

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**ANALÝZA POČTU DOPRAVNÍCH NEHOD V ZÁVISLOSTI NA  
ZMĚNÁCH PRÁVNÍ ÚPRAVY**

**Autor práce: Tomáš Turek**

**Studijní obor: Bezpečnostní činnost ve veřejné správě**

**Forma studia: Kombinovaná**

**Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.**

**Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií**

**2015**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce, JUDr. Jozefovi Bandžakovi, Ph.D., za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## ABSTRAKT

TUREK, T. *Analýza počtu dopravních nehod v závislosti na změnách právní úpravy* : bakalářská práce. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2015. 71 s. Vedoucí bakalářské práce : JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

**Klíčová slova:** analýza, silniční doprava, dopravní nehoda, bodový systém

Bakalářská práce analyzuje vývoj počtu silničních dopravních nehod v závislosti na změně zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů. Bakalářská práce je zaměřena zejména na změnu v oznamovací povinnosti, tedy kdy mají účastníci povinnost dopravní nehodu oznámit policii a dále zavedení a změny v bodovém hodnocení porušení povinností stanovených zákonem, tzv. bodový systém. Teoretická část bakalářské práce je věnována základním pojmům a analýze vývoje jednotlivých částí zákona o provozu na pozemních komunikacích. V praktické části jsou analyzovány počty silničních dopravních nehod v letech 2001 až 2014.

## **ABSTRACT**

TUREK, T. *Analysis of Number of Traffic Accidents in Reflect Changes in the Legislation* : Bachelor thesis. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2015. 71 p. Supervisor : JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

**Key words:** analysis, road traffic, traffic accidents, a point system

Bachelor thesis analyses the development of the number of road traffic accidents depending on the amendment of the Act No. 361/2000 Coll. The thesis is focused on the change in the notification obligations, i.e., when the participants have the obligation to notify the police of the accident. Another part of the thesis is focused on the introduction and changes in the scoring of breach of the obligations laid down by law, so-called a point system. The theoretical part of the thesis is devoted to the basic terms and to the analysis of the development of the individual parts of road traffic code. In the practical part the number of road traffic accidents from 2001 to 2014 is analysed.

# Obsah

Úvod.....	7
1 Cíl a metodika bakalářské práce .....	9
2 Dopravní nehoda .....	11
2.1 Základní pojmy silničních dopravních nehod .....	12
2.2 Povinnosti řidiče po dopravní nehodě .....	14
2.3 Povinnosti účastníků dopravní nehody.....	15
2.4 Oznamovací povinnost a její vývoj .....	16
2.5 Dopravní nehody podle způsobu jejich šetření a evidování.....	19
2.5.1 Dopravní nehody nepodléhající oznamovací povinnosti .....	20
2.5.2 Dopravní nehody ukončené v blokovém řízení .....	20
2.5.3 Ostatní dopravní nehody .....	21
2.5.4 Škodní události.....	22
3 Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem.....	24
3.1 Zavedení bodového systému .....	26
3.1.1 Započítávání bodů.....	27
3.1.2 Vrácení řidičského oprávnění .....	30
3.1.3 Odečítání bodů .....	32
3.2 Vývoj bodového hodnocení porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích .....	34
4 Počty dopravních nehod.....	42
4.1 Příčiny dopravních nehod.....	42
4.2 Vývoj nehodovosti .....	42
Závěr .....	58
Seznam použitých zdrojů .....	60
Seznam tabulek a grafů .....	67
Přílohy .....	68

## Úvod

Silniční doprava je nejrozšířenějším druhem dopravy a dnešní život si bez ní nedokážeme téměř představit. Neustále dochází k jejímu rozvoji, o čemž svědčí i nárůst počtu vozidel, které jsou v České republice evidovány. Podle Sdružení automobilového průmyslu<sup>1</sup> bylo k 31. 12. 2000 na území České republiky evidováno 3 431 573 osobních automobilů a ke dni 30. 6. 2014 to bylo již 4 859 545 osobních automobilů. K téměř dvojnásobnému nárůstu došlo za uvedené období i u užitkových automobilů a to z 384 539 na 695 889 užitkových automobilů. Ke dni 1. 7. 2014 bylo v České republice, nejen pro zde evidovaná, ale i pro zahraniční vozidla, v provozu celkem 55 752,6 kilometrů silniční sítě.<sup>2</sup>

S neustálým rozvojem silniční dopravy dochází i k negativním vlivům na člověka a životní prostředí. Mezi negativní vlivy patří například zvyšování koncentrace plynů vypouštěných do ovzduší, zvyšování hluku, ale zejména dopravní nehody, které s sebou nesou riziko vzniku bezprostřední škody nejen na majetku, ale zejména na životech a zdraví účastníků silničního provozu. Počty dopravních nehod a jejich následky jsou každoročně sledovány a porovnávány s předchozími roky. Snížení počtu dopravních nehod a jejich následků je snahou nejen v České republice, ale v celém světě. Již na přelomu dvacátých a třicátých let minulého století se odborníci hlouběji zabývali postupy bezpečnostních orgánů při řešení nárůstu dopravních nehod<sup>3</sup>. Způsoby, kterými lze snížení počtu dopravních nehod dosáhnout, mohou být různé. Jednou z možností je změna právní úpravy spojená například s přísnějším postihem za porušování pravidel silničního provozu. V České republice je provoz na pozemních komunikacích upraven zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů (zákon o silničním provozu). V tomto zákoně jsou, mimo jiné, upraveny veškeré povinnosti všech účastníků silničního provozu. Zákon prošel, od nabytí účinnosti, několika desítkami změn. Jednalo se o drobné změny, ale i o rozsáhlé změny celých částí.

---

<sup>1</sup> SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU. Složení vozového parku v ČR [online]. © 2013 [cit. 2014-11-30]. Dostupné z WWW: <<http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/slozeni-vozoveho-parku-v-cr/>>.

<sup>2</sup> ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR stav k 1. 7. 2014 [online]. © 2012 [cit. 2014-11-30]. Dostupné z WWW: <[http://www.rsd.cz/sdb\\_intranet/sdb/download/prehledy\\_2014\\_7\\_cr.pdf](http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2014_7_cr.pdf)>.

<sup>3</sup> MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. *Historie dopravní policie*. Praha: 2009. s. 25.

Bakalářská práce je věnována silničním dopravním nehodám a vývoji jejich počtu od roku 2001, kdy 1. ledna nabyl účinnosti zákon o silničním provozu. Práce je zaměřena na změnu vybraných ustanovení tohoto zákona, které mohly mít vliv na počet dopravních nehod a porovnání počtu dopravních nehod v jednotlivých letech před a po zavedení změn. Mezi vybrané změny v právní úpravě patří zejména vývoj § 47, který má název „Dopravní nehoda“ a jsou zde mimo jiné uvedeny případy, kdy nastává povinnost účastníků dopravní nehodu oznámit policii. Toto ustanovení se od nabytí účinnosti zákona několikrát změnilo. Další výraznou změnou v zákoně o silničním provozu, které je věnována část bakalářské práce, bylo zavedení tzv. „bodového systému“ neboli bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem.

Bakalářská práce vychází z odborné literatury, platné právní úpravy a dostupné statistiky dopravních nehod.



# 1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit vliv vybraných změn zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů (zákon o silničním provozu), na počet dopravních nehod v jednotlivých letech. Zákon o silničním provozu byl od nabytí účinnosti novelizován několika desítkami zákonů. Cílem bakalářské práce je zjistit, jakým způsobem se do statistik počtu dopravních nehod projevila změna § 47 zákona o silničním provozu, konkrétně změna výše škody v souvislosti s povinností oznámit dopravní nehodu policii. Dalším cílem bakalářské práce je vyhodnotit, jak se v počtu dopravních nehod projevilo zavedení bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem, tzv. bodového systému. Vedlejším cílem bakalářské práce je navrhnout další změny, které by vedly ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke snížení počtu dopravních nehod.

K dosažení cíle bakalářské práce byla zvolena analýza veškerých dostupných dokumentů, zejména analýza zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů (zákon o silničním provozu) a zákonů, kterými byl tento zákon změněn. Největší pozornost byla věnována zákonům, ve kterých došlo ke změně oznamovací povinnosti účastníků dopravních nehod, a to zákonu č. 411/2005 Sb., kterým došlo k zavedení bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem a zákonu č. 274/2008 Sb., kterým došlo k výrazné změně v oznamovací povinnosti dopravních nehod. Dále byla k dosažení cíle bakalářské práce zvolena analýza dostupných statistických dat dopravních nehod v jednotlivých letech. Na základě zjištěných dat z dostupných statistik dopravních nehod byla navržena další opatření, která by vedla ke snížení počtu dopravních nehod.

V bakalářské práci jsou popsány základní pojmy dané problematiky. Uvedené změny zákona jsou interpretovány a zjištěné počty dopravních nehod v jednotlivých letech jsou diachronní metodou porovnány.

V závěru bakalářské práce je analyzován současný stav a na základě provedeného výzkumu jsou navrženy další změny v právní úpravě, které by vedly ke snížení počtu dopravních nehod.

## 2 Dopravní nehoda

Dopravní nehody, stejně jako dopravu, můžeme dělit podle různých kritérií. Jako základní lze považovat rozdělení na dopravu silniční, železniční, leteckou a plavební. Jednotlivé druhy dopravy se od sebe liší prostředím, ve kterém jsou provozovány a prostředky, kterými je doprava prováděna. S každým druhem dopravy souvisí i typické dopravní nehody, které jsou jejím nejzávažnějším doprovodným jevem. Dopravní nehoda je neočekávaná, ale za jistých okolností očekávatelná událost, ke které došlo na dopravní cestě, při provozu dopravního prostředku a při které došlo ke škodě na životě, zdraví nebo majetku. Tuto základní definici lze použít u všech druhů dopravních nehod a vycházejí z ní i konkrétní definice silničních dopravních nehod, kterými se bakalářská práce zabývá.

Jak je uvedeno v úvodu bakalářské práce, tak provoz na pozemních komunikacích je upraven zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů (zákon o silničním provozu), kde jsou uvedeny povinnosti všech účastníků. Jednou z nejdůležitějších částí pro tuto práci je § 47, který je pojmenován „Dopravní nehoda“. Pojem dopravní nehody je uveden v prvním odstavci, který od nabytí účinnosti zákona zůstává nezměněn a zní: *„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“* Abychom tedy mohli hovořit o dopravní nehodě, musí být splněny všechny podmínky. K události musí dojít na pozemní komunikaci, tedy v místě, kde se provoz řídí zákonem<sup>4</sup> a událost musí být v přímé souvislosti s pohybem vozidla.

Podle Heleny Kučerové<sup>5</sup> tedy nelze za dopravní nehodu považovat případy, kdy dojde ke škodě na majetku, zranění či usmrcení osoby bez souvislosti s havárií nebo srážkou s vozidlem, pevnou překážkou, chodcem zvířetem nebo zvěří. Jedná se tedy například o škodu na vozidle při jeho opravě, nakládání nebo vykládání zboží apod. a

<sup>4</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v platném znění. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4570-4616.

<sup>5</sup> KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi, 2. Přepracované a doplněné vydání podle stavu k 1. 7. 2006*. Praha, 2006. s. 55.

dále například o úrazy vzniklé při pádu v dopravním prostředku, které nebyly ovlivněny jednáním dalšího účastníka silničního provozu nebo při nástupu a výstupu z dopravního prostředku.

Podle Jana Chmelíka a kol.<sup>6</sup> k následku na životě, zdraví nebo majetku musí skutečně dojít, nepostačí pouze „ohrožení“ – vyvolání nebezpečí vzniku následku. Pokud nejsou splněny všechny podmínky, nejedná se o dopravní nehodu.

Dopravní nehody, které byly oznámeny Policii České republiky, jsou podle zákona<sup>7</sup> evidovány a data jsou předávány do centrální evidence dopravních nehod, kterou vede Ministerstvo vnitra ČR. Evidování dopravních nehod se řídí vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů ČR č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod. Zejména z těchto

dat, zasláných do centrální evidence dopravních nehod je vycházeno při tvorbě této bakalářské práce.

V souvislosti se základním pojmem dopravní nehody a jejich znacích je nutno uvést několik základních pojmů.

## 2.1 Základní pojmy silničních dopravních nehod

Pozemní komunikace je podle § 2 zákona o pozemních komunikacích<sup>8</sup> dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace se dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.

Řidič je účastník silničního provozu, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo nebo tramvaj, řidičem je i jezdec na zvířeti.<sup>9</sup>

Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.<sup>10</sup>

---

<sup>6</sup> CHMELÍK, J. a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009. s. 26.

<sup>7</sup> ČESKO. § 123 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v platném znění. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4610.

<sup>8</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, částka 3, s. 47-61.

<sup>9</sup> ČESKO. § 2 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v platném znění. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4570.

<sup>10</sup> ČESKO. § 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v platném znění. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4570.

Účastník dopravní nehody je každý, kdo se přímo svou účastí na dopravní nehodě podílí. Např. řidič, přepravovaná osoba, chodec apod. Nemusí se vždy jednat o osobu, která měla přímo účast na dopravní nehodě. Může se např. jednat o řidiče, který nedá přednost v jízdě a v důsledku toho dojde ke srážce jiných vozidel nebo k havárii.

Chodcem se rozumí i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm<sup>3</sup>, psa a podobně.<sup>11</sup> Z tohoto ustanovení vyplývá, že například osoba, která tlačí nebo táhne ruční vozík o celkové šíři větší než 600 mm je řidičem nemotorového vozidla, stejně tak, pokud osoba vede motocykl o objemu válců větší než 50 cm<sup>3</sup>.

Vozidlem se rozumí motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj.<sup>12</sup> Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus<sup>13</sup> a nemotorovým vozidlem je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo<sup>14</sup>. K tomuto výčtu je nutné poznamenat, že jízdním kolem se rozumí i koloběžka<sup>15</sup>.

Havárie je dopravní nehoda, na které mělo účast pouze jedno vozidlo. Není podstatné, zda se jedná o vozidlo motorové nebo nemotorové. Podstatné je, že nedošlo ke střetu s jiným vozidlem, pevnou překážkou, chodcem, zvířetem nebo zvěří apod. Jedná se zejména o případy, kdy vozidlo vyjede mimo komunikace, kde dojde k jeho poškození, např. přetočení přes střechu apod.

Srážka je dopravní nehoda, na které mělo účast více vozidel a došlo k jejich střetu. Není rozhodující, jestli byla všechna vozidla v pohybu. Srážky jedoucích vozidel mohou být např. čelní, boční, z boku nebo zezadu. Srážkou se dále rozumí dopravní nehoda, při které došlo ke střetu pohybujícího se vozidla s pevnou překážkou, chodcem, zvířetem nebo zvěří apod.

---

<sup>11</sup> ČESKO. § 2 písm. j) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v platném znění. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4570.

<sup>12</sup> ČESKO. § 2 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v platném znění. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4570.

<sup>13</sup> ČESKO. § 2 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v platném znění. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4570.

<sup>14</sup> ČESKO. § 2 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v platném znění. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4570.

<sup>15</sup> ČESKO. § 57 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v platném znění. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4588.

Za usmrcenou se považuje osoba, která zemřela při dopravní nehodě nebo na její následky, nejdéle však do 30 dnů po dopravní nehodě.<sup>16</sup>

Za zranění se považuje zranění těžké<sup>17</sup>, kterým je těžká újma podle trestního zákoníku<sup>18</sup> a zranění lehké<sup>19</sup>, kterým je každé jiné než těžké zranění, a to i v případě, kdy u osoby nedojde k pracovní neschopnosti.

## 2.2 Povinnosti řidiče po dopravní nehodě

Povinnosti řidiče jsou upraveny v § 47 odst. 2 zákona o silničním provozu. Tato ustanovení se vztahují na všechny řidiče, kteří měli účast na dopravní nehodě nikoli jen na řidiče, který porušením dopravních předpisů dopravní nehodu zavinil. Mezi povinnosti řidičů patří:

- Neprodleně zastavit vozidlo – neprodleným zastavením vozidla, se podle Pavla Bušty<sup>20</sup> rozumí takové zastavení, při kterém nedojde k dalšímu ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích
- Zdržet se požití alkoholického nápoje a jiných návykových látek po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle § 47 odst. 4 a 5 zákona o silničním provozu
- Učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody
- Spolupracovat při zjišťování skutkového stavu

---

<sup>16</sup> ČESKO. § 2 písm. b) Vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2001, částka 11, s. 598.

<sup>17</sup> ČESKO. § 2 písm. c) Vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2001, částka 11, s. 598.

<sup>18</sup> ČESKO. § 122 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009, částka 11, s. 381.

<sup>19</sup> ČESKO. § 2 písm. d) Vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2001, částka 11, s. 598.

<sup>20</sup> BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 37 novel)*. Praha, 2013. s. 76.

## 2.3 Povinnosti účastníků dopravní nehody

Povinnosti účastníků dopravní nehody jsou stanoveny v § 47 odst. 3 písm. a) až f) zákona o silničním provozu. Jak i název odstavce vypovídá, tyto povinnosti se nevztahují jen na řidiče, který dopravní nehodu zavinil, ale na všechny účastníky, mezi které patří chodci nebo osoby přepravované ve vozidle. *„Na osoby na nehodě nezúčastněné, např. na kolemjdoucí nebo očitě svědky, se tyto povinnosti nevztahují, s výjimkou povinnosti poskytnout podle svých schopností první pomoc zraněné osobě a přivolat zdravotnickou záchrannou službu, tedy odbornou zdravotnickou pomoc.“<sup>21</sup>*

Mezi povinnosti patří:

- učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla
- oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li ke zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a ke zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby
- označit místo dopravní nehody
- umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob
- neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo
- prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě
- v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíše a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků

---

<sup>21</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. Vydání. Praha, 2011. s. 288.

V případě, kdy dojde ke zranění nebo usmrcení osoby nebo ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel a přepravovaných věcech větší než 100 000,-- Kč jsou účastníci dopravní nehody povinni:<sup>22</sup>

- neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi
- zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy
- setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody

Tyto povinnosti platí i v případě, že při dopravní nehodě:<sup>23</sup>

- dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle
- dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích<sup>24</sup>
- účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích

## 2.4 Oznamovací povinnost a její vývoj

Povinnost oznámit dopravní nehodu policii při usmrcení nebo zranění osoby zůstává stejná od 1. ledna 2001, kdy nabyl účinnosti zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Další podmínka, kterou je škoda způsobená na každém ze

---

<sup>22</sup> ČESKO. § 47 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v platném znění. In *Sbírka zákonů*, Česká republika. 2000, částka 98, s. 4585

<sup>23</sup> ČESKO. § 47 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v platném znění. In *Sbírka zákonů*, Česká republika. 2000, částka 98, s. 4585

<sup>24</sup> ČESKO. § 12 a 13 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění. In *Sbírka zákonů*, Česká republika. 1997, částka 3, s. 49 - 50



zúčastněných vozidel, včetně jeho nákladu, byla několikrát změněna. Nejprve byla výše škody stanovena na 20 000,-- Kč. Dále byla stanovena povinnost ohlásit dopravní nehodu policii i v případě, kdy došlo ke škodě nižší než 20 000,-- Kč, ale účastníci dopravní nehody nebyli schopni domluvit se na zavinění dopravní nehody nebo byla-li škoda způsobena na majetku třetí osoby. Pro škodu na majetku třetí osoby nebyli, jako v dnešní době, stanoveny žádné výjimky a vztahovala se i na vozidlo, které měl řidič například půjčené od příbuzných, známých, nebo se jednalo o služební vozidla a vozidla na leasing.

Zákonem č. 411/2005 Sb.<sup>25</sup> došlo ke změně několika zákonů a mezi nimi i ke změně zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o první rozsáhlou změnu tohoto zákona, která nabyla účinnosti dnem 1. července 2006. Kromě doplnění názvu zákona o jeho zkrácený název „(zákon o silničním provozu)“ došlo k dalším celkem 127 změnám. Došlo k doplnění nebo změnám jednotlivých ustanovení, mimo jiné i v § 47, ale také k doplnění Hlavy V s názvem „Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem“, tzv. bodový systém, kterému bude věnována další kapitola bakalářské práce.

V souvislosti s dopravními nehodami došlo ke změně v oznamovací povinnosti, kde byla upravena výše škody na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech. Z původních 20 000,--Kč byla škoda navýšena na 50 000,-- Kč. V ustanovení o povinnosti ohlásit dopravní nehodu policistovi v případě, že se účastníci dopravní nehody neshodnou na míře zavinění, došlo rovněž k úpravě. Z původní škody nižší než 20 000,-- Kč na škodu nižší než 50 000,-- Kč. V případě vzniku škody na majetku třetí osoby zůstala právní úprava nezměněna, tzn., že řidič, který měl účast na dopravní nehodě a nebyl vlastníkem vozidla, které řídil nebo způsobil škodu na jiném majetku, musel dopravní nehodu oznámit policii.

---

<sup>25</sup> ČESKO. Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2005, částka 142, s. 7949 – 7522.

Zákon o silničním provozu byl změněn šestou částí zákona č. 274/2008 Sb.<sup>26</sup> a s několika výjimkami nabyt účinnosti dnem 1. ledna 2009. V souvislosti s dopravními nehodami došlo k zásadním změnám v oznamovací povinnosti.

V povinnostech účastníků došlo k doplnění povinnosti sepsat společný záznam o dopravní nehodě, tzv. Euroformulář<sup>27</sup>. Společný záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejich účastníků a vozidel, její příčiny a průběh.<sup>28</sup> Přestože není přímo stanoveno, že záznam o dopravní nehodě má být účastníky sepsán neprodleně, zákon to podle rozsudku Nejvyššího správního soudu předpokládá.

*„Dle názoru zdejšího soudu v zásadě platí, že společný záznam o dopravní nehodě, sepsovaný dle § 47 odst. 3 písm. g) zákona o silničním provozu je třeba vyhotovit bezodkladně (bezprostředně) poté, co k nehodě došlo. Tato skutečnost sice není v předmětném ustanovení výslovně uvedena, vyplývá však z celkové systematiky § 47 zákona o silničním provozu, jakož i z účelu, který je sepsáním záznamu sledován, a z „historie“ znění § 47 zákona o silničním provozu.*

*Co se týká zmíněné systematiky § 47 zákona o silničním provozu, je zřejmé, že povinnosti zde uložené účastníkům dopravní nehody si vyžadují neprodleného splnění. V některých případech zákon přímo stanoví, že určitá povinnost má být splněna „neprodleně“ [např. § 47 odst. 2 písm. a) a § 47 odst. 3 písm. e) zákona o silničním provozu], nebo alespoň 5 As 4/2013 uvádí relevantní časový úsek [např. § 47 odst. 2 písm. b) a § 47 odst. 4 písm. c) zákona o silničním provozu]. V jiných případech není tento údaj konkretizován, ale je z povahy věci zřejmé, že pozdější splnění by postrádalo smyslu [např. povinnost označit místo dopravní nehody dle § 47 odst. 3 písm. c) zákona o silničním provozu].“<sup>29</sup>*

Zároveň však Nejvyšší správní soud v tomto rozhodnutí nevylučuje ani např. bezodkladné odstavení na nehodě zúčastněných vozidel na bezpečném místě a sepsání záznamu tam, pokud tím nebude ohrožena povinnost sepsat záznam o dopravní nehodě.

---

<sup>26</sup> ČESKO. Zákon č. 274/2008 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii České republiky. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008, částka 91, s. 4117 – 4153

<sup>27</sup> Příloha č. I

<sup>28</sup> ČESKO. § 47 odst. 4 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v platném znění. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4585

<sup>29</sup> ČESKO. *Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 4/2013* [online]. NSS © 2013 [cit. 2015-02-08]. Dostupné z WWW:

<[www.nssoud.cz/files/SOUDNI\\_VYKON/2013/0004\\_5As\\_\\_130\\_20140901154739\\_prevedeno.pdf](http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2013/0004_5As__130_20140901154739_prevedeno.pdf)>

Výše škody na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí byla změněna z 50 000,-- Kč na současných 100 000,--Kč. Výše škody musí „zřejmě převyšovat“ stanovenou mez. Jedná se tedy o tzv. laický odhad účastníků dopravní nehody.

Touto změnou také odpadla povinnost oznamovat policii dopravní nehodu, u které nedošlo ke škodě vyšší než původní hodnota 50 000,-- Kč, ale účastníci nebyli schopni se shodnout na míře zavinění. Původní část o povinnosti hlásit dopravní nehodu v případě škody na majetku třetí osoby byla nahrazena povinností hlásit dopravní nehodu, kromě případu kdy dojde k usmrcení nebo zranění osob, nebo škodě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí vyšší než 100 000,--, také v případě, kdy dojde ke škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič měl účast na dopravní nehodě nebo škody na věcech přepravovaných v tomto vozidle. To znamená, že účastníkům dopravní nehody odpadla povinnost hlásit policii dopravní nehody, kde řidič není zároveň vlastníkem vozidla a vozidlo je například služební nebo patří leasingové společnosti. Hlášeny by měly být dopravní nehody, kdy řidič druhého vozidla není na místě, tedy případy, kdy se jedná o srážku se zaparkovaným vozidlem anebo srážku s nějakou pevnou překážkou, která je nárazem poškozena. Ať už se jedná o zdi domů, oplocení, stromy nebo dopravní značky, svodidla apod.

## **2.5 Dopravní nehody podle způsobu jejich šetření a evidování**

Dopravní nehody lze klasifikovat podle různých kritérií. Nejzákladnější dělení je podle charakteru jejich vzniku, a to na havárie, srážky a jiné nehody. Jiné nehody jsou takové dopravní nehody, které nelze zařadit pod havárii ani pod srážku. Jedná se zejména o pády cestujících v dopravních prostředcích, které byly zaviněny jednáním jiného účastníka silničního provozu, dále se jedná například o pád nezajištěného nákladu z jedoucího vozidla na jiné vozidlo apod. Další dělení pak může být z hlediska statistického a evidenčního. Zde se mohou dělit podle jejich následků na dopravní nehody s usmrcením, s těžkým nebo lehkým zraněním a bez zranění, na dopravní nehody podle jejich příčiny, podle zavinění apod. Pro zpracování bakalářské práce bylo zvoleno rozdělení podle způsobu, kterým jsou, na základě platné právní úpravy, Policií České republiky šetřeny a evidovány do centra dopravních nehod.

### **2.5.1 Dopravní nehody nepodléhající oznamovací povinnosti**

Jedná se o případy, kdy účastníci dopravní nehody nejsou povinni tuto dopravní nehodu oznámit policii, ale z nějakého důvodu je policie přítomna na místě. Může se jednat o případy, kdy policie projíždí kolem dopravní nehody a na místě zastaví nebo případy, kdy účastníci dopravní nehody nemají dostatečný přehled a nevědí, kdy mají povinnost dopravní nehodu hlásit a policii na místo přivolají.

Policisté pak postupují v souladu s interními předpisy.<sup>30</sup> Policista účastníky poučí o jejich povinnosti sepsat si společný záznam o dopravní nehodě. V současné právní úpravě chybí povinnost řidičů mít u sebe tento formulář a psací pomůcky, pro případ nehody. Pokud účastníci záznam nemají, policista jim jej předá. Pokud policista zjistí, že se některý z účastníků dopustil přestupku, věc vyřeší v blokovém řízení, popř. věc oznámí k projednání příslušnému správnímu orgánu nebo odevzdá ke kázeňskému projednání. Policista na zadní stranu záznamu o dopravní nehodě vyznačí, jakým způsobem byl přestupek vyřešen. Třetí kopii záznamu si ponechá a následně zaeviduje. Účastníci dopravní nehody pak postupují podle svých povinností a sepsaný záznam předají pojistiteli.

Takto vyřešené dopravní nehody policie eviduje jako přestupky v dopravě a nezasílají se do evidence dopravních nehod.

### **2.5.2 Dopravní nehody ukončené v blokovém řízení**

Dopravní nehody ukončené v blokovém řízení jsou takové nehody, kdy vznikne účastníkům povinnost oznámit dopravní nehodu policii, ale jsou splněny veškeré podmínky blokového řízení. Policista dopravní nehodu zpracuje na „Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním“<sup>31</sup> a přestupky, které na místě dopravní nehody zjistil, vyřeší v blokovém řízení. Podmínky blokového řízení jsou obecně upraveny v § 84 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Přestupek lze projednat uložením pokuty v blokovém řízení, jestliže je spolehlivě zjištěn, nestačí domluva a obviněný z přestupku je ochoten pokutu zaplatit. Další podmínky blokového řízení jsou upraveny v zákoně o silničním provozu, v § 125c odst. 6, kde jsou stanoveny jednotlivé výše pokut v blokovém řízení. V § 125c odst. 7 zákona o silničním provozu je dále

<sup>30</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČR. Čl. 37 ZP PP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, v platném znění [online]. PP ČR, © 2009 [cit. 2015-01-11]. Dostupné z WWW: <[www.policie.cz/soubor/zppp-160-2009-pdf.aspx](http://www.policie.cz/soubor/zppp-160-2009-pdf.aspx)>.

<sup>31</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČR. Čl. 38 ZP PP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, v platném znění [online]. PP ČR, © 2009 [cit. 2015-01-11]. Dostupné z WWW: <[www.policie.cz/soubor/zppp-160-2009-pdf.aspx](http://www.policie.cz/soubor/zppp-160-2009-pdf.aspx)>.

stanoveno, že v blokovém řízení nelze projednat přestupek, za který se ukládá zákaz činnosti.

*„Jestliže pachatel přestupku odmítne pokutu na místě zaplatit, protože nepovažuje přestupek za spolehlivě zjištěný, podá příslušný orgán veřejné správy oznámení o přestupku a správní orgán následně přestupek projedná v ústním jednání při klasickém přestupkovém řízení.“<sup>32</sup>* V tomto případě nemůže policista na místě věc zpracovat na Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním, ale stejně jako u ostatních dopravních nehod na Protokol o nehodě v silničním provozu.

Statistické informace dopravních nehod ukončených na „Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním“ jsou odesílány do evidence dopravních nehod.

### **2.5.3 Ostatní dopravní nehody**

Všechny ostatní dopravní nehody, kde je splněna oznamovací povinnost a nelze je vyřešit na místě v blokovém řízení, jsou zpracovány na „Protokol o nehodě v silničním provozu“. Statistická data jsou odesílána do evidence dopravních nehod. V praxi se jedná o takové nehody, kdy dojde ke spáchání trestného činu nebo přestupku, který nelze v blokovém řízení vyřešit. Jedná se zejména o případy, kdy dojde ke zranění účastníků, případy, kdy je řidič ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou nebo případy, kdy řidič způsobí dopravní nehodu, kterou má povinnost hlásit a z místa dopravní nehody ujede, popř. na místě vozidlo nechá a sám uteče.

Přestupky, zjištěné v souvislosti se šetřením dopravní nehody, se podle § 58 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích (dále jen zákon o přestupcích) oznamují k projednání příslušnému správnímu orgánu. V oznámení je uvedeno zejména to, který přestupek je ve skutku spatřován, důkazní prostředky, které jsou známy a které prokazují, že jde o přestupek, a že byl spáchán určitou osobou. K projednávání přestupků jsou, podle § 55 odst. 1 zákona o přestupcích, místně příslušné správní orgány, v jejichž územním obvodu byl přestupek spáchán.

O trestných činech se vede trestní řízení podle trestního řádu. Podle § 18 odst. 1 trestního řádu, o trestných činech rozhoduje soud, v jehož obvodu byl trestný čin spáchán. V souvislosti s dopravními nehodami se jedná zejména o trestné činy Usmrcení z nedbalosti, Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, Ublížení na zdraví

---

<sup>32</sup> HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H, *Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou*. 2. vydání. Praha, 2011. s. 428.

z nedbalosti, Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, Obecné ohrožení, Ohrožení pod vlivem návykové látky, Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, popř. Pojistný podvod.

Dopravní nehody, při kterých dojde ke srážce se zvěří, a jsou oznámeny policii, se za splnění některých podmínek evidují na „Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří“. Jedná se o zjednodušenou formu Protokolu o nehodě v silničním provozu

a věc, se podle § 58 odst. 3 písm. b) zákona o přestupcích odkládá, neboť není dáno podezření z přestupku. Podmínky, při kterých lze tohoto zjednodušeného způsobu využít, jsou uvedeny v interních aktech<sup>33</sup> a jedná se o případy, kdy zvěř nebo její část, případně biologický materiál byla nalezena na místě dopravní nehody nebo poblíž místa dopravní nehody, při střetu nedošlo ke zranění osob, na zúčastněném vozidle nebyla uplatňována ani zjištěna technická závada a u řidiče nebylo zjištěno požití alkoholických nápojů nebo jiné návykové látky. V ostatních případech se věc eviduje stejně jako ostatní dopravní nehody na Protokol o nehodě v silničním provozu. Při nesplnění podmínek oznamovací povinnosti lze využít záznam o dopravní nehodě pro pojišťovnu.

#### 2.5.4 Škodní události

Události, při kterých dojde ke vzniku hmotné škody na majetku osob, ať už fyzických nebo právnických, a které byly způsobeny nezaviněným jednáním účastníků silničního provozu, se nazývají škodní události. Jedná se především o škody na zasklení vozidel, poškození světlometů, zpětných zrcátek a laků automobilů, ke kterým dochází zejména odlétnutím předmětu od pneumatik projíždějících vozidel. Není rozhodující, zda vozidlo jelo ve stejném směru či v protisměru nebo zda poškozené vozidlo bylo v pohybu či stálo zaparkované. Událost se dokumentuje na „Záznam o škodní události“.<sup>34</sup> Takto zpracované škodní události se nezasílají do evidence dopravních nehod.

O škodní událost se nejedná v případě, kdy k poškození vozidla došlo vlivem porušení právních předpisů, např. vlivem špatného upevnění nákladu. V tomto případě

<sup>33</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČR. Čl. 39 ZP PP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, v platném znění [online]. PP ČR, © 2009 [cit. 2015-01-11]. Dostupné z WWW: <[www.policie.cz/soubor/zppp-160-2009-pdf.aspx](http://www.policie.cz/soubor/zppp-160-2009-pdf.aspx)>.

<sup>34</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČR. Čl. 40 ZP PP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, v platném znění [online]. PP ČR, © 2009 [cit. 2015-01-11]. Dostupné z WWW: <[www.policie.cz/soubor/zppp-160-2009-pdf.aspx](http://www.policie.cz/soubor/zppp-160-2009-pdf.aspx)>.

se věc řeší, podle konkrétních okolností, buď jako nehoda nepodléhající oznamovací povinnosti, ukončená na místě v blokovém řízení, anebo ostatní dopravní nehody.

### **3 Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem**

Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem neboli bodový systém je nástroj, jehož cílem je zejména postihovat recidivu páchání přestupků proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Obecně je bodový systém založen na principu, že řidičům motorových vozidel jsou za porušení vybraných pravidel silničního provozu zaznamenávány body. Body mohou být přičítány do stanovené hranice nebo naopak odečítány od bodového základu. Body mohou být zaznamenány jak za přestupek, tak za trestný čin, který byl spáchán v souvislosti s porušením dopravních předpisů. Na základě sankce za přestupek nebo trestu za trestný čin je stanovený počet bodů zaznamenán. Po dosažení stanoveného počtu bodů nebo naopak po odčerpání bodového základu řidič pozbývá řidičské oprávnění. Řidičské oprávnění může řidič získat zpět po uplynutí dané doby a po opětovném přezkoušení z odborné způsobilosti. Bodový systém rovněž zahrnuje odpočet již zaznamenaných bodů v případě, že řidič není za určené období postižen za bodované porušení zákona. Počet zaznamenaných bodů lze rovněž snížit, jestliže se řidič, před dosažením dané hranice, dobrovolně podrobí doškolovacímu kurzu a přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

V historii českých, resp. československých pravidel silničního provozu můžeme najít starší podoby nynějšího bodového systému. Ve Vyhlášce ministerstva dopravy č. 328/1951 Ú. l. I, o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu, která byla v účinnosti od 1. listopadu 1951 do 30. června 1953, můžeme, v § 82 nalézt, že existovala „*vložka k řidičskému průkazu*“, která byla s řidičským průkazem spojena a obsahovala deset útržků, bez které byl řidičský průkaz neplatný. Jednotlivé útržky byly z vložky odejmuty, jestliže se držitel řidičského průkazu dopustil vážného přestupku v silničním provozu, za který byl považován přestupek, kterým řidič projevil hrubou bezohlednost k bezpečnosti ostatních uživatelů veřejných silnic. Útržek byl rovněž odejmut, bylo-li zjištěno, že se držitel řidičského průkazu opětovně dopouští dopravních přestupků. S posledním odebraným útržkem byl na místě odebrán i řidičský průkaz a řidiči bylo vystaveno potvrzení, se kterým mohl řidič dojet do domovského stanoviště vozidla. Podle § 90



vyhlášky bylo odejmutím všech útržků vložky řidičského průkazu řidiči dočasně odejmuto řidičské povolení. Byl-li řidičský průkaz odebrán na dobu delší než jednoho roku nebo to vyžadovali okolnosti případu, mohly být stanoveny podmínky pro jeho vrácení. Mezi takové podmínky patřil zejména nový výcvik, zkouška, popř. přezkoušení tělesné nebo duševní schopnosti. Pokud byl řidičský průkaz, pro odnětí všech útržků, odebrán již třikrát, řidič přišel o řidičské povolení navždy.

Na první pohled tak můžeme vidět jistou podobu s bodovým systémem, jak jej známe v současné době. Současný bodový systém byl zaveden k 1. červenci 2006 zákonem č. 411/2005 Sb.<sup>35</sup> jak je již uvedeno v předchozí kapitole.

Podle Důvodové zprávy k zákonu č. 411/2005 Sb., bylo zavedení bodového systému navrhováno již v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Pro nedostatky a absenci centrálního registru řidičů však byla tato část ze zákona vypuštěna. Podle této zprávy bylo důvodem pro zavedení bodového systému dlouhodobý růst jak přestupků, tak dopravních nehod a závažnost jejich následků v České republice. Vzorem bylo zavedení bodového systému v ostatních státech Evropy, kde bodový systém vedl ke zvýšení ukázněnosti a ohleduplnosti řidičů motorových vozidel a rovněž přispěl ke snížení počtu dopravních nehod a jejich následků.

Důvodová zpráva rovněž uvádí, že zaznamenané body nejsou sankcí za přestupek nebo trestem za trestný čin. Body jsou pouze administrativním opatřením ohodnocujícím nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu a registrujícím jeho spáchání. Z toho vychází i rozhodnutí Nejvyššího správního soudu, který se několikrát zabýval otázkou, zda přidělováním bodů není porušena zásada *ne bis in idem*, tedy aby osoba nebyla trestána dvakrát v jedné věci.<sup>36</sup> Ve svých rozhodnutích se odvolává na důvodovou zprávu.

*„Zavedení systému bodového hodnocení vskutku nelze chápat jako nepřipustné ukládání dvojího trestu; jedná se o specifické preventivní opatření, které má přispět k pozitivní motivaci řidičů k dodržování předpisů o provozu na pozemních komunikacích*

---

<sup>35</sup> ČESKO. Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2005, částka 142, s. 7949 – 7522.

<sup>36</sup> BANDŽAK, J. *Správní právo – Obecná část*. Praha, 2011. s. 286.

*a k eliminaci těch řidičů, kteří se dlouhodobě a opakovaně porušování těchto předpisů dopouští. Tento institut má přispět k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemích komunikacích, neboť možnost pozbytí řidičského oprávnění působí na řidiče preventivně nápravně, a to zejména hrozbou dosažení dvanácti bodů. Bodovým hodnocením dochází k průběžnému sledování kázně toho kterého řidiče, přičemž důsledkem jeho opakovaného porušování předpisů o provozu na pozemních komunikacích, za které mu jsou ukládány sankce v přestupkovém řízení či tresty v trestním řízení, může být právě pozbytí řidičského oprávnění v případě dosažení dvanácti bodů.“<sup>37</sup>*

### **3.1 Zavedení bodového systému**

Jak je již uvedeno v úvodu této kapitoly, bodový systém v podobě, v kterého známe dnes, byl do zákona o silničním provozu doplněn zákonem č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. Zákon nabyl účinnosti dnem 1. 7. 2006. Touto změnou byla do zákona o silničním provozu doplněna Hlava V, která se zabývá bodovým systémem a nese název „Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem“. Jedná se o § 123a až § 123f zákona o silničním provozu, kde je stanoveno od obecného popisu bodového systému, započítávání bodů, vrácení řidičského oprávnění až po odečítání bodů.

Podle § 123a zákona o silničním provozu bodové hodnocení zajišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu<sup>38</sup>, nebo trestných činů, kterých se řidič motorového vozidla dopouští v souvislosti s porušením vybraných povinností stanovených zákonem o silničním provozu nebo naopak sleduje, že se řidič tohoto jednání nedopouští. Jednotlivé počty

---

<sup>37</sup> ČESKO. *Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 2 As 19/2009* [online]. NSS © 2009 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z WWW: <[www.nssoud.cz/files/SOUDNI\\_VYKON/2009/0019\\_2As\\_\\_0900\\_629e2db5\\_5274\\_4776\\_95b8\\_f3e2f3c0afed\\_prevedeno.pdf](http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2009/0019_2As__0900_629e2db5_5274_4776_95b8_f3e2f3c0afed_prevedeno.pdf)>

<sup>38</sup> ČESKO. Zákon č. 200/1990 Sb., ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1990, částka 35, s. 810-826.

bodů za porušení vybraných povinností jsou staveny v příloze zákona. Počty bodů za jednotlivá porušení byly několikrát změněny a jejich změně je věnována samotná podkapitola bakalářská práce.

### 3.1.1 Započítávání bodů

Započítávání bodů je upraveno v § 123b zákona o silničním provozu. Řidičům motorových vozidel, kteří svým jednáním porušili povinnosti zařazenou do bodového hodnocení, je zaznamenán v registru řidičů stanovený počet bodů. Stanovený počet bodů se zapisuje řidičům, kterým byla příslušným orgánem uložena sankce za přestupek, kterým byl uložen kázeňský trest za jednání mající znaky přestupku, nebo kterým byl soudem uložen trest za trestný čin popř., jejichž trestní stíhání bylo podmíněně zastaveno, nebo u kterých bylo rozhodnuto o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání. Body se nezaznamenávají řidičům, kteří jsou příslušníky zpravodajské služby.

Body jsou zaznamenávány i řidičům motorových vozidel, kteří nejsou držiteli příslušného nebo žádného řidičského oprávnění. Řidičům jiných vozidel, než motorových, body zaznamenávané nejsou.<sup>39</sup>

Záznam bodů v registru řidičů provádí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností. Body jsou zapisovány na základě pravomocného rozhodnutí nebo oznámení o uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení, které je doručeno příslušnému obecnímu úřadu. Zápis je proveden ke dni, kdy takové rozhodnutí nabylo právní moci, nejpozději do pěti pracovních dnů ode dne doručení rozhodnutí.

Rozhodnutí vydané v blokovém řízení, podle Nejvyššího správního soudu, nabývá právní moci okamžikem podpisu pokutového bloku. *„Takovým okamžikem je však podle Nejvyššího správního soudu okamžik podpisu pokutového bloku, resp. bloku na pokutu na místě nezaplacenou obviněným z přestupku. Teprve tímto podpisem stvrzuje obviněný svůj souhlas se spolehlivým zjištěním přestupku a s jeho projednáním v blokovém řízení, tedy jednoznačně potvrzuje naplnění podmínek blokového řízení*

---

<sup>39</sup> LEITNER, M., LUKÁŠEK, V., KOPECKÝ, Z. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem. 3. Přepřacované vydání podle právního stavu k 1.7.2006.* Praha, 2006. s. 325.

stanovených v § 84 zákona o přestupcích (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 1. 2009, čj. 2 As 89/2008 - 54, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)).<sup>40</sup>

Policie nebo obecní policie, která uložila pokutu v blokovém řízení, zasílá oznámení o uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení nejpozději do tří dnů ode dne uložení pokuty. Ostatní orgány, které uložili sankci za přestupek nebo jednání, mající znaky přestupku a soudy popř. státní zástupce, kteří pravomocně rozhodli ve věci trestného činu, zasílají rozhodnutí příslušnému orgánu obce s rozšířenou působností do pěti pracovních dnů.

Řidič si stav svého bodového hodnocení může zjistit na obecním úřadu obce s rozšířenou působností nebo na kontaktním místě veřejné správy, tzv. Czech POINT.

Body se zaznamenávají do celkového počtu 12 bodů. V případě, že se řidič motorového vozidla dopustí více přestupků nebo trestných činů, spáchaných jednáním zařazeným do bodového hodnocení a projednaných ve společném řízení, zaznamená příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností počet bodů stanovených pro nejzávažnější z nich. V praxi to znamená, že v případě, kdy se řidič dopustí více přestupků jedním jednáním, se body nesčítají, ale zaznamená se počet bodů za nejzávažnější porušení. Podle Vladimíra Lukáška a Milana Leitnera<sup>41</sup> by ovšem sčítání bodů nemělo nic překážet v případě vedení společného řízení o více přestupcích téhož pachatele, které byly spáchány více skutky, neboť samotné přičítání bodů není sankcí.

V případě, že příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů zjistí, že řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně nebo elektronickou cestou oznámí tuto skutečnost řidiči a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu. Řidič má povinnost odevzdat řidičský průkaz nejpozději do pěti pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení. Řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím pěti pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo oznámení o dosažení dvanácti bodů doručeno. Pokud řidič pozbýval řidičské oprávnění na základě oznámení obce s rozšířenou působností a řídí motorová vozidla, dopouští se trestného činu Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm.

---

40 ČESKO. *Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 8 As 68/2010* [online]. NSS © 2010 [cit. 2015-02-22]. Dostupné z WWW: [www.nssoud.cz/files/SOUDNI\\_VYKON/2010/0068\\_8As\\_\\_100\\_20110103093139\\_prevedeno.pdf](http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2010/0068_8As__100_20110103093139_prevedeno.pdf) >

41 LEITNER, M., LUKÁŠEK V., *Bezpečnost silničního provozu: (komentář)*. Praha, 2006. s. 227.

a) trestního zákoníku. Tímto se zabýval i Nejvyšší soud, který ve svém usnesení konstatoval, že oznámení o dosažení 12 bodů je forma správního rozhodnutí.

*„Rovněž uvedeným stanoviskem č. 1/2011-II. Sb. rozh. tr. Nejvyššího soudu byla vyřešena i otázka, že oznámení o pozbytí řidičského oprávnění a výzva k vydání řidičského průkazu má povahu rozhodnutí ve smyslu § 337 odst. 1 tr. zákoníku. Lze jen připomenout že pozbytí oprávnění k řízení motorových vozidel u řidiče, který v bodovém hodnocení dosáhl 12 bodů, a v důsledku toho mu bylo doručeno obecním úřadem s rozšířenou působností oznámení a výzva podle § 123c odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zák. č. 361/2000 Sb.“), k odevzdání řidičského průkazu, je úkonem, jímž došlo ke vzniku, změně nebo zániku oprávnění a povinností fyzické (nebo právnické osoby). Z tohoto hlediska je zásadní, že v uvedené výzvě se řidiči podle § 123c odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb. ukládá odevzdat řidičský průkaz (a mezinárodní řidičský průkaz) nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení, s tím, že řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno, nepodá-li proti němu námitky. Touto výzvou je řidiči ukládána povinnost - odevzdat řidičský průkaz, a proto je třeba tuto výzvu považovat za rozhodnutí materiální povahy. Za rozhodnutí je tento úkon nutné považovat i proto, že od jeho doručení se odvíjí lhůta k podání opravného prostředku (námitky podle § 123f odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb.) a marným uplynutím lhůty řidič pozbývá řidičského oprávnění. Ze všech těchto hledisek je proto nutno oznámení o dosažení dvanáctibodové hranice a výzvu k odevzdání řidičského průkazu*

*(a mezinárodního řidičského průkazu) považovat za rozhodnutí ve smyslu § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku (srov. odůvodnění stanoviska č. 1/2011-II.). Tento právní názor koresponduje i s obdobnými závěry, které ke stejné problematice vyjádřil i Ústavní soud ve svém nálezu ze dne 8. 12. 2011, sp. zn. III. 2974/2010.*

*Z těchto důvodů Nejvyšší soud považuje za zcela nedůvodnou námitku obviněného, že oznámení o dosažení 12 bodů a výzva podle § 123c odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb. není „rozhodnutím“ podle § 337 odst. 1 tr. zákoníku. Z výkladu této problematiky výše uvedené, stejně jako i z pozdější novelizace tohoto trestního činu*

*plyne, že i v tomto případě se jedná o „rozhodnutí“, jak je má na mysli ustanovení § 337 odst. 1 tr. zákoníku, a to se všemi důsledky s ním spojovanými.“<sup>42</sup>*

Pokud celkového počtu 12 bodů dosáhne řidič, který je držitelem řidičského průkazu členského státu, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, obecní úřad obce s rozšířenou působností neprodleně oznámí tuto skutečnost písemně řidiči a Ministerstvu dopravy ČR. Takový řidič pozbývá právo k řízení motorového vozidla na území České republiky po dobu jednoho roku. Tato lhůta počíná běžet ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu, spáchaným jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na jehož základě řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů. Ministerstvo sdělí, po obdržení podkladů zaslaných příslušným obecním úřadem obce s rozšířenou působností, tuto skutečnost orgánu, který řidičský průkaz vydal.

### **3.1.2 Vrácení řidičského oprávnění**

Vrácení řidičského oprávnění upravuje § 123d zákona o silničním provozu. Řidič, který na základě doručení oznámení obce s rozšířenou působností pozbýl řidičské oprávnění, je oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po uplynutí jednoho roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění. Tuto dobu nelze nijak zkrátit, ani se řidičské oprávnění neobnoví automaticky.<sup>43</sup> Je tedy nutné vždy podat žádost. Pokud byl řidiči za přestupek nebo trestný čin, kterým dosáhl celkového počtu 12 bodů uložen zákaz činnosti na dobu delší než jeden rok, je řidič oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po vykonání sankce nebo trestu zákazu činnosti. Žádost o vrácení řidičského oprávnění musí žadatel podat písemně u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Podmínkou vrácení řidičského oprávnění je prokázání, že se žadatel podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti podle zvláštního právního předpisu<sup>44</sup> a dále předložení posudku o zdravotní způsobilosti včetně dopravně psychologického vyšetření. Po vrácení řidičského oprávnění podléhá řidič novému bodovému hodnocení, což znamená, že řidiči jsou odečteny všechny zaznamenané body.

---

<sup>42</sup> ČESKO. Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 951/2012 [online]. NS © 2012 [cit. 2015-02-22]. Dostupné z WWW:

<[<sup>43</sup> KUČEROVÁ, H. \*Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. 1. Vydání.\* Praha, 2008. s. 430.](http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/CE2A336543969918C1257AB50045C0D7?openDocument&Highlight=0,></a></p></div><div data-bbox=)

<sup>44</sup> ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 3528-3541.

V případě, kdy řidič po uplynutí doby dvanácti měsíců po pozbytí řidičského oprávnění nepožádá obec s rozšířenou působností o vrácení řidičského oprávnění a řídí motorová vozidla, dopouští se přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) zákona o silničním provozu. Těmito případy se rovněž několikrát zabýval Nejvyšší soud.

*„Právní závěry obsažené v usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. 9. 2012, sp. zn. 4 Tz 56/2012, či ze dne 2. 7. 2013, sp. zn. 7 Tdo 625/2013, ale nelze akceptovat, jelikož nejsou podloženy logickým a smysluplným výkladem ustanovení § 123c a § 123d zákona č. 361/2000 Sb., vytvářejí mezi kategoriemi osob, jež – zjednodušeně řečeno – řídí motorové vozidlo bez řidičského oprávnění, neopodstatněně nerovné postavení. Necháme-li stranou pozornosti řidiče, kteří jako držitelé řidičského průkazu členského státu, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem pozbyli právo k řízení motorového vozidla na území České republiky po dobu jednoho roku podle § 123c odst. 7 zákona č. 361/2000 Sb. a po uplynutí zákonem stanovené lhůty jednoho roku se již nemohou řízením motorového vozidla na území České republiky bez přistoupení jiné relevantní skutečnosti dopustit přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku, jednu kategorii takových osob představují řidiči, kteří pozbyli řidičské oprávnění podle § 123c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., přičemž již uplynula doba jednoho roku k možnosti požádat o jeho vrácení, ale dosud nesplnili zákonné podmínky a předpoklady k vrácení řidičského oprávnění. Do stejné kategorie náležejí i řidiči, kterým byl uložen trest nebo sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu nejméně jednoho roku, uložený trest vykonali, ale dosud nesplnili zákonné podmínky a předpoklady k vrácení řidičského oprávnění. Dále pak je tu kategorie osob, které nikdy nebyly držitelem řidičského oprávnění, a přesto řídily motorové vozidlo. Zatímco posledně uvedená kategorie osob řídících motorové vozidlo se ani podle závěrů senátu 4 Tz nemůže dopustit přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykazání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku, řidiči zařazení do prvně jmenované kategorie by se ho dopouštěli kdykoliv až do vrácení řidičského oprávnění po splnění zákonných podmínek a předpokladů. Přitom, jak již bylo řečeno, podstata jejich jednání je stejná a spočívá v tom, že řídí motorové vozidlo bez řidičského oprávnění. Výše uvedený výklad rozhodných ustanovení § 123c a § 123d zákona č. 361/2000 Sb. nelze přijmout, byť se jedná o činnost nežádoucí a nelze ji tolerovat. Jde nepochybně o jednání protiprávní, na něž však lze přiléhavě reagovat jinými prostředky než právě prostředky trestního práva.*

*Velký senát Nejvyššího soudu proto sdílí právní názor senátu 8 Tdo, že skutkovou podstatu přečinu podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku může naplnit jen obviněný, který jako řidič podle § 123c odst. 3 zákona č. 361/2000Sb. pozbyl řidičské oprávnění na základě rozhodnutí jiného orgánu veřejné moci a řídí motorové vozidlo v době jednoho roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění podle tohoto zákonného ustanovení. Pokud obviněný řídí motorové vozidlo po uplynutí této lhůty, byť nepožádal o navrácení řidičského oprávnění, nespáchá přečin podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku. V takovém jednání, které však není v souladu se zákonem, je možné spatřovat přestupek podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1. zákona č. 361/2000 Sb., protože řídí motorové vozidlo a v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) citovaného zákona není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle § 81 označeného zákona.“<sup>45</sup>*

### **3.1.3 Odečítání bodů**

Odečítání již zaznamenaných bodů do registru řidičů upravuje § 123e zákona o silničním provozu. Zavedený bodový systém tedy počítá i s případy, kdy se řidič dopustí jednání zařazeného do bodového hodnocení a po určitou dobu od spáchání tohoto jednání není za jiné bodované jednání postižen.

Řidiči, kterému nebyla ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí, na jehož základě mu byl v registru řidičů zaznamenán naposledy stanovený počet bodů, pravomocně uložena sankce za přestupek nebo trest za trestný čin spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení po dobu dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců se odečtou čtyři body z celkového počtu dosažených bodů. V případě, že řidiči nebyla pravomocně uložena sankce nebo trest za jednání zařazené do bodového hodnocení po dobu dvaceti čtyř po sobě jdoucích kalendářních měsíců se odečtou další čtyři body z počtu, který zbyl po předchozím odečtu. V případě, kdy řidiči nebyla taková sankce ani trest uloženy po dobu dalších dvanácti měsíců, tedy celkem třicet šest měsíců, odečtou se zbylé body, které zůstaly po předchozím odečtu. V praxi to znamená, že pokud byla řidiči uložena sankce nebo trest za jednání, které je ohodnoceno např. maximálním počtem sedm bodů, tak za prvních dvanáct měsíců, pokud není pravomocně uložena jiná sankce nebo trest, se odečtou čtyři body a řidiči zůstanou v evidenci řidičů zaznamenány tři body. Pokud není během

---

<sup>45</sup> ČESKO. *Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 15 Tdo 876/2013* [online]. NS © 2013 [cit. 2015-03-07]. Dostupné z WWW: <[www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/943E8B4F82C8E72BC1257C0C003A8992?openDocument&Highlight=0,>](http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/943E8B4F82C8E72BC1257C0C003A8992?openDocument&Highlight=0,>)>.



následujících dvanácti měsíců pravomocně uložena jiná sankce nebo trest, odečtou se i zbylé tři body a řidič je po dvaceti čtyřech měsících opět s čistým bodovým kontem. V opačném případě, kdy nedochází k odečtu bodů, se body zaznamenávají až do celkového počtu dvanácti, jak je uvedeno výše.

Na běh této lhůty nemají vliv přestupky, které nejsou součástí bodového hodnocení. Pokud tedy řidič spáchá od zaznamenání posledních bodů několik bodově neohodnocených přestupků, na odečet bodů to nemá vliv a příslušný počet bodů mu bude odečten. Doba pro odečtení bodů neběží po dobu výkonu trestu nebo sankce zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, nebo ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, během které se řidič zavázal zdržet se řízení motorových vozidel.

Záznam o odečtení bodů provádí v registru řidičů obecní úřad obce s rozšířenou působností nejpozději do tří pracovních dnů ode dne, kdy vznikl řidiči nárok na odečtení bodů.

Řidiči, kterému byly body zaznamenány na základě pravomocného rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu, se body odečtou po pravomocném zrušení tohoto rozhodnutí, nebo podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání, pokud v trestním řízení, ve kterém se pokračovalo, nedošlo k odsouzení řidiče pro trestný čin, který spáchal jednáním zařazeným do bodového hodnocení.

Body lze, za splnění podmínek, odečíst i na písemnou žádost řidiče. Podmínkou je, že řidič doloží potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy, které není starší než jeden měsíc od podání žádosti a současně neměl ke dni ukončení školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů, za porušení právních předpisů ohodnocená méně než 6 body. Body tedy nelze odečíst řidiči, který má zaznamenáno již více než 10 bodů a má zaznamenané body za porušení povinnosti ohodnocené více jak 5 body. Takto lze odečíst body pouze jednou za kalendářní rok. Odečtení bodů provádí příslušný úřad obce s rozšířenou působností do tří pracovních dnů od podání žádosti.

### 3.2 Vývoj bodového hodnocení porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích bylo zákonem č. 411/2005 Sb.<sup>46</sup> vloženo do přílohy zákona o silničním provozu a od doby nabytí účinnosti byla příloha několikrát změněna. Tímto zákonem byl počet bodů stanoven v rozpětí od 1 do 7 bodů.

Počtem 7 bodů bylo ohodnoceno následující porušení předpisů:

- řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění
- řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si řidič přivodil užitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky při zjištění obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši nad 0,3 promile nebo užitím jiné návykové
- odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem
- odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví
- odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví
- způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví
- při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 50 000 Kč, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na

---

<sup>46</sup> ČESKO. Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2005, částka 142, s. 7949 – 7522.

místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody

Počtem 6 bodů bylo ohodnoceno následující porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích:

- řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejich vlivem
- předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno
- při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno
- vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno
- řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz

Počtem 5 bodů bylo ohodnoceno následující porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích:

- řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích
- řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče
- řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti
- překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h<sup>-1</sup> a více v obci nebo o 50 km.h<sup>-1</sup> a více mimo obec
- nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo nebo nezastavení vozidla na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu

Počtem 4 bodů bylo ohodnoceno následující porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích:

- při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky
- při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje

- ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání
- nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě
- překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zákona č. 475/2001 Sb.
- řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá
- řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena

Počtem 3 bodů bylo ohodnoceno následující porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích:

- při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech hmotná škoda nižší než 50 000 Kč, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody
- držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla
- překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h<sup>-1</sup> a více v obci nebo o 30 km.h<sup>-1</sup> a více mimo obec
- nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit
- ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého
- řízení vozidel ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si řidič přivodil užitím alkoholického nápoje při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 promile
- překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu

Počtem 2 bodů bylo ohodnoceno následující porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích:

- nedovolená jízda po tramvajovém pásu
- porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochrannou přilbu
- porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6
- neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil
- porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel
- překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km.h<sup>-1</sup> v obci nebo o méně než 30 km.h<sup>-1</sup> mimo obec

Počtem 1 bodu bylo ohodnoceno následující porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích:

- nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla nemotorovým vozidlem nebo motorovým vozidlem, jehož konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti nejméně 60 km.h<sup>-1</sup>
- neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu
- porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla
- porušení povinnosti vyplývající ze značky "Zóna s dopravním omezením", "Obytná zóna" nebo "Pěší zóna"
- porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazové značky B 29 - zákaz stání)
- neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením
- neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy

Ještě před nabytím účinnosti zákona č. 411/2005 byl vyhlášen zákon č. 226/2006 Sb.<sup>47</sup> a Část první, Článek III bod 30 až 35, kterými se mění příloha zákona č. 361/2000 Sb. nabyly účinnosti shodně 1. 7. 2006. V těchto bodech došlo ke změně formulace druhé položky za 7 bodů, první položky za 6 bodů, šesté položky za 3 body, první, čtvrté a páté položky za 1 bod. Bodové ohodnocení porušení předpisů zůstalo nezměněno. Změny formulace závisely na změně jednotlivých porušení.

Dne 1. 1. 2007 nabył účinnosti zákon č. 264/2006 Sb.<sup>48</sup> a tímto zákonem nedošlo ke změně bodového ohodnocení příslušných porušení předpisů, ale k formální úpravě páté položky za 4 body.

K formálním změnám došlo i zákonem č. 215/2007 Sb.,<sup>49</sup> který nabył účinnosti dnem 22. 8. 2007. Tímto zákonem došlo ke změně první položky za 1 bod a došlo ke zrušení čtvrté položky za 1 bod.

Dne 1. 1. 2009 nabył účinnosti zákon č. 274/2008 Sb.,<sup>50</sup> kde došlo k formálním změnám sedmé položky za 7 bodů a ke změně první položky za 3 body. Tato změny jsou vázány na změnu oznamovací povinnosti dopravních nehod, kde došlo ke změně z částky 50 000,-- Kč na 100 000,-- Kč. Ke změně počtu bodů u jednotlivých porušení nedošlo.

---

<sup>47</sup> ČESKO. Zákon č. 226/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006, částka 74, s. 2833-2842.

<sup>48</sup> ČESKO. Zákon č. 264/2006 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákoníku práce. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006, částka 84, s. 3243-32-68.

<sup>49</sup> ČESKO. Zákon č. 215/2007 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2007, částka 69, s. 2515-2516.

<sup>50</sup> ČESKO. Zákon č. 274/2008 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii České republiky. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008, částka 91, s. 4117 – 4153.

Dne 1. 8. 2011 nabyl účinnosti zákon č. 133/2011 Sb.<sup>51</sup> V části první, článku I, bod. 48 došlo ke změně přílohy zákona o silničním provozu, kde je stanoven přehled jednání spočívající v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za toto jednání. Bodové ohodnocení zavedené tímto zákonem je s formálními úpravami platné i v současné době. Rozsah bodového ohodnocení byl stanoven v rozpětí od 2 do 7 bodů.

Počtem 7 bodů je ohodnoceno následující porušení předpisů:

- řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem
- odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví
- způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby
- neprodlené zastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci
- při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno
- vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno
- neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života

---

<sup>51</sup> ČESKO. Zákon č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2011, částka 51, s. 1286-1296.

- předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno
- řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz

Počtem 5 bodů je ohodnoceno následující porušení předpisů:

- řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích
- překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h<sup>-1</sup> a více v obci nebo o 50 km.h<sup>-1</sup> a více mimo obec
- nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou
- oprávněnou k řízení tohoto provozu
- ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého
- ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání

Počtem 4 bodů je ohodnoceno následující porušení předpisů:

- při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejití vozovky
- nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě
- překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů
- řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění



- porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6

Počtem 3 bodů je ohodnoceno následující porušení předpisů:

- překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h<sup>-1</sup> a více v obci nebo o 30 km.h<sup>-1</sup> a více mimo obec
- nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit
- překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu
- řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče
- porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochrannou přilbu

Počtem 2 bodů je ohodnoceno následující porušení předpisů:

- neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil
- překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h<sup>-1</sup> a méně než 20 km.h<sup>-1</sup> v obci nebo o více než 10 km.h<sup>-1</sup> a méně než 30 km.h<sup>-1</sup> mimo obec
- držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla

Poslední změna byla provedena zákonem č. 233/2013 Sb.<sup>52</sup>, který nabyl účinnosti dnem 17. 8. 2013 a došlo k formální úpravě u první a druhé položky za 7 bodů, která je spojena se změnou těchto ustanovení. Novela nabyla účinnosti dne 17. 8. 2013.

---

<sup>52</sup> ČESKO. Zákon č. 233/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2013, částka 91, s. 2194-2195.

## 4 Počty dopravních nehod

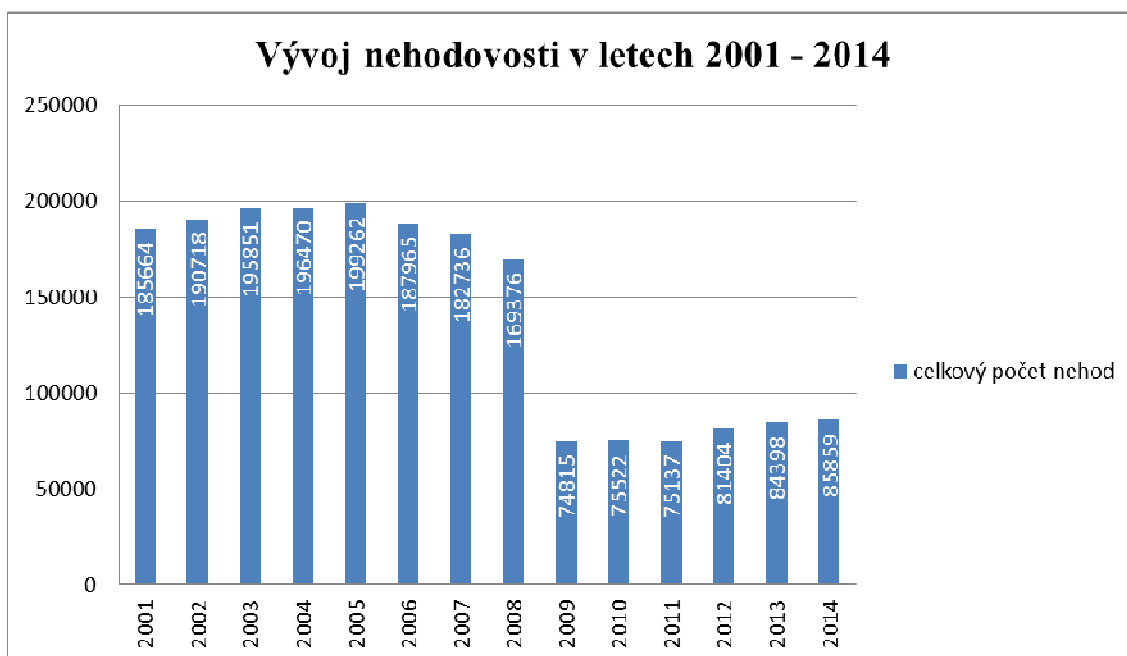
Police České republiky zpracovává u každé evidované dopravní nehody její statistické údaje, které jsou každoročně vyhodnocovány. Ve statistice se uvádí údaje k místu dopravní nehody, údaje o vozidlech, které měly účast na dopravní nehodě, údaje o účastnících, druh nehody, její následky a příčina dopravní nehody.

### 4.1 Příčiny dopravních nehod

Mezi hlavní příčiny dopravních nehod patří nepřiměřená rychlost jízdy, nesprávné, předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy nebo technická závada vozidla. Tyto hlavní příčiny se dále upřesňují, viz příloha č. II.

### 4.2 Vývoj nehodovosti

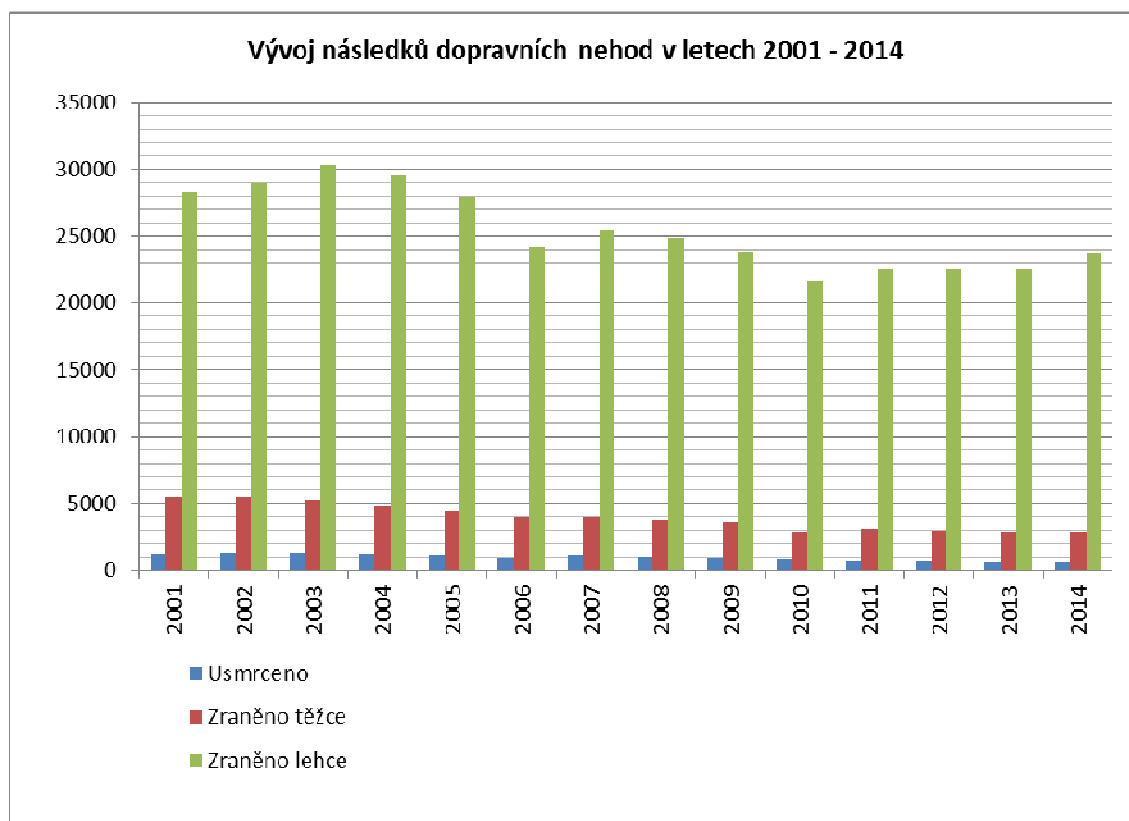
Graf č. 1: Vývoj nehodovosti v letech 2001 - 2014<sup>53</sup>



<sup>53</sup> Zdroj: Vlastní zpracování na základě statistiky dopravních nehod Policie České republiky

Vývoj nehodovosti je zachycen v grafu č. 1. Z grafu je zřejmé, že nejvíce dopravních nehod bylo policií evidováno v roce 2005 a naopak nejméně v roce 2009, kdy došlo k výraznému poklesu.

Graf č. 2: Vývoj následků dopravních nehod v letech 2001 - 2014<sup>54</sup>



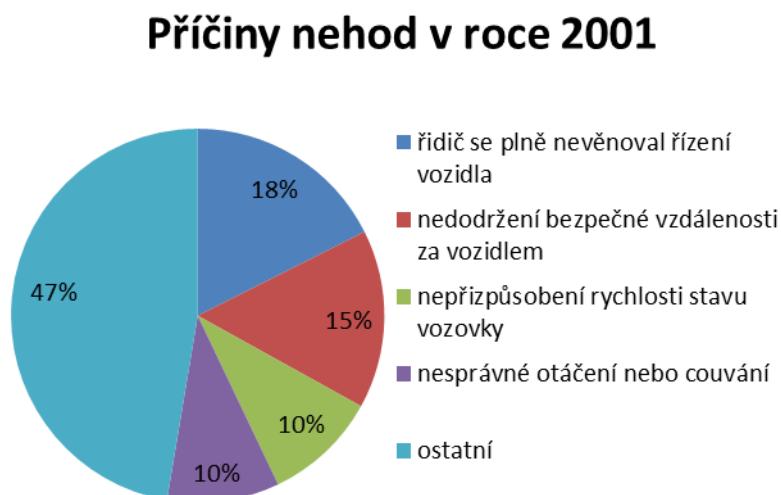
Na grafu č. 2 je znázorněn vývoj následků dopravních nehod v letech 2001 až 2014, které jsou popsány v následující části bakalářské práce.

V roce 2001, po nabytí účinnosti zákona o silničním provozu, policie evidovala celkem 185 664 dopravních nehod. Při 1 077 dopravních nehodách bylo usmrceno celkem 1 219 osob. Zraněno bylo celkem 33 790 osob, z toho 5 493 těžce a 28 297 osob lehce. Hmotná škoda byla policisty odhadnuta na 8 243,9 mil. Kč. Nejčastější příčinou v roce 2001, v 32 658 případech, bylo, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla. Druhou nejčastější příčinou, v 28 691 případech, bylo nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem. Třetí nejčastější příčinou bylo nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, a to v 18 322 případech. Další početně zastoupenou příčinou dopravní nehody bylo, v

<sup>54</sup> Zdroj: Vlastní zpracování na základě statistiky dopravních nehod Policie České republiky

180 64 případech, nesprávné otáčení nebo couvání.<sup>55</sup> Příčiny dopravních nehod jsou znázorněny v grafu č. 3.

Graf č. 3: Příčiny nehod v roce 2001<sup>56</sup>



V roce 2002 bylo policií evidováno celkem 190 718 dopravních nehod, což je nárůst o 5 054. V tomto roce došlo k 1 185 smrtelným nehodám, při kterých bylo usmrceno 1 314 osob. Oproti roku 2001 došlo k nárůstu smrtelných dopravních nehod o 108 a k nárůstu usmrcených osob o 95. Zraněno bylo celkem 34 505 osob z toho 5 492 těžce a 29 013 lehce. Oproti roku 2001 došlo k poklesu těžce zraněných osob o 1 a k nárůstu lehce zraněných o 716. Hmotná škoda byla odhadnuta na 8 891,2 mil. Kč.<sup>57</sup> Nejčastější příčinou dopravních nehod bylo v roce 2002 nevěnování se řízení vozidla a to v 34 862 případech. Druhou nejčastější příčinou dopravních nehod bylo, v 30 065 případech, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem. Třetí nejčastější příčinou bylo nesprávné otáčení nebo couvání, a to v 18 443 případech. Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky bylo s počtem 13 966 na čtvrtém místě. Příčiny nehod jsou znázorněny v grafu č. 4.

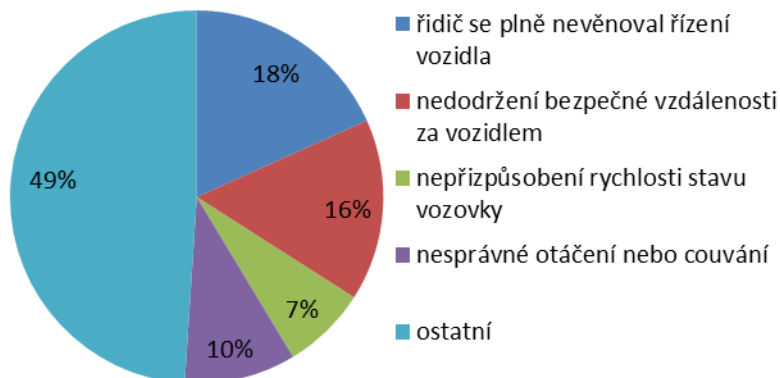
<sup>55</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní nehody sestava 2001 T1.TAB*. [online Intranet MV ČR] ŘSDP, © 2002 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z: <<http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky/rocni/rocni01/T1.HTM>>.

<sup>56</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní nehody sestava 2001 T24A.TAB*. [online Intranet MV ČR] ŘSDP, © 2002 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z: <<http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky/rocni/rocni01/T24A.HTM>>.

<sup>57</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní nehody sestava 2002 T1.TAB*. [online Intranet MV ČR] ŘSDP, © 2003 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z: <<http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky/rocni/rocni02/T1.HTM>>.

Graf č. 4: Příčiny nehod v roce 2002<sup>58</sup>

## Příčiny nehod v roce 2002



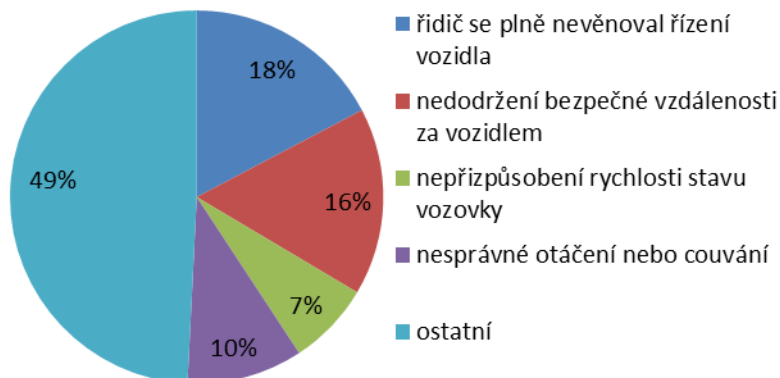
V roce 2003 bylo Policii České republiky nahlášeno 195 851 dopravních nehod. Oproti přechodnému roku došlo opět k nárůstu a to o 5 133 nehod. V roce 2003 došlo k 1 172 smrtelným nehodám, při kterých bylo usmrceno 1 319 osob. Oproti předchozímu roku došlo k nárůstu usmrcených osob o 5. Při dopravních nehodách bylo celkem zraněno 35 565 osob, z toho 5 253 těžce a 30 312 lehce. U těžce zraněných došlo k poklesu oproti předchozímu roku o 239 a u lehce zraněných došlo k nárůstu o 1 299 osob. Hmotná škoda byla odhadnuta na 9 334,3 mil. Kč.<sup>59</sup> Nejčastější příčinou dopravních nehod v roce 2003 bylo, ve 33 857 případech, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla. Druhou nejčastější příčinou bylo nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem a to v 31 813 případech. Třetí nejčastější příčinou bylo nesprávné otáčení nebo couvání a to v 19 652 případech. Čtvrtou nejčastější příčinou dopravních nehod bylo nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky a to v 14 146 případech. Příčiny nehod jsou znázorněny v grafu č. 5.

<sup>58</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní nehody sestava 2002 T24A.TAB.* [online Intranet MV ČR] ŘSDP, © 2003 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z: <<http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky/rocni/rocni02/T24A.HTM>>.

<sup>59</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2003.* Praha, 2004. s. 5.

Graf č. 5: Příčiny nehod v roce 2003<sup>60</sup>

## Příčiny nehod v roce 2003



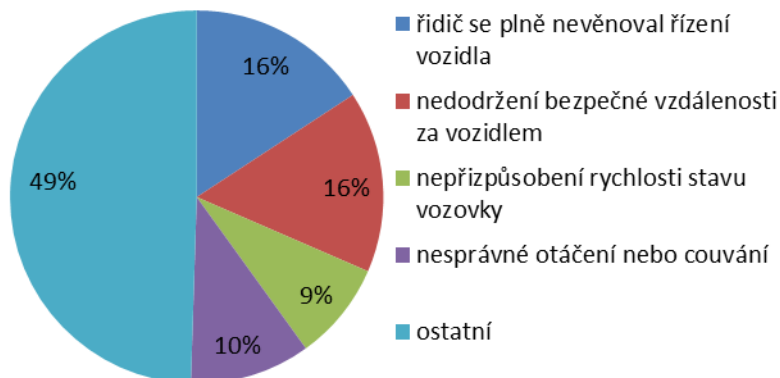
V roce 2004 policie evidovala 196 484 dopravních nehod, což je oproti předchozímu roku o 633 více. V roce 2004 bylo při dopravních nehodách usmrceno 1 215 osob při 1 074 nehodách. Oproti předchozímu roku je počet usmrcených osob nižší o 104. Zraněno bylo celkem 34 421 osob, z toho 4 878 těžce a 29 543 lehce. U obou položek došlo ke snížení počtu. U těžkého zranění o 375 a u lehkého o 769. Způsobená škoda byla odhadnuta na 9 687,4 mil. Kč.<sup>61</sup> Nejčastější příčinou dopravních nehod bylo opět nevěnování se řízení a to v 30 997 případech. Druhou nejčastější příčinou bylo, ve 30 912 případech, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem. Třetí nejčastější příčinou dopravních nehod bylo nesprávné otáčení a couvání a to v 20 518 případech. Čtvrtou nejčastější příčinou bylo, v 16 797 případech, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky. Příčiny nehod jsou znázorněny v grafu č. 6.

<sup>60</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2003*. Praha, 2004. s. 62-64.

<sup>61</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní nehody sestava 2004 T1.TAB*. [online Intranet MV ČR] ŘSDP, © 2005 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z: <<http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky/rocni/rocni04/T1.HTM>>.

Graf č. 6: Příčiny nehod v roce 2004<sup>62</sup>

## Příčiny nehod v roce 2004



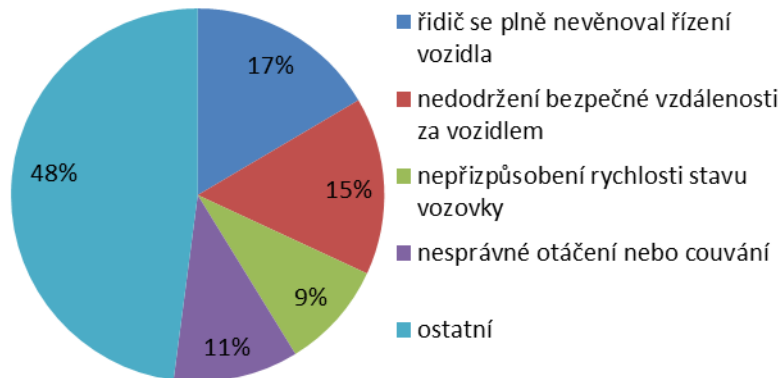
V roce 2005 bylo Policií České republiky evidováno celkem 199 262 dopravních nehod, při kterých bylo 1 127 osob usmrceno, 4 396 osob zraněno těžce a 27 974 osob zraněno lehce. V celkovém počtu dopravní nehod došlo meziročně k nárůstu o 2 778 nehod. U těžce zraněných, oproti předchozímu roku, došlo k poklesu o 482 a u lehce zraněných došlo rovněž k poklesu o 1 569. Hmotná škoda byla policisty odhadnuta na 9 771,2 mil Kč.<sup>63</sup> Nejčastější příčinou v roce 2005 bylo, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla a to u 32 897 nehod. Druhou nejčastější příčinou bylo, v 30 680 případech, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem. Třetí nejčastější příčinou nehod bylo, v 21 615 případech, nesprávné otáčení nebo couvání. Čtvrtou nejčastější příčinou bylo nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky a to v 18 570 případech. Příčiny nejčastějších dopravních nehod jsou znázorněny v následujícím grafu.

<sup>62</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní nehody sestava 2004 T24A.TAB.* [online Intranet MV ČR] ŘSDP, © 2005 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z: <<http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky/rocni/rocni04/T24A.HTM>>.

<sup>63</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní nehody sestava 2005 T1.TAB.* [online Intranet MV ČR] ŘSDP, © 2006 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z: <<http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky/rocni/rocni05/T24A.HTM>>.

Graf č. 7: Příčiny nehody v roce 2005<sup>64</sup>

## Příčiny nehod v roce 2005



V roce 2006 Policie České republiky šetřila celkem 187 965 dopravních nehod. Ve srovnání s předchozím rokem došlo k poklesu jak počtu dopravních nehod, tak jejich následků. Počet nehod poklesl o 11 297. V roce 2006 došlo k 853 smrtelným nehodám, při kterých bylo usmrceno 956 osob. Počet usmrcených osob ve srovnání s předchozím rokem poklesl o 171. V roce 2006 bylo při dopravních nehodách zraněno celkem 28 221 osob. Došlo tedy k výraznému poklesu zraněných osob. Těžce zraněných bylo 3 990, tedy o 406 méně, než v předchozím roce. Lehce zraněných osob bylo 24 231, tedy o 3 743 méně, než v roce 2005. Způsobená škoda byla odhadnuta na 9 116,3 mil. Kč. Nejčastější příčinou dopravních nehod bylo v roce 2006 opět nevěnování se řízení a to v 34 347 případech. Druhou nejčastější příčinou bylo, v 29 910 případech, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem. Třetí nejčastější příčinou bylo, v 19 330 případech, nesprávné otáčení nebo couvání. Čtvrtou nejčastější příčinou dopravních nehod v roce 2006 bylo, v 14 394 případech, nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky.<sup>65</sup> Příčiny nehod jsou znázorněny v grafu č. 8.

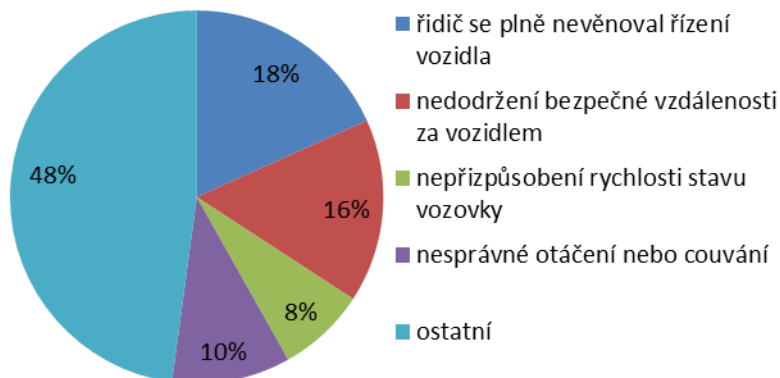
<sup>64</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní nehody sestava 2005 T24A.TAB*. [online Intranet MV ČR] ŘSDP, © 2006 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z: <<http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky/rocni/rocni05/T24A.HTM>>.

<sup>65</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2006*. Praha, 2007. s. 5.



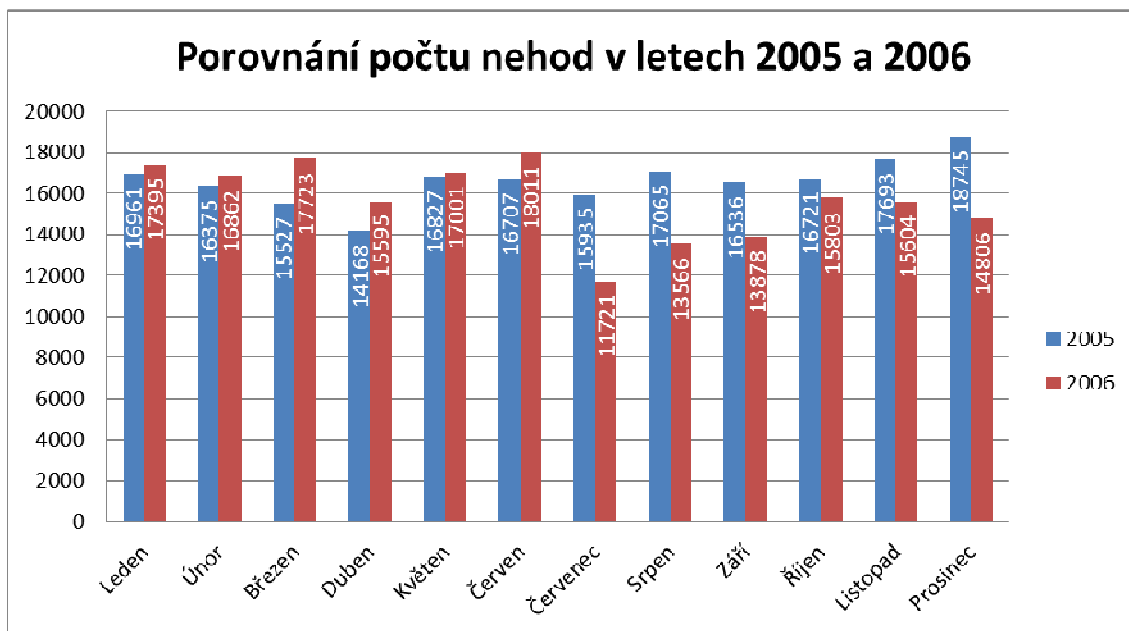
Graf č. 8: Příčiny nehod v roce 2006<sup>66</sup>

## Příčiny nehod v roce 2006



1. července 2006 nabyl účinnosti zákon č. 411/2005 Sb., kterým došlo ke změně v povinnosti oznamovat dopravní nehody policii a zejména k zavedení bodového systému. Počty nehod v jednotlivých měsících roku 2006, v porovnání s rokem 2005, jsou znázorněny v následujícím grafu.

Graf č. 9: Porovnání počtu nehod v letech 2005 a 2006<sup>67</sup>



<sup>66</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2006*. Praha, 2007. s. 119-121.

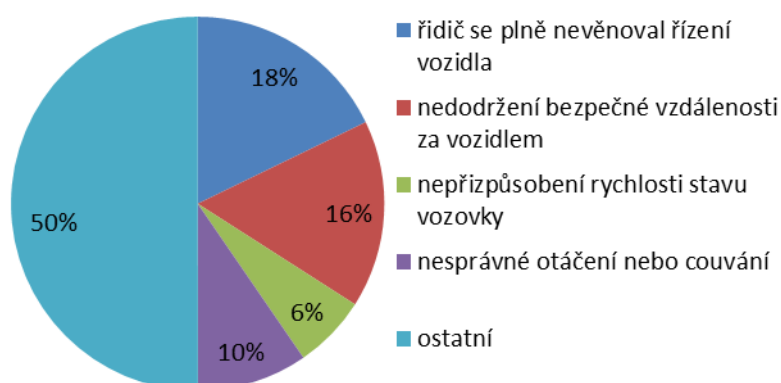
<sup>67</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2006*. Praha, 2007. s. 18.

Z grafu je zřejmé, že ve druhém pololetí roku 2006 došlo k výraznému poklesu počtu dopravních nehod. Největší rozdíl je viditelný v červenci, kde došlo k poklesu o 4 216 nehod.

V roce 2007 bylo Policií České republiky evidováno celkem 182 736 dopravních nehod. Počet nehod je oproti předchozímu roku nižší o 5 229. V roce 2007 došlo oproti roku 2006 k nárůstu počtu usmrcených osob o 167, na celkový počet 1 123. Přestože došlo k výraznému nárůstu, je počet usmrcených druhý nejnižší po roce 2006. U Zraněných osob došlo k navýšení celkového počtu na 29 342, tedy o 1 121 více, než v předchozím roce. Těžce zraněno bylo 3 960 osob, tedy o 30 méně, než v roce 2006 a lehce zraněno bylo 25 382, kde došlo k nárůstu o 1 151. Způsobená škoda byla odhadnuta na 8 467,3 mil. Kč.<sup>68</sup> Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod, jak je patrné z následujícího grafu, opět patřilo nevěnování se řízení, v 32 558 případech, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, v 29 659 případech, nesprávné otáčení nebo couvání, v 17 483 případech a nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, v 11 628 případech.

Graf č. 10: Příčiny nehod v roce 2007<sup>69</sup>

### Příčiny nehod v roce 2007



V roce 2008 bylo Policií České republiky evidováno celkem 160 376 dopravních nehod. Oproti předchozímu roku došlo k poklesu počtu nehod o 22 360. Při těchto nehodách bylo usmrceno 992 osob, 3 809 osob bylo zraněno těžce a 24 776 lehce. Ve

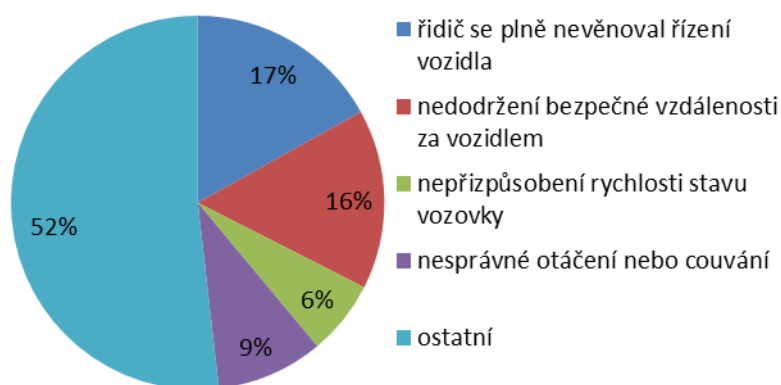
<sup>68</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2007*. Praha, 2008. s. 5.

<sup>69</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2007*. Praha, 2008. S. 63-65.

všech těchto položkách došlo k poklesu. U usmrcených osob o 131, u těžce zraněných o 151 a u lehce zraněných o 606 osob. Hmotná škoda na majetku byla odhadnuta na 7 741,5 mil. Kč.<sup>70</sup> Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod znovu patřilo nevěnování se řízení vozidla a to v 27 119 případech. Dále nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem v 24 961 případech. Nesprávné otáčení nebo couvání v 14 845 případech a nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky v 10 359 případech. Příčiny nehod jsou znázorněny v grafu č. 11.

Graf č. 11: Příčiny nehod v roce 2008<sup>71</sup>

## Příčiny nehod v roce 2008



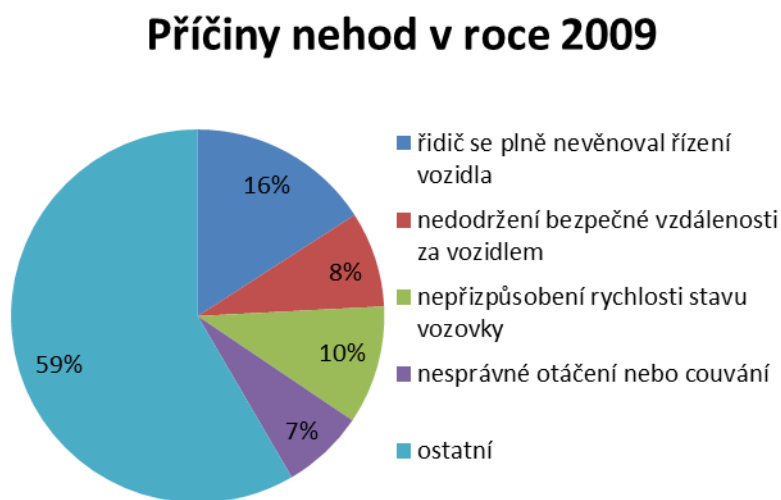
Rok 2009 byl z pohledu evidování dopravních nehod policií zlomový. Od 1. 1. 2009 nabyl účinnosti zákon č. 411/2005 Sb., kde došlo k výrazné změně oznamovací povinnosti dopravních nehod a k doplnění povinnosti účastníků dopravních nehod, sepsat si společný záznam o dopravní nehodě v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu Policii České republiky. Došlo tedy k očekávanému poklesu počtu dopravních nehod. V roce 2009 evidovala Policie České republiky celkem 74 815 nehod. Oproti předchozímu roku došlo k poklesu o 85 561. Rovněž došlo k poklesu u dalších sledovaných položek a to u usmrcených osob, těžce a lehce zraněných osob. Usmrceno bylo 832 osob, což je oproti předchozímu roku o 160 méně. 3 536 osob bylo zraněno těžce, což je o 273 méně, než v předchozím roce a 23 777 osob bylo zraněno lehce, což je oproti roku 2008 pokles o 999. Způsobená škoda byla odhadnuta na

<sup>70</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008*. Praha, 2009. s. 5.

<sup>71</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008*. Praha, 2009. s. 65-67.

4 981,1 mil. Kč.<sup>72</sup> Nejčastější příčinou dopravních nehod v roce 2009 bylo opět nevěnování se řízení, v 11 888 případech. Druhou nejčastější příčinou bylo, v 7 683 případech, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky. Třetí nejčastější příčinou bylo, v 6 198 případech, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem a čtvrtou nejčastější příčinou, v 5 348 případech, bylo nesprávné otáčení nebo couvání. Příčiny nehod jsou znázorněny v grafu č. 12.

Graf č. 12: Příčiny nehod v roce 2009<sup>73</sup>



Změn spojených s nabytím účinnosti zákona č. 411/2005 Sb., se, podle Mgr. Ondřeje Klauze LL. M.<sup>74</sup>, pojišťovny poskytující na českém trhu pojištění automobilů obávaly, v souvislosti s možným nárůstem podvodného jednání účastníků dopravních nehod. Podle údajů získaných z České pojišťovny a.s. v roce 2009 k meziročnímu nárůstu odhaleného podvodného jednání nedošlo. Naopak došlo k mírnému poklesu, viz příloha č. III. Páchání podvodného jednání je podle získaných informací závislé na řadě faktorů, mezi které patří zejména ekonomická situace.

V roce 2010 šetřila Policie České republiky 75 522 nehod. Oproti předchozímu roku došlo k nárůstu počtu nehod o 707. Přestože došlo k nárůstu celkového počtu nehod, bylo v roce 2010 usmrceno 753 osob, což je ve srovnání s předchozím rokem o 79 osob méně. Těžce zraněno bylo 2 823 osob, což je rovněž, ve srovnání s předchozím rokem méně, o 713 osob. U lehce zraněných osob došlo rovněž k poklesu o 2 167 osob

<sup>72</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009*. Praha, 2010. s. 5.

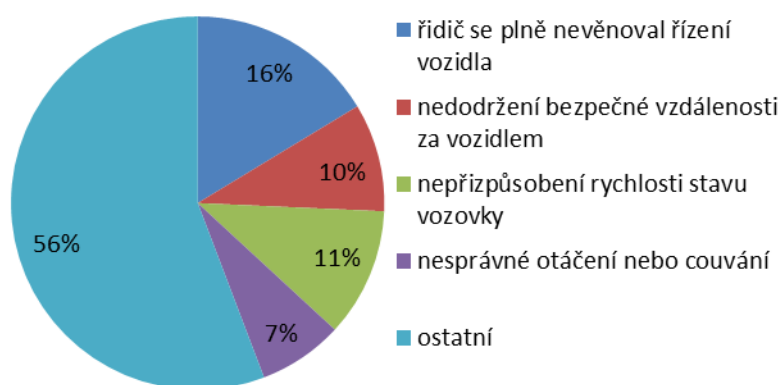
<sup>73</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009*. Praha, 2010. s. 67-69.

<sup>74</sup> Česká pojišťovna a.s., Útvar řízení rizika podvodů, AML a interní bezpečnosti, Mgr. Ondřej Klauz, LL. M.

na 21 610 osob. Hmotná škoda byla policií odhadnuta na 4 925,0 mil. Kč.<sup>75</sup> Nejčastější příčinou nehod bylo nevěnování se řízení vozidla, v 12 332 případech. Druhou nejčastější příčinou dopravních nehod bylo, v 8 430 případech, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky. V 7 078 případech řidiči nedodrželi bezpečnou vzdálenost za vozidlem a čtvrtou nejčastější příčinou bylo, v 5 554 případech, nesprávné otáčení nebo couvání. Příčiny nehod jsou znázorněny v grafu č. 13.

Graf č. 13: Příčiny nehod v roce 2010<sup>76</sup>

### Příčiny nehod v roce 2010



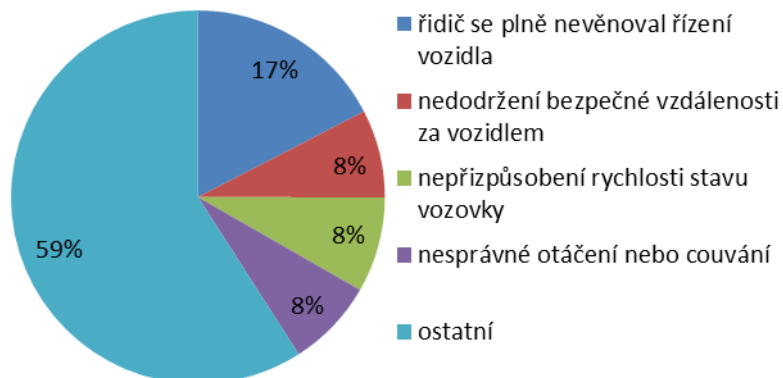
V tomto roce bylo Policií České republiky zaevidováno celkem 75 137 dopravních nehod, při kterých bylo usmrceno 707 osob, 3 092 osob bylo zraněno těžce a 22 519 osob bylo zraněno lehce. V celkovém počtu nehod došlo meziročně k poklesu o 335 nehod. K poklesu došlo rovněž i u usmrcených osob a to o 46 osob. Naopak u těžce zraněných došlo k nárůstu o 269 osob a u lehce zraněných o 909 osob. Hmotná škoda byla odhadnuta na 4 628,1 mil. Kč.<sup>77</sup> Nejčastější příčinou nehod v roce 2011 zůstává, v 13 084 případech, nevěnování se řízení vozidla. Dalšími příčinami dopravních nehod bylo nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, v 6 211 případech, nesprávné otáčení nebo couvání, v 5 744 případech a nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, v 5 719 případech. Příčiny nehod jsou znázorněny v grafu č. 14.

<sup>75</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010*. Praha, 2011. s. 5.

<sup>76</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010*. Praha, 2011. s. 67-69.

<sup>77</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011*. Praha, 2012. s. 5.

## Příčiny nehod v roce 2011



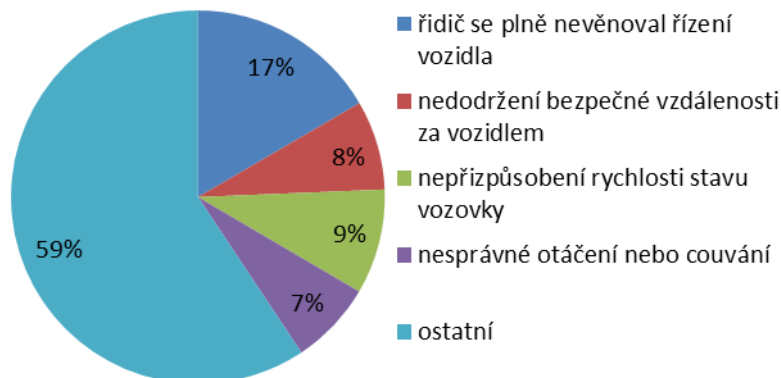
V roce 2012 bylo Policií České republiky evidováno 81 404 dopravních nehod. Přestože meziročně došlo k nárůstu počtu nehod o 6 276, bylo usmrceno 681 osob, což je ve srovnání s předchozím rokem o 26 osob méně. K poklesu došlo rovněž u těžce zraněných osob. Těžce zraněno bylo 2986 osob, což je oproti předchozímu roku o 106 osob méně. Lehce zraněno bylo 22 590 osob, což je meziročně o 71 osob více. Hmotná škoda byla policisty odhadnuta na 4 875,4 mil. Kč.<sup>79</sup> Nejčastější příčinou nehod bylo, v 13 517 případech, nevěnování se řízení. Dalšími příčinami nehod bylo, v 7 407 případech, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, v 6 306 případech a v 5 879 případech nesprávné otáčení nebo couvání. Příčiny dopravních nehod jsou znázorněny v grafu č. 15.

<sup>78</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011*. Praha, 2012. s. 62-64.

<sup>79</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012*. Praha, 2013. s. 5.

Graf č. 15: Příčiny nehod v roce 2012<sup>80</sup>

## Příčiny nehod v roce 2012

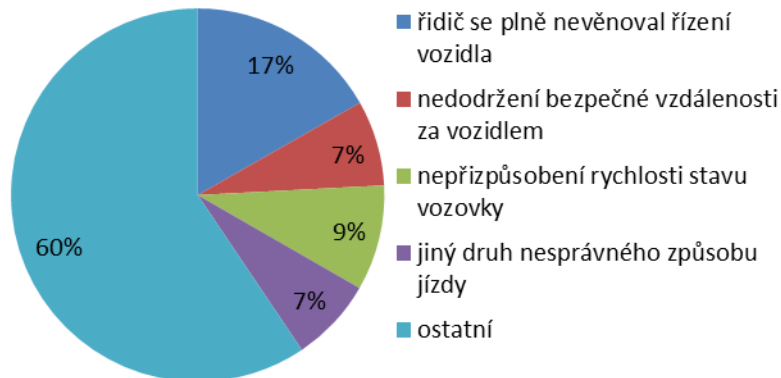


V roce 2013 Policie České republiky evidovala 84 398 nehod, při kterých bylo 583 osob usmrceno, 2 782 osob bylo těžce zraněno a 22 577 osob bylo lehce zraněno. Meziročně došlo k nárůstu nehod o 2 994. Přestože došlo k takto vysokému nárůstu počtu dopravních nehod, došlo k poklesu usmrcených osob o 98. Rovněž došlo k poklesu těžce zraněných a to o 240 a počet lehce zraněných klesl o 13. Hmotná škoda byla odhadnuta na 4 938,2 mil. Kč.<sup>81</sup> Jako každý předchozí rok, bylo v roce 2013 nejčastější příčinou nehod, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla a to v 14 151 případech. Druhou nejčastější příčinou bylo, v 7 701 případech, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky. Třetí nejčastější příčinou byl jiný druh nesprávného způsobu jízdy a to v 6 138 případech. Na čtvrtém místě bylo s počtem 6 253 nehod nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem. Příčiny nehod jsou znázorněny v grafu č. 16.

<sup>80</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012*. Praha, 2013. s. 65-67.

<sup>81</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2013*. Praha, 2014. s. 5.

## Příčiny nehod v roce 2013



V posledním roce bylo Policií České republiky evidováno celkem 85 859 nehod, při kterých bylo usmrceno 629 osob, 2 762 osob bylo těžce zraněno a 23 655 osob bylo zraněno lehce. U celkového počtu nehod došlo meziročně k nárůstu o 1 461. K nárůstu došlo i v počtu usmrcených osob a to o 46. Počet lehce zraněných osob stoupl o 1 078. K poklesu o 20 osob došlo u těžce zraněných. Hmotná škoda byla policisty odhadnuta na 4 933,2 mil. Kč. Na první pozici v nejčastějších příčinách nehod zůstalo, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla a to u 14 098 nehod. Druhou nejčastější příčinou bylo, u 6 757 nehod, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem. Třetí příčinou bylo nesprávné otáčení nebo couvání a to u 6 583 nehod. Na čtvrtém místě byl jiný druh nesprávného způsobu jízdy a to u 6 570 nehod.<sup>83</sup> Příčiny dopravních nehod jsou znázorněny v grafu č. 17.

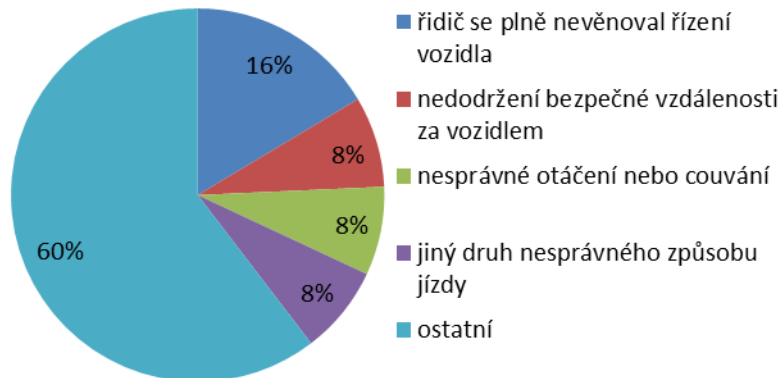
<sup>82</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2013*. Praha, 2014. s. 74-76.

<sup>83</sup> POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2014* [online]. POLICIE ČR © 2015 [cit. 2015-03-16]. Dostupné z WWW: <[www.policie.cz/soubor/2014-12-informace-pdf.aspx](http://www.policie.cz/soubor/2014-12-informace-pdf.aspx)>



Graf č. 17: Příčiny nehod v roce 2014<sup>84</sup>

## Příčiny nehod v roce 2014



<sup>84</sup> POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2014* [online]. POLICIE ČR © 2015 [cit. 2015-03-16]. Dostupné z WWW: <[www.policie.cz/soubor/2014-12-informace-pdf.aspx](http://www.policie.cz/soubor/2014-12-informace-pdf.aspx)>

## Závěr

Cílem bakalářské práce bylo zjistit vliv změn zákona o silničním provozu na počet dopravních nehod v jednotlivých letech, zejména, jak se do vývoje počtu dopravních nehod odrazily změny v tzv. oznamovací povinnosti dopravních nehod a zavedení bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem, tzv. bodového systému. Vedlejším cílem bakalářské práce bylo navrhnout další opatření, které by vedlo ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke snížení počtu dopravních nehod. Teoretická část bakalářské práce byla věnována základním pojmům dané problematiky a analýze změn zákona o silničním provozu. V praktické části byla provedena analýza počtu dopravních nehod v jednotlivých letech a jejich nejčastějších příčin.

Analýzou dostupných statistik v letech 2001 až 2014 bylo zjištěno, že zavedení bodového systému, který byl do zákona o silničním provozu doplněn zákonem č. 411/2005 Sb., mělo pozitivní vliv na počet dopravních nehod i na jejich následky. Do 31. 6. 2006 byla zaznamenána stoupající tendence počtu nehod. Zavedení bodového systému mělo přispět ke zlepšení ukázněnosti řidičů a tím dosáhnout ke snížení počtu nehod. Ve druhém pololetí roku 2006 tak došlo, oproti stejnému období roku 2005, k výraznému poklesu počtu nehod a došlo i k poklesu usmrcených osob.

Provedenou analýzou bylo dále zjištěno, že na počet dopravních nehod měl největší vliv zákon č. 274/2008 Sb., kterým došlo mimo jiné ke změně § 47 zákona o silničním provozu, zejména v úpravě tzv. oznamovací povinnosti a povinnostech účastníků dopravní nehody v případech, kdy povinnost oznámit nehodu policii nevznikne. Tato změna nabyla účinnosti dnem 1. 1. 2009 a v tomto roce tak došlo k výraznému poklesu počtu nehod. Oproti předchozímu roku došlo k poklesu o 85 561 nehod.

Analýzou příčin dopravních nehod v letech 2001 až 2014 bylo zjištěno, že každoročně jsou nejčastější příčinou dopravních nehod případy, kdy se řidiči plně nevěnují řízení vozidla. Podle zákona o silničním provozu se jedná o porušení ustanovení § 5 odst. 1 písm. b). Mezi další nejčastější příčiny nehod patřilo každoročně nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, čímž řidiči porušují ustanovení § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu. Dále patří mezi nejčastější příčiny nesprávné otáčení nebo couvání, kterým řidič porušují ustanovení § 24 odst. 1 až 4 zákona o silničním

provozu. Další nejčastější příčinou bylo nepřizpůsobení rychlosti jízdy stavu vozovky, čímž řidič porušuje ustanovení § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu. S výjimkou ohrožení chodce při otáčení nebo couvání podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 5. zákona o silničním provozu a otáčení nebo couvání na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 10. zákona o silničním provozu, řidiči, kteří způsobí nehodu porušením uvedených ustanovení, naplňují skutkovou podstatu přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Podle § 125c odst. 6 písm. a) tohoto zákona jim v blokovém řízení může být uložena pokuta do 2000,- Kč a do bodového hodnocení jim není zaznamenán žádný bod. Porušení těchto povinností není zahrnuto do bodového hodnocení. Řidiči tak, bez hrozby ztráty řidičského oprávnění, mohou mít jakkoli vysoký počet těchto dopravních nehod a to i v krátkém časovém odstupu po sobě.

Na základě provedené analýzy je zřejmé, že jedním ze způsobů, kterým by bylo možné docílit větší ukázněnosti řidičů a tím snížit počet dopravních nehod, by byla změna legislativy a to zpřísnění postihů za spáchání těchto přestupků, při kterých dochází k největšímu počtu dopravních nehod a jejich začlenění mezi bodované porušení vybraných povinností podle přílohy k zákonu o silničním provozu.

Vzhledem k tomu, že změna v tzv. oznamovací povinnosti měla na počet dopravních nehod nesporně pozitivní vliv, k dalšímu výraznému snížení počtu nehod by jednoznačně přispěla další změna legislativy a to úplné odstranění hranice škody, při které mají účastníci povinnost nehodu oznamovat. Výše škody by nebyla rozhodující při oznamování dopravních nehod policii, ale povinnost oznámit nehodu by se vztahovala na ostatní stanovené případy.

## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

1. BANDŽAK, J. *Správní právo – Obecná část*. Praha : Univerzita Jana Amose Komenského Praha, 2011, 288 s. ISBN 978-80-7452-021-1.
2. BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 37 novel)*. Praha: Venice Music Production, 2013, 304 s. ISBN 978-80-904270-4-4.
3. CHMELÍK, J. a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
4. HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H. *Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou. 2. vydání*. Praha : Leges, 2011, 480 s. ISBN 978-80-87212-94-3.
5. KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi, 2. Přepřacované a doplněné vydání podle stavu k 1. 7. 2006*. Praha : Linde Praha a.s. – Právnické a ekonomické nakladatelství a knihkupectví Bohumily Hořínkové a Jana Tuláčka, 2006, 431 s. ISBN 80-7201-613-X.
6. KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. 1. Vydání*. Praha : Leges, 2008, 512 str. ISBN 978-80-87212-03-5.
7. KUČEROVÁ H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. 2. Vydání*. Praha : Leges, 2011, 720 s. ISBN 978-80-87576-01-4.
8. LEITNER, M., LUKÁŠEK, V. *Bezpečnost silničního provozu: (komentář)*. Praha : Eurounion, 2006, 494 s. ISBN 80-7317-045-0.
9. LEITNER, M., LUKÁŠEK, V., KOPECKÝ, Z. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem. 3. Přepřacované vydání podle právního stavu k 1.7.2006*. Praha : Linde Praha a.s., 2006, 572 s. ISBN 80-7201-616-4.
10. MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. *Historie dopravní policie*. Praha: © MILPO MEDIA s.r.o., 2009, 159 s. ISBN 978-80-87040-14-0.
11. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích*

- v *České republice za rok 2003*. Praha : Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2004, 158 s.
12. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2006*. Praha : Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2007, 215 s.
  13. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2007*. Praha : Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2008, 163 s.
  14. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008*. Praha : Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2009, 159 s.
  15. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009*. Praha : Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2010, 183 s.
  16. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010*. Praha : Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2011, 143 s.
  17. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011*. Praha : Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2012. 144 s.
  18. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012*. Praha : Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2013. 142 s.
  19. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2013*. Praha : Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2014. 152 s.

## Elektronické zdroje

1. ČESKO. *Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 2 As 19/2009* [online]. NSS © 2009 [cit. 2015-02-15]. Dostupné z WWW: <[www.nssoud.cz/files/SOUDNI\\_VYKON/2009/0019\\_2As\\_\\_0900\\_629e2db5\\_5274\\_4776\\_95b8\\_f3e2f3c0afed\\_prevedeno.pdf](http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2009/0019_2As__0900_629e2db5_5274_4776_95b8_f3e2f3c0afed_prevedeno.pdf)>.
2. ČESKO. *Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 4/2013*. [cit. 2015-02-08]. Dostupné z: <[www.nssoud.cz/files/SOUDNI\\_VYKON/2013/0004\\_5As\\_\\_130\\_20140901154739\\_prevedeno.pdf](http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2013/0004_5As__130_20140901154739_prevedeno.pdf)>.
3. ČESKO. *Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 8 As 68/2010* [online]. NSS © 2010 [cit. 2015-02-22]. Dostupné z WWW: <[www.nssoud.cz/files/SOUDNI\\_VYKON/2010/0068\\_8As\\_\\_100\\_20110103093139\\_prevedeno.pdf](http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2010/0068_8As__100_20110103093139_prevedeno.pdf)>.
4. ČESKO. *Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 951/2012* [online]. NS © 2012 [cit. 2015-02-22]. Dostupné z WWW: <[www.nssoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/CE2A336543969918C1257AB50045C0D7?openDocument&Highlight=0,>](http://www.nssoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/CE2A336543969918C1257AB50045C0D7?openDocument&Highlight=0,>)>.
5. ČESKO. *Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 15 Tdo 876/2013* [online]. NS © 2013 [cit. 2015-03-07]. Dostupné z WWW: <[www.nssoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/943E8B4F82C8E72BC1257C0C003A8992?openDocument&Highlight=0,>](http://www.nssoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/943E8B4F82C8E72BC1257C0C003A8992?openDocument&Highlight=0,>)>.
6. ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR stav k 1. 7. 2014* [online]. © 2012 [cit. 2014-11-30]. Dostupné z WWW: <[http://www.rsd.cz/sdb\\_intranet/sdb/download/prehledy\\_2014\\_7\\_cr.pdf](http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2014_7_cr.pdf)>.
7. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČR. *ZP PP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, v platném znění* [online]. PP ČR, © 2009 [cit. 2015-01-11]. Dostupné z WWW: <[www.policie.cz/soubor/zppp-160-2009-pdf.aspx](http://www.policie.cz/soubor/zppp-160-2009-pdf.aspx)>.

8. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2014* [online]. POLICIE ČR © 2015 [cit. 2015-03-16]. Dostupné z WWW: <[www.policie.cz/soubor/2014-12-informace-pdf.aspx](http://www.policie.cz/soubor/2014-12-informace-pdf.aspx)>.
9. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní nehody sestava 2001 T1.TAB*. [online Intranet MV ČR] ŘSDP, © 2002 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky/rocni/rocni01/T1.HTM>>.
10. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní nehody sestava 2001 T24A.TAB*. [online Intranet MV ČR] ŘSDP, © 2002 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky/rocni/rocni01/T24A.HTM>>.
11. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní nehody sestava 2002 T1.TAB*. [online Intranet MV ČR] ŘSDP, © 2003 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky/rocni/rocni02/T1.HTM>>.
12. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní nehody sestava 2002 T24A.TAB*. [online Intranet MV ČR] ŘSDP, © 2003 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky/rocni/rocni02/T24A.HTM>>.
13. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní nehody sestava 2004 T1.TAB*. [online Intranet MV ČR] ŘSDP, © 2005 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky/rocni/rocni04/T1.HTM>>.
14. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní nehody sestava 2004 T24A.TAB*. [online Intranet MV ČR] ŘSDP, © 2005 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky/rocni/rocni04/T24A.HTM>>.
15. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní nehody sestava 2005 T1.TAB*. [online Intranet

MV ČR] ŘSDP, © 2006 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky/rocn/rocn05/T1.HTM>>.

16. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní nehody sestava 2005 T24A.TAB*. [online Intranet MV ČR] ŘSDP, © 2006 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky/rocn/rocn05/T24A.HTM>>.

17. SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU. *Složení vozového parku v ČR* [online]. © 2013 [cit. 2015-11-30]. Dostupné z WWW: <<http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/slozeni-vozoveho-parku-v-cr/>>.

### Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, částka 3, s. 47-61.
2. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009, částka 11, s. 354-461.
3. ČESKO. Zákon č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2011, částka 51, s. 1286-1296.
4. ČESKO. Zákon č. 200/1990 Sb., ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1990, částka 35, s. 810-826.
5. ČESKO. Zákon č. 215/2007 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2007, částka 69, s. 2515-2516.
6. ČESKO. Zákon č. 226/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z



- provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006, částka 74, s. 2833-2842.
7. ČESKO. Zákon č. 233/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka Zákonů, Česká republika*. 2013, částka 91, s. 2194-2195.
  8. ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 3528-3541.
  9. ČESKO. Zákon č. 264/2006 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákoníku práce. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006, částka 84, s. 3243-32-68.
  10. ČESKO. Zákon č. 274/2008 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii České republiky. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008, částka 91, s. 4117 – 4153.
  11. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v platném znění. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4570-4616.
  12. ČESKO. Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2005, částka 142, s. 7949 – 7522.
  13. ČESKO. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2001, částka 11, s. 598 - 599.

## **Ostatní zdroje**

1. Česká pojišťovna a.s., Útvar řízení rizika podvodů, AML a interní bezpečnosti,  
Mgr. Ondřej Klauz, LL.M.

## **Seznam tabulek a grafů**

Graf č. 1.: Vývoj nehodovosti v letech 2001 – 2014

Graf č. 2: Vývoj následků dopravních nehod v letech 2001 – 2014

Graf č. 3: Příčiny nehod v roce 2001

Graf č. 4: Příčiny nehod v roce 2002

Graf č. 5: Příčiny nehod v roce 2003

Graf č. 6: Příčiny nehod v roce 2004

Graf č. 7: Příčiny nehod v roce 2005

Graf č. 8: Příčiny nehod v roce 2006

Graf č. 9: Porovnání počtu nehod v letech 2005 a 2006

Graf č. 10: Příčiny nehod v roce 2007

Graf č. 11: Příčiny nehod v roce 2008

Graf č. 12: Příčiny nehod v roce 2009

Graf č. 13: Příčiny nehod v roce 2010

Graf č. 14: Příčiny nehod v roce 2011

Graf č. 15: Příčiny nehod v roce 2012

Graf č. 16: Příčiny nehod v roce 2013

Graf č. 17: Příčiny nehod v roce 2014

# Přílohy

## Příloha č. I – Záznam o dopravní nehodě

### Záznam o dopravní nehodě

Slouží k dokumentaci průběhu nehody za účelem rychlejšího vyřízení náhrady škody.

Vyplní řidiči obou vozidel.

1. Datum nehody _____ Hodina _____		2. Místo (ulice, č. domu resp. kilometrovník)		3. Zranění? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano	
4. Jiná škoda než na vozidlech A a B <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano		5. Svědci (jméno, adresa, telefon - spolujezdce podtrhnout)		5a. Policejně šetřeno? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano Kým: _____	
<b>Vozidlo A</b>		12. Zaškrtněte odpovídající body vozidlo:		<b>Vozidlo B</b>	
6. Pojištěný (jméno a adresa)		1. bylo zaparkováno		6. Pojištěný (jméno a adresa)	
Telefon (od 9.00 do 16.00) _____		2. rozjždělo se		Telefon (od 9.00 do 16.00) _____	
Plátce DPH? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano		3. zastavovalo		Plátce DPH? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano	
7. Vozidlo Tov. značka, typ _____		4. vyjždělo z parkoviště, soukrom. pozemku, polní cesty		7. Vozidlo Tov. značka, typ _____	
Rok výroby _____		5. odbočovalo na parkoviště, soukromý pozemek, polní cestu		Rok výroby _____	
Státní poznávací značka _____		6. vjždělo do kruh. objezdu		Státní poznávací značka _____	
8. Pojistitel		7. jelo v kruhovém objezdu		8. Pojistitel	
Adresa pobočky _____		8. najelo zezadu při jždě stejným směrem ve stejném pruhu		Adresa pobočky _____	
Číslo poj. odpovědnosti _____		9. jelo souběžně v jiném jzdním pruhu		Číslo poj. odpovědnosti _____	
Číslo zelené karty _____		10. měnilo jzdní pruh		Číslo zelené karty _____	
Hraniční pojištění platné do _____		11. předjždělo		Hraniční pojištění platné do _____	
Je vozidlo pojištěno havarijně? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano		12. odbočovalo vpravo		Je vozidlo pojištěno havarijně? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano	
Pojistitel _____		13. odbočovalo vlevo		Pojistitel _____	
9. Řidič Příjmení _____		14. couvalo		9. Řidič Příjmení _____	
Jméno _____		15. jelo v protisměru		Jméno _____	
Adresa _____		16. přijždělo zprava		Adresa _____	
Číslo řidičského průkazu _____		17. nedalo přednost v jždě		Číslo řidičského průkazu _____	
Skupina _____ Vydal _____		← Počet označených políček →		Skupina _____ Vydal _____	
10. Označte šipkou body vzájemného střetu		13. Nákres Označte: 1. silnice, 2. směr jízdy vozidel A a B, 3. postavení vozidel v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jména ulic		10. Označte šipkou body vzájemného střetu	
11. Viditelná poškození		15. Podpisy řidičů		11. Viditelná poškození	
14. Poznámky _____		A _____ B _____		14. Poznámky _____	

Po podpisu a oddělení listů nelze již údaje měnit.

Příloha č. II – Přehled jednotlivých příčin dopravních nehod

<b>PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD</b>	
<b>Nepřiměřená rychlost jízdy</b>	Nepřízpůsobení rychlosti hustotě provozu
	Nepřízpůsobení rychlosti viditelnosti
	Nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu
	Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky
	Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky
	Překročení rychlosti stanovené pravidly
	Překročení rychlosti stanovené dopravní značkou
	Nepřízpůsobení rychlosti bočnímu, nárazovému větru
	Jiný druh nepřiměřené rychlosti
<b>Nesprávné předjíždění</b>	Předjíždění vpravo
	Předjíždění bez dostatečného bočního odstupu
	Předjíždění bez dostatečného rozhledu
	Ohrožení protijedoucího vozidla
	Ohrožení předjížděného vozidla
	Předjíždění vlevo odbočujícího vozidla
	Předjíždění zakázané dopravní značkou
	Přejetí podélné čáry souvislé
	Bránění v předjíždění
	Předjíždění již předjíždějícího vozidla
	Jiný druh nesprávného předjíždění
<b>Nedání přednosti v jízdě</b>	Jízda na červené světlo
	Proti příkazu dopravní značky STŮJ, DEJ PŘEDNOST
	Proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST
	Vozidlu přijíždějícímu zprava
	Při odbočování vlevo
	Tramvaji, která odbočuje
	Protijedoucímu vozidlu při objíždění překážky
	Při zařazování do proudu jedoucích vozidel
	Při vjíždění na silnici
	Při otáčení nebo couvání
	Při přejíždění z pruhu do pruhu
	Chodci na vyznačeném přechodu
	Při odbočování vlevo souběžně jedoucímu vozidlu
	Jiná nedání přednosti

<b>Nesprávný způsob jízdy</b>	Jízda po nesprávné straně vozovky – vjetí do protisměru
	Vyhýbání bez dostatečné boční vůle
	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem
	Nesprávné otáčení nebo couvání
	Chyby při udání směru jízdy
	Bezohledná agresivní jízda
	Náhlé bezdůvodné snížení rychlosti
	Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla
	Samovolné rozjetí nezajištěného vozidla
	Vjetí na nezpevněnou krajnici
	Nezvládnutí řízení vozidla
	Jízda (vjetí) do jednosměrné ulice, silnice
	Jiný druh nesprávného způsobu jízdy
	<b>Technická závada motorového vozidla</b>
Závada provozní brzdy	
Neúčinná parkovací brzda	
Opotřebením běhounu pláště pod stanovenou mez	
Defekt pneumatiky	
Závada osvětlovací soustavy vozidla	
Nefunkční brzdění připojeného vozidla	
Nesprávné uložení nákladu	
Upadnutí nebo ztráta kola	
Zablokování kol	
Lom závěsu kola, pružiny	
Nezajištěná, poškozená bočnice	
Závada závěsu pro přívěs	
Utržená spojovací hřídel	
Jiná technická závada	

Zdroj: Policie České republiky

Příloha č. III – Počet odhaleného podvodného jednání v souvislosti s dopravními nehodami u České pojišťovny a.s.

<b>Rok</b>	<b>Počet</b>	<b>Požadované plnění</b>	<b>Skutečné plnění</b>	<b>Odmítnuto / prokázáno</b>
<b>2007</b>	756	77 075 704	18 060 283	56 798 215
<b>2008</b>	1 205	122 186 544	23 442 438	98 376 621
<b>2009</b>	1 147	96 648 272	21 228 900	87 225 016
<b>2010</b>	1 476	99 780 158	37 365 218	74 151 910
<b>2011</b>	1 484	98 430 191	40 970 321	59 120 238
<b>2012</b>	1 474	87 167 797	34 735 495	63 932 979
<b>2013</b>	1 594	76 198 232	27 893 798	60 674 844
<b>2014</b>	1 898	80 197 272	31 394 770	59 757 778
<b>Celkem</b>	<b>11 034</b>	<b>737 684 170</b>	<b>235 091 223</b>	<b>560 037 601</b>

Zdroj: Česká pojišťovna a.s.