádalo 60 obětí.



Obrázek 24 Podíl úmrtí podle jednotlivých druhů příčin dopravních nehod (Policie ČR, 2021a, upraveno autorem)

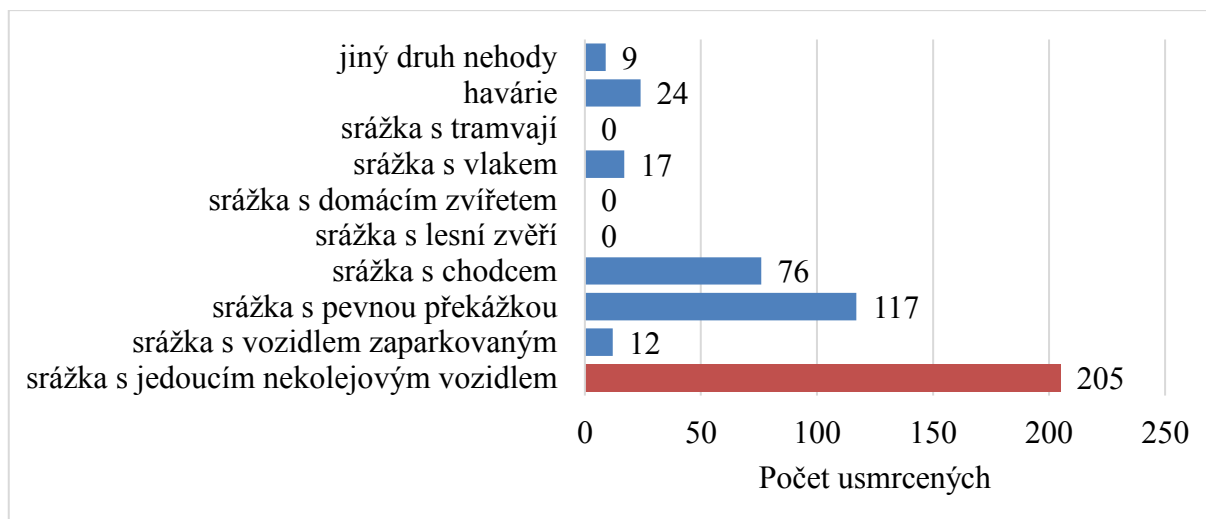
2.1.7 Dopravní nehody podle druhu

Další kategorií dopravních nehod je dělení podle jejich druhu. Na obrázku 25 lze vidět, že největší podíl dopravních nehod byl způsoben srážkou s jedoucím nekolejovým vozidlem (29,9 % z celkových nehod), což činilo 28 333 dopravních nehod. Dle Policie ČR (2021a) v roce 2019 těchto srážek bylo o 5 370 více. Následovaly srážky se zaparkovaným vozidlem, kterých bylo 21 154 a meziročně klesly dle Policie ČR (2021a) o 2 897 nehod. Podíl nehod způsobených srážkou s pevnou překážkou jako jsou stromy, konstrukce nebo jakékoli formy zdí činily 20 264 nehod, opětovně meziročně došlo ke snížení nehod dle Policie ČR (2021a).



Obrázek 25 Počet dopravních nehod, dle jejich druhu (Policie ČR, 2021a, upraveno autorem)

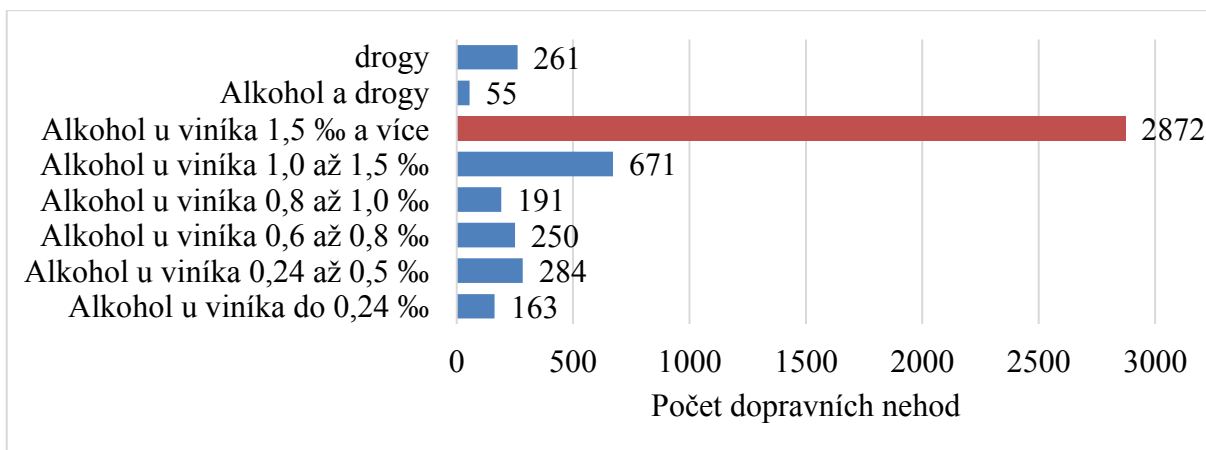
Na obrázku 26 lze vidět, že nejtragičtější následky dopravních nehod měly srážky s jedoucím vozidlem, které si vyžádaly 205 úmrtí. Meziročně však došlo k poklesu o 43 usmrcení. Srážky s pevnou překážkou byly druhou nejtragičtější příčinou s celkovou bilancí 117 osob. Meziročně však také jako předchozí srážky klesly, a to o 37 obětí. Při srážkách s chodci zemřelo během roku 2020 celkem 76 osob. Jedná se tak o třetí nejzávažnější příčinu s následky úmrtí.



Obrázek 26 Podíl usmrcených v závislosti na druhu srážky (Policie ČR, 2021a, upraveno autorem)

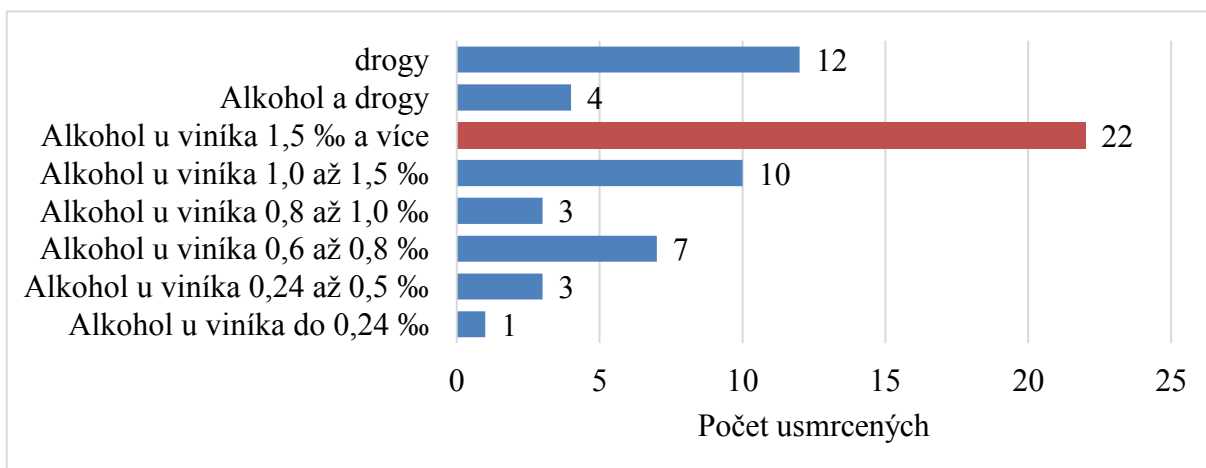
2.1.8 Alkohol nebo jiné návykové látky za volantem

Pět procent všech dopravních nehod bylo způsobeno alkoholem nebo návykovými látkami, případně jejich kombinací. Podle BESIP (2021) při hladině alkoholu nad 0,2‰ dochází ke snížení zrakového vnímání, špatnému soustředění a postřehu nebo taky problému s rozpoznáním barev na světelných signalizačních zařízeních. Dále autor charakterizuje koncentraci alkoholu do 0,5‰, označovanou jako lehkou podnapilost. Při této hladině podle autora osoba nejeví známky požití alkoholu, dochází však k poklesu pozornosti a výkonnosti. Koncentraci alkoholu mezi 0,6 až 1,5‰ označuje autor jako lehkou až střední opilost. Autor uvádí, že při takové koncentraci se projevuje u osob otupený optický postřeh, dochází ke snížené pozornosti a zkreslenému vnímání. U účastníků silničního provozu se dle autora projevuje ztráta odpovědnosti, a naopak roste agresivita a bezohlednost. U střední opilosti, tedy hladiny alkoholu dle autora mezi 1,6 až 2,3‰, dochází u osob k problémům při chůzi, impulzivním reakcím a sklonům k násilnému chování. Autor uvádí, že u těžké opilosti (nad 2,3‰) člověk není schopný udržet stabilitu a usíná.



Obrázek 27 Podíl dopravních nehod dle zjištění alkoholu nebo jiné návykové látky v krvi (Policie ČR, 2021a, upraveno autorem)

Na grafu z **obrázku 27** lze vidět, že 2872 dopravních nehod bylo způsobeno vlivem alkoholu od 1,5promile a více, tedy kdy člověk nad sebou ztrácí kontrolu a tyto důsledky mají fatální dopady na jejich životy. Dle Policie ČR (2021a) podíl nehod, při kterých byla následně změřena hladina alkoholu 1,5‰ a více došlo k meziročnímu zlepšení o 51 nehod. Další nejčastější hodnota alkoholu naměřená v krvi je mezi 1 až 1,5‰, ta se potvrdila u 671 účastníků silničního provozu. Meziročně dle Policie ČR (2021a) došlo k zhoršení o jednotku. Poslední nečetnější příčinou je alkohol mezi 0,24 až 0,5‰, ten způsobil 284 dopravních nehod a meziročně došlo ke snížení o 36 nehod.



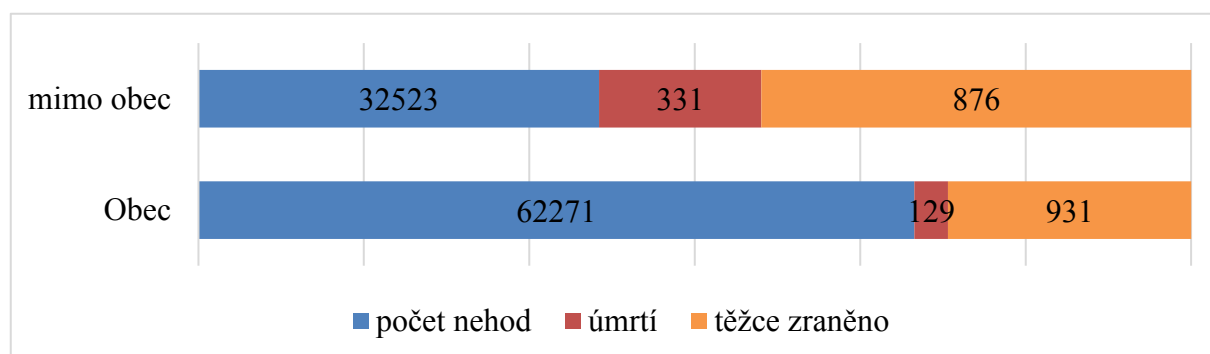
Obrázek 28 Podíl úmrtí dle zjištění alkoholu nebo jiné návykové látky v krvi (Policie ČR, 2021a, upraveno autorem)

Dle obrázku 28, lze vyvodit, že nejvíce úmrtí bylo způsobeno požitím alkoholu, kde došlo k naměření alkoholu v krvi 1,5 a více promile. Jedná se o stav, kdy člověk má špatnou motoriku a všechny smysly má snižené. Druhou nejčastější příčinou je požití omamných látek před nebo během řízení, což si v roce 2020 vyžádalo 12 obětí. Policie ČR (2021b) uvádí, že

nejvíce dopravních nehod pod vlivem alkoholu se stalo ve Středočeském kraji, následoval Jihomoravský a Moravskoslezský kraj. Vyšší počet dopravních nehod v těchto krajích si lze dle Policie ČR (2021b) vysvětlit zdejší vyšší kriminalitou. Dále uvádí, že z celkového počtu nehod, bylo nejvíce dopravních nehod způsobeno drogami ve Středočeském a Jihomoravském kraji (34). Poté podle autora následoval Ústecký kraj (27) a Plzeňský (26). Naopak nejmenší počet dopravních nehod zapříčiněný drogami byl v kraji Vysočina (5) a po něm následuje Pardubický kraj. Třetí příčinou smrti bylo naměření alkoholu mezi 1 až 1,5‰.

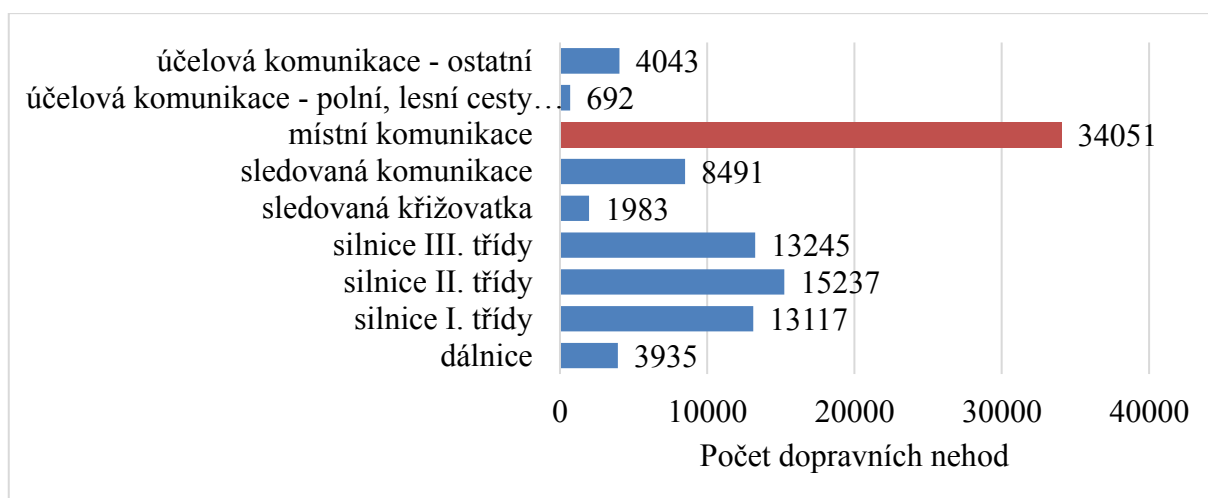
2.1.9 Dle místa vzniku nehody

Z celkových 94 794 dopravních nehod se během roku 2020 stalo 65,7 % na území obce a zbylých 34,3% mimo obec. Z grafu na obrázku 29 lze vyvodit, že dopravních nehod mimo obec bylo méně zhruba o 30 000, ale jejich smrtnost, byla 2,5krát vyšší než v obcích. Vyšší nehodovost v obcích lze vysvětlit větší hustotou dopravy, spěcháním účastníků silničního provozu nebo také větší absencí chodců. Policie ČR (2021a) uvádí, že 71,7 % nehod se v obcích stalo pod vlivem alkoholu. Dále uvádí, že 28 % dopravních nehod mělo za následek úmrtí a v 51,5 % došlo k těžkému zranění.



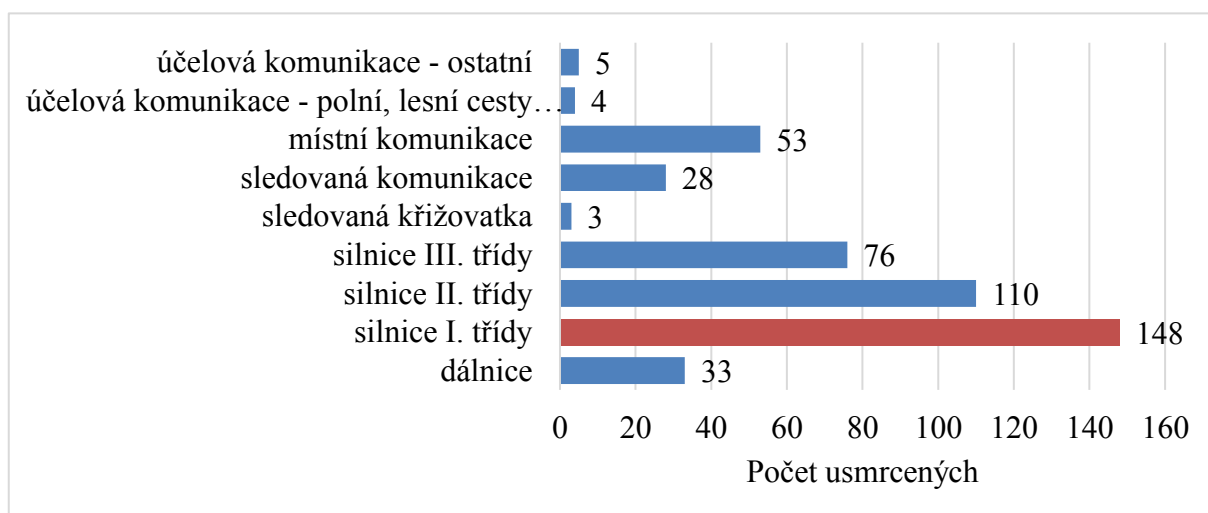
Obrázek 29 Podíl nehod, úmrtí a těžce zraněných dle místa vzniku dopravní nehody (Policie ČR, 2021a, upraveno autorem)

Z 32 523 dopravních nehod, které se staly mimo obec, jich bylo dle Policie ČR (2021a) 3 935 na dálnicích. Dva a půl násobná smrtnost oproti nehodám v obcích lze vysvětlit nedodržováním stanovené rychlosti, věnováním se během řízení jiným věcem anebo také znalostí dané oblasti.



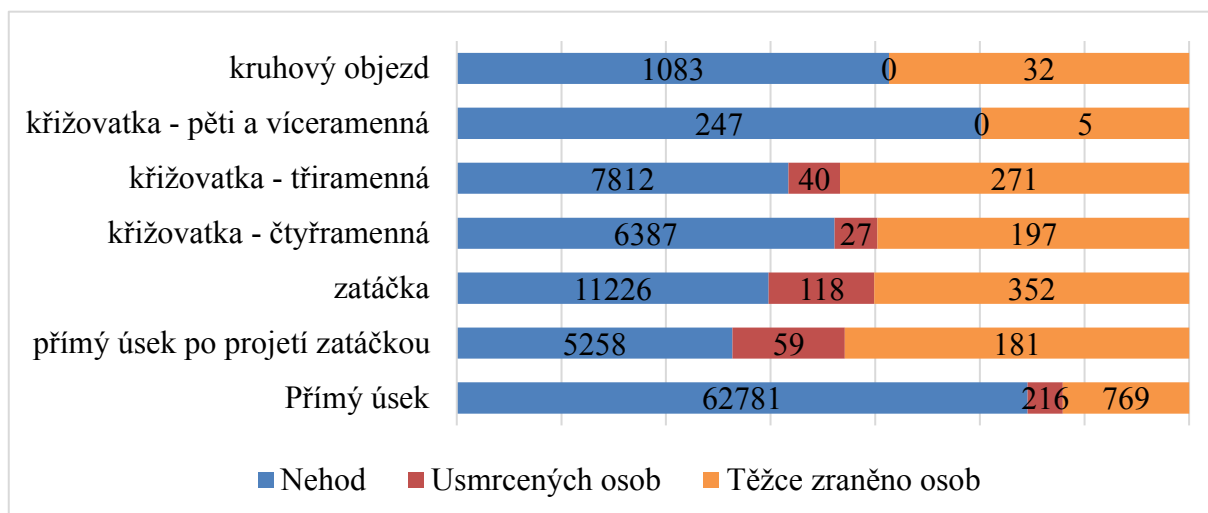
Obrázek 30 Podíl dopravních nehod dle druhu pozemní komunikace (Policie ČR, 2021a, upraveno autorem)

Na obrázku 30 lze vidět, že nejvíce dopravních nehod se stalo na místních komunikacích. Dle Česko (1997) místní komunikaci lze chápat jako veřejně přístupnou komunikaci, která slouží k potřebám místní dopravy na území obce. Menší počet úmrtí z obrázku 31, lze vysvětlit hustotou dopravy ve městech, případně nižší rychlostí. Další významnou komunikací co do počtu nehod jsou silnice 2. třídy. Ty podle Česko (1997) slouží k dopravě mezi okresy. Druhá nejvyšší hodnota v počtu nehod se dá vysvětlit vyšší rychlostí nebo také tím, že lidé cestují mezi okresy z pracovních důvodů a často spěchají. Následují silnice 3. třídy a po nich silnice 1. třídy v počtu dopravních nehod. Nejvíce úmrtí bylo dle obrázku 31 zaznamenáno na silnicích 1. třídy. Lze to vysvětlit tím, že jsou určeny pro dálkovou a mezistátní přepravu, tudíž se na nich pohybují i dopravní prostředky jiných státních příslušníků s jinou dopravní výchovou.



Obrázek 31 Podíl úmrtí dle druhu pozemní komunikace (Policie ČR, 2021a, upraveno autorem)

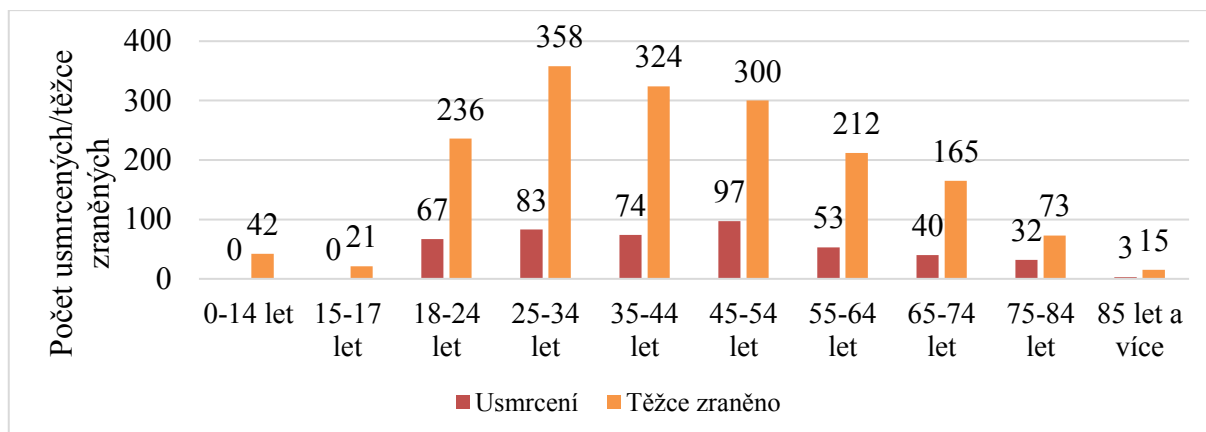
Na obrázku 32 lze vidět, že v roce 2020 se 66,2 % dopravních nehod stalo na přímém úseku. Podíl přímých úseků se dá považovat za nejčastější zastoupení na pozemních komunikacích. Na přímém úseku lze očekávat, že řidiči dopravních prostředků cestují vyšší rychlostí než například řidiči, kteří projíždí křižovatkou nebo jsou na kruhovém objezdu. Dalo by se usoudit, že na přímém úseku řidič nevěnuje plnou pozornost řízení, kvůli rovnému úseku se odváží během jízdy používat například mobilní telefon s pocitem, že nemůže způsobit dopravní nehodu.



Obrázek 32 Podíl nehod, úmrtí a těžce zraněných dle úseku dopravní nehody (Policie ČR, 2021a, upraveno autorem)

2.1.10 Dle věku viníka nehody

Poslední kategorií je rozdělení dopravních nehod podle viníků a jejich následků. Na obrázku 33 lze vidět, že 97 úmrtí a 300 těžce zraněných způsobili řidiči ve věku mezi 45 až 54 rokem. Je nutné brát v úvahu, že viník dopravní nehody může být zároveň i poškozeným. Dle Centrum dopravního výzkumu (©2021c) 62,3 % viníků dopravních nehod střet nepřezilo, 23,4 % viníku vyvázlo bez zranění a 5,7% viníků bylo těžce zraněno. Zbylé zastoupení je, kdy viník vyvázl s lehkým zraněním. Největší zastoupení úmrtí a těžce zraněných lze vysvětlit vysokým podílem dopravních aut u této věkové kategorie. Na druhou stranu u této skupiny se začínají projevovat pomalejší reflexy nebo zhoršení zraku. Druhou skupinou, která způsobila 83 úmrtí a 358 těžce zraněných jsou řidiči ve věku 25-34 let. Lze to vysvětlit zastoupením řidičů, kteří si dělají řidičské oprávnění později, a tudíž nemají dostatečné zkušenosti s řízením a předvídaním následků. Podle Road safety – Alcohol (b.r.) mladí řidiči s obsahem alkoholu 0.05g/dl mají 2,5krát větší šanci způsobit nehodu než zkušenější řidiči.



Obrázek 33 Podíl úmrtí a těžce zraněných dle denní doby (Centrum dopravního výzkumu, ©2021d, upraveno autorem)

2.2 Rozbor případů z praxe

Tato část analýzy se zaměřuje na sběr dostupných dat spojených s dopravními nehodami s cílem zjistit, jaké jsou reakce řidiče před srážkou. Data pro tuto analýzu byly čerpány z webu Youtube, Drsný svět, Návrat do reality a Zvrácený. Pro tuto část, bylo náhodně vybráno 300 dopravních nehod, u kterých se zaměřovalo na faktory jako jsou:

- **Místo nehody:** pro stanovení závěru, zda dochází častěji k nehodám v obcích nebo mimo obce
- **Úsek, na kterém vznikla nehoda:** k určení četností nehod, jedná se o přímé úseky, křižovatky (se světelným signalizačním zařízením nebo bez něj) zatáčky, kruhové objezdy
- **Typ srážky** (čelní, boční nebo zadní srážka)
- **Období včetně vlivu počasí** (den/noc)
- **Stav pozemní komunikace ve vazbě k přírodním podmínkám** (suchá, mokrá, sníh atd.)

Záznamová zařízení neumožnila ve většině případů identifikaci pohlaví nebo věku, proto pro tuto analýzu nejsou zohledněny.

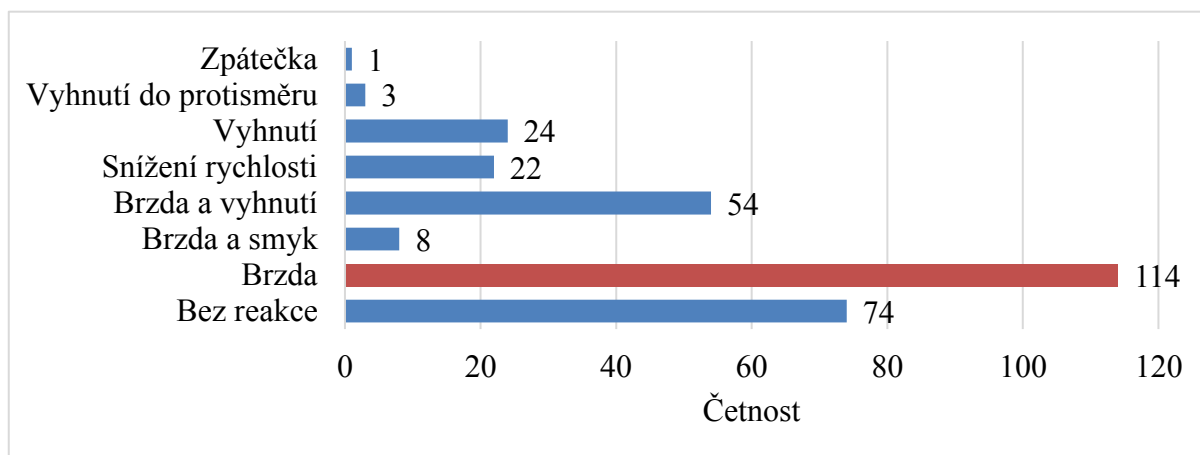
Kompletní rozbor nehod lze najít v příloze B, která obsahuje výše uvedené faktory, rozšířené ještě o odkaz na video včetně času nehody. Záznamy nehodových situací jsou obsaženy v příloze C.

2.2.1 Nejčastější reakce řidičů

Na obrázku 34 lze vidět, že nejčastější reakcí řidiče před dopravní nehodou bylo sešlápnutí brzdového pedálu, kdy takovým způsobem reagovalo 114 řidičů z 300.

Další reakcí je situace, kdy řidič nereaguje vůbec před srážkou. Třetí nejčastějším chováním před nehodou je sešlápnutí brzdového pedálu s pokusem o vyhnutí se srážce. Tímto způsobem se zachovalo 74 řidičů z 300. V tomto případě se počítá, že řidič se pokusil vyhnout srážce, ale nepovedlo se mu to.

Čtvrtou reakcí s četností 54 řidičů je pouze vyhnutí se dopravní nehodě s tím, že řidič narazí do překážky. Následuje reakce snížení rychlosti vozu a po ní ojediněle případy jako je sešlápnutí brzdového pedálu a smyk, vyhnutí se do protisměru nebo zařazení zpátečky.



Obrázek 34 Nejčastější reakce řidičů před dopravní nehodou

2.2.2 Řidič sešlápl brzdový pedál

Nejčastější reakcí řidičů bylo dle obrázku 34 sešlápnutí brzdového pedálu, které tvořilo 38 % ze všech dopravních nehod. Nejvíce k tomu docházelo při projíždění křižovatek s nebo bez světelných signalizačních zařízení. Ze záznamu bylo jasné, že řidiči dopravních prostředků projížděli křižovatkou bez světelných signalizačních zařízení bez toho, aby dali přednost správnému vozu. U křižovatek se světelným signalizačním zařízením se pak jednalo o projíždění křižovatky na oranžovou nebo červenou.

Dalším místem této reakce jsou přímé úseky, kde vyplynulo se záznamu, že řidiči dopravních prostředků se během jízdy věnovali buď mobilnímu zařízení nebo spolujezdcům ve voze. Tyto případy se stávaly většinou na přímých úsecích jako jsou rychlostní silnice nebo dálnice. U těchto pozemních komunikací se tvoří kolony a řidiči pak reagují bržděním na poslední chvíli. V případech, kdy byla vozovka mokrá, pokrytá sněhem nebo na ní bylo náledí pak při sešlápnutí brzdového pedálu došlo ke smyku vozu.

Z **tabulky 1** lze vyvodit, že ze 114 nehod se jich stalo 67 v obci a 47 mimo obec. Největší zastoupení je dopravních nehod, kdy došlo k boční srážce, což má za následek nedání přednosti v křižovatce nebo přejíždění vozu do jiného pruhu, aniž by se před tím

podíval, zda je pruh volný. Z celkového počtu nehod se jich 77 stalo během dne, kdy byly vizuální podmínky ty nejvhodnější pro jízdu. Ze záznamů bylo patrné, že řidiči na mokré vozovce nepřizpůsobují vhodným způsobem jízdu.

Tabulka 1 Faktory působící na řidiče dopravní nehody, který reagoval sešlápnutím brzdového pedálu

Sešlápnutí brzdového pedálu									
Místo		Období		úsek		stav vozovky		typ nárazu	
obec	67	den	77	zatačka	4	mokrá	25	boční	58
mimo obec	47	den – déšť	2	přímý úsek	43	mokrá se sněhem	1	čelní	6
		den – mlha	2	křižovatka	43	sníh	3	zadní	10
		den – sníh	1	světelná křižovatka	24	suchá	85		
		den – šero	12						
		den – šero – déšť	1						
		noc bez pouličního osvětlení	4						
		noc s pouličním osvětlením	14						
		noc s pouličním osvětlením – déšť	1						

Zdroj: Autor

2.2.3 Řidič nereagoval před nehodou

Dle tabulky 2 druhou nejčastější reakcí bylo nereagování řidiče, což tvořilo 24,67 % ze všech dopravních nehod. Nejčastěji se jednalo o křižovatky, kde řidiči nerespektovali pravidla přednosti v jízdě nebo projížděli úsek na oranžovou, popřípadě červenou. Další zastoupení mají přímé úseky, kdy řidiči projížděli několik pruhů na rychlostní komunikaci nebo druhý řidič při řazení do jiného pruhu nezkontroval, zda je pruh volný. V některých případech řidič vjel bez reakce do protisměru nebo se na něj nekontrolovaně „vyřítilo“ jiné auto takovou rychlostí, že nemohl zareagovat.

Tabulka 2 Faktory působící na řidiče dopravní nehody, který nereagoval před dopravní nehodou

Řidič bez reakce									
Místo		Období		Úsek		Stav vozovky		Typ nárazu	
obec	30	den	42	kruhový objezd	3	mokrá	16	boční	58
mimo obec	44	den – déšť	3	přímý úsek	19	sníh	1	čelní	6
		den – kouř	2	křižovatka	33	suchá	57	zadní	10

Řidič bez reakce									
Místo		Období		Úsek		Stav vozovky		Typ nárazu	
		den – šero	12	světelná křižovatka	19				
		den – šero – déšť	1						
		noc bez pouličního osvětlení	3						
		noc s pouličním osvětlením	11						

Zdroj: Autor

2.2.4 Řidič sešlápl brzdový pedál a dostal se do smyku

S menším zastoupením 2,67 % byly reakce, kdy řidič sešlápl brzdový pedál a dostal se do smyku. Z tabulky 3 je vidět, že sešlápnutí brzdového pedálu na vozovce pokryté sněhem, případně s náledím není nejlepší způsob řešení situace. V těchto případech se prodlužuje brzdná dráha vozu a v případě, kdy vozovka byla pokrytá sněhem nebo na ní bylo náledí dochází při brždění k roztočení vozu případně vůz nereaguje na volant. V takovémto případě je vhodné brzdit motoricky, tedy pomalu podřazovat a vyhnout se situaci, kdy dojde ke ztrátě kontroly nad vozidlem. Přímé úseky často lákají k předjíždění, což může mít za určitých okolností fatální následky.

Tabulka 3 Faktory působící na řidiče dopravní nehody, který reagoval sešlápnutím brzdového pedálu a následně se dostal do smyku

Řidič sešlápl brzdový pedál a dostal se do smyku									
Místo		Období		Úsek		Stav vozovky		Typ nárazu	
obec	5	den	2	přímý úsek	4	suchá	3	boční	5
mimo obec	3	den – šero	2	křižovatka	3	namrzlá	1	zadní	2
		noc s pouličním osvětlením	3	světelná křižovatka	1	sníh	3	čelní	1
		noc bez pouličního osvětlení	1			mokrá	1		

Zdroj: Autor

2.2.5 Řidič sešlápl brzdový pedál a pokusil se vyhnout

Třetí nejčtenější reakci s podílem 18 % je sešlápnutí brzdového pedálu s následným pokusem o vyhnutí do strany, kde ale došlo ke srážce s jiným vozem. Jednalo se například o otočení druhého vozu na přímém úseku, předjíždění v zatáčce nebo reakci řidičů nákladních vozů, kteří mají vyšší hmotnost než osobní vozy. Z tabulce 4 lze vyvodit, že z celkových 54

nehod se 23 nehod stalo na území obce a 31 mimo území obce. Do této skupiny patří řidiči, kteří si překážku všimli s dostatečným předstihem a měli možnost na ní zareagovat a místo kde se jí vyhnout.

Tabulka 4 Faktory působící na řidiče dopravní nehody, který reagoval sešlápnutím brzdového pedálu a pokusem o vyhnutí

Řidič sešlápl brzdový pedál a pokusil se vyhnout									
Místo		Období		Úsek		Stav vozovky		Typ nárazu	
obec	23	den	28	zatačka	6	mokrá	9	boční	31
mimo obec	31	den – déšť	3	přímý úsek	18	mokrá se sněhem	5	čelní	9
		den – mlha	4	křižovatka	23	sníh	4	zadní	11
		den – šero	13	světelná křižovatka	7	suchá	36	srážka se svodidlem	3
		noc bez pouličního osvětlení	1						
		noc s pouličním osvětlením	5						

Zdroj: Autor

2.2.6 Řidič snížil rychlost

S podílem 7,33 % skončili řidiči, kteří na nehodu reagovali postupným snížením rychlosti, nikoli prudkým zabrzděním. Nejčastěji se jednalo o řidiče kamionu nebo jiných nákladních vozidel. U těchto vozů je výrazně prodloužena brzdná dráha díky své váze. V případě nákladních vozů s přívěsem nebo návěsem při prudkém zabrzdění může dojít ke smyku a následně vymrštění vozu mimo pozemní, dále ke škodě na přepravovaném materiálu nebo zboží.

Tabulka 5 Faktory působící na řidiče dopravní nehody, který reagoval snížením rychlosti před dopravní nehodou

Řidič snížil rychlost									
Místo		Období		Úsek		Stav vozovky		Typ nárazu	
obec	8	den	1 4	zatačka	1	mokrá	5	boční	15
mimo obec	1 4	den – mlha	1	přímý úsek	9	mokrá se sněhem	1	čelní	3
		den – déšť	1	křižovatka	8	sníh	2	zadní	4
		den – šero	3	světelná křižovatka	4	suchá	1 4		
		den – šero – déšť	1						
		noc bez pouličního osvětlení	2						

Zdroj: Autor

Dalším důvodem pro snížení rychlosti byly situace, kdy se jiné vozidlo špatně řadilo do pruhů na pozemních komunikacích. Podle tabulky 5 nejčastěji docházelo ke srážkám mimo území obce.

2.2.7 Řidič se pokusil vyhnout srážce

Čtvrtou nejčastější reakcí řidiče bylo vyhnutí se srážce bez sešlápnutí brzdového pedálu, což činilo 8 % ze všech nehod. Jednalo se o situace, kdy se řidič před vozidlem rozhodl otáčet na rovném úseku nebo, kdy jiný řidič byl odstavený u krajnice pozemní komunikace a při otáčení vozidla do protisměru nezkontroloval volnost pruhu. Opět podle výsledku z tabulky 6 docházelo ke srážkám během dne a na suchých komunikacích.

Tabulka 6 Faktory působící na řidiče dopravní nehody, který reagoval vyhnutím před dopravní nehodou

Řidič se pokusil vyhnout srážce									
Místo		Období		Úsek		Stav vozovky		Typ nárazu	
obec	15	den	19	zatáčka	1	mokrá	4	boční	17
mimo obec	9	den – šero	2	přímý úsek	9	mokrá se sněhem	3	čelní	5
		den – déšť	1	křižovatka	8	suchá	1 7	zadní	2
		noc bez pouličního osvětlení	1	světelná křižovatka	4				
		noc s pouličním osvětlením	2						

Zdroj: Autor

2.2.8 Řidič se pokusil vyhnout srážce jízdou do protisměru

Předposlední reakci s podílem 1 % byla reakce, kdy řidič dopravního prostředku vjel do protisměru. Tyto reakce lze vidět v tabulce 7. Tuto reakci si lze vysvětlit tím, že řidiči nedávají v průběhu řízení pozor a během krátkého časového horizontu jednájí. Vyhnutí se srážce jízdou do protisměru může mít fatální následky převážně u rychlostních silnic, kde se vozy pohybují vyšší rychlosti, než jakou se jezdí ve městech. Podle The Law Office of Matthew E. Bennett (2018) je při rychlosti 112,65 km/h šance na přežití čelní srážky pouhých 25 %.

Tabulka 7 Faktory působící na řidiče dopravní nehody, který reagoval vyhnutím do protisměru

Řidič se pokusil vyhnout srážce jízdou do protisměru									
Místo		Období		Úsek		Stav vozovky		Typ nárazu	
obec	2	den – šero	3	světelná křižovatka	1	mokrá se sněhem	1	boční	1
mimo obec	1			přímý úsek	2	suchá	2	čelní	1

Řidič se pokusil vyhnout srážce jízdou do protisměru				
Místo	Období	Úsek	Stav vozovky	Typ nárazu
				zadní 1

Zdroj: Autor

2.2.9 Řidič začal couvat

Pouze jeden řidič dle tabulky 8 reagoval couváním, a to v případě, kdy vůz před ním začal nepochopitelně couvat a nezkontroloval si, zda je za ním prázdný prostor.

Tabulka 8 Faktory působící na řidiče dopravní nehody, který reagoval zařazením zpáteční rychlosti

Řidič začal couvat				
Místo	Období	Úsek	Stav vozovky	Typ nárazu
obec 1	den 1	zátáčka 1	mokrá se sněhem 1	zadní 1

Zdroj: Autor

2.2.10 Závěr

Podle NSBSP a jejich cílů, Česká republika do roku 2020 nedokázala snížit podíl úmrtí o 60% oproti roku 2009.

Ze statistických dat nehodovosti v České republice za rok 2020 se ukázalo, že nejkritičtější měsíce v počtu nehod byly měsíce červen až srpen, s tím že během srpna bylo nejvíce zaznamenaných dopravních nehod. Dále bylo zjištěno, že největší úmrtnost byla v pondělí a v pátek, kdy začíná a končí pracovní týden. Naopak nejmenší podíl usmrcených a těžkých zranění byl v neděli. Během dnů pak nejvíce řidičů bylo usmrceno mezi 9–18 hodinou, v době ranní a odpolední špičky. Nejvíce těžkých zranění se pak stalo mezi 13–18 hodinou. Ze statistik Policie České republiky pak vyplynulo, že nejvíce dopravních nehod se stalo během dne, kdy 327 lidí bylo usmrceno a 1 477 jich bylo těžce zraněno.

Dle statistik bylo zjištěno, že nejvíce dopravních nehod se stalo na území obce a to 62 271 nehod, z toho 129 lidí bylo usmrceno a 931 lidí bylo těžce zraněno. Následovali území mimo obce, kde bylo způsobeno 32 523 nehod, usmrceno 331 lidí a 876 jich bylo těžce zraněno.

Nejčastějšími viníky dopravních nehod byli řidiči motorových vozidel, ti způsobili během roku 75 371 nehod. Tento počet nehod si vyžádal 417 obětí. Následovala lesní zvěř nebo domácí zvířata, která zapříčinila 14 555 nehod. Ukázalo se však, že žádná z nehod neměla za následek usmrcení.

Nejčastější příčinou dopravních nehod se stal nesprávný způsob jízdy, následkem bylo 50 798 nehod. Následovala nepřiměřená rychlost a za ní hned nedání přednosti. Ze 417 úmrtí

způsobených řidiči motorových vozidel jich 179 zemřelo z důvodu nepřiměřené rychlosti a 152 z důvodu nesprávného způsobu jízdy.

Podle druhu dopravních nehod nejčastěji docházelo ke srážkám s nekolejovým vozidlem s četností 28 333 nehod. Následovaly srážky se zaparkovanými vozidly s četností 21 154 nehod a třetím nejčastějším druhem nehody byla srážka s pevnou překážkou. Z analýzy pak vyplynulo, že nejvyšší smrtnost byla u nehod, kdy došlo ke srážce s jiným vozem. Při srážce s jiným vozidlem během roku 2020 došlo k úmrtí 205 lidí. Druhou největší smrtnost měly nehody, kdy došlo ke srážce s pevnou překážkou a to 117 lidí.

U 2872 viníků dopravních nehod byla naměřena hodnota alkoholu v krvi 1,5‰ a více. U 671 viníků dopravních nehod byla naměřena hladina alkoholu 1 – 1,5‰. U 261 viníků nehod se naopak potvrdila přítomnost návykové látky. Viníci, kterým byla naměřena hladina alkoholu 1,5‰ a více, způsobili 22 úmrtí. Viníci dopravních nehod, kteří před jízdou nebo během jízdy užívali drogy způsobili 12 úmrtí.

Z druhé části analýzy případů z praxe vyplynulo, že 226 řidičů nějakým způsobem reagovali před srážkou, u zbylých 74 k žádné reakci nedošlo. U 226 řidičů se nejčastěji objevila reakce sešlápnutí brzdového pedálu a 54 řidičů se kromě sešlápnutí pedálu pokusilo i o vyhnutí se překážce. Z celkových 300 dopravních situací, bylo vyvozeno 8 reakcí řidičů před srážkou.

Z celkových 300 dopravních nehod se jich stalo 165 v obci a 135 mimo obec. I u analýzy případů z praxe se potvrdila vyšší nehodovost v obci a menší mimo obec jako z dat Policie České republiky.

Během dne se stalo 183 nehod, což lze považovat za obrovské číslo. Právě během dne jsou viditelnostní podmínky ty nejvhodnější pro jízdu. Během snížených viditelnostních podmínek za dne došlo k 47 nehodám.

Jako nejčastější typy srážek se ukázaly boční srážky s 208 případy, následovaly zadní srážky s 51 případy, čelní srážky s 38 případy a na posledním místě srážky s pevnou překážkou se 3 případy.

Největší zastoupení bočních srážek, lze vysvětlit, tím že nejčetnějším místem srážky byly křižovatky, ať už se světelným signalizačním zařízením nebo bez něj. Mimo křižovatky se často vyskytovaly případy, kdy druhý řidič přejížděl na rychlostní komunikaci pruhu, aniž by se podíval do zpětného zrcátka, jestli je pruh volný.

3 DEFINOVÁNÍ NÁVRHŮ NA SNÍŽENÍ NEHODOVOSTI VE VZTAHU K ŘIDIČŮM DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ

Třetí část práce je zaměřena na porovnání starého bodového systému a systému pokut v České republice a jeho novelizace, která je projednávána v Poslanecké sněmovně České republiky.

3.1 Bodový systém

Cílem bodového systému je podle Česko (2000b) zabránění opakovanému porušování pravidel silničního provozu. Dopravní přestupky (©2010-2020) dále uvádí, že v příloze zákona o provozu vozidel na pozemních komunikacích je výčet všech protiprávních jednání, včetně bodů, které jsou účastníkům silničního provozu strženy. Česko (2000b) uvádí, že řidič disponuje 12 trestnými body a po jejich vyčerpání dochází k odebrání řidičského oprávnění.

3.2 Přestupky fyzických osob – §125c současný stav

Česko (2000b) uvádí, že přestupků se dopouští fyzické osoby, které provozují vozidlo bez státní poznávací značky nebo na vozidle mají umístěnou poznávací značku jiného vozidla. Ve vztahu ke státní poznávací značce autor dále uvádí, že mezi další přestupky se řadí zakrytí poznávací značky nebo jakékoliv další způsoby, které vedou k její nečitelnosti. Dalším přestupkem je dle autora provozování vozidla v technicky nezpůsobilém stavu, kdy dochází k ohrožení bezpečnosti silničního provozu.

Dalším bodem dle Česko (2000b) je požití alkoholu nebo jiné návykové látky během řízení vozidla nebo jízdy na zvířeti. Dále autor uvádí, že přestupku se dopouští fyzické osoby, které jsou ve stavu vylučující způsobilost. Jedná se o stav, kdy řidič silničního vozidla je pod vlivem alkoholu nebo návykové látky a ohrožuje bezpečnost provozu. Pokud se řidič odmítne podrobit dechové zkoušce nebo testu na drogy, dopouští se podle autora přestupku.

Další skupina přestupků dle Česko (2000b) jsou přestupky, kdy provozovatel vozidla nemá nebo mu bylo zadrženo řidičské oprávnění, nemá k řízení vozu profesní způsobilost nebo není zdravotně způsobilý k provozu.

Česko (2000b) do další kategorie přestupků zařazuje situace, kdy řidiči vozidel drží v ruce během řízení mobilní nebo jiné záznamové zařízení. Dále autor píše, že další skupinou je překročení maximální rychlosti v obci nebo mimo obec.

Autor také píše, že se přestupků dopouštějí fyzické osoby, které nereagují na signál zastavení vozidla nebo na signál „Stůj!“ při řízení dopravy. Další skupinou přestupků je dle autora ohrožení, omezení nebo nezastavení chodci. Autor zde řadí přestupky spojené s:

- Nerespektováním zákazu předjíždění nebo předjížděním na plné čáře.
- Nedáváním přednosti v jízdě.
- Přejížděním železničních přejezdů ve chvíli, kdy to je zakázané.
- Couváním, otáčením a jízdou do protisměru na dálnicích nebo silnicích pro motorová vozidla.
- Špatným parkováním (místa pro invalidy).

Dále dle autora sem patří omezení provozu některých vozidel na pozemních komunikacích.

Dle Česko (2000b) se fyzické osoby dopustí přestupku, pokud při dopravní nehodě dojde k ublížení na zdraví nebo smrti jiné osoby. S dopravní nehodou dle autora souvisí přestupky jako:

- Nezastavení vozu ihned po srážce.
- Neohlášení dopravní nehody Policii české republiky.
- Neprokázání totožnosti.
- Opuštění dopravní nehody nebo po zavolání pomoci se nevrátí řidič k místu nehody.

Dále se píše, že se přestupku dopouští fyzické osoby, které mají ve svém voze umístěný antiradar a znemožňují tak dohled Policie České republiky na bezpečnost silničního provozu.

Přestupku se podle autora dále dopustí fyzické osoby, které svěří nebo přikážou řízení osobě o které nemají dostatečné informace, tudíž tyto osoby nemusí vlastnit řidičské oprávnění nebo můžou mít udělený zákaz činnosti řízení vozu.

Přestupky se také vztahují na učitele autoškol, kteří dohlíží na řidiče motorových vozidel, uvádí autor. Opět se podle autora zde dopouští přestupku, pokud požijí alkohol nebo užijí jinou návykovou látku během zkušebních jízd. Taktéž učitelé autoškoly nesmí vykonávat jízdu, pokud jsou ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, uvádí autor. Učitel autoškoly je povinný se podrobit testu v případě podezření na řízení pod vlivem alkoholu nebo drog, pokud tak neučiní pak se podle autora dopouští přestupku.

Dále se učitel autoškoly dopouští přestupku, pokud nemá požadovanou zdravotní způsobilost k činnosti jeho práce, uvádí autor.

3.2.1 Současné sankce pro nejzávažnější přestupky fyzických osob

První možností, jak lze klasifikovat přestupky fyzických osob dle zákona o provozu vozidel na pozemních komunikacích, je kategorie nejzávažnějších přestupků, které lze vidět v tabulce 9. Jedná se o přestupky, kdy dochází k ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu

vozidel na pozemních komunikacích. Tyto přestupky jsou spojené s požitím alkoholu nebo jiné návykové látky během jízdy nebo před jejím uskutečněním. Dalším přestupkem je přejíždění železničního přejezdu se signalizačním zařízením nebo nezastavení na stopce před přejezdem bez signalizace. Dalším přestupkem je porušení zákazu předjíždění, například v úsecích, který je označeny dopravní značkou „Zákaz předjíždění“ nebo kdy řidiči nerespektují obyčejnou plnou čáru, případně dvojitou plnou čáru. Poslední typ přestupku, který ohrožuje plynulost a bezpečnost silničního provozu je jízda na červenou nebo nezastavení vozidla na znamení „Stůj!“.

Tabulka 9 Nejzávažnější přestupky fyzických osob

Přestupek	Současná pokuta (Kč)	Současná pokuta ve správním řízení (kč)	Současné body	Současný zákaz řízení (měsíce)
Odmítnutí podrobení se testu na alkohol a jiné návykové látky	-	25 000 - 50 000	7	12 až 24
Jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky	-	2 500 - 20 000	7	6 až 12
Stav vylučující způsobilost	-	25 000 - 50 000	7	12 až 24
Vjíždění na železniční přejezd přes zákaz	do 2 500	2 500 - 5 000	7	1 až 6
Otáčení se, couvání, jízda v protisměru na dálnici	-	5 000 - 10 000	7	6 až 12
Porušení zákazu předjíždění	-	5 000 - 10 000	7	6 až 12
Jízda na červenou, nezastavení na signál, pokyn "Stůj!"	do 2 500	2 500 - 5 000 4 000 - 7 500 (recidiva)	5	1 až 6 (recidiva, úmysl)

Zdroj: Ministerstvo dopravy (2021a, upraveno autorem)

Z tabulky 9 lze říct, že nejzávažnější přestupky postupují až na výjimky ihned do správního řízení. Blokovou pokutu do výše 2 500 Kč může uložit Policie České republiky u případů, kdy dochází k přejíždění železničního přejezdu v momentě, kdy to je zakázané nebo nezastavení vozidla na červenou, případně nereagování na znamení „Stůj!“. Současná verze zákona uděluje nejvyšší pokutu ve správním řízení u dvou případů. U prvního případu se jedná o situaci, kdy se fyzické osoby odmítnou podrobit testu na přítomnost alkoholu v krvi nebo testu na přítomnost jiné návykové látky. Druhým případem je situace, kdy jsou fyzické osoby pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, a jsou ve stavu, kdy není schopný vykonávat činnost jízdy automobilu. Současný bodový systém dle tabulky 9 uděluje nejvyšší počet 7 bodů u všech přestupků kromě přestupku týkajícího se jízdy na červenou nebo nezastavení na znamení „Stůj!“, kde se odečítá 5 bodů. Současný zákaz vykonávání činnosti

dle tabulky 9 je nejvyšší u odmítnutí se podrobení dechové zkoušce nebo testu na drogy a pokud je řidič ve stavu vylučující způsobilost. Těmto fyzickým osobám současný zákon uděluje zákaz řízení od 12 do 24 měsíců.

3.2.2 Současné sankce u přestupků spojených s překročením maximální rychlosti

Další kategorii přestupků fyzických osob je překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci nebo mimo území obce. V tabulce 10 lze vidět rozdělení přestupků o jakou rychlost byla překročená maximální dovolená rychlost v obci nebo mimo obec. Většina těchto přestupků se dá vyřešit na místě blokovou pokutou až do výše 2 500 Kč. U překročení rychlosti o 40 km/h a více na území obce a o 50 km/h a více mimo území obce se tento přestupek neřeší blokovou pokutou, ale jde do správního řízení. Provozovateli vozidla hrozí pokuta ve výši až 10 000 Kč. Fyzické osobě mimo pokuty ve správním řízení hrozí odebrání 5 trestných bodů a zákaz činnosti od 6 do 12 měsíců. U fyzických osob, které překročí maximální rychlost na území obce o 20 km/h a více a 30 km/h a více mimo obec, hrozí zákaz činnosti v horizontu 1 až 6 měsíců, pokud se jedná o opakovaný přestupek.

Tabulka 10 Přestupky spojené s překročením maximální rychlosti

Přestupek	Současná bloková pokuta (Kč)	Současná pokuta ve správním řízení (Kč)	Současné body	Současné zákaz řízení (měsíce)
o 40 km/h v obci (50 km/h mimo obec) a více	-	5 000 - 10 000	5	6 až 12
o 20 km/h v obci (30 km/h mimo obec) a více	do 2 500	2 500 - 5 000	3	1 až 6 (recidiva)
o 10 km/h v obci nebo mimo obec	do 1 000	1 500 - 2 500	2	-
o méně než 10 km/h v obci nebo mimo obec	do 1 000	1 500 - 2 500	-	-

Zdroj: Ministerstvo dopravy (2021b)

3.2.3 Současné sankce za přestupky spojené s ohrožením nebo omezením chodce

Další kategorií přestupků jsou přestupky, které ohrožují nebo omezují chodce. Dle tabulky 11 lze říct, že nejnebezpečnější přestupek je situace kdy řidič motorového vozidla ohrozí chodce. V takovém případě má policie právo uložit blokovou pokutu do výše 2 500 Kč, pokud s pokutou fyzická osoba nesouhlasí, pak se přestupek předává do správního řízení, kde řidiči hrozí pokuta od 2 500 – 5 000 Kč. Zároveň bude řidiči odebráno 5 trestných

bodů a pokud se opakovaně dopouštěl přestupků, pak mu hrozí zákaz činnosti od 1 do 6 měsíců.

Tabulka 11 Přestupky spojené s omezením nebo ohrožením chodce

Přestupek	Současná bloková pokuta (Kč)	Současná pokuta ve správním řízení (Kč)	Současné body	Současné zákaz řízení (měsíce)
Ohrožení chodce	do 2 500	2 500 - 5 000	5	1 až 6 (recidiva)
Omezení chodce	do 2000	2 500 - 5 000	4	-
Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce	do 2 500	2 500 - 5 000	3	-

Zdroj: Ministerstvo dopravy (2021c)

3.2.4 Současné sankce za přestupky spojené s dopravními nehodami

Z tabulky 12, lze vyčíst, že všechny typy přestupků u dopravních nehod, lze vyřešit blokovou pokutou. Výjimku tvoří kategorie, kdy před dopravní nehodou došlo k ublížení na zdraví jiné osobě. V takovém případě se přestupek neřeší blokovou pokutou, ale jde rovnou do správního řízení. Řidiči hrozí pokuta ve výši až 50 000 Kč, odebrání 7 trestných bodů a zákaz činnosti na 12 až 24 měsíců. Dalšími typy přestupků u dopravních nehod jsou nezastavení vozidla, nenahlášení dopravní nehody policii, neprokázání totožnosti nebo opuštění místa nehody. Podle Česko (2009) §151 trestního zákona je stanoveno, že pokud řidič, který byl účastníkem nehody neposkytne první pomoc osobě, která měla újmu na zdraví, dopouští se trestného činu a hrozí mu odnětí svobody na dobu až 5 let nebo zákaz činnosti.

Tabulka 12 Přestupky spojené s dopravními nehodami

Přestupek	Současná bloková pokuta (Kč)	Současná pokuta ve správním řízení (Kč)	Současné body	Současné zákaz řízení (měsíce)
Dopravní nehoda s ublížením na zdraví	-	25 000 - 50 000	7	12 až 24
Neprodlené nezastavení vozidla	do 10 000	2 500 - 5 000	7	1 až 6 (recidiva)
Neoznámení Policii České republiky	do 10 000	2 500 - 5 000	-	1 až 6 (recidiva)
Neprokázání totožnosti	do 10 000	2 500 - 5 000	-	1 až 6 (recidiva)
Opuštění místa nehody	do 10 000	2 500 - 5 000	7	1 až 6 (recidiva)

Zdroj: Ministerstvo dopravy (2021d)

3.2.5 Současné sankce za středně závažné přestupky

Další významnou kategorií jsou středně závažné přestupky fyzických osob. Na základě tabulky 13, lze říct, že mezi dva nejzávažnější přestupky patří řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění nebo řízení motorového vozidla cizincem, kterému již byly odečteny všechny trestné body. Fyzické osoby, které se dopustily přestupku řízení bez řidičského oprávnění, podstupují správní řízení, kde jim hrozí pokuta až 50 000 Kč, stržení 4 trestných bodů a zákaz činnosti na 12 až 24 měsíců.

Tabulka 13 Středně závažné přestupky fyzických osob

Přestupek	Současná bloková pokuta (Kč)	Současná pokuta ve správním řízení (Kč)	Současné body	Současné zákaz řízení (měsíce)
Telefon za volantem	do 1 000	1 500 - 2 500	2	-
Řidič bez pásů, dítě bez autosedačky	do 2 000	1 500 - 2 500	4 nebo 3	-
Nedání přednostní v jízdě	do 2 500	2 500 - 5 000	4	1 až 6 (recidiva)
Ohrožení při přeježdění z pruhu do pruhu	do 2 000	1 500 - 2 500	5	-
Neuposlechnutí zákazu nebo příkazu směru jízdy	do 2 000	1 500 - 2 500	-	-
Jízda na motocyklu nebo mopedu bez ochranné přilby	do 2 000	1 500 - 2 500	3	-
Řízení bez řidičského oprávnění	-	25 000 - 50 000	4	12 až 24
Jízda se zadrženým řidičským průkazem	-	5 000 - 10 000	7	6 až 12
12 bodů u "cizince"	-	25 000 - 50 000	-	12 až 24

Zdroj: Ministerstvo dopravy (2021e)

Druhý přestupek se týká cizích státních příslušníků, kterým v České republice již bylo strženo 12 trestných bodů a pokračují v řízení motorových vozidel. Těmto fyzickým osobám hrozí pokuta ve správním řízení od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti od 12 do 24 měsíců.

Nejvíce trestných bodů se odečítá řidičům, kteří řídí vozidlo se zadrženým řidičským oprávněním. Jedná se o řidiče, kterým již v minulosti byl udělen trest zákazu řízení vozidel nebo nejsou zdravotně způsobilí k řízení vozidel. Těmto řidičům sice hrozí menší pokuta ve

správním řízení, ale v počtu bodů dle tabulky 13 mají nejpřísnější trest, taktéž je čeká zákaz řízení na dobu 6 až 12 dalších měsíců.

3.2.6 Současné sankce za přestupky spojené s nedodržením bezpečné vzdálenosti

Současně dle Česko (1994) zákon nestanovuje konkrétní vzdálenost mezi vozy, je zde pouze stanoveno, že řidič by měl udržovat takovou vzdálenost mezi vozidly, na které je schopen bezpečně zastavit v případě snížení nebo zastavení vozidla před ním. U vozidel nad 3,5 tuny musí řidič udržovat takový rozestup, aby se předjíždějící vůz mohl mezi vozy bezpečně zařadit. Dle Ministerstvo dopravy (2021f) fyzické osobě, která toto stanovisko poruší hrozí bloková pokuta ve výši do 2 000 Kč, pokud řidič s pokutou nebude souhlasit, pak mu ve správním řízení hrozí pokuta mezi 1 500 – 2 500 Kč. U tohoto přestupku se současně nestrhávají trestné body, ani zde není zákaz činnosti, uvádí autor.

3.2.7 Současné sankce za přestupky spojené se zdravotní, profesní a technickou nezpůsobilostí

Z tabulky 14, lze podle počtu stržených trestných bodů vyvodit, že nejzávažnější přestupek je jízda technicky nezpůsobilého vozidla. Kdy toto vozidlo ohrožuje bezpečný a plynulý pohyb vozidel na pozemních komunikacích. Fyzické osobě, která takové vozidlo provozuje, hrozí stržení 5 trestných bodů, pokuta ve správním řízení od 5 000 – 10 000 Kč a zákaz řízení od 6 do 12 měsíců.

Blokovou pokutu lze udělit na místě pouze řidičům, kteří mají ve voze umístěný antiradar nebo zneužívají výstražná světla. Těmto osobám je možno na místě udělit pokutu do výše 10 000 Kč, pokud s tím řidič nesouhlasí pak mu ve správním řízení hrozí pokuta od 5 000 – 10 000 Kč.

Tabulka 14 Přestupky spojené se zdravotní, technickou a profesní nezpůsobilosti řidičů

Přestupek	Současná bloková pokuta (Kč)	Současná pokuta ve správním řízení (Kč)	Současné body	Současné zákaz řízení (měsíce)
Řízení bez profesní způsobilosti	-	5 000 - 10 000	3	6 až 12
Nepodrobení se pravidelné lékařské prohlídce	-	5 000 - 10 000	-	6 až 12
Řízení s pozastaveným řidičským oprávněním	-	5 000 - 10 000	-	6 až 12
Jízda technicky	-	5 000 - 10 000	5	6 až 12

Přestupek	Současná bloková pokuta (Kč)	Současná pokuta ve správním řízení (Kč)	Současné body	Současné zákaz řízení (měsíce)
nezpůsobilého vozidla				
Jízda bez registrační značky	-	5 000 - 10 000	-	6 až 12
Zakrytá registrační značka	-	5 000 - 10 000	-	6 až 12
Jízda se zadrženým osvědčením o registraci vozidla	-	10 000 - 20 000	-	6 až 12
Antiradar, neoprávněné užití výstražných světel	do 10 000	5 000 - 10 000	-	-

Zdroj: Ministerstvo dopravy (2021g)

3.2.8 Současné sankce za přestupky učitelů autoškoly

Ministerstvo dopravy (2021h) uvádí, že učitel autoškoly se dopustí přestupku, pokud během jízdy požije alkohol nebo jinou návykovou látku, případně pokud je ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Dalším přestupkem je podle autora zdravotní nezpůsobilost učitele nebo odmítnutí se podrobit dechové zkoušce případně testu na drogy. U učitelů autoškoly se přestupky řeší pouze ve správním řízení a rozsah pokuty je od 10 000 – 20 000 Kč u všech přestupků, uvádí autor. Učitelům autoškoly nejsou strženy žádné trestné body dle autora.

3.2.9 Současné sankce za méně závažné přestupky

Do této skupiny se řadí přestupky, při kterých fyzické osoby neohrožují provoz na pozemních komunikacích. Dle tabulky 15 v této kategorii nedochází ke strhávání trestných bodů. Zákaz vykonávání činnosti je pouze u nerespektování omezení jízdy vozidla na pozemních komunikacích, a to ve výši 1 až 6 měsíců. Jedná se pouze o opakované případy, v případě prvního přestupku se neukládá zákaz činnosti. Nejvyšší možná bloková pokuta do výše 10 000 Kč se uděluje fyzickým osobám, které se nepodrobily psychologickému vyšetření nebo na příkaz státního orgánu neodevzdaly řidičské oprávnění nebo osvědčení o registraci vozidla.

Tabulka 15 Méně závažné přestupky

Přestupek	Současná bloková pokuta (Kč)	Současná pokuta ve správním řízení (Kč)	Současné body	Současné zákaz řízení (měsíce)
Zapomenuté doklady	do 2 000	1 500 - 2 500	-	-
Nerozsvícená světla	do 2 000	1 500 - 2 500	-	-
Špatné parkování	do 2 000	1 500 - 2 500	-	-
Vyhazování věci z auta za jízdy	do 2 000	1 500 - 2 500	-	-
Obtěžování ostatních nadměrným hlukem, rozstřikováním kaluží	do 2 000	1 500 - 2 500	-	-
Porušení zákazu zastavení nebo stání	do 2 000	1 500 - 2 500	-	-
Jízda bez pásů (přepravovaná osoba)	do 2 000	1 500 - 2 500	-	-
Parkování na místě pro invalidy	do 2 500	5 000 - 10 000	-	-
Omezení jízdy	do 2 500	2 500 - 5 000	-	1 až 6 (recidiva)
Řízení se zajištěným řidičským průkazem	-	-	-	-
Nepodrobení se dopravně psychologickému vyšetření	do 10 000	2 500 - 5 000	-	-
Neodevzdání ŘP nebo osvědčení o registraci vozidla	do 10 000	2 500 - 5 000	-	-
Technická silniční kontrola	do 2 000	1 500 - 2 500	-	-
Ostatní drobné přestupky	do 2 000	1 500 - 2 500	-	-

Zdroj: Ministerstvo dopravy (2021i)

3.3 Projednávaný návrh úpravy zákona č. 361/2000 o provozu vozidel na pozemních komunikacích

Podle Česko (2000b) původní znění ve kterém se fyzické osoby dopouštěly přestupků, pokud překročily maximální rychlost o méně než 20km/h a více nebo mimo obec o méně než 30km/h, bude zrušeno. Nahrazeno je podle Česko (2000c) zněním, kdy se fyzické osoby dopouštějí přestupku, pokud překročí maximální rychlost o 10km/h a více, které není podmíněno místem. Česko (2000c) nově rozšiřuje oblast přestupků u §125c odst.1 písmena f:

- Při řízení vozidla se nově fyzická osoba dopouští přestupku, pokud osoba není připoutaná bezpečnostním pásem nebo v případě dítěte není použita dětská autosedačka nebo připevněný bezpečnostní pás.
- Další případ přestupku je, pokud řidič motocyklu nebo mopedu nemá během jízdy na hlavě nasazenou a přidělanou bezpečnostní helmu.
- Nově platí, že pokud fyzická osoba ohrozí při předjíždění mezi pruhy řidiče v jízdním pruhu, do kterého přejíždí pak se také dopouští přestupku.
- Pokud řidič neuposlechne výzvy Policie České republiky, a to zákazem jízdy nebo příkázaným směrem jízdy.
- Pokud řidič nedodrží bezpečnou vzdálenost mezi vozidly.
- Pokud řidič při rychlosti vyšší než 80km/h neoponechá bezpečnou vzdálenost alespoň 30 metrů.
- Při jízdě rychlostí vyšší než 50 km/h nedodrží bezpečnou vzdálenost mezi vozidly, a to v délce 50 metrů.
- Pokud není přepravovaná osoba připoutaná bezpečnostním pásem.
- Pokud při technické silniční kontrole odmítá zajet k zařízení technické kontroly nebo neuposlechne pokynů pracovníku zařízení.

3.4 Změny v bodovém systému a systému pokut

Podle Ministerstvo dopravy (2021j) nový bodový systém obsahuje pouze tři kategorie bodů, nejzávažnější přestupky budou bodovány 6 body, středně vážné 4 body a méně závažné 2 body. Autor nového systému blokových pokut uděluje 4 sazby:

- do 1500 Kč
- 1 500 Kč
- 2 500 Kč
- 5 000 Kč

Tyto sazby jsou dle autora fixní a policie může hýbat s výši jen u jediného typu pokuty. Ve správním řízení jsou podle autora pokuty ve 4 kategoriích:

- 2 000 – 5 000 Kč
- 4 000 – 10 000 Kč
- 7 000 – 25 000 Kč
- 25 000 – 75 000 Kč

3.4.1 Navrhované sankce u nejzávažnějších přestupků

Dle tabulky 16 Policie České republiky s navrhovanou změnou bude moci nově uložit blokovou pokutu ve výši 5 000 Kč řidičům, kteří přejíždějí železniční přejezdy ve chvíli, kdy to je zakázané. Jedná se o reakci nerespektování signalizačních zařízení na přejezdu a přejíždění přejezdu ve chvíli, kdy hrozí ohrožení řidiče nebo spolujezdců. Dále řidičům, kteří se na dálnicích nebo silnicích pro motorové vozidla otáčeli, couvali nebo jeli v protisměru. Lze to považovat za reakci na to, že v roce 2020 podle Centrum dopravního výzkumu (©2021e) bylo 60 úmrtí a 141 zranění způsobeno jízdou do protisměru. Poslední možné přestupky, které se dají vyřešit blokovou pokutou, jsou porušení zákazu předjíždění, jízda na červenou nebo nezastavení na znamení „Stůj!“.

Tabulka 16 Změny u nejzávažnějších přestupků

Přestupek	Nová bloková pokuta	Nová pokuta ve správním řízení (kč)	Nové body	Nový zákaz řízení (měsíce)
Odmítnutí podrobení se testu na alkohol a jiné návykové látky	-	25 000 - 75 000	6	18 až 36
Jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky	-	7 000 - 25 000	6	6 až 18
Stav vylučující způsobilost	-	7 000 - 25 000	6	6 až 18
Vjíždění na železniční přejezd přes zákaz	5 000	7 000 - 25 000	6	-
Otáčení se, couvání, jízda v protisměru na dálnici	5 000	7 000 - 25 000	6	-
Porušení zákazu předjíždění	5 000	7 000 - 25 000	6	-
Jízda na červenou, nezastavení na signál, pokyn "Stůj!"	5 000	7 000 - 25 000	6	4 až 6

Zdroj: Ministerstvo dopravy (2021a, upraveno autorem)

U fyzických osob, které se dopustí přestupku odmítnutí se podrobení dechové zkoušce nebo testu na jinou návykovou látku, se zvedá horní hranice sazby ve správním řízení na 75 000 Kč. Ostatní přestupky dle tabulky 16 jsou pokutovány třetí nejvyšší sazbou, kterou lze uložit ve správním řízení. Nový bodový systém všechny nejzávažnější přestupky boduje 6 trestnými body. Řidičům, kteří pojedou na červenou nebo nebudou reagovat na znamení „Stůj!“, bude nově strženo 6 bodů místo 5 bodů.

Dále dochází ke zvýšení lhůty zákazu činnosti. V tabulce 16, lze vidět že nově odmítnutí dechové zkoušky nebo testu na drogy, má za následek zákaz činnosti na dobu 18 až 36 měsíců. Nový systém nebude ukládat zákaz činnosti u řidičů, kteří poruší zákaz

předjíždění, budou couvat, otáčet se nebo pojedou v protisměru na dálnici anebo přejíždět železniční přejezd, kdy je to zakázané.

3.4.2 Navrhované sankce za přestupky spojené s překročením maximální rychlosti

Řidiči, který překročí maximální dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více nebo 50km/h a více mimo obec, bude hrozit pokuta ve správním řízení od 7 000 – 25 000 Kč, bude mu strženo 6 trestních bodů a zákaz činnosti od 6 do 18 měsíců. U těchto přestupků dojde ke zvýšení trestních bodů a horní hranice zákazu činnosti se prodlouží o 6 měsíců. Řidiči, kteří opakovaně překročí rychlost o 20 km/h a více v obci a 30 km/h a více mimo obec, nebudou mít uloženy zákaz činnosti. Policie dle tabulky 17 nově bude ukládat pokuty s pevnou částkou až na výjimku, kterou tvoří překročení rychlosti v obci nebo mimo obec o méně než 10 km/h. V takovém případě se dá situace vyřešit domluvou a pokutou do výše 1 500 Kč.

Tabulka 17 Změny u přestupků spojené s překročením maximální rychlosti

Přestupek	Nová bloková pokuta	Nová pokuta ve správním řízení (kč)	Nové body	Nový zákaz řízení (měsíce)
o 40 km/h v obci (50 km/h mimo obec) a více	-	7 000 - 25 000	6	6 až 18
o 20 km/h v obci (30 km/h mimo obec) a více	2 500	4 000 - 10 000	4	-
o 10 km/h v obci nebo mimo obec	1 500	2 000 - 5 000	2	-
o méně než 10 km/h v obci nebo mimo obec	do 1500 (domluva)	2 000 - 5 000	-	-

Zdroj: Ministerstvo dopravy (2021b)

3.4.3 Navrhované sankce u přestupků spojených s ohrožením nebo omezením chodce

Ministerstvo dopravy (2021c) uvádí, že pokud řidič motorového vozidla ohrozí, omezí nebo nedá přednost chodci na přechodu pro chodce bude mu hrozit pokuta 2 500 Kč. Došlo ke změně, kdy blokové pokuty mají fixní sazbu, uvádí autor. Dále píše, že pokud řidič nebude souhlasit s pokutou na místě pak mu ve správním řízení hrozí pokuta od 4 000 do 10 000 Kč u všech typů případů. Nově by řidičům motorových vozidel nehrozil zákaz řízení, pokud by opakovaně ohrozili chodce, uvádí autor.

3.4.4 Navrhované sankce u přestupků spojených s dopravními nehodami

Dle tabulky 18 fyzickým osobám, které se dopustí přestupku dopravní nehody s ublížením na zdraví bude hrozit pokuta ve správním řízení až 100 000 Kč Podle následků

dopravní nehody těmto osobám bude uloženo 6 trestných bodů a zákaz řízení od 6 do 18 měsíců v případě těžkého ublížení na zdraví a 18 až 36 měsíců u úmrtí.

Tabulka 18 Změny u přestupků spojených s dopravními nehodami

Přestupek	Nová bloková pokuta	Nová pokuta ve správním řízení (kč)	Nové body	Nový zákaz řízení (měsíce)
Dopravní nehoda s ublížením na zdraví	-	25 000 - 100 000	6	6 až 18 nebo 18 až 36
Neprodlené nezastavení vozidla	-	7 000 - 25 000	4	4 až 6
Neoznámení Policii České republiky	2 500	4 000 - 10 000	-	-
Neprokázání totožnosti	2 500	4 000 - 10 000	-	-
Opuštění místa nehody	-	7 000 - 25 000	4	4 až 6

Zdroj: Ministerstvo dopravy (2021d)

Pokud řidič neprodleně nezastaví vozidlo bude mu hrozit zákaz činnosti od 4 do 6 měsíců. U tohoto případů byla zrušená bloková pokuta. Dále policie nebude pokutovat řidiče, který ujel od dopravní nehody. Řidičům, kteří ujedou od dopravní nehody byla snížena sazba trestných bodů, ale naopak jím nově bude udělen zákaz řízení od 4 do 6 měsíců bez ohledu na to jestli se dopouští přestupku opakovaně nebo ne.

3.4.5 Navrhované sankce u středně závažných přestupků

Návrh nového bodového systému u přestupků z tabulky 19 stanovuje 4 trestné body všem přestupkům kromě případů, kdy řidič neuposlechne zákaz jízdy nebo příkázaný směr. V případě použití telefonního zařízení během jízdy bude řidiči zvýšena sazba bodů ze 2 na 4 body. Dojde tak k vyšší závažnosti tohoto přestupku. Variabilita blokových pokut bude taktéž změněna, nově bude možné udělit pouze fixní sazbu.

Tabulka 19 Změny u středně závažných přestupků

Přestupek	Nová bloková pokuta	Nová pokuta ve správním řízení (kč)	Nové body	Nový zákaz řízení (měsíce)
Telefon za volantem	2 500	4 000 - 10 000	4	-
Řidič bez pásů, dítě bez autosedačky	1 500	2 000 - 5 000	4	-
Nedání přednostní v jízdě	2 500	4 000 - 10 000	4	-
Ohrožení při přejíždění z pruhu do pruhu	1 500	2 000 - 5 000	4	-
Neuposlechnutí zákazu nebo příkazu směru jízdy	-	7 000 - 25 000	-	4 až 6

Přestupek	Nová bloková pokuta	Nová pokuta ve správním řízení (kč)	Nové body	Nový zákaz řízení (měsíce)
Jízda na motocyklu nebo mopedu bez ochranné přilby	1 500	2 000 - 5 000	4	-
Řízení bez řidičského oprávnění	-	25 000 - 75 000	4	18 až 36
Jízda se zadrženým řidičským průkazem	-	7 000 - 25 000	4	6 až 18
12 bodů u "cizince"	-	25 000 - 75 000	4	18 až 36

Zdroj: Ministerstvo dopravy (2021e)

Nejzávažnější přestupky jako je řízení bez řidičského oprávnění nebo řízení cizím státním příslušníkem po stržení 12 bodů budou pokutovány až do výše 75 000 Kč. U obou přestupků se zvýšila minimální hranice zákazu řízení na 18 měsíců a maximální na 36 měsíců. Nově bude zrušen zákaz činnosti u fyzických osob, které se dopustí přestupku nedání přednosti v jízdě.

3.4.6 Navrhované sankce u přestupků spojených s bezpečnostní vzdáleností

Novelizace zákona č. 361/2000 Sb. o provozu vozidla na pozemních komunikacích bude nově obsahovat bezpečné vzdálenosti mezi vozy. Bude platit, že u osobních aut je tato vzdálenost 30 metrů a u nákladních automobilů 50 metrů. Fyzické osoby, které se dopustí přestupku pak budou nově pokutovány buď ve výši 2 500 Kč případně ve správním řízení od 4 000 – 10 000 Kč. Těmto řidičům budou rovněž strženy 4 trestné body.

V případě obecné bezpečné vzdálenosti dojde k navýšení blokové pokuty na fixní sazbu 1 500 Kč. Pokud řidič odmítne blokovou pokutu, pak přestupek pokračuje do správního řízení, kde řidiči hrozí pokuta od 2 000 do 5 000 Kč.

3.4.7 Navrhované sankce u přestupků spojených s nezpůsobilostí

Dle tabulky 20 novela zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemní komunikaci umožní udělit fyzickým osobám, které se dopustí přestupku jízdy technicky nezpůsobilého vozidla, pokutu na místě ve výši 2 500 Kč. Pokud řidič nebude souhlasit, pak postupuje přestupek do správního řízení, kde mu hrozí pokuta ve výši 4 000 – 10 000 Kč. Řidiči rovněž budou odebrány 4 trestné body a nově mu nebude zabaveno řidičské oprávnění.

Tabulka 20 Změny u přestupků profesní, zdravotní a technické nezpůsobilosti

Přestupek	Nová bloková pokuta	Nová pokuta ve správním řízení (kč)	Nové body	Nový zákaz řízení (měsíce)
-----------	---------------------	-------------------------------------	-----------	----------------------------

Přestupek	Nová bloková pokuta	Nová pokuta ve správním řízení (kč)	Nové body	Nový zákaz řízení (měsíce)
Řízení bez profesní způsobilosti	-	7 000 - 25 000	2	6 až 18
Nepodrobení se pravidelné lékařské prohlídce	-	7 000 - 25 000	-	6 až 18
Řízení s pozastaveným řidičským oprávněním	-	7 000 - 25 000	-	6 až 18
Jízda technicky nezpůsobilého vozidla	2 500	4 000 - 10 000	4	-
Jízda bez registrační značky	-	4 000 - 10 000	-	6 až 18
Zakrytá registrační značka	-	4 000 - 10 000	-	6 až 18
Jízda se zadrženým osvědčením o registraci vozidla	-	25 000 - 75 000	-	4 až 6
Antiradar, neoprávněné užití výstražných světel	-	7 000 - 25 000	-	4 až 6

Zdroj: Ministerstvo dopravy (2021g)

Řidiči, kteří budou mít v automobilu umístěný antiradar nebo budou zneužívat výstražných světel, nedostanou nově blokovou pokutu, ale přestupek půjde rovnou do správního řízení, kde řidiči bude hrozit pokuta až do výše 25 000 Kč a nově mu bude udělen zákaz činnosti od 4 do 6 měsíců.

3.4.8 Navrhované sankce za přestupky učitelů autoškoly

Učitel autoškoly podle Ministerstvo dopravy (2021h), který během jízdy nebo před jízdou požije alkohol nebo jinou návykovou látku, bude zdravotně nezpůsobilý, odmítne se podrobit dechové zkoušce nebo testu na drogy, hrozí nově pokuta ve správním řízení od 7 000 – 25 000 Kč. U všech přestupků výše uvedených dojde zároveň k zákazu činnosti na 6 až 18 měsíců, uvádí autor.

3.4.9 Navrhované sankce za méně závažné přestupky

V tabulce 21 lze vidět, že méně závažným přestupkům bude ve většině případů snížena hranice blokové pokuty, a to do výše maximálně 2 500 Kč. Většina sazeb blokových pokut je variabilní, fixní sazby se uplatňují u přestupků typu špatného parkování nebo neuposlechnutí příkazů k silniční technické kontrole. U přestupků, které dosud jsou řešeny blokovou pokutou od 1 500 – 2 500 Kč došlo ke zvýšení minimální sazby o 500 Kč a zdvojnásobení horní hranice sazby. Nově nebude hrozit řidiči zákaz řízení, pokud se opakovaně dopustí přestupku omezení jízdy.

Tabulka 21 Změny u méně závažných přestupků

Přestupek	Nová bloková pokuta	Nová pokuta ve správním řízení (kč)
Zapomenuté doklady	do 1500	2 000 - 5 000
Nerozsvícená světla	do 1500	2 000 - 5 000
Špatné parkování	do 1500	2 000 - 5 000
Vyhazování věci z auta za jízdy	do 1500	2 000 - 5 000
Obtěžování ostatních nadměrným hlukem, rozstříkáváním kaluží	do 1500	2 000 - 5 000
Porušení zákazu zastavení nebo stání	do 1500	2 000 - 5 000
Jízda bez pásů (přepravovaná osoba)	1 500	2 000 - 5 000
Parkování na místě pro invalidy	2 500	4 000 - 10 000
Omezení jízdy	1 500	4 000 - 10 000
Řízení se zajištěným řidičským průkazem	-	4 000 - 10 000
Nepodrobení se dopravně psychologickému vyšetření	-	2 000 - 5 000
Neodevzdání ŘP nebo osvědčení o registraci vozidla	-	2 000 - 5 000
Technická silniční kontrola	2 500	4 000 - 10 000
Ostatní drobné přestupky	do 1500	2 000 - 5 000

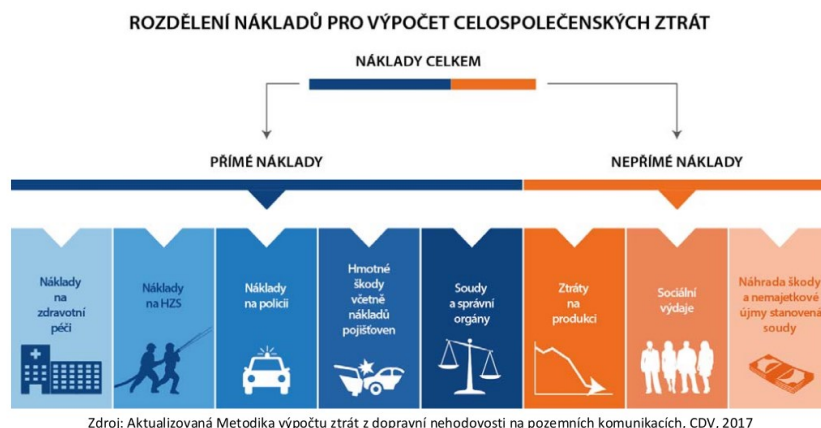
Zdroj: Ministerstvo dopravy (2021i)

4 RIZIKOVÁ ANALÝZA NÁVRHŮ A VYHODNOCENÍ

Poslední kapitola zhodnocuje dopady novely zákona č. 361/2000 Sb. o provozu vozidel na pozemních komunikacích s vazbou na NSBSP na období 2021-2030. Jelikož finanční ztráty dopravních nehod na pozemních komunikacích nejsou ještě k dispozici, bude se vycházet ze sazeb za rok 2019, které uvádí Centrum dopravního výzkumu.

4.1 Odhady ztrát pro rok 2020

Ztráty za rok 2020 dle Centrum dopravního výzkumu (2020) jsou odhadovány okolo 75 miliard Kč. Centrum dopravního výzkumu (2021f) předběžně stanovují ztráty ve výši 72,2 miliardy Kč. Do jednotlivých složek dle vážnosti zranění se pak řadí náklady z obrázku 35.



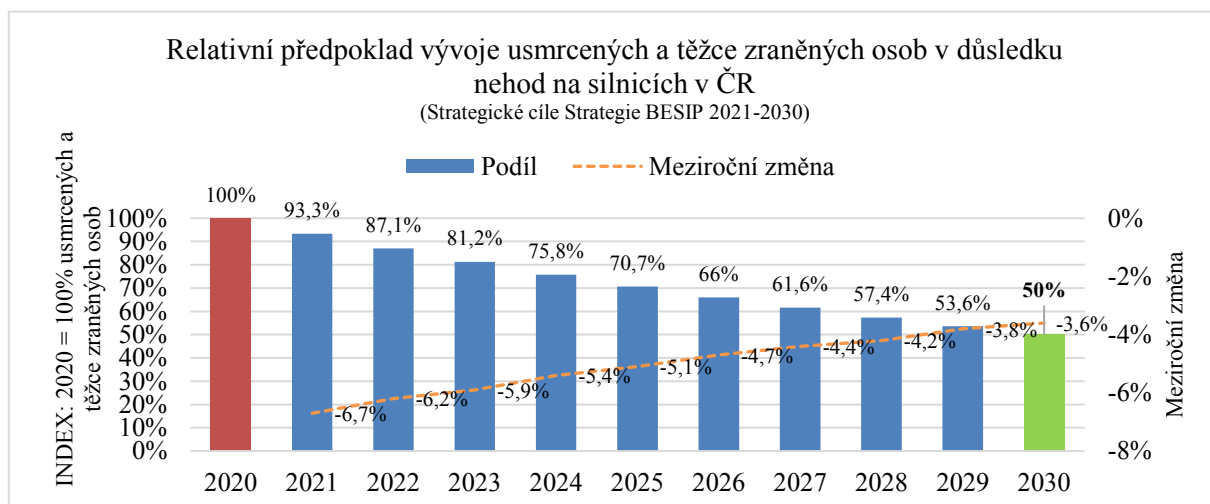
Obrázek 35 Náklady k výpočtu celospolečenských ztrát (Centrum dopravního výzkumu, 2020)

Celkové náklady dle obrázku 35 pak lze rozdělit na přímé a nepřímé náklady. Mezi přímé náklady, které se kalkuluje do celkových ztrát se řadí náklady na zdravotní péči, náklady spojené s hasičským záchranným systémem, náklady na policii a jiné. Do nepřímých nákladů se řadí náklady spojené se ztrátou na produkci, sociální výdaje nebo náhrady škody a nemajetkové újmy stanovené soudem.

Ekonomické ztráty dle autora jsou pro úmrtí do 24 hodin po dopravní nehodě ve výši 12,7 miliardy Kč. U těžkých zranění se tato částka pohybuje okolo 14,27 miliardy Kč a u lehkých zranění je tento odhad 23,62 miliardy Kč. Zbytkových 22,23 miliardy Kč tvoří ekonomické ztráty v důsledku hmotné škody.

4.2 Odhady ekonomických úspor na další roky

BESIP (2020) stanovuje nový cíl, a to snížení počtu úmrtí a těžce zraněných za rok 2020 o 50% do roku 2030. Na obrázku 36 lze vidět o kolik procent, se tyto cíle mají snižovat. Tento graf uvažuje zároveň hodnoty snížení u úmrtí i u těžkých zranění.



Obrázek 36 Vývoj úmrtí a těžce zraněných osob do roku 2030 (BESIP, 2020, upraveno autorem)

Z grafu pak lze dospět k tabulce 22, která stanovuje dílčí cíle úmrtí a těžkých zranění v jednotlivých letech. Na konci roku 2022, tedy v období, kdy dojde pravděpodobně k účinnosti novely zákona o provozu na pozemních komunikacích, lze očekávat 403 úmrtí a 1581 těžce zraněných. Na konci roku 2030 by nemělo být překročeno 275 úmrtí a 1081 těžce zraněných.

Tabulka 22 Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v jednotlivých letech

Rok	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Úmrtí	429	403	379	358	340	324	310	297	286	275
Těžce zraněno	1686	1581	1488	1408	1336	1273	1217	1166	1122	1081

Zdroj: Autor na základě BESIP (2020)

Odhad ekonomické výše ztrát v důsledků úmrtí, těžkých zranění, lehkých zranění a dopravních nehod, kdy došlo ke hmotné škodě, lze vidět v tabulce 23.

Tabulka 23 Odhadované ekonomické ztráty za úmrtí a těžké zranění v roce 2020

Celkové ekonomické ztráty z dopravních nehod za rok 2020			
Výše ztrát	Počet osob	Ztráta na osobu v Kč	Celková ztráta v tis. Kč
Na lidských životech (úmrtí do 24h od nehody)	460	25 041 000	11 518 860

Celkové ekonomické ztráty z dopravních nehod za rok 2020			
Výše ztrát	Počet osob	Ztráta na osobu v Kč	Celková ztráta v tis. Kč
V důsledku těžkých zranění	1 807	5 567 000	10 059 569
Celkové ztráty v důsledků úmrtí nebo těžkého zranění v roce 2020			21 578 429

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu (2020), BESIP (2021a), doplněno a upraveno autorem

Odhad ekonomických nákladů na rok 2022, tedy období, kdy bude v platnosti novela zákona o provozu na pozemních komunikacích, lze vidět v tabulce 24.

Tabulka 24 Odhadované ekonomické ztráty za úmrtí a těžké zranění v roce 2022

Celkové ekonomické ztráty z dopravních nehod za rok 2022			
Výše ztrát	Počet osob	Ztráta na osobu v Kč	Celková ztráta v tis. Kč
Na lidských životech (úmrtí do 24h od nehody)	403	25 041 000	10 091 523
V důsledku těžkých zranění	1 581	5 567 000	8 801 427
Celkové ztráty v důsledků úmrtí nebo těžkého zranění v roce 2020			18 892 950

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu (2020), BESIP (2020), doplněno a upraveno autorem

V roce 2022 by podle nové NSBSP nemělo být překročeno 403 úmrtí a 1581 těžkých zranění. Pokud se bude uvažovat, že dojde k 403 úmrtím a sazbu za ztrátu převezmeme z roku 2019, pak celkové ztráty za úmrtí budou 10 091 523 000 Kč. Oproti roku 2020 dojde ke snížení o 1 427 337 000 Kč. Pokud se bude předpokládat, že dojde k 1 581 těžkým zraněním, pak podle sazby z roku 2019 budou ztráty ve výši 8 801 427 000 Kč. V roce 2022 dojde ke snížení o 1 258 142 000 Kč.

Mezi rizika spojená s realizací tohoto návrhu patří odložení novely zákona o další rok, neúčinnosti navrhovaných sankcí, případně jejich zmírnění.

Podle Parlament České republiky, Poslanecká sněmovna (2020) dalším faktorem, který může mít vliv na vývoj nehodovosti je pozměňovací návrh zákona č. 361/2000 Sb. o provozu vozidle na pozemních komunikacích, a to o rozšíření §17. Dle Parlament České republiky, Poslanecká sněmovna (2020 odst. 6) se jedná o rozšíření: „Řidič motorového vozidla nesmí předjíždět, jestliže by nedodržel bezpečný boční odstup při předjíždění cyklisty. Bezpečným bočním odstupem při předjíždění cyklisty se rozumí vzdálenost mezi nejbližšími okraji motorového vozidla, přípojného vozidla nebo nákladu a jízdního kola, přívěsného vozíku nebo cyklisty nejméně 1,5 m. V místě s nejvyšší dovolenou rychlostí nepřevyšující 30 km.h⁻¹ je vzdálenost bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty podle věty druhé nejméně 1 m.“

ZÁVĚR

Cílem této práce je analýza chování řidičů před kolizní situací a návrh opatření vedoucích ke snížení nehodovosti.

První část diplomové práce analyzuje nehodovost v České republice za rok 2020. Ze statistik bylo zjištěno, že v rámci kalendářního roku bylo zaznamenáno nejvíce dopravních nehod a taktéž úmrtí v měsíci srpnu. V počtu nehod následoval měsíc červenec a září. Z pohledu úmrtí byl na druhém místě měsíc červen a duben. Během týdne pak nejvíce nehod bylo zaznamenáno v pátek, středu a v pondělí. Během pracovních dní bylo zaznamenáno více dopravních nehod než o víkendu. V počtu úmrtí byly nejkritičtější dny pátek, pondělí a čtvrtek. Nejvyšší podíl těžce zraněných byl zaznamenán v pátek. Během denní doby pak nejvíce lidí bylo usmrceno v rozmezí 9–18 hodiny. Největší podíl těžkých zranění byl zaznamenán v odpolední špičce mezi 13–18 hodinou. Obecně bylo zaznamenáno nejvíce úmrtí a těžce zraněných během dne. V noci pak nehodovost byla nižší než přes den. Během roku 2020 bylo nejvíce dopravních nehod způsobeno zaviněním řidičem motorového vozidla a po něm následovala lesní zvěř nebo domácí zvířata. Po stránce úmrtí bylo nejvíce lidí usmrceno zaviněním řidičů motorových vozidel. Naopak četnost úmrtí při srážce se zvěří byla nulová. Nejčastějšími příčinami dopravních nehody byly nevhodný způsob jízdy a nepřiměřená rychlost. Nejvíce úmrtí bylo pak způsobeno nepřiměřenou rychlostí a po ní následoval nesprávný způsob jízdy. Podle druhu dopravní nehod bylo nejvíce dopravních nehod způsobeno srážkou s jedoucím nekolejovým vozidlem, poté následovaly srážky se zaparkovaným vozidlem nebo srážky s pevnou překážkou. Srážky s nekolejovými vozidly si vyžádaly nejvíce obětí, poté následovaly srážky s pevnou překážkou a srážky s chodci. Při dopravních nehodách bylo odhaleno, že nejvíce řidičů bylo pod vlivem alkoholu o hodnotě 1,5‰ v krvi i více, kde zároveň tato skupina byla nejčetnější v počtu úmrtí. Druhé nejvyšší zastoupení v úmrtí měly návykové látky. Dle místa dopravní nehody bylo nejvíce dopravních nehod na území obce, kde se počítá s vyšší hustotou dopravy. Naopak počet úmrtí byl největší u dopravních nehod, které se staly mimo území obce. Podle kategorie pozemních komunikací bylo zjištěno, že nejvíce dopravních nehod bylo zaznamenáno na místních komunikacích, a naopak nejvyšší počet úmrtí byl zaznamenán na silnicích I. třídy. Podle úseků na pozemních komunikacích se nejvíce dopravních nehod stalo v zatáčkách, které si vyžádaly i nejvíce úmrtí. Podle věku viníka dopravní nehody bylo zjištěno, že nejvíce úmrtí způsobili řidiči ve věku 45-54 let, po nich následovali řidiči ve věku 25-34 let.

Druhá část analýzy zkoumá záznamy dopravních situací. Tyto nahrávky sloužily k analýze chování řidičů před dopravními nehodami. Z analýzy vyplynulo, že nejčastější reakcí bylo sešlápnutí brzdového pedálu, druhou nejčastější reakcí bylo nezareagování řidiče a poslední nejčastější reakcí bylo sešlápnutí brzdového pedálu s pokusem o vyhnutí se kolizní situaci. Z těchto řidičů nejvíce reakcí bylo zaznamenáno v místech křižovatky nebo na přímém úseku. Stejně tak bylo nejvíce dopravních nehod zjištěno mimo území obce, které tvořilo 55%. Podle denních podmínek pak bylo zjištěno, že 83% dopravních nehod bylo způsobeno během dne. Ve vztahu k typu srážky, došlo z 69% k boční srážce, 17% tvořily srážky zadní, přes 12% srážky čelní a zbytek srážky s objektem na pozemní komunikaci.

Na výsledky druhé kapitoly navazuje třetí kapitola. V této kapitole se porovnával současný stav bodového systému a systému pokut a jeho novelizace, která bude v platnost pravděpodobně od roku 2022. Z porovnání těchto dvou znění, bylo vyvozeno, že nový systém by se měl více zaměřit na změnu chování účastníků silničního provozu. Oproti současnému znění je systém blokových pokut primárně nastavený na pevné sazby, řidiči dopouštějící se drobných přestupků pak nově nebudou tolik penalizováni jako doteď. Nově ve správním řízení došlo ke zvýšení horních hranic sazeb, zatímco spodní hranice zůstala stejná nebo se nepatrně změnila. Zvýšení horní hranice sazby bude vhodné pro řešení různých faktorů, které byly u dopravní nehody. Nový systém se převážně zaměřuje na piráty silnic a řidiče, kteří řídí pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Těmto řidičům pak bude nově hrozit vyšší pokuta ve správním řízení. Nový systém pak bude více sloužit jako preventivní opatření, protože řidičům mimo jiné bude i hrozit až tříletý zákaz činnosti. Zvýšení horní a dolní hranice sazby u pokut lze i mimo jiné vysvětlit každoročním zvýšením hrubé mzdy. Na druhou stranu řidičům, kterým měsíční příjem nedosahuje k průměrné mzdě, pak tyto změny mohou přivodit existenční problémy, které mohou potom vést k půjčování peněz u nebankovních institucí a následně zadlužení.

V poslední kapitole se vyhodnocovaly ekonomické ztráty v důsledku dopravních nehod v návaznosti na NSBS na období 2021-2030 a novely zákona o provozu vozidel na pozemních komunikacích. Z výsledků bylo patrné, že pokud budou dodrženy dílčí cíle úmrtí a těžce zraněných, pak mezi roky 2020 a 2022 dojde k úspoře přes jednu miliardu korun.

Toto zhodnocení musí počítat s riziky, které do roku 2022 mohou nastat, jedná se například o odložení novely zákona nebo zmírnění následků pro fyzické osoby, které se dopustí přestupku.

POUŽITÁ LITERATURA

- #2 Epic Car Fails Compilation (2021), 2020. In: *Youtube* [online]. 24.09.2020 [cit. 2021-03-06]. Dostupné z:
https://www.youtube.com/watch?v=0eIqLWZbeUQ&ab_channel=WhatTheCarMedia. Kanál uživatele What The Car Media
- (18+) Best Car Crash DashCam Compilation Russian // USA // Europe, 2017. In: *Youtube* [online]. 19.11.2017 [cit. 2021-03-06]. Dostupné z:
https://www.youtube.com/watch?v=NgW2s57aAfw&ab_channel=CarCrashCompilationTV. Kanál uživatele Car Crash Compilation TV
- (18+) DashCam Russia – Crazy Drivers and Car Crashes 2018, 2018. In: *Youtube* [online]. 03.04.2018 [cit. 2021-03-06]. Dostupné z:
https://www.youtube.com/watch?v=shbAJSz3GFk&ab_channel=CarCrashCompilationTV. Kanál uživatele Car Crash Compilation TV
- AUTOCENTRUM JAN ŠMUCLER, 2016. ASR – Protiprokluzový systém. *šmucler* [online]. [cit. 2020-10-06]. Dostupné z: <https://www.smucler.cz/blog/asr-protiprokluzovy-system-504.html>
- AUTOCENTRUM JAN ŠMUCLER, 2017. ABS – Protiblokovací brzdový systém. *šmucler* [online]. [cit. 2020-10-07]. Dostupné z: <https://www.smucler.cz/blog/abs-protiblokovaci-brzdovy-system-543.html>
- AUTOLEXICON.NET, ©2021. Hlavový airbag. *Autolexicon.net* [online]. [cit. 2021-04-04]. Dostupné z: <https://www.autolexicon.net/cs/articles/hlavovy-airbag/>
- BESIP, © 2021b. Alkohol za volant rozhodně nepatří. *BESIP* [online]. [cit. 2021-04-03]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-media/Clanky/Alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>
- BESIP, 2017a. Prvky aktivní bezpečnosti. *BESIP* [online]. [cit. 2020-12-09]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Cestujeme-autem/Asistencni-systemy-v-autech/Aktivni-bezpecnost>
- BESIP, 2017b. Antiblokovací systém brzd. *BESIP* [online]. [cit. 2020-12-07]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Cestujeme-autem/Asistencni-systemy-v-autech/Aktivni-bezpecnost/Antiblokovaci-system-brzd>
- BESIP, 2017c. Elektronický stabilizační systém. *BESIP* [online]. [cit. 2020-11-28]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Cestujeme-autem/Asistencni-systemy-v-autech/Aktivni-bezpecnost/Elektronicky-stabilizacni-system>
- BESIP, 2017d. Airbag. *BESIP* [online]. [cit. 2020-12-17]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Cestujeme-autem/Asistencni-systemy-v-autech/Pasivni-bezpecnost/Airbag>
- BESIP, 2020. Strategie BESIP 2021-2030. *BESIP* [online]. [cit. 2021-04-01]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>

BESIP, 2021a. Národní Strategie Bezpečnosti Silničního Provozu 2011–2020. *BESIP* [online]. [cit. 2021-02-04]. Dostupné z:

<https://www.ibesip.cz/getattachment/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-2020/20-12-NSBSP.pdf?lang=cs-CZ>

BESIP: Bezpečností prvky v autě (výukový spot), 2014. In: *Youtube* [online]. 27.01.2014 [cit. 2020-12-04]. Dostupné z:

https://www.youtube.com/watch?v=V6KfGqFZUdQ&t=289s&ab_channel=BESIP. Kanál uživatele BESIP

Best Car Crash DashCam Compilation Russian // USA // Europe, 2017. In: *Youtube* [online]. 03.11.2017 [cit. 2021-03-06]. Dostupné z:

https://www.youtube.com/watch?v=AC1jw01B5GI&ab_channel=CarCrashCompilationTV. Kanál uživatele Car Crash Compilation TV

Best of Russian Driving Fails 2018, 2018. In: *Youtube* [online]. 15.06.2018 [cit. 2021-03-07]. Dostupné z:

https://www.youtube.com/watch?v=hxyhulJYz5I&ab_channel=CaughtonCamera. Kanál uživatele Caught on Camera

Best of Russian Driving Fails 2019, 2018. In: *Youtube* [online]. 21.09.2018 [cit. 2020-03-07]. Dostupné z:

https://www.youtube.com/watch?v=x05SFt9BN0w&ab_channel=CaughtonCamera. Kanál uživatele Caught on Camera

Best of the Month (October) | Bad Drivers & Driving Fails in USA & Canada (w/ Commentary), 2020. In: *Youtube* [online]. 09.11.2020 [cit. 2021-03-08]. Dostupné z:

https://www.youtube.com/watch?v=yGUWWJOYwIE&ab_channel=SafeDrivingAcademy-UCCCTV. Kanál uživatele Safe Driving Academy – UCCC TV

Car Crash | Drivers Caught on Dashcam Inside the Car Crash Compilation | New, 2016. In: *Youtube* [online]. 02.04.2016 [cit. 2021-03-07]. Dostupné z:

https://www.youtube.com/watch?v=pfAjV_K6phk&ab_channel=DashCamWorld. Kanál uživatele Dash Cam World

Car Crash Compilation #1 January 2021, 2021. In: *Youtube* [online]. 19.01.2021 [cit. 2021-03-06]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=y-jYe0fuPy0&ab_channel=TheCreativeChannel.

Kanál uživatele The Creative Channel

Car Crash Compilation & Driving Fails 2020 #26, 2020. In: *Youtube* [online]. 14.08.2020 [cit. 2021-03-08]. Dostupné z:

https://www.youtube.com/watch?v=jcgQgF2CjWs&ab_channel=DashcamTime. Kanál uživatele Dashcam Time

Car Crash Compilation 2021 #59, 2021. In: *Youtube* [online]. 16.01.2021 [cit. 2021-03-07]. Dostupné z:

https://www.youtube.com/watch?v=ZtpKAnLwVGY&ab_channel=Dashcam%26CTV. Kanál uživatele Dashcam & CTV

Car Crash Compilation 2021 Russia – Russian Car Crash – DASHCAM RUSSIA (2021) #49, 2021. In: *Youtube* [online]. 14.03.2021 [cit. 2021-03-07]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=-YF29Ted0Z4&ab_channel=DashcamRussia. Kanál uživatele Dashcam Russia

Car Crash Compilation USA 2020, 2020. In: *Youtube* [online]. 30.07.2020 [cit. 2021-03-08]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=iFVKiSFt8LY&ab_channel=NumberoneMedia. Kanál uživatele Number one Media

Car Crash Dashcam Compilation 2019 Russian // USA // Europe, 2019. In: *Youtube* [online]. 03.01.2019 [cit. 2021-03-08]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=vhACO_m5pH0&ab_channel=CarCrashCompilationTV. Kanál uživatele Car Crash Compilation TV

CARICOS.COM, ©2019. 2013 Skoda Octavia. *Caricos* [online]. [cit. 2021-04-05]. Dostupné z: https://www.caricos.com/cars/s/skoda/2013_skoda_octavia/images/64.html

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, © 2021a. Následky nehod v jednotlivých hodinách. *Dopravní nehody v ČR* [online]. [cit. 2021-03-17]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, © 2021b. Následky nehod dle denní doby. *Dopravní nehody v ČR* [online]. [cit. 2021-03-18]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, © 2021c. Následek viníka při smrtelné nehodě. *Dopravní nehody v ČR* [online]. [cit. 2021-03-19]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, © 2021d. Následky nehod dle věku viníka nehody. *Dopravní nehody v ČR* [online]. [cit. 2021-03-21]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, © 2021e. Jízda po nesprávné straně vozovky (vjetí do protisměru). *Dopravní nehody v ČR* [online]. [cit. 2021-03-14]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, © 2021f. Ekonomické ztráty. *Dopravní nehody v ČR* [online]. [cit. 2021-04-17]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, 2020. Celkové ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v roce 2019 opět překročily 80 mld. Kč. *Centrum dopravního výzkumu* [online]. [cit. 2021-04-13]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/celkove-ztraty-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-v-roce-2019-opet-prekrocily-80-mld-kc/>

Crazy Drivers: Close Calls Compilation | FailArmy , 2018. In: *Youtube* [online]. 09.01.2018 [cit. 2021-03-08]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=hyING6J2i6Q&ab_channel=FailArmy. Kanál uživatele FailArmy

ČESKO, 1994. *Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě* [online]. [cit. 2020-10-01]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>

- ČESKO, 1997. *Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích* [online]. [cit. 2020-10-05]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>
- ČESKO, 2000a. *Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů* [online]. [cit. 2020-10-10]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-365>
- ČESKO, 2000b. *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* [online]. [cit. 2020-10-21]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>
- ČESKO, 2000c. *Platné znění zákona č. 361/2000 Sb. s vyznačením navrhovaných změn* [online]. [cit. 2021-02-05]. [https://www.mdcz.cz/getattachment/bodovysystem/Uplnenzeni/ALBSBPTC36N9-\(1\).pdf.aspx?lang=cs-CZ](https://www.mdcz.cz/getattachment/bodovysystem/Uplnenzeni/ALBSBPTC36N9-(1).pdf.aspx?lang=cs-CZ)
- ČESKO, 2001. *Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích* [online]. [cit. 2020-11-07]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56>
- ČESKO, 2008. *Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky* [online]. [cit. 2020-11-18]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>
- ČESKO, 2009. *Zákon trestní zákoník* [online]. [cit. 2021-05-02]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>
- ČESKO, 2014. *Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích* [online]. [cit. 2020-12-02]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-341>
- ČESKO, 2020. *Usnesení vlády České republiky ze dne 15. března 2020 č. 215, o přijetí krizového opatření* [online]. [cit. 2021-03-05]. Dostupné z: <https://apps.odok.cz/attachment/-/down/IHOABMQVW63P>
- Dash Cam Car Crash Compilation 2020 | #11, 2020. In: *Youtube* [online]. 03.04.2020 [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=4oil_a5vz90&ab_channel=DeepZen. Kanál uživatele Deep Zen
- Dashcam Europe Compilation #3Insane, 2020. In: *Youtube* [online]. 15.09.2020 [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=6LiFhnHBoLc&ab_channel=ZezoTV. Kanál uživatele Zero TV
- DashCam Russia – Crazy Drivers and Car Crashes 2018, 2018a. In: *Youtube* [online]. 19.02.2018 [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=mhQIf0yVU3g&ab_channel=CarCrashCompilationTV. Kanál uživatele Car Crash Compilation TV
- DashCam Russia – Crazy Drivers and Car Crashes 2018, 2018b. In: *Youtube* [online]. 17.03.2018 [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=h50TQ3i9k5I&ab_channel=CarCrashCompilationTV. Kanál uživatele Car Crash Compilation TV

Dashcam Russian – Crazy Drivers and Car Crashes 2019, 2019. In: *Youtube* [online]. 24.02.2019 [cit. 2021-03-08]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=B_n-QvgelM0&ab_channel=CarCrashCompilationTV. Kanál uživatele Car Crash Compilation TV

DOPRAVNÍ PŘESTUPKY, © 2010-2020. Bodový systém. *Dopravni-pravo.cz* [online]. [cit. 2021-04-01]. Dostupné z: <http://www.dopravni-pravo.cz/bodovy-system/>

DRSNYSVET.CZ, 2012a. Kompilace autonehod #2. *Drsnýsvět.cz* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <http://www.drsnysvet.cz/kompilace-autonehod-2/>

DRSNYSVET.CZ, 2012b. Kompilace autonehod #3. *Drsnýsvět.cz* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <http://www.drsnysvet.cz/kompilace-autonehod-3/>

DRSNYSVET.CZ, 2012c. Kompilace autonehod #4. *Drsnýsvět.cz* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <http://www.drsnysvet.cz/kompilace-autonehod-4/>

DRSNYSVET.CZ, 2015. Taková menší dopravní srážka. *Drsnýsvět.cz* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <http://www.drsnysvet.cz/takova-mensi-dopravni-srazka/>

DRSNYSVET.CZ, 2016a. Crash kompilace – kamiony #30. *Drsnýsvět.cz* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <http://www.drsnysvet.cz/crash-kompilace-kamiony-30/>

DRSNYSVET.CZ, 2016b. Srážka s minibusem. *Drsnýsvět.cz* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <http://www.drsnysvet.cz/srazka-s-minibusem/>

DRSNYSVET.CZ, 2016c. Tvrdá srážka na sjezdu z dálnice. *Drsnýsvět.cz* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <http://www.drsnysvet.cz/tvrda-srazka-na-sjezdu-z-dalnice/>

DRSNYSVET.CZ, 2017a. Kompilace autonehod #256. *Drsnýsvět.cz* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <http://www.drsnysvet.cz/kompilace-autonehod-256/>

DRSNYSVET.CZ, 2017b. Kompilace autonehod #257. *Drsnýsvět.cz* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <http://www.drsnysvet.cz/kompilace-autonehod-257/>

DRSNYSVET.CZ, 2017c. Kompilace autonehod #271. *Drsnýsvět.cz* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <http://www.drsnysvet.cz/kompilace-autonehod-271>

DRSNYSVET.CZ, 2018. Fatální srážka na ukrajinské dálnici. *Drsnýsvět.cz* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <http://www.drsnysvet.cz/fatalni-srazka-na-ukrajinske-dalnici/>

DRSNYSVET.CZ, 2019. Taková nasírací nehoda. *Drsnýsvět.cz* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <http://www.drsnysvet.cz/takova-nasiraci-nehoda/>

EU, 2009. *Nářízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES* [online]. [cit. 2020-11-26]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0051:0071:CS:PDF>

EXPERIAN, © 2019. What is a vehicle identification number (VIN)? *AutoCheck: A part of Experian* [online]. [cit. 2020-12-09]. Dostupné z: <https://www.autocheck.com/vehiclehistory/vin-basics>

GAADIWAADI.COM, 2020. Dual Front Airbags To Become Mandatory For All Cars In India. *GaadiWaadi.com* [online]. [cit. 2021-04-07]. Dostupné z: <https://gaadiwaadi.com/dual-front-airbags-to-become-mandatory-for-all-cars-in-india/>

GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČR, © 2021. Nebezpečné látky. *Moravskoslezský kraj:Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. [cit. 2020-12-29]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/nebezpecne-latky.aspx>

HAPPY END, 2010-2021. Reflexní tabule ADR 33/1203 – DHS A776. *Happy End* [online]. [cit. 2020-12-31]. Dostupné z: <https://www.happyend.cz/reflexni-tabule-adr-33-1203>

Horrible Road Accidents Brutal Car Crashes #19 - 2017,2017. In: *Youtube* [online].

26.02.2017 [cit. 2021-03-08] Dostupné z:

https://www.youtube.com/watch?v=zoIn2hOrUIM&ab_channel=%D0%96%D1%91%D1%81%D1%82%D0%BA%D0%B8%D0%B5%D0%B0%D0%B2%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%B8. Kanál uživatele Жёсткие аварии

HOSPODÁŘSKÁ KOMORA ČESKÉ REPUBLIKY, © 2017-2020. Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050. *Hospodářská komora České republiky* [online]. [cit. 2021-03-18]. Dostupné z: <https://www.komora.cz/legislation/4413-dopravni-politika-cr-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhledem-do-roku-2050-mimoradny-termin-27-3-2013/>

LIVENET.CZ, 2018. Děsivá autonehoda. *Zvraceny.cz* [online]. [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: <https://zvraceny.cz/content/83060-desiva-autonehoda>

MINISTERSTVO DOPRAVY, © 2021a. Přestupky. *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2021-03-25]. Dostupné z:

<https://www.mdcz.cz/bodovysystem/prestupky?returl=/bodovysystem>

MINISTERSTVO DOPRAVY, © 2021b. Překročení rychlosti. *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2021-03-26]. Dostupné z:

<https://www.mdcz.cz/bodovysystem/prestupky?returl=/bodovysystem>

MINISTERSTVO DOPRAVY, © 2021c. Omezení nebo ohrožení chodce. *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2021-03-25]. Dostupné z:

<https://www.mdcz.cz/bodovysystem/prestupky?returl=/bodovysystem>

MINISTERSTVO DOPRAVY, © 2021d. Dopravní nehoda. *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2021-03-27]. Dostupné z:

<https://www.mdcz.cz/bodovysystem/prestupky?returl=/bodovysystem>

MINISTERSTVO DOPRAVY, © 2021e. Středně závažné přestupky. *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2021-03-29]. Dostupné z:

<https://www.mdcz.cz/bodovysystem/prestupky?returl=/bodovysystem>

MINISTERSTVO DOPRAVY, © 2021f. Bezpečná vzdálenost. *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2021-03-28]. Dostupné z:

<https://www.mdcz.cz/bodovysystem/prestupky?returl=/bodovysystem>

MINISTERSTVO DOPRAVY, © 2021g. Profesní, zdravotní, technická nezpůsobilost. *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2021-04-05]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/bodovsystem/prestupky?returl=/bodovsystem>

MINISTERSTVO DOPRAVY, © 2021h. Autoškola. *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/bodovsystem/prestupky?returl=/bodovsystem>

MINISTERSTVO DOPRAVY, © 2021i. Méně závažné přestupky. *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2021-03-17]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/bodovsystem/prestupky?returl=/bodovsystem>

MINISTERSTVO DOPRAVY, © 2021j. Systémové změny. *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2021-03-25]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/bodovsystem/systemove-zmeny>

Most Brutal, Insane & Deadly Car Crash Compilation 2020 – Fatal & Rear Ended Car Accidents, 2020. In: *Youtube* [online]. 12.09.2020 [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=LiydEeNNvJM&ab_channel=BrutalCrash. Kanál uživatele Brutal Crash

NAVRATDOREALITY.CZ, © 2009-2021a. Dopravní nehoda #653. *Návrat do reality* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <https://navratdoreality.cz/dopravni-nehoda-653-9718.html>

NAVRATDOREALITY.CZ, © 2009-2021b. Dopravní nehoda #662. *Návrat do reality* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <https://navratdoreality.cz/dopravni-nehoda-662-10126.html>

NAVRATDOREALITY.CZ, © 2009-2021c. Dopravní nehoda #668. *Návrat do reality* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <https://navratdoreality.cz/dopravni-nehoda-668-10505.html>

NAVRATDOREALITY.CZ, © 2009-2021d. Dopravní nehoda #681. *Návrat do reality* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <https://navratdoreality.cz/dopravni-nehoda-681-11871.html>

NAVRATDOREALITY.CZ, © 2009-2021e. Dopravní nehoda #682. *Návrat do reality* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <https://navratdoreality.cz/dopravni-nehoda-682-11941.html>

NAVRATDOREALITY.CZ, © 2009-2021f. Dopravní nehoda #688. *Návrat do reality* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <https://navratdoreality.cz/dopravni-nehoda-688-11779.html>

NAVRATDOREALITY.CZ, © 2009-2021g. Dopravní nehoda #695. *Návrat do reality* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <https://navratdoreality.cz/dopravni-nehoda-695-12415.html>

NAVRATDOREALITY.CZ, © 2009-2021h. Dopravní nehoda #698. *Návrat do reality* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <https://navratdoreality.cz/dopravni-nehoda-698-12529.html>

- NAVRATDOREALITY.CZ, © 2009-2021i. Dopravní nehoda #701. *Návrat do reality* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <https://navratdoreality.cz/dopravni-nehoda-701-12669.html>
- NAVRATDOREALITY.CZ, © 2009-2021j. Dopravní nehoda #702. *Návrat do reality* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <https://navratdoreality.cz/dopravni-nehoda-702-12693.html>
- NAVRATDOREALITY.CZ, © 2009-2021k. Dopravní nehoda #703. *Návrat do reality* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <https://navratdoreality.cz/dopravni-nehoda-703-12699.html>
- NAVRATDOREALITY.CZ, © 2009-2021l. Dopravní nehoda #704. *Návrat do reality* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <https://navratdoreality.cz/dopravni-nehoda-704-12763.html>,
- NAVRATDOREALITY.CZ, © 2009-2021m. Dopravní nehoda #708. *Návrat do reality* [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z: <https://navratdoreality.cz/dopravni-nehoda-708-13084.html>
- PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY, POSLANECKÁ SNĚMOVNA, 2020. *Pozměňovací návrh poslance Petra Dolínka k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (sněmovní tisk č. 374)* [online]. [cit. 2021-04-28]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/ppn.sqw?id=6444>
- POLICIE ČR, 2021a. Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2020. *Policie České republiky* [online]. [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>
- POLICIE ČR, 2021b. Kriminalita dle TSK – podrobná sestava o počtech skutků a škodách na org. článku České republiky, období 1.1. - 31.12.2020. *Policie České republiky* [online]. [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>
- Russian Roads – Worst Roads in the World, 2018. In: *Youtube* [online]. 05.02.2018 [cit. 2021-03-06]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=8dTVi5jSYbc&ab_channel=CarCrashCompilationTV. Kanál uživatele Car Crash Compilation TV
- SCHRÖTER, Zdeněk, 2018. *AUTOŠKOLA? POHODLNĚ! 2018/2019*. Plzeň: Zdeněk Schröter. ISBN 978-80-87803-12-7.
- SIMOPT, © 2014-2021a. Informativní dopravní značky. *Bezpečné cesty* [online]. [cit. 2020-11-05]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/autoskola/dopravni-znacky/informativni-dopravni-znacky/ip-28b-nejvyssi-dovolene-rychlosti>
- SIMOPT, © 2014-2021b. Bezpečná vzdálenost. *Bezpečné cesty* [online]. [cit. 2020-12-06]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecna-jizda-v-aute/bezpecna-vzdalenost>

- SIMOPT, © 2014-2021c. ABS a ASR. *Bezpečné cesty* [online]. [cit. 2020-12-07]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecnost-automobilu/aktivni-prvky-bezpecnosti/abs-a-asr>
- SIMOPT, © 2014-2021d. ESP (ESC). *Bezpečné cesty* [online]. [cit. 2020-12-09]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecnost-automobilu/aktivni-prvky-bezpecnosti/esp-esc>
- SIMOPT, © 2014-2021e. Bezpečnostní pásy. *Bezpečné cesty* [online]. [cit. 2020-11-08]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecnost-automobilu/pasivni-prvky-bezpecnosti/bezpecnostni-pasy>
- SIMOPT, © 2014-2021f. Airbagy. *Bezpečné cesty* [online]. [cit. 2020-12-21]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecnost-automobilu/pasivni-prvky-bezpecnosti/airbagy#&gid=1&pid=2>
- ŠKODA AUTO, 2019. Tajemství poznávacích značek: Česká republika. *ŠKODA: Storyboard* [online]. [cit. 2020-10-23]. Dostupné z: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/modely-cs/tajemstvi-poznavacich-znacek-ceska-republika/>
- THE LAW OFFICE OF MATTHEW E. BENNETT, 2018. Is it possible to survive a head-on collision? *The Law Office of Matthew E. Bennett* [online]. [cit. 2021-04-15]. Dostupné z: <https://www.mbennettlaw.com/blog/2018/10/is-it-possible-to-survive-a-head-on-collision/>
- The Ultimate Truck Crash Compilation Witn No Light/Small Trucks | 18+, 2019. In: *Youtube* [online]. 18.06.2019 [cit. 2021-03-06]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=yW4cgGQtWIA&ab_channel=grimpew. Kanál uživatele grimpew
- Ultimate driving fails compilation 2021 | Car Crashes, Bad drivers. #15, 2021. In: *Youtube* [online]. 22.01.2021 [cit. 2021-03-08]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=HGL9s-pN8UY&ab_channel=DashcamCentral. Kanál uživatele Dash cam Central
- Ultimate driving fails compilation 2021 | Car crashes, Bad drivers. #14, 2021. In: *Youtube* [online]. 17.01.2021 [cit. 2021-03-07]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=CfJgMb_H9-A&ab_channel=DashcamCentral. Kanál uživatele Dash cam Central
- Unbelievable Car Crash Compilation – Horrible Driving Fails Of 2019 (Part 16), 2019. In: *Youtube* [online]. 08.05.2019 [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=tP19WuyY3IY&ab_channel=ThunderCams. Kanál uživatele Thunder Cams
- WORLD HEALTH ORGANIZATION, © 2004. Road safety – Alcohol. *World Health Organization* [online]. [cit. 2021-03-16]. Dostupné z: https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/alcohol_en.pdf
- YESPOJIŠTĚNÍ.CZ, 2017. Propadlá STK. *YesPojistění.cz* [online]. [cit. 2020-12-22]. Dostupné z: <https://www.yespojisteni.cz/propadla-stk/>

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1	Faktory působící na řidiče dopravní nehody, který reagoval sešlápnutím brzdového pedálu	43
Tabulka 2	Faktory působící na řidiče dopravní nehody, který nereagoval před dopravní nehodou.....	43
Tabulka 3	Faktory působící na řidiče dopravní nehody, který reagoval sešlápnutím brzdového pedálu a následně se dostal do smyku.....	44
Tabulka 4	Faktory působící na řidiče dopravní nehody, který reagoval sešlápnutím brzdového pedálu a pokusem o vyhnutí.....	45
Tabulka 5	Faktory působící na řidiče dopravní nehody, který reagoval snížením rychlosti před dopravní nehodou.....	45
Tabulka 6	Faktory působící na řidiče dopravní nehody, který reagoval vyhnutím před dopravní nehodou.....	46
Tabulka 7	Faktory působící na řidiče dopravní nehody, který reagoval vyhnutím do protisměru	46
Tabulka 8	Faktory působící na řidiče dopravní nehody, který reagoval zařazením zpáteční rychlosti.....	47
Tabulka 9	Nejzávažnější přestupky fyzických osob	51
Tabulka 10	Přestupky spojené s překročením maximální rychlosti.....	52
Tabulka 11	Přestupky spojené s omezením nebo ohrožením chodce	53
Tabulka 12	Přestupky spojené s dopravními nehodami.....	53
Tabulka 13	Středě závažné přestupky fyzických osob	54
Tabulka 14	Přestupky spojené se zdravotní, technickou a profesní nezpůsobilostí řidičů	55
Tabulka 15	Méně závažné přestupky	57
Tabulka 16	Změny u nejzávažnějších přestupků	59
Tabulka 17	Změny u přestupků spojené s překročením maximální rychlosti	60
Tabulka 18	Změny u přestupků spojených s dopravními nehodami.....	61
Tabulka 19	Změny u středně závažných přestupků	61
Tabulka 20	Změny u přestupků profesní, zdravotní a technické nezpůsobilosti	62
Tabulka 21	Změny u méně závažných přestupků	64
Tabulka 22	Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v jednotlivých letech	66
Tabulka 23	Odhadované ekonomické ztráty za úmrtí a těžké zranění v roce 2020.....	66
Tabulka 24	Odhadované ekonomické ztráty za úmrtí a těžké zranění v roce 2022.....	67

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1	Výstražné symboly dle ES 1272/2008	11
Obrázek 2	Kemlerův kód a UN číslo.....	12
Obrázek 3	Státní poznávací značka České republiky	15
Obrázek 4	Identifikační číslo vozidla.....	17
Obrázek 5	Nálepka splněné technické prohlídky	19
Obrázek 6	Značka IP 28b	21
Obrázek 7	Bezpečnostní rozestupy.....	22
Obrázek 8	Brždění s ABS a bez ABS.....	24
Obrázek 9	Jízda s a bez systému	25
Obrázek 10	Čelní airbagy	26
Obrázek 11	Boční airbag	26
Obrázek 12	Hlavový airbag.....	27
Obrázek 13	Kolenní airbag.....	27
Obrázek 14	Přehled plnění cílů NSBSP v jednotlivých letech.....	29
Obrázek 15	Počet dopravních nehod v jednotlivých měsících.....	29
Obrázek 16	Podíl usmrcených do 24 hodin po dopravní nehodě a těžce zraněných v jednotlivých měsících	30
Obrázek 17	Vývoj nehodovosti v jednotlivých dnech v týdnu	31
Obrázek 18	Vývoj úmrtí v jednotlivých dnech v týdnu	31
Obrázek 19	Podíl úmrtí a těžce zraněných během dopravní nehody v závislosti na čase.....	32
Obrázek 20	Podíl úmrtí a těžce zraněných během dne a noci	32
Obrázek 21	Podíl nehod dle jejich zavinění	33
Obrázek 22	Podíl úmrtí dle zavinění dopravní nehody	33
Obrázek 23	Podíl dopravních nehod v závislosti na jejich druhu příčiny	34
Obrázek 24	Podíl úmrtí podle jednotlivých druhů příčin dopravních nehod	34
Obrázek 25	Počet dopravních nehod, dle jejich druhu	35
Obrázek 26	Podíl usmrcených v závislosti na druhu srážky	36
Obrázek 27	Podíl dopravních nehod dle zjištění alkoholu nebo jiné návykové látky v krvi ..	37
Obrázek 28	Podíl úmrtí dle zjištění alkoholu nebo jiné návykové látky v krvi	37
Obrázek 29	Podíl nehod, úmrtí a těžce zraněných dle místa vzniku dopravní nehody	38

Obrázek 30 Podíl dopravních nehod dle druhu pozemní komunikace	39
Obrázek 31 Podíl úmrtí dle druhu pozemní komunikace	39
Obrázek 32 Podíl nehod, úmrtí a těžce zraněných dle úseku dopravní nehody	40
Obrázek 33 Podíl úmrtí a těžce zraněných dle denní doby	41
Obrázek 34 Nejčastější reakce řidičů před dopravní nehodou	42
Obrázek 35 Náklady k výpočtu celospolečenských ztrát	65
Obrázek 36 Vývoj úmrtí a těžce zraněných osob do roku 2030.....	66

SEZNAM ZKRATEK

ABS	Anti-lock Braking System Protiblokovací brzdový systém
ADR	Accord Dangereuses Route Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
ASR	Anti-Slip Regulation Protiprokluzový systém
ESP	Electronic Stability Program Elektronický stabilizační program
NSBSP	Národní Strategie Bezpečnosti Silničního Provozu

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Zdroje k příloze B a C

Příloha B Tabulka nehodovosti řidičů silničních vozidel

Příloha C Zdrojová videa k nehodovosti řidičů silničních vozidel

Příloha A Zdroje k příloze B a C

Zdroje:

- #2 Epic Car Fails Compilation (2021), 2020
- (18+) Best Car Crash DashCam Compilation Russian // USA // Europe, 2017
- (18+) DashCam Russia – Crazy Drivers and Car Crashes 2018, 2018
- Best Car Crash DashCam Compilation Russian // USA // Europe, 2017
- Best of Russian Driving Fails 2018, 2018
- Best of Russian Driving Fails 2019, 2018
- Best of the Month (October) | Bad Drivers & Driving Fails in USA & Canada (w/ Commentary), 2020
- Car Crash | Drivers Caught on Dashcam Inside the Car Crash Compilation | New, 2016
- Car Crash Compilation #1 January 2021, 2021
- Car Crash Compilation & Driving Fails 2020 #26, 2020
- Car Crash Compilation 2021 #59, 2021
- Car Crash Compilation 2021 Russia – Russian Car Crash – DASHCAM RUSSIA (2021) #49, 2021
- Car Crash Compilation USA 2020, 2020
- Car Crash Dashcam Compilation 2019 Russian // USA // Europe, 2019
- Crazy Drivers: Close Calls Compilation | FailArmy, 2018
- Dash Cam Car Crash Compilation 2020 | #11, 2020
- Dashcam Europe Compilation #3Insane, 2020
- DashCam Russia – Crazy Drivers and Car Crashes 2018, 2018a
- DashCam Russia – Crazy Drivers and Car Crashes 2018, 2018b
- Dashcam Russian – Crazy Drivers and Car Crashes 2019, 2019
- Horrible Road Accidents Brutal Car Crashes #19 – 2017, 2017
- Most Brutal, Insane & Deadly Car Crash Compilation 2020 – Fatal & Rear Ended Car Accidents, 2020
- Russian Roads – Worst Roads in the World, 2018
- The Ultimate Truck Crash Compilation Witn No Light/Small Trucks | 18+, 2019

- Ultimate driving fails compilation 2021 | Car Crashes, Bad drivers. #15, 2021
- Ultimate driving fails compilation 2021 | Car crashes, Bad drivers. #14, 2021
- Unbelievable Car Crash Compilation – Horrible Driving Fails Of 2019 (Part 16), 2019
- NAVRATDOREALITY.CZ (©2009-2021a, ©2009-2021b, ©2009-2021c, ©2009-2021d, ©2009-2021e, ©2009-2021f, ©2009-2021g, ©2009-2021h, ©2009-2021i, ©2009-2021j, ©2009-2021k, ©2009-2021l, ©2009-2021m)
- DRSNYSVET.CZ (2012a, 2012b, 2012c, 2015, 2016a, 2016b, 2016c, 2017a, 2017b, 2017c, 2018, 2019)