

**ČESKÉ VYSOKÉ
UČENÍ TECHNICKÉ
V PRAZE**

**FAKULTA
BIOMEDICÍNSKÉHO
INŽENÝRSTVÍ**



**BAKALÁŘSKÁ
PRÁCE**

2019

**MARCEL
HRABINA**



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta biomedicínského inženýrství
Katedra zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva

**Aspekty uplatňování náhrad nákladů za zásahy prováděné
u dopravních nehod jednotkami požární ochrany v ČR**

**Reimbursement application aspects for traffic accident interventions
by fire units in the Czech Republic**

Bakalářská práce

Studijní program: Ochrana obyvatelstva

Studijní obor: Plánování a řízení krizových situací

Vedoucí práce: Ing. Miroslav Štěpán

Marcel Hrabina

Kladno, květen 2019



ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: **Hrabina** Jméno: **Marcel** Osobní číslo: **465298**
Fakulta: **Fakulta biomedicínského inženýrství**
Garantující katedra: **Katedra zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva**
Studijní program: **Ochrana obyvatelstva**
Studijní obor: **Plánování a řízení krizových situací**

II. ÚDAJE K BAKALÁŘSKÉ PRÁCI

Název bakalářské práce:

Aspekty uplatňování náhrad nákladů za zásahy prováděné u dopravních nehod jednotkami požární ochrany v ČR

Název bakalářské práce anglicky:

Reimbursement application aspects for traffic accident interventions by fire units in the Czech Republic

Pokyny pro vypracování:

Předmětem této bakalářské práce bude analýza postupů jednotek požární ochrany při uplatňování náhrad nákladů v souvislosti s prováděním záchranných a likvidačních prací u dopravních nehod v ČR. Teoretická část bude zaměřena na vymezení pojmů, expikaci legislativního rámce a souvisejících směrnic a nařízení. V praktické části bude hodnocen současný systém vymáhání náhrad za zásah u dopravní nehody a jeho efektivitu. Cílem této bakalářské práce bude navrhnout systémových opatření, směřujících k optimalizaci postupů a právních norem u tohoto mimorozpočtového zdroje financování Hasičského záchranného sboru ČR. Při zpracování bude použita metoda obsahové analýzy a metoda komparace získaných údajů.

Seznam doporučené literatury:

- [1] Kolektiv autorů, Krizová legislativa (soubor zákonů), Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2016, ISBN 978-80-7380-627-9
- [2] KAZDA, Petr a Karolína KAZDOVÁ, Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář, Praha: Wolters Kluwer, 2016, ISBN 978-80-7552-259-7
- [3] BALABÁN, Miloš a PERNICA, Bohuslav a kol., Bezpečnostní systém ČR: problémy a výzvy, Praha: Karolinum, 2015, ISBN 9788024631509

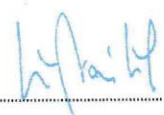
Jméno a příjmení vedoucí(ho) bakalářské práce:

Ing. Miroslav Štěpán

Jméno a příjmení konzultanta(ky) bakalářské práce:

Datum zadání bakalářské práce: **18.02.2019**

Platnost zadání bakalářské práce: **18.09.2020**


prof. MUDr. Leoš Navrátil, CSc., MBA, dr.h.c.
podpis vedoucí(ho) katedry


prof. MUDr. Ivan Dylevský, DrSc.
podpis děkana(ky)

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci s názvem *Aspekty uplatňování náhrad nákladů za zásahy prováděné u dopravních nehod jednotkami požární ochrany v ČR* vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů, které uvádím v seznamu bibliografických odkazů.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Berouně dne 10.05.2019

.....
podpis

Poděkování

Děkuji mému vedoucímu práce panu Ing. Miroslavovi Štěpánovi, bývalému generálnímu řediteli Hasičského záchranného sboru ČR, za jeho cenné rady, konstruktivní připomínky a hlavně čas, který mi věnoval při psaní mé bakalářské práce. Zároveň chci poděkovat ostatním kolegům z Hasičského záchranného sboru ČR, za odborné konzultace a pomoc při získávání potřebných statistických informací. Mé poděkování patří též rodině, která mi byla během studia oporou.

Abstrakt

Tato bakalářská práce se zabývá aspekty uplatňování náhrad nákladů za zásahy prováděné u dopravních nehod jednotkami požární ochrany v České republice.

V teoretické části je stručným způsobem popsán vývoj, základní úkoly a poslání Hasičského záchranného sboru České republiky, související legislativa a způsob financování. Dále jsou zde informace o dopravních nehodách a základní pojmy důležité pro pochopení problematiky uplatňování náhrad nákladů za zásahy prováděné u dopravních nehod.

V praktické části jsou pomocí metod obsahové analýzy a komparace získaných údajů porovnány legislativní rámce České a Slovenské republiky, jsou zde vysvětleny postupy a praktické zkušenosti s uplatňováním náhrad nákladů za zásah a možnosti využití těchto finančních prostředků. Součástí praktické části je i nový výpočet paušální částky ve smyslu nařízení vlády č. 263/2013 Sb. o paušální výši úhrady nákladů.

Cílem bakalářské práce je návrh souboru opatření k zajištění většího objemu finančních prostředků pro Hasičský záchranný sbor České republiky a snížení administrativní náročnosti, vyplývající ze současné právní úpravy.

Klíčová slova

Hasičský záchranný sbor; dopravní nehoda; likvidační práce; náhrada nákladů; pojištění; fond zábrany škod.

Abstract

Ap This Bachelor's thesis studies the aspects of recovery of costs of interventions performed during traffic accidents by the fire brigades in the Czech Republic.

The theoretical part briefly describes the development, major tasks and mission of the Fire Rescue Service of the Czech Republic, as well as the related legislation and the method of financing. Furthermore, it provides information on traffic accidents and explains the key concepts necessary for understanding the procedure of recovery of costs of interventions performed during traffic accidents.

The practical part uses the methods of content analysis and comparison of data acquired to compare the legislation in force in the Czech Republic and in the Slovak Republic, explaining the procedures and practical experience in recovering the costs of intervention and the possibility of use of the financial means. The practical part also includes a new calculation of the lump sum within the meaning of Government Regulation No. 263/2013 Sb. on the lump sum of recovery of the costs.

The thesis aims to suggest a set of measures to secure a larger amount of financial means for the Fire Rescue Service of the Czech Republic and to reduce the administrative difficulty resulting from the legislation in force.

Keywords

Fire Rescue Service; traffic accident; removal works; recovery of costs; insurance; damage prevention fund.

Obsah

1	Úvod.....	10
2	Současný stav.....	12
2.1	HZS ČR.....	12
2.2	Financování HZS ČR.....	14
2.2.1	Kapitola státního rozpočtu	14
2.2.2	Mimorozpočtové zdroje	16
2.2.3	Příjmy od pojišťoven.....	17
2.2.4	Povinné ručení	19
2.3	Dopravní nehody	21
2.4	Druhy dopravních nehod.....	23
2.4.1	DN silniční.....	23
2.4.2	DN silniční hromadná	23
2.4.3	DN železniční vč. metra	23
2.4.4	DN letecká	23
2.4.5	DN ostatní.....	23
2.4.6	DN s únikem nebezpečné látky	23
2.5	Typy dopravních nehod podle míry ohrožení složek IZS.....	24
2.5.1	Dopravní nehody typu A.....	24
2.5.2	Dopravní nehody typu B.....	24
2.5.3	Dopravní nehody typu C	24
2.6	Zásah JPO na dopravní nehodu	25
2.6.1	Nasazení sil a prostředků.....	25
2.6.2	Průzkum	25

2.6.3	Činnost u zásahu	25
2.6.4	Očekávané zvláštnosti	26
2.6.5	Vliv moderních technologií.....	26
2.6.6	Záchranné a likvidační práce	27
3	Cíle práce	30
4	Metodika.....	31
5	Výsledky	32
5.1	Systém spolufinancování JPO pojišťovnamí	32
5.2	Uplatňování náhrad nákladů.....	36
5.2.1	Podklady pro uplatnění náhrady nákladů za zásah u DN.....	37
5.2.2	Vyhotovení žádosti o náhradu nákladů za zásahy u DN.....	39
5.2.3	Použití přijatých úhrad nákladů za zásah u DN.....	43
5.2.1	Analýza získaných prostředků	43
5.2.2	Paušální výše úhrady nákladů za DN	47
5.2.3	Výpočet nákladů.....	51
6	Diskuze	59
7	Závěr	64
8	Seznam použitých zkratk.....	65
9	Seznam použité literatury.....	67
10	Seznam použitých obrázků	74
11	Seznamu použitých tabulek	75
12	Seznam Příloh	76

1 ÚVOD

Hlavním posláním Hasičského záchranného sboru České republiky (dále jen HZS ČR) je chránit životy a zdraví obyvatel, životní prostředí, zvířata a majetek před požáry a jinými mimořádnými událostmi a krizovými situacemi [1, s. 7].

První profesionální hasičský sbor v Čechách byl založen v roce 1853. Tehdejší rozmach průmyslu vyvolal potřebu založení placeného hasičského sboru, který by zajistil ochranu společnosti před požáry. Z tohoto důvodu pražské vedení města rozhodlo o přijetí třiceti metařů, jejichž náplní práce bylo kromě čištění ulic i zajišťování požární ochrany ve městě. Osm z třiceti přijatých metařů bylo tehdy vycvičeno k obsluze požární stříkačky a ostatní pracovníci se stali pomocníky při hašení. Brzy se však ukázalo, že počet těchto pracovníků, zabývajících se požární ochranou a úklidem veřejných prostranství je naprosto nedostatečný [2].

Následný rychlý rozvoj společnosti, ve spojitosti s vědeckotechnologickou revolucí, koncentrováním průmyslu a obyvatel do velkých měst, zvýšená potřeba kvalitní dopravní obslužnosti a na to navazující rozvoj dopravy a dopravní infrastruktury, vedl přirozeně i ke zvýšení nároků na bezpečnostní a záchranné složky. Moderní způsob života a nárůst populace tuto potřebu, vysoce specializovaného bezpečnostního aparátu, ještě více prohloubil o požadavky na permanentní dostupnost bezpečnostních složek, zajištění plošného pokrytí pro celé území a na vysokou odbornost a profesní připravenost příslušníků bezpečnostních sborů. Všechny zmíněné argumenty vedli k postupnému rozvoji a vytvoření jednotného vysoce profesionálního HZS ČR.

V současné době jednotný profesionální sbor tvoří Generální ředitelství HZS ČR, které je organizační součástí Ministerstva vnitra ČR, dále čtrnáct HZS krajů, Hasičský útvar ochrany Pražského hradu, Záchranný útvar HZS ČR,

Školní a výcviková střediska HZS ČR, Institut ochrany obyvatelstva, Technický ústav požární ochrany, Skladovací a opravárenské zařízení HZS ČR [3].

Krizová legislativa ČR prošla zásadním vývojem po událostech v roce 1997, kdy se po povodních ukázalo, že mezi největší nedostatky tehdejší právní úpravy, patřilo její úzké zaměření. Tato legislativa dokázala řešit pouze mimořádné situace spíše lokálního charakteru. Během povodní se při provádění záchranných a likvidačních prací, projevila i nedokonalost spočívající v neprovázanosti jednotlivých právních úprav. Další nedostatky se projevíly ve spojitosti s nejednoznačným stanovením odpovědnosti a pravomocí dotčených subjektů a s absencí možnosti centrálního řízení a ústřední koordinace [4].

Nynější úpravu krizové legislativy už můžeme považovat za dobře propracovaný nástroj při zajišťování bezpečnosti v České republice. Přesto je třeba být neustále připraven a flexibilně reagovat na možný budoucí vývoj v této oblasti.

Shrňme-li tedy veškeré předchozí informace, stát má za povinnost zajistit svou bezpečnost, především prostřednictvím vlastních sil a prostředků, ale vzhledem k rozsahu a potřebě komplexního pojetí bezpečnostní problematiky, složitosti a členitosti bezpečnostního aparátu, tak může činit v součinnosti s jinými, zákonem stanovenými subjekty. Z těchto reálií vychází i koncepce vícezdrojového financování [5].

Předmětem této bakalářské práce je analýza jednoho ze způsobů financování jednotek požární ochrany, a to uplatňování náhrad nákladů v souvislosti s prováděním záchranných a likvidačních prací jednotkami požární ochrany u dopravních nehod v ČR a následný návrh systémových opatření, směřujících k optimalizaci postupů a právních norem u tohoto mimorozpočtového zdroje financování HZS ČR.

2 SOUČASNÝ STAV

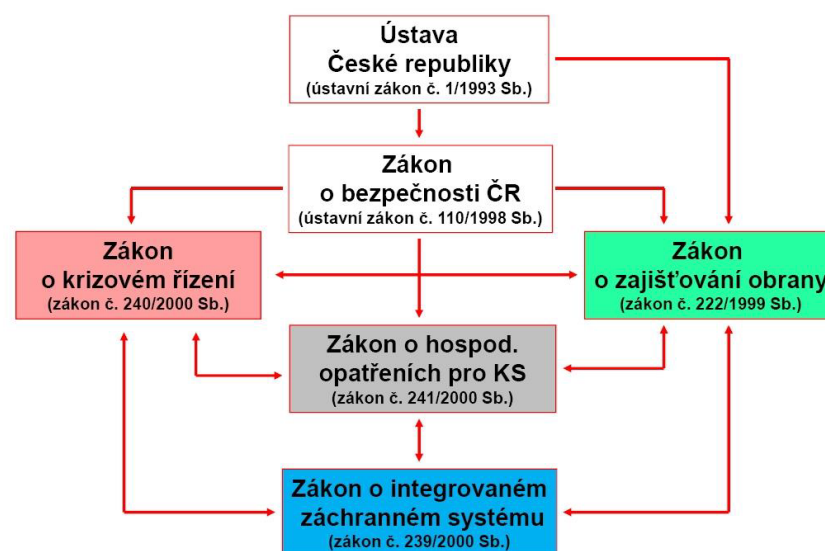
2.1 HZS ČR

„Hasičský záchranný sbor ČR je jako jedna ze základních složek hlavním koordinátorem a páteří integrovaného záchranného systému, který v případě mimořádné události nebo krizového stavu zabezpečuje koordinovaný postup při provádění záchranných a likvidačních prací. Hasičský záchranný sbor ČR při plnění svých úkolů spolupracuje s ostatními složkami IZS i se správními úřady a jinými státními orgány, orgány samosprávy, právníckými a fyzickými osobami, neziskovými organizacemi a sdruženími občanů“ [6, s. 6].

Současný právní rámec, tzv. krizová legislativa, je uceleným nástrojem podporující HZS ČR při provádění zásahové činnosti, řešení krizových stavů a jiných událostí. Stejně tak řeší i ekonomickou otázku dané problematiky. Mezi tyto právní předpisy patří zejména:

- zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 462/2000 Sb., k provedení zákona o krizovém řízení, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 463/2000 Sb. o stanovení pravidel zapojování do mezinárodních záchranných operací, poskytování a přijímání humanitární pomoci a náhrad výdajů vynakládaných právníckými osobami a podnikajícími fyzickými osobami na ochranu obyvatelstva, ve znění pozdějších předpisů;

- nařízení vlády č. 172/2001 Sb., k provedení zákona o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška MV č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška MV č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška MV č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška MV č. 380/2002 Sb. k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva;
- zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 224/2015 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými směsmi, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 320/2015 Sb., o hasičském záchranném sboru, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 263/2016 Sb., atomový zákon, ve znění pozdějších předpisů.



Obrázek 1 Krizová legislativa ČR [60]

2.2 Financování HZS ČR

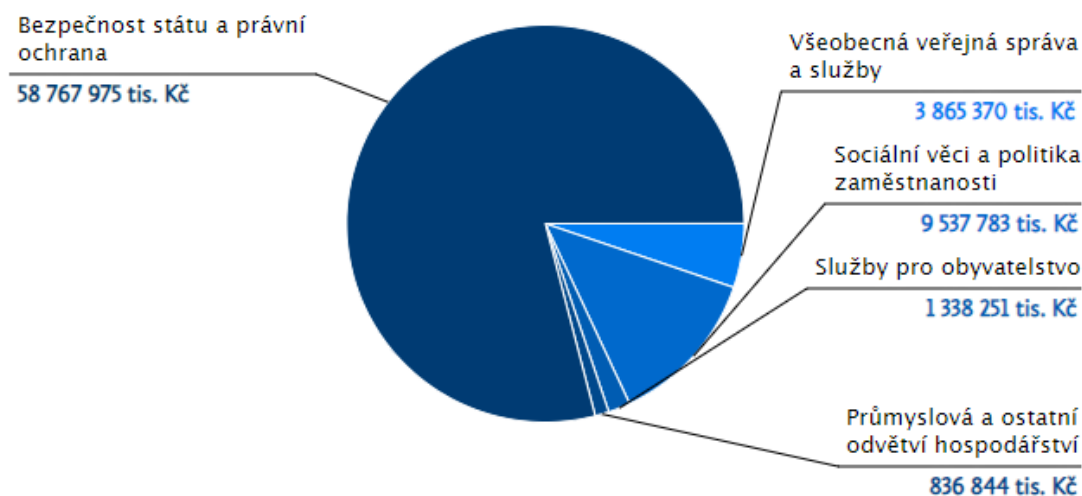
HZS ČR patří mezi organizační složky státu [7]. Jako takový je financován především ze státního rozpočtu [8].

2.2.1 Kapitola státního rozpočtu

HZS ČR, patří do kapitoly státního rozpočtu číslo 314. Tato kapitola je v gesci Ministerstva vnitra [9, s. 5686]. Česká republika má 14 krajských Hasičských záchranných sborů. Všechny jsou v duchu rozpočtových pravidel samostatnou účetní jednotkou. Musí však plně respektovat pokyny GŘ HZS ČR a řídit se příslušnými právními předpisy a nařízeními. Tyto pravidla samozřejmě platí i pro ostatní organizační části HZS ČR.

MINISTERSTVO VNITRA

VÝDAJE KAPITOLY DLE ODVĚTOVÉHO ČLENĚNÍ V ROCE 2018



VÝDAJE KAPITOLY DLE DRUHOVÉHO ČLENĚNÍ V ROCE 2018

Obrázek 2 Rozpočtová kapitola č 314 pro ro 2018 [59]

V případě nenadálých mimořádných událostí, kdy výdajové nároky přesahují možnosti rozpočtu HZS ČR pro dané období, se při řešení takovýchto krizových situací HZS ČR může využít i rozpočtová kapitola číslo 398 - Všeobecná pokladní správa. Tato kapitola státního rozpočtu je řízena Ministerstvem financí. Jedná se v podstatě o státní finanční rezervu, která slouží ke krytí nezbytných a nepředvídatelných výdajů [10, s. 252-256].

V rámci financování, hospodaření a ekonomické činnosti HZS ČR patří mezi nejdůležitější zejména tyto právní předpisy:

- zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 586/1992 Sb., České národní rady o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška MF č. 323/2002 Sb. o rozpočtové skladbě, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 320/2015 Sb., o hasičském záchranném sboru, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 23/2017 Sb., o pravidlech rozpočtové odpovědnosti, ve znění pozdějších předpisů.

2.2.2 Mimorozpočtové zdroje

Dalším možným zdrojem financování HZS ČR je využití dotačních titulů z prostředků Evropské unie. Evropská dotační politika může být velmi proměnná. Odráží se v ní nejen mezinárodní a lokální vojenské konflikty, environmentální hrozby, s nimi spojené migrační vlny, ale i problémy spojené s politickou a ekonomickou situací uvnitř Evropské unie. Všechny tyto problémy a mnoho dalších, mohou zásadní způsobem ovlivnit financování potřeb HZS ČR z Evropských strukturálních fondů. Přesto jsou takto získané prostředky velmi významným zdrojem příjmů [11]. V období let 2007 až 2013 bylo například z těchto prostředků významným způsobem modernizována oblast komunikačních technologií, mobilní zásahové techniky a prostředků potřebných k zvládnutí povodní [12].

Část finančních prostředků získá HZS ČR formou dotace nebo příspěvků z rozpočtu jednotlivých krajů, měst a obcí, ze sponzorských darů od fyzických a právnických osob. Takováto podpora je zpravidla peněžního nebo věcného charakteru a smlouvou je ošetřena účelovost takového daru. Takto získané prostředky jsou zpravidla určeny k pořízení mobilní požární techniky, technických prostředků či jiného vybavení. Ani tyto příjmy však nelze považovat za stabilní, pravidelný zdroj financování potřeb HZS ČR. I zde se mohou negativně promítnout politické, nebo ekonomické tlaky vyplývající ze současné situace v ČR.

Další možností, jak lze získat finanční prostředky pro HZS ČR je účtování pohotovostních, likvidačních a jiných prací nebo služeb za úhradu. V takovém případě však musí být bezpodmínečně splněna zákonná podmínka, že nedojde takovou to aktivitou k ohrožení akceschopnosti jednotek HZS ČR [1, s. 61].

Z principu věci vyplývá, že se nejedná o podnikatelskou činnost generující zisk, ale o jakousi formu získávání prostředků, které mají uhradit náklady spojené s prováděním těchto úkonů. Ty sice z povahy věci souvisejí se základní náplní práce

HZS ČR, ale v době, kdy jsou vykonávány, nehrozí bezprostřední nebezpečí ohrožení osob, životního prostředí, zvířat ani majetku, a které si případně lze objednat u jiných podnikatelských subjektů za úplatu.

Mezi takovéto činnosti můžeme zařadit například provozování PCO, požární asistence, likvidační práce, otevírání uzamčených prostor, odchyt včelstev, odstraňování sutin, případně sněhu z plochých střech a rampouchů. [13, s. 25].

2.2.3 Příjmy od pojišťoven

HZS ČR není výdělečnou organizací, ale uchráněné hodnoty jsou obrovské a mají jednoznačně pozitivní vliv pro společnost. Úvaha o možnosti spolufinancovat bezpečnostní systém prostřednictvím pojišťoven je tak logickým vyústěním situace. Proč by organizace mající největší finanční prospěch z toho, že nemusí vynakládat vysoké prostředky za pojistné plnění, nemohli částečně přispívat do rozpočtu HZS ČR.

Již v minulosti byl tento způsob získávání finančních prostředků pro potřeby hasičů využíván. Jako příklad můžu uvést zákon č. 62/1884 čes. z. z, tedy ještě z doby Rakousko – Uherska, který zajišťoval procentuální příjem tehdejšímu hasičstvu z pojistek uzavřených proti požáru. Později, během vývoje legislativy byl nahrazen zákonem č. 79/1935 Sb. o hasičském příspěvku při požárním pojištění. Pojišťovny v souladu s tímto zákonem odváděly 3 % z hrubého výnosu na účet Ministerstva vnitra. Tyto prostředky museli být vždy použity pro potřeby hasičů, ať už na nákup požární techniky nebo na zajištění hasičů a jejich rodin v případech, že došlo k jejich zranění nebo úmrtí při výkonu služby. V období protektorátu Čech a Moravy zmíněný zákon nahradilo nařízení vlády č. 31/1942 Sb. Toto nařízení říšského protektora nařizovalo odvádět 6 % daň z pojištění proti požáru, které v té době bylo pro všechny občany povinné. Po druhé světové válce se legislativní proces zajišťující ochranu před požáry neustále vyvíjel. Byly znárodněny soukromé subjekty poskytující pojišťovací služby a v roce 1950, byl zákon č. 79/1935 Sb. a nařízení vlády

č.31/1942 Sb. zajišťující příjem pro hasičské sbory, zrušen a nahrazen zákonem č. 95/1950 Sb. Jednalo se o zákonnou bezesmluvní formu pojištění, kdy stát měl monopol na tyto služby a vytvořil za tímto účelem Československou pojišťovnu národní podnik. Tato pojišťovna se pak podílela na financování Hasičských sborů a účastnila se tzv. zábranné a ochranné péče podle směrnic, které vydalo ministerstvo financí po dohodě s participujícími ministerstvy [14]. V souladu s dalšími právními úpravami, souvisejícími s oblastí pojišťovnictví, byl tímto způsobem celkem efektivně spolufinancován HZS ČR až do konce roku 1999. Následující rok se povinné ručení stalo pojištěním povinně smluvním. To znamená, že byla zákonem stanovena povinnost uzavřít toto pojištění formou pojistné smlouvy a zároveň byl prolomen státní monopol na tuto službu [15]. Je však potřeba zmínit skutečnost, že od účinnosti zákona České národní rady č. 185/1991 Sb. o pojišťovnictví, tento způsob spolufinancování hasičských jednotek začal postupně pokulhávat. Bylo to způsobeno nešťastnou formulací ustanovení zmíněného zákona v § 14 *„Pojišťovna vytvoří fond zábrany škod. Výši tvorby fondu zábrany škod si stanoví pojišťovna. Fond zábrany škod se používá k úhradě nákladů na předcházení škodám a jejich minimalizaci a na propagaci zábranných opatření“* [16]. O výši příspěvku a způsobu jeho použití rozhodovala pojišťovna sama. Nikde však nebyla stanovena povinnost spolufinancování hasičské techniky nebo HZS ČR. Tento nedostatek se podařilo opravit až v zákoně č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů, kde je jednoznačně stanovena povinnost pojišťovnám *„odvádět do fondu zábrany škod nejméně 3 % z ročního přijatého pojistného z pojištění odpovědnosti za každý kalendářní rok“* [17]. Touto formou získané finanční prostředky se použijí na pořízení nové techniky a věcných prostředků základním a ostatním složkám IZS, dále na nové technologie a provoz operačních a informačních středisek HZS ČR a na preventivní programy související s bezpečností silničního provozu. Též je v tomto zákoně zakotvena povinnost provedení úhrad nákladů HZS ČR nebo jednotkám sborů dobrovolných hasičů obce, za určitých

podmínek, a to v souvislosti se škodou způsobenou provozem vozidla při dopravní nehodě [17].

2.2.4 Povinné ručení

S vývojem nových technologií a rozvojem techniky docházelo i k prudkému rozvoji automobilismu, vyvolaného zvýšenou potřebou přepravy osob a zboží. Za historický milník v oblasti povinného ručení v ČR, lze nejspíše považovat počátek 19. století. V té době byla doprava realizována především pomocí různých druhů povozů a kočárů, tažených především koňmi. V roce 1811 byl vydán Všeobecný občanský zákoník č. 946/1811 Sb. z. s. s platný na území rakouského císařství, ve kterém byla řešena odpovědnost za škody především z obecného pohledu, tj. odpovědnosti za zavinění. Pasáž tohoto zákoníku – Hlava třicátá (§ 1293-1341) o právu na náhradu škody a zadostiučinění, řešila tehdejší problematiku odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla [18]. V roce 1908 byly zákony doplněny o tzv. Automobilový zákon, kde se ručení za škody z provozování jízdních silostrojů rozšířilo o pojištění i na nehody bez zavinění. Za náhradu způsobené škody ručil řidič a vlastník nebo každý spoluvlastník, zvláště případech, kdy došlo ke zranění, nebo zabití. Povinnost uzavřít pojištění, ale zákon ukládal jen někomu. Dá se předpokládat, že majitelé vozidel pochopili výhodnost takového pojištění a začali se hlásit dobrovolně [19].

Zmíněný zákon byl později nahrazen zákonem č. 81/1935 Sb. o jízdě motorovými vozidly. Tento legislativní dokument již ukládal povinnost uzavřít povinné ručení každému držiteli vozidla, které bylo zapsáno v rejstříku československých motorových vozidel. Vládní nařízení č. 203/1935 Sb., kterým se provádí zákon č. 81/1935 Sb. o jízdě motorovými vozidly, již daleko přesněji specifikuje podmínky technické způsobilosti vozidel, zavádí povolení řídit motorové vozidlo (řidičský průkaz), dopravní značení, a jiné podrobnosti spojené s provozem dopravních prostředků. V tomto vládním nařízení jsou stanoveny nejmenší výše

pojistné částky a je založen Fond pro podporu při úrazech motorovými vozidly. Ministerstvo vnitra dozírá v rámci všeobecných předpisů, aby pojišťovny dodržovaly ustanovení tohoto zákona [20].

„Povinně smluvní model pojištění byl změněn na zákonné pojištění vydáním zákona 56/1950 Sb. o provozu na veřejných silnicích. Tento zákon v praktickém použití určoval úplně všechno, tzn. kdo, kde a za kolik se má pojistit. Zákon v podstatě nahrazoval všeobecné pojistné podmínky i pojistnou smlouvu“ [21]. „Pojišťovna také nemusela vést evidenci o nezaplacení pojistného, protože případné nezaplacení pojistného nemělo vliv na výplatu pojistného plnění. Pojistné plnění navíc nebylo shora nijak limitováno. Sazby pojistného, které byly stanoveny v roce 1955, vydržely v platnosti v podstatě až do počátku 90. let, i když systém dlouhodobě ukazoval, že sazby nejsou dostačující“ [21].

Po roce 1989 byla zákonná podoba přetransformována na komerční pojištění. K zásadní změně došlo s vydáním zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, splatností od 1. 1. 2000. Systém byl změněn na povinně smluvní model, se zákonem stanovenou povinností určitých subjektů uzavřít pojištění. Zákonem 168/1999 Sb. byl zřízen garanční fond, do kterého přispívají částí zisku pojišťovny, dále jsem jdou příjmy z pokut majitelům nepojištěných vozidel a příjmy z tzn. hraničního pojištění. Z garančního fondu jsou hrazeny škody způsobené nepojištěným nebo nezjištěným vozidlem [21]. Dále tímto zákonem byla zřízena ČKP, která tento fond spravuje [22].

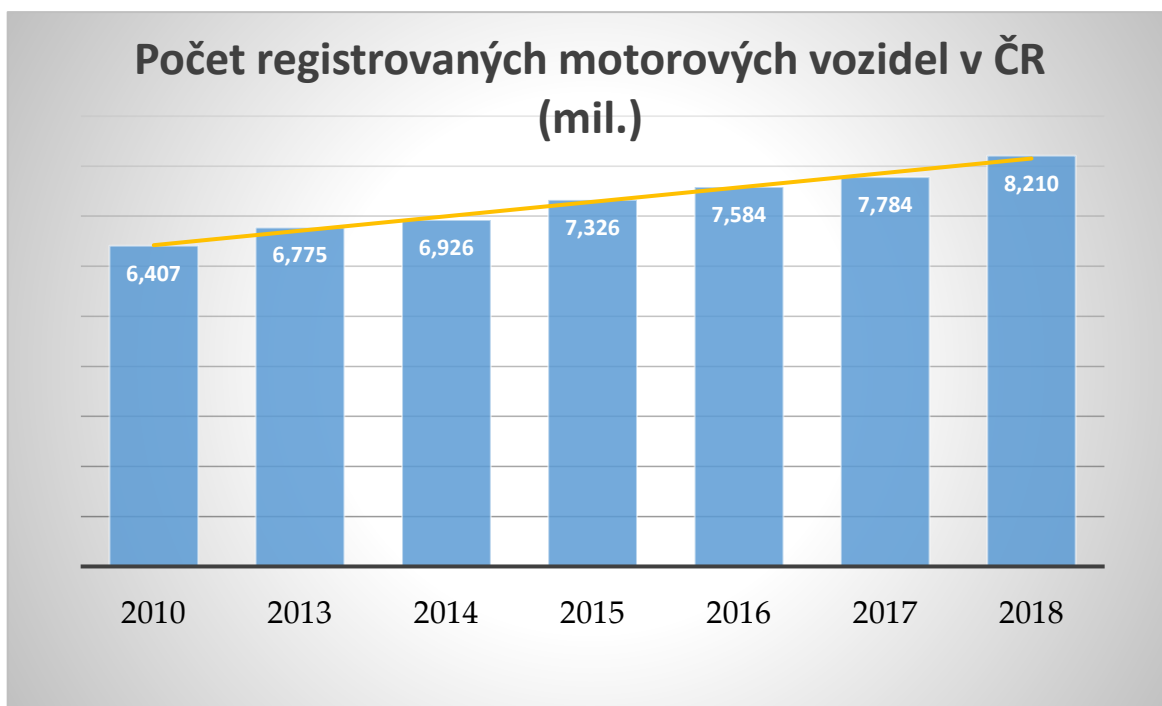
Další novelizace tohoto zákona č. 160/2013 Sb., vytváří nově fond zábrany škod, který opět spravuje ČKP. Fond zábrany škod je tvořen z odvodů z přijatého pojistného ve výši 3 % a z výnosů z investování dočasně volných prostředků tohoto fondu. Prostředky fondu zábrany škod se smějí použít pouze na úhradu nákladů spojených s porízením techniky nebo věcných prostředků složkám IZS, dále na modernizaci a provoz OPIS a realizaci preventivních projektů se zaměřením na bezpečnost silničního provozu [22].

2.3 Dopravní nehody

Dopravní nehody se staly běžnou součástí našeho života. Zvyšující se počet automobilů a extrémní vzestup dopravy v posledních letech, vedl přirozeně i k nárůstu dopravní nehodovosti.

„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“ [23, s. 4585].

„Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti“
Podle kategorií rozdělujeme pozemní komunikace na dálnice, silnice, místní a účelové komunikace. [24, s. 47].

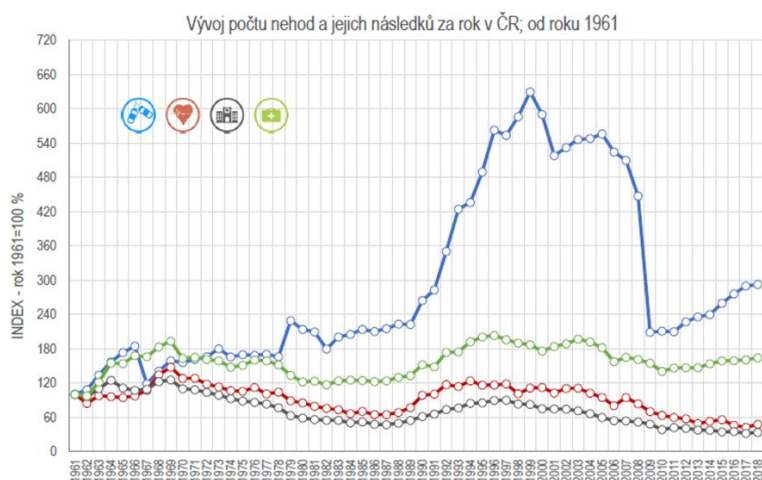


Obrázek 3 Registrovaná motorová vozidla v ČR (vlastní zpracování) [25] [26]

Tabulka 1 Registr motorových vozidel ČR (vlastní zpracování) [25] [26]

Rok	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Motocykly	924 291	977 197	998 816	1 046 467	1 074 880	1 102 392	1 133 609
Osobní automobily	4 496 232	4 729 185	4 833 386	5 115 316	5 307 808	5 538 222	5 802 953
Mikrobusy a autobusy	19 653	19 619	19 808	19 950	20 097	20 719	21 398
Nákladní vozidla	597 966	601 065	615 332	652 075	672 193	693 500	696 051
Přívěsy a návěsy	331 774	395 494	426 233	459 723	477 199	487 727	520 123
Speciální automobily	36 660	32 447	32 034	32 258	31 886	31 277	36 027
Celkem registrovaných vozidel	6 406 576	6 755 007	6 925 609	7 325 789	7 584 063	7 873 837	8 210 161

Nárůst dopravní nehodovosti znamená pro HZS ČR i zvýšení objemu práce a navýšení nákladů na provoz, lidské zdroje a vybavení jednotek požární ochrany. Další nezanedbatelnou komplikací enormního nárůstu silniční dopravy, je složitá dopravní situace a nedostatek parkovacích míst. To obzvláště ve větších městech a průmyslových zónách, komplikuje cestu k zásahu a prodlužuje dojezdy jednotek HZS ČR na místo události. Takové zdržení v dopravě může mít někdy i fatální následky na průběh řešené události.



Obrázek 4 DN – vývoj v ČR [58]

2.4 Druhy dopravních nehod

2.4.1 DN silniční

Jedná se o dopravní nehody na všech kategoriích pozemních komunikací, kromě hromadných dopravních nehod [27].

2.4.2 DN silniční hromadná

Je dopravní nehoda za účasti 6 a více vozidel nebo prostředku hromadné přepravy osob, jestliže se v něm, v době dopravní nehody přepravovalo 7 a více osob [27].

2.4.3 DN železniční vč. metra

Jsou dopravní nehody na všech železničních tratích, včetně vleček a tratích metra [27].

2.4.4 DN letecká

Dopravní nehody letecké jsou spojené s dopravou a přepravou pomocí letadel, včetně těch bezmotorových [27].

2.4.5 DN ostatní

Jedná se o dopravní nehody, které neodpovídají jednoznačně předchozímu členění DN. Může se jednat o dopravní nehody např. na polích, na lukách, v lesích a podobně [27].

2.4.6 DN s únikem nebezpečné látky

Navíc doplňují dopravní nehodu s únikem nebezpečné látky. Taková dopravní nehoda je spojená s rizikem nekontrolovaného úniku hořlavých, výbušných, žíravých, jedovatých, radioaktivních a jinak zdraví škodlivých, nebo nebezpečných látek do životního prostředí [27].

2.5 Typy dopravních nehod podle míry ohrožení složek IZS

2.5.1 Dopravní nehody typu A

Jsou dopravní nehody takového typu, kde na místě zásahu situace umožňuje, aby záchranné a likvidační práce na místě prováděli záchranáři bez zjevného vlastního ohrožení. Likvidační práce jsou zde zpravidla vykonávány JPO, po dohodě se správcem komunikace, nebo je provádí ostatní složky IZS, případně jejich zajištění řeší v rámci věcné a osobní pomoci. Velitel zásahu při těchto dopravních nehodách obvykle nemusí provádět nepřetržitou koordinaci činnosti složek IZS [28].

2.5.2 Dopravní nehody typu B

Při dopravních nehodách tohoto typu je nezbytné raněné osoby vyprostit a transportovat na bezpečné místo. Záchranáři a účastníci dopravní nehody jsou ohroženi negativními účinky vyvolanými dopravní nehodou, např. požárem havarovaného vozidla a k jejichž odstranění vzniklých rizik je potřeba provést neprodleně záchranné a likvidační práce. Činnost zasahujících a pohyb na místě zásahu vyžaduje speciální vybavení nebo výcvik. Obvykle bývá též vyznačena nebezpečná zóna [28].

2.5.3 Dopravní nehody typu C

Dopravní nehody typu C jsou nejkomplicovanějšími dopravními nehodami, u kterých je podezření na přítomnost nebezpečných látek. Záchranáři při provádění záchranných a likvidačních prací musí používat nejvyšší stupeň ochrany. V těchto případech bývá nutné zabezpečit dekontaminaci nebo dezaktivaci kontaminovaných osob a zasahujících příslušníků [28].

2.6 Zásah JPO na dopravní nehodu

Cílem činností jednotek požární ochrany při zásahu na dopravní nehodu je zabezpečit místo dopravní nehody, poskytnout nezbytné ošetření zraněným účastníkům, vyprostit zraněné a ohrožené osoby z havarovaných vozidel. Zajistit stabilizaci havarovaných vozidel proti pohybu, zabránit úniku nebezpečných látek a poskytnout nezbytnou humanitární a psychosociální pomoc osobám postiženým dopravní nehodou.

2.6.1 Nasazení sil a prostředků

Nasazení sil a prostředků na záchranné a likvidační práce u dopravních nehod je do značné míry ovlivněno kategorií pozemní komunikace, místem nehody, hustotou silničního provozu, počtem havarovaných vozidel a jejich druhem. Výrazně negativně ovlivňuje situaci u dopravní nehody přítomnost nebezpečné látky a přítomnost velkého počtu raněných. Negativní vliv na průběh řešení dopravní nehody může mít i nepříznivé počasí [29].

2.6.2 Průzkum

Průzkumem se u dopravních nehod zjišťuje počet a druh havarovaných vozidel, jejich stabilita, možnost ohrožení osob převáženým nákladem, riziko vzniku požáru, počet a poloha zraněných osob, včetně povahy jejich poranění. Dále se zkoumá ohrožení převážených zvířat, životního prostředí, únik provozních kapalin a případná potřeba speciální vyprošťovací techniky a prostředků [29].

2.6.3 Činnost u zásahu

Po příjezdu na místo zásahu je potřeba vhodně ustavit techniku a viditelně označit místo zásahu pomocí výstražných zařízení, kuželů a podobně. Mobilní požární technika použitá jako krycí vozidlo zajistí větší bezpečnost pro zasahující příslušníky a ostatní účastníky dopravní nehody. Činnost na místě zásahu spočívá

zejména v opatřeních, směřujících k záchraně ohrožených osob a minimalizaci následků dopravní nehody [29].

2.6.4 Očekávané zvláštnosti

Při činnosti na místě dopravní nehody je nutné počítat zejména s některými komplikacemi, které mohou během zásahu nastat. Patří mezi ně získání neúplných, případně nepravdivých informací o dopravní nehodě, o místě události, nedostatečné množství sil a prostředků na místě dopravní nehody. Další komplikace mohou být způsobeny např. nepřehledností a nedostupností místa zásahu pro mobilní požární techniku, obtížný příjezd způsobený terénem nebo situací v dopravě, velký počet zraněných, panika, obtížná komunikace s cizinci a nepředvídatelné jednání postižených osob např. vlivem šoku, alkoholu nebo omamných látek, dále svévolné odchody a zvýšená agresivita některých osob, úniky nebezpečných látek a velkého množství provozních kapalin, nepřístupností akumulátorů, ohrožení zasahujících složek okolní dopravou a podobně [29].

2.6.5 Vliv moderních technologií

V současné době se díky moderním technologiím používaným v automobilovém průmyslu, objevují nové pasivní i aktivní bezpečnostní prvky, které na jedné straně vylepšují bezpečnost cestujících, ale současně mohou komplikovat práci zasahujícím JPO. I na tato rizika je třeba umět reagovat. Ne vždy je možné postupovat podle předem prověřených postupů. Někdy se musí improvizovat. Zvýšená tuhost karosérií, sekundární nebezpečí ve formě aktivace bezpečnostních systémů, které nebyly zaktivovány dopravní nehodou, přítomnost vysokonapěťových elektrických rozvodů u automobilů s hybridním nebo elektropohonem, alternativní pohony jako jsou např. LPG, CNG nebo H₂. Vrcholem současných sofistikovaných technologií v automobilovém průmyslu, jsou dle mého názoru autonomní samo-řídicí vozidla. Všechny tyto relativně nové technologie implementované do automobilů jsou pro zasahující JPO novou výzvou, na kterou je potřeba flexibilně reagovat.

To sebou přirozeně přináší zvýšené náklady související s pořízením nových, sofistikovaných technických prostředků a s potřebným výcvikem pro příslušníky bezpečnostních sborů. Nezanedbatelnou komplikací enormního nárůstu silniční dopravy, je i hustota dopravy a nedostatek parkovacích míst. Tento jev, obzvláště ve větších městech a průmyslových zónách, komplikuje JPO cestu k zásahu a prodlužuje dojezdy na místo události. Takové zdržení v dopravě během přepravy JPO k zásahu, může mít někdy i fatální následky na průběh řešené události.

2.6.6 Záchranné a likvidační práce

Pro pochopení problematiky a souvislostí s účtováním náhrad nákladů za provedení likvidačních prací u dopravních nehod Hasičským záchranným sborem ČR, je důležité vysvětlit pojmy záchranné práce a likvidační práce.

Záchrannými pracemi se ve smyslu zákona č. 239/2000 Sb. o IZS, rozumí taková činnost, která vede k odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik vzniklých mimořádnou událostí, a to zejména ve vztahu k ohrožení života, zdraví, majetku nebo životního prostředí a vede k přerušení příčin, jež měli vliv na vznik mimořádné události [1, s. 273].



Obrázek 5 DN Likvidační práce (vlastní zdroj)

Podle Listiny základních práv a svobod má každý právo na ochranu života, zdraví a majetku. Na základě tohoto práva provádí složky integrovaného záchranného systému záchranné práce ve prospěch každého bezúplatně a ze svých rozpočtových prostředků nebo veřejných zdrojů [30, s. 3].

Likvidační práce jsou ve smyslu zákona o IZS, činnosti vedoucí k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí [1, s. 273].

Následky rozumíme účinky mimořádné události, které mají negativní vliv na osoby, zvířata, věci a životní prostředí.

Likvidačními pracemi jsou činnosti, které je nutno vykonat bez zbytečného odkladu, aby zasahující složky IZS mohly ukončit zásah a předat místo zásahu k dalšímu užívání, případně k provedení obnovovacích prací [30, s. 4].

Pro úplnost informací ještě vysvětlím termín obnovovací práce. Obnovovací práce jsou činnosti spočívající v revitalizaci životního prostředí a únosné obnově území, společenského života a materiálních hodnot v postižené lokalitě. Obnovovací práce neodstraňují bezprostřední riziko ohrožení života ani životního prostředí a stanovená asanační opatření tudíž nemají charakter záchranných a likvidačních prací. Jejich zahájení je možné nejdříve po ukončení zásahu složek integrovaného záchranného systému. V některých v případech velitel zásahu může dovolit zahájení asanačních prací souběžně s likvidačními pracemi, výjimečně i se záchrannými pracemi. [30, s. 6]

„Záchranné práce mají prioritu před prováděním nebo zabezpečováním likvidačních a obnovovacích prací. V případě nutné volby priorit v záchranných pracích, je vždy prioritou záchrana životů a zdraví osob, dále je v pravomoci velitele zásahu rozhodnout o pořadí záchranných prací směřovaných k ochraně životního prostředí, majetku a zvířat“ [30, s. 3].

V pravomoci velitele zásahu je i možnost na nezbytně nutnou dobu přerušit záchranné práce v případech, kdy nelze, ani přes vynaložení všech dostupných sil a prostředků, osoby, zvířata nebo majetek zachránit anebo by pokračování v zásahu, bezprostředně ohrožovalo životy zasahujících příslušníků složek IZS [1, s. 134].

Mezi typické úkoly vykazující znaky likvidačních prací u dopravních nehod, patří například tyto činnosti:

- provedení protipožární opatření;
- zajištění, případně uzavření přívodu energií;
- přečerpání nebezpečných látek, které by mohly mít bezprostřední škodlivý vliv na život a zdraví osob a na životní prostředí;
- dekontaminace osob, techniky a kontaminovaných prostor;
- nejnutnější stavební, technické nebo demoliční práce, k eliminaci vzniku sekundárních rizik a následných škod na zachráněném majetku a životním prostředí;
- neodkladná opatření k ochraně veřejného zdraví;
- poskytování posttraumatické péče postiženým a jiná zdravotní péče neposkytovaná v rámci záchranných prací;
- odstranění překážek silničního provozu a alespoň částečné zprovoznění komunikace pro dopravu;
- a další činnosti, které je potřeba zajistit bez zbytečného odkladu [30, s. 8-9].

3 CÍLE PRÁCE

Předmětem této bakalářské práce je analýza postupů JPO při uplatňování náhrad nákladů v souvislosti s prováděním záchranných a likvidačních prací u dopravních nehod v ČR, dále vymezení souvisejících pojmů a explikace legislativního rámce, souvisejících směrnic a nařízení.

Těžiště bakalářské práce spočívá především ve vyhodnocení a porovnání statistických dat souvisejících s dopravními nehodami, činností a způsobem financování HZS ČR, v komparaci právních rámců a souvisejících předpisů, Slovenské a České republiky, výpočtu nového paušálu pro určení výše úhrady nákladů za každou započatou hodinu zásahu JPO a možného procentuálního výnosu z fondu zábrany škod, jako studii pro případnou změnu systému účtování náhrad nákladů za zásah v souvislosti s DN.

Cílem této bakalářské práce je navrhnout soubor systémových opatření, směřujících k zjednodušení a optimalizaci využívaných postupů, k navýšení objemu prostředků pro financování HZS ČR a navržení nové legislativní úpravy, zjednodušující dosavadní systém účtování náhrad nákladů za zásah JPO.

4 METODIKA

Pro dosažení cílů této bakalářské práce je nutné získání a porovnání dostatečného množství relevantních informací z hodnověrných dostupných zdrojů. Vzhledem k tomu, že k dané problematice neexistuje mnoho odborné literatury, práce vychází především z platných právních předpisů.

Mezi základní informační zdroje této bakalářské práce jednoznačně patří Sběrka zákonů České republiky, Zbierka zákonov Slovenské republiky, Sběrka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR, softwarový nástroj využívaný u HZS ČR pro statistické sledování údajů (SSU) a softwarový nástroj IKIS II využívaný pro evidenci mobilní požární techniky, věcných prostředků strojní, technické a chemické služby. Dalším přínosným zdrojem informací jsou statistické ročenky HZS ČR, Policie České republiky, České kanceláře pojistitelů, Českého statistického úřadu, výroční zprávy o stavu požární ochrany, odborné časopisy a webové stránky ústředních správních úřadů a dalších institucí.

Při zpracování získaných informací je použita především metoda obsahové analýzy. Při analýzách vývoje je využita metoda komparace získaných údajů ve sledovaných obdobích a vybraných oblastech, přičemž výsledky většiny získaných poznatků jsou interpretovány pro větší názornost pomocí tabulek a grafů.

5 VÝSLEDKY

5.1 Systém spolufinancování JPO pojišťovnamí

O variantě obnovení systému spolufinancování bezpečnostních složek pojišťovnamí bylo již dříve diskutováno [5]. K posílení myšlenky tohoto systémového opatření vedly úsporná opatření vlády ČR ke snížení deficitu veřejných financí. Ke gradaci těchto opatření došlo při přípravě státního rozpočtu na rok 2013 až 2015. Rozpočtová strategie vlády snižování rozpočtového schodku mezi lety 2010 a 2014 v poměru dvě třetiny na výdajové straně a jedna třetina na příjmové straně se zásadním způsobem promítla i do kapitoly státního rozpočtu číslo 314 [31]. To se projevilo i na rozpočtu HZS ČR. Již v roce 2012 se rozpočet snížil o 27 % a v letech 2013 a 2014 bylo naplánováno další snižování o 42 % oproti roku 2010. V té době vedení HZS ČR intenzivně hledalo možná řešení tíživé finanční situace. Vícezdrojové financování se stalo hlavním pilířem náhrady části plánovaného výpadku příjmů HZS ČR ze státního rozpočtu [32].

Opětovné hledání znovu zapojení pojišťoven do financování JPO, bylo logickým vyústěním situace. Vždyť jsou to právě pojišťovny, které na kvalitní a dobře odvedené práci hasičů ušetří nejvíc. Zásahem uchráněné hodnoty jednotkami HZS ČR jsou v podstatě ziskem pojišťoven, které nebudou muset vyplatit tak vysoké pojistné plnění. Podobný systém v ČR fungoval až do roku 1999. Spolufinancování pojišťovnamí v různých podobách funguje například ve Finsku, Německu, Polsku, Portugalsku, Rakousku, Švýcarsku i Slovensku [33].

„Naše úprava se nejvíce inspirovala slovenským zákonem č. 8/2008 Z. z., o poisťovníctve a o zmene a doplnení niektorých zákonov, účinný od 15. 2. 2008, jehož § 33 upravuje povinnosť odvodu časti pojistného (odvod 8 % z prijatého pojistného z povinného smluvného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenou provozom motorového vozidla)“ [5].

Snaha o získání nových zdrojů financování HZS ČR vyústila po dlouhých diskuzích a nemalých kompromisech v přijetí zákona č. 160/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů, dále zákona č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů.

Úhrady náhrad nákladů již předtím řešil zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů v § 97, avšak tato možnost nebyla do roku 2010 příliš využívána. Pro sjednocení postupů účtování náhrad nákladů za zásah, byl ve sbírce interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR – částka 48/2012 vydán ceník vynaložených výdajů při výkonu příslušníků HZS ČR a použití techniky k poskytnutí likvidačních prací s platností od 1.2.2012 (viz. Příloha 4). Nárokování úhrady nákladů však bylo poměrně složité. Bylo potřeba vyjmenovat prováděné úkony, využitě prostředky, počty příslušníků a spotřebovaný materiál a pomocí ceníku vypočítat celkovou cenu prováděných likvidačních prací.

Zavedení nového systému účtování náhrad nákladů za zásah ve smyslu zákona č. 160/2013 Sb., přineslo změnu dosavadního systému, v podobě ustanovení jednotné paušální částky v souladu s nařízením vlády č. 263/2013 Sb., což vedlo k zjednodušení celého procesu. Otázkou je, zdali částka, která byla stanovena, odpovídá skutečným nákladům. Vznik Fondu zábrany škod ve smyslu zákona č. 160/2013 Sb. § 23a, lze hodnotit pouze kladně. Peněžní prostředky získané tímto ustanovením ve výši 3 % z ročního přijatého pojistného z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, mohou být použity nejen JPO, ale i pro další složky IZS a preventivní projekty související se zvýšením bezpečnosti silničního provozu. Předchozí systém uplatňování náhrad nákladů více méně spočíval dobrovolnosti a na domluvě s konkrétními pojišťovnami. Nově však byl více implikován do právního řádu a stanovil jednoznačná pravidla.

V zákoně č. 238/2000 Sb. o HZS ČR v § 3a v odst.2 bylo též stanoveno, že uhrazením nákladů zásahu paušální částkou, není dotčeno právo HZS ČR na úhradu obdobných nákladů podle jiného právního předpisu [34]. Zde je myšleno na možnost uplatnění úhrady nákladů podle § 24 zákona č. 239/2000 Sb. o IZS ve znění pozdějších předpisů, v případech tímto zákonem stanovených [1, s. 283]. Od 1. 1. 2016 vstoupil v platnost nový zákon č. 320/2015 Sb. o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, který nahradil zákon č. 238/2000 Sb. a současně nařízení vlády 263/2013 Sb. Postupy uplatňování náhrad nákladů se v tomto zákoně řídí ustanovením § 44 [1, s. 15].

U našich nejbližších sousedů Slovenské republiky již od roku 2008 mají systém spolufinancování HZZ SR pevně zakotven v zákoně o pojištníctve ve znění pozdějších předpisů [5]. Tento zákon národní rady Slovenské republiky č. 8/2008 Z. z. ve znění pozdějších předpisů, stanovuje v §33 povinnost pojišťoven odvádět 8 % z přijatého pojistného z povinného smluvního pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla na zvláštní účet ministerstva vnitra Slovenské republiky. Prostředky takto získané, po projednání s ministerstvem jsou přerozděleny hasičským jednotkám na úhradu nákladů spojených s pořízením materiálně technického vybavení, na jeho údržbu a provoz. Dále pak na pořízení a obnovu vozového parku a na financování úkolů a činností souvisejících s bezpečností silničního provozu, objasňování příčin nehod v silniční dopravě a pro potřeby IZS, operačních středisek HZZ SR, policie a zdravotnické záchranné služby [35].

Slovenská republika po několika novelizacích tohoto zákona přistoupila k dalšímu kroku, kdy chtěla využít tento osvědčený způsob spolufinancování HZZ SR pojišťovny i k posílení státního rozpočtu o cca 56 milionů EUR [36]. Výsledkem tohoto snažení bylo schválení zákona č. 339/2016 Z. z., kterým se doplňuje zákon č. 8/2008 Z.z ve znění č. 39/2015 Z.z. o pojištníctví a o změně některých zákonů. V tomto zákoně v § 68 zůstává povinnost pojišťoven k odvodu

části pojistného ve výši 8 % z přijatého pojistného z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Ostatní ustanovení o použití takto získaných prostředků zůstávají stejná. Nově však přibyl § 68a, kde pojišťovněm přibyla povinnost odvodu části finančních prostředků ve výši 8 % z přijatého pojistného za všechny druhy neživotního pojištění na příjmový účet Finančního úřadu SR. Získané prostředky podle § 68a se stanou příjmem státního rozpočtu [35] [37] [38].

Tento způsob posílení státního rozpočtu byl později NKÚ SR označen jako nesystémový a neefektivní. Docházelo údajně aplikačním problémům v pojišťovnách. Situace byla následně vyřešena novou právní úpravou, která ruší placení odvodu podle § 68a k 01.01.2019 a nově byla zavedena daň z pojištění, která má přinést transparentnost a jednotnost do tohoto systému. Nová daň se dotkne všech produktů neživotního pojištění, s výjimkou povinného smluvního pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Tato část zákona č. 39/2015 Z.z. § 68 zajišťující prostředky pro spolufinancování HZZ SR zůstává stále v platnosti a nezměněna [39, s. 10].

Z toho lze usuzovat, že se tento způsob spolufinancování HZZ SR osvědčil a společnosti poskytující služby v oblasti pojištnictví ho akceptovaly. Česká inspirace ve slovenských zákonech se v tomto směru jeví jako logická a života schopná myšlenka.

Z porovnání českého a slovenského systému spolufinancování prostřednictvím příjmů z pojistného plnění, je slovenský systém administrativně i legislativně jednodušší a co do objemu získaných prostředků pro financování jednotek HZZ SR, výhodnější.

5.2 Uplatňování náhrad nákladů

Postup při uplatňování náhrady nákladů za zásahy prováděné u dopravních nehod jednotkami požární ochrany musí být v souladu s § 44 zákona č. 320/2015 Sb. Pro možnost uplatňování náhrad HZS ČR musí být událost dopravní nehodou ve smyslu § 47 zákona č. 361/2000 Sb., a současně musí vzniknout pojistiteli, ČKP nebo Ministerstvu financí povinnost, poskytnout plnění z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Dále se musí jednat o zásah v souvislosti se škodou vzniklou třetí osobě a zásah splňuje všechny náležitosti pro účtování náhrad nákladů dle zákona [40, s. 1].

Úhrada nákladů za zásah u DN nebude poskytnuta, pokud činnost jednotky PO směřuje výhradně ve prospěch viníka dopravní nehody. Ovšem můžou nastat situace, kdy jednotka PO provádí likvidační činnosti pouze ve prospěch škůdce, avšak současně tím i zabraňuje vzniku škody třetí osoby. Zde se může jednat například o havarovaný osobní automobil ve vodním toku, kdy sice JPO formálně zasahuje ve prospěch viníka – škůdce, ale současně zabraňuje poškození životního prostředí. V takovém to případě, by bezprostřední neprovedení likvidačních prací znamenalo únik provozních kapalin, úhyn vodních živočichů, kontaminaci povrchových i spodních vod a okolí vodního toku. Následné sanační práce, by jednoznačně znamenaly vysoké náklady pro třetí osobu [40, s. 1].



Obrázek 6 DN Zohlednění specifických situací (zdroj vlastní)

Úhradu nákladů za zásah u DN mohou uplatňovat jen HZS kraje, Záchranný útvar HZS ČR a zřizovatelé JSDH zařazených do plošného pokrytí a které zasahovaly u DN na výzvu KOIS HZS ČR. Náhradu nákladů za zásah u DN uplatňuje HZS kraje, Záchranný útvar HZS ČR a zmíněné JSDH prostřednictvím HZS kraje přímo proti:

- příslušné pojišťovně škůdce;
- ČKP v případech, kdy je ČKP povinna nahradit škodu z garančního fondu;
- Ministerstvu financí, pokud byla škoda způsobena provozem tuzemského vozidla, které nemá povinnost uzavřít pojistnou smlouvu [40, s. 2].

5.2.1 Podklady pro uplatnění náhrady nákladů za zásah u DN

Základním dokumentem pro uplatňování náhrad je „Příloha ke zprávě o zásahu – úhrada za DN“ je k dispozici pouze v elektronické podobě a je součástí aplikace SSU (viz. Příloha 2). Údaje se zadávají on-line [40, s. 2].

Příloha k ZOZ DN obsahuje:

- evidenční číslo události (ECUD);
- evidenční čísla zasahujících jednotek PO;
- přesnou identifikaci místa DN;
- potřebné časové údaje;
- celkový čas zásahu každé jednotky PO;
- popis činnosti jednotlivých jednotek PO v přímé souvislosti s událostí;
- údaje o PČR, která DN vyšetřuje, a spisovou značku;
- identifikační údaje přímých účastníků DN, registrační značky eventuálně VIN kód, tovární značky, typu vozidel, (na prvním místě se uvádí pravděpodobný viník DN);
- fotodokumentace nebo videozáznam [40, s. 2].

Z vlastní zkušenosti vím, že je nezbytné, aby velitel zásahu byl dopředu obeznámen s aspekty uplatňování náhrad nákladů za zásahy prováděné u dopravních nehod jednotkami požární ochrany, protože znalost souvisejících právních norem, interních předpisů a klíčových slov je pro úspěšné vyžádání náhrady za dopravní nehodu stěžejní.

Velitel zásahu musí na místě události, kromě precizního řízení činností zasahujících složek a eliminace rizik pro zasahující příslušníky a osoby dotčené mimořádnou událostí, také zajistit kvalitní fotodokumentaci a podklady pro zpracování zprávy o zásahu, ze kterých bude patrná situace v místě zásahu a prováděná činnost jednotek PO na místě zásahu. Tyto údaje a kvalitní fotografie jsou základem pro možnost vyžádání náhrad nákladů za zásah. Budou-li fotografie a údaje získané velitelem zásahu nedostačující a málo prokazatelné, pojišťovny pojistné plnění zamítnou. Ve zprávě je třeba rozlišovat mezi nutnou a svévolnou asistencí jednotek PO. Za svévolnou asistenci jednotky, kterou okolnosti nutně nevyžadují, nelze požadovat úhrady nákladů. Ve zprávě o zásahu je potřeba zdůrazňovat bezprostředně hrozící riziko a oprávněnou potřebu vykonaných likvidačních činností [40, s. 6-7].

Dalším nezbytným krokem, je dobře vyplněná zpráva o zásahu. Při popisu činnosti u zásahu je bezpodmínečně nutné využívat klíčová slova. Tyto klíčová slova jsou výsledkem dohody mezi MV GŘ HZS ČR a ČKP. HZS ČR se v této dohodě zavázal, že bude uplatňovat nároky na náhrady v souvislosti s DN, jen v případech uvedených v příloze „Klíčová slova“ (viz. Příloha 1). ČKP se zavázala, že při posuzování nároků na plnění z garančního fondu za zásahy HZS ČR u DN, bude postupovat v souladu se zmíněnou přílohou a stejné postupy doporučila i svým členským pojistitelům [41].

Náhrada nákladů za zásah u DN se neuplatňuje:

- Byla-li jednotka odvolána během jízdy k zásahu, nebo na místě události nezasahovala.
- Při zásahu jednotky Školního a výcvikového zařízení HZS ČR.
- Při zásahu jednotky Hasičského útvaru ochrany Pražského hradu,
- Při zásahu jednotky PO mimo území České republiky [40, s. 3].

5.2.2 Vyhotovení žádosti o náhradu nákladů za zásahy u DN

„Možnost náhrady nákladů za zásah u DN v hotovosti se nepřipouští“ [40, s. 6]. To znamená, že velitel zásahu nemůže požadovat ani akceptovat úhradu nákladů přímo na místě události.

Stanovení výše náhrady za zásah provádí odpovědná osoba, jmenovaná náměstkem ředitele HZS kraje nebo zástupcem velitele záchranného útvaru. Tato osoba provádí kontrolu příloh k ZOZ DN a výpočet nákladů za zásah, dle jeho parametrů a délky trvání. Při zjištění nedostatků v připravených podkladech, vrátí odpovědná osoba přílohu ZOZ DN příslušnému veliteli, k odstranění nedostatků. Odpovědná osoba též vede statistiku všech údajů v souvislosti s uplatňováním náhrad nákladů za zásahy u DN, komunikuje s pojišťovnami a ČKP a zpracovává a odesílá žádosti o náhradu nákladů za zásahy u DN.

V současné době se při výpočtu nákladů na zásah, uplatňuje pevně stanovená paušální částka ve výši 5 600,- Kč za každou započatou hodinu a zasahující jednotku [40, s. 4]. Za jednu jednotku, se pro účely uplatňování náhrad za zásah, považují síly a prostředky náležející ke stejnému druhu jednotky, ze stejného místa dislokace a pod jednotným velením.

„Náhrady za zásahy u DN jsou splatné do 3 měsíců od zaslání žádosti o náhradu nákladů za zásahy u DN. V případě nedodržení splatnosti se postupuje v souladu s platnými právními předpisy pro vymáhání pohledávek“ [40, s. 7].

V případech, kdy na výzvu k uhrazení dotčená pojišťovna nebo ČKP nereaguje, odpovědná osoba opakovaně žádá o vyjádření, a to v časovém odstupu maximálně dvou měsíců [40, s. 7]. Tyto urgencye jsou při vyjednávání s pojišťovnami poměrně zásadní. Často se stává, že pojišťovna reaguje až na druhou nebo třetí urgenci. Poté bez problémů zaplatí. Otázkou je, jestli se jedná o záměr, kdy pojišťovna vyčkává a testuje, jestli HZS ČR na svém požadavku trvá, nebo nemají pojišťovny dostatečnou personální sílu, aby stačili příslušnou agendu vyřizovat včas, či mají zájem na pozdržení pojistného plnění. Jedním z dalších poměrně častých problémů je, že pojišťovny při jednání o úhradách nákladů neuvádějí číslo jednacích událostí tzv. ECUD, pod kterým HZS ČR jednotlivé DN eviduje. To sebou přináší komplikace v podobě potřeby opakovaného dohledávání dokumentů k případu, bankovních plateb a podobně.

Další činnost neodmyslitelně patřící k vyjednávání s pojišťovnami o úhradách nákladů, která klade zvýšené požadavky na odborné znalosti personálu a navyšuje časovou náročnost na řešení těchto úkolů, jsou reakce odpovědné osoby na zamítavá stanoviska pojišťoven. V takových případech je nutné opětovně se seznámit s případem, sepsat odvolání a celou událost znovu posoudit, dopodrobna popsat tak, aby byla událost následně pojišťovnou proplacena. Pojišťovny často používají jednotný zamítavý vzor, který zkopírují a s drobnými změnami jej pošlou k rukám odpovědné osoby HZS ČR. Naopak příslušný odpovědný pracovník, nebo velitel musí znovu dopodrobna rozepisovat a odůvodňovat, proč zrovna tato nehoda jednoznačně vykazuje všechny aspekty k proplacení náhrad za provedené likvidační práce. Jako příklad uvedu text jednoho ze zamítavých dopisů od pojišťovny.

„Na základě vaší žádosti ohledně přehodnocení zamítavého stanoviska k výplatě pojistného plnění u uvedené pojistné události sdělujeme následující. Pro pojišťovnu nejsou klíčová slova, tedy interní metodika HZS, závazná. Při likvidaci pojistných události s účastí HZS vycházíme z metodiky ČKP, kde činnost jimi popisována musí být ve spojitosti s likvidními činnostmi, aby i tyto činnosti byly uhrazeny. V rámci povinného ručení se hradí takové zásahy u dopravní nehody, kdy alespoň některá z činnosti směřovala ke snížení rizika bezprostředního ohrožení života, zdraví, životního prostředí či majetku osob (vyjma osoby škůdce). Není prokázáno, že vyteklo či hrozilo vytečení více než 5 l nebezpečných látek. Dle Bojového řádu se protipožární opatření provádí vždy a slouží k eliminaci nebezpečí – nikoliv proto, že by vždy hrozilo bezprostřední ohrožení života, zdraví, životního prostředí či majetku osob. Další uvedené činnosti taktéž neměly vliv na snížení rizika bezprostředního ohrožení života, zdraví, životního prostředí či majetku osob. Vzhledem k tomu, že v tomto případě ani jedna z činností není v Metodických materiálech ČKP popisována jako likvidní, troáme na zamítnutí vámi uplatněného nároku“ [42].

Nemohu uvést přesné údaje o dopravní nehodě, ke které se tento text vztahoval, ale je z něj patrné, že osoba, která vyřízení případu dostala na starost, nezná dobře danou problematiku. Klíčová slova jsou totiž výsledkem konsenzu mezi ČKP a MV a GŘ HZS ČR, kdy se obě strany dohodly, že při posuzování oprávněnosti nároků na plnění z garančního fondu za zásahy HZS ČR u DN, budou obě strany postupovat právě podle přílohy této dohody, tj. „klíčových slov“. ČKP se dle této dohody zavázala doporučit svým členským pojistitelům, aby postupovali stejně [41].

Bojové řády JPO nenařizují velitelům zásahu provádět protipožární opatření vždy u každé nehody. Je na každém veliteli, jak situaci posoudí. Zde je též patrná neznalost problematiky.

V případě této DN se jednalo o čelní náraz dvou vozidel se zraněním, kdy obě havarovaná vozidla měla značně poškozenou motorovou část a u obou vozidel unikaly provozní kapaliny včetně pohonných hmot. Z fotografií bylo zcela patrné, že na komunikaci muselo uniknout více jak 5 litrů provozních kapalin a současně nebylo možné zcela vyloučit možnost vzniku požáru. Přesto bylo potřeba vyvinout poměrně hodně úsilí k prosazení oprávněných požadavků HZS ČR na uhrazení této náhrady nákladů za zásah.

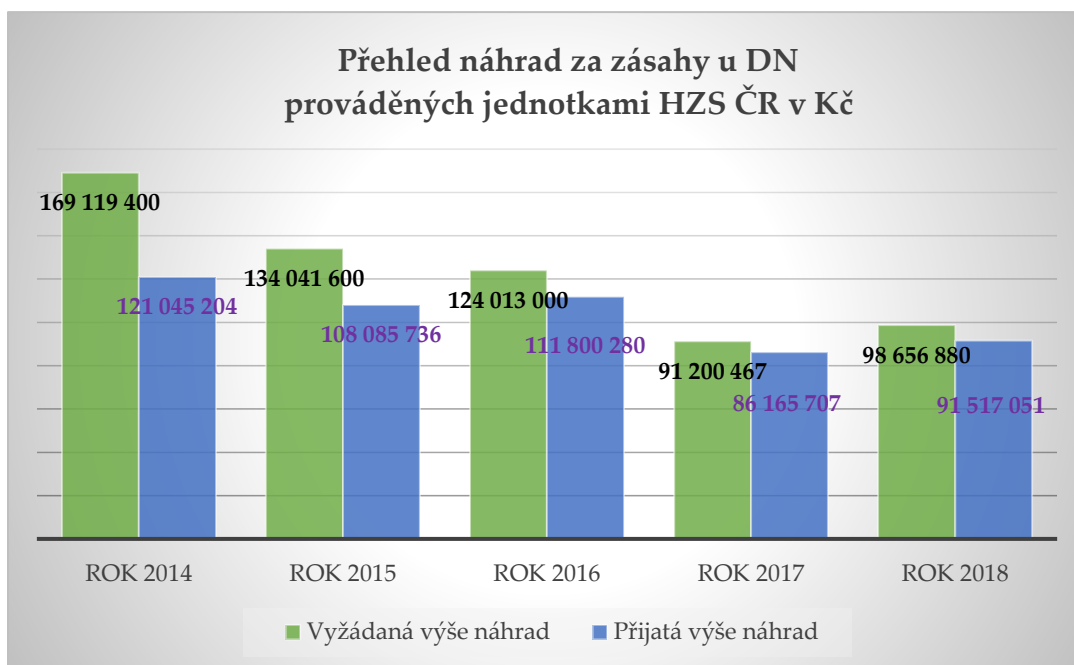
Administrativní náročnost těchto úkonů poměrně zásadně ovlivňuje přístup a ochotu některých velitelů k řešení náhrad za DN. Zde by bylo vhodné využít nějakou formu motivace. Pozitivní, nebo i negativní motivace, by měla kladný vliv na množství řešených událostí v souvislosti s náhradami za likvidační práce a tím i na získávání finančních prostředků pro HZS ČR. Pozitivní motivaci si představuji například tak, že část získaných prostředků bude použito na vylepšení vybavení hasičské stanice, například posilovny. Samozřejmě je třeba zdůraznit, že nový posilovací stroj byl pořízen v pomoci peněz získaných z likvidačních prací. Také zpětná vazba, k již vypracovaným úhradám za zásah a informace o získaných finančních prostředcích pro HZS ČR, vylepší vnímání a pozitivní vztah velitelů k této problematice. Dle mého názoru takto lépe pochopí, že tato administrativně náročnější aktivita má smysl a lépe se s touto myšlenkou ztotožní. Pod negativní motivací si představuji nějakého supervizora, který bude kontrolovat zprávy o zásahu a v případě zjištěných nedostatků dotyčného velitele upozorní, proškolí, jak správně postupovat, a v případech, kdy se chyby i nadále opakují a dotyčná osoba problematiku nechápe anebo ji úmyslně sabotuje, předat tuto osobu k řešení příslušnému služebnímu funkcionáři. Aby toto opatření bylo úspěšné, měla by být stanovena povinnost nahrávat fotografie do SSU, od každé dopravní nehody. Osobně bych jednoznačně doporučoval pozitivní motivaci.

5.2.3 Použití přijatých úhrad nákladů za zásah u DN

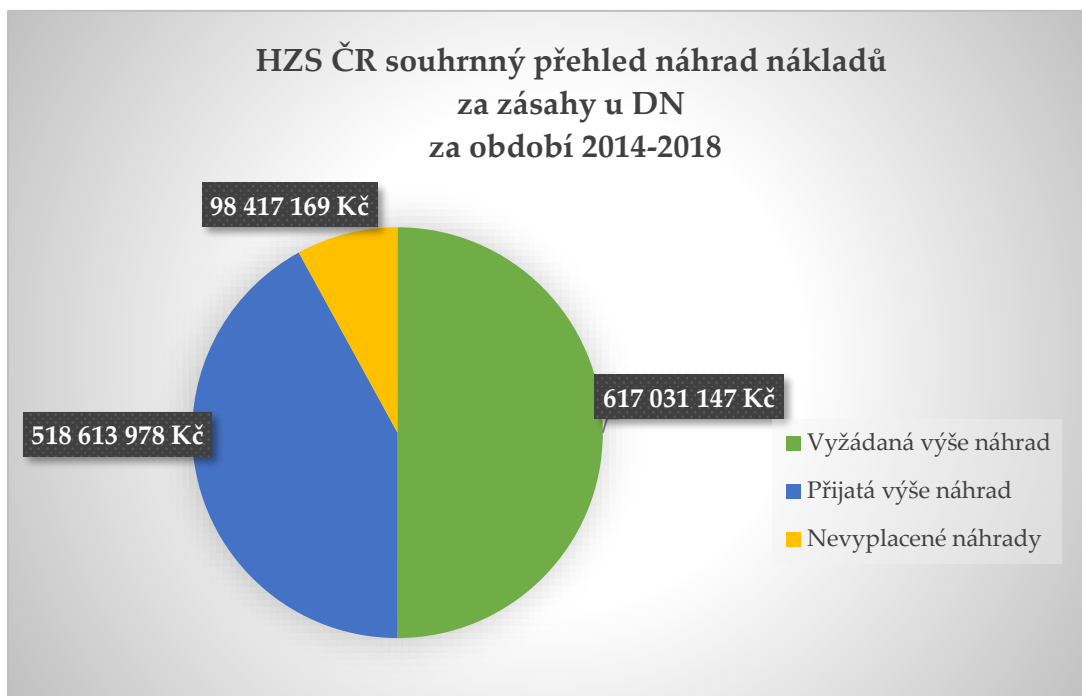
„HZS kraje a záchranný útvar používají přijaté úhrady nákladů za zásah u DN k zapojení do rozpočtu provozních výdajů, a to formou povoleného překročení rozpočtových limitů o vzniklé příjmy; získané finanční prostředky slouží k úhradě nákladů služeb souvisejících se základní náplní činnosti jednotek PO při postupu ve smyslu § 44 zákona, kdy se příslušným subjektům uhradí vzniklé náklady“ [40, s. 6].

5.2.1 Analýza získaných prostředků

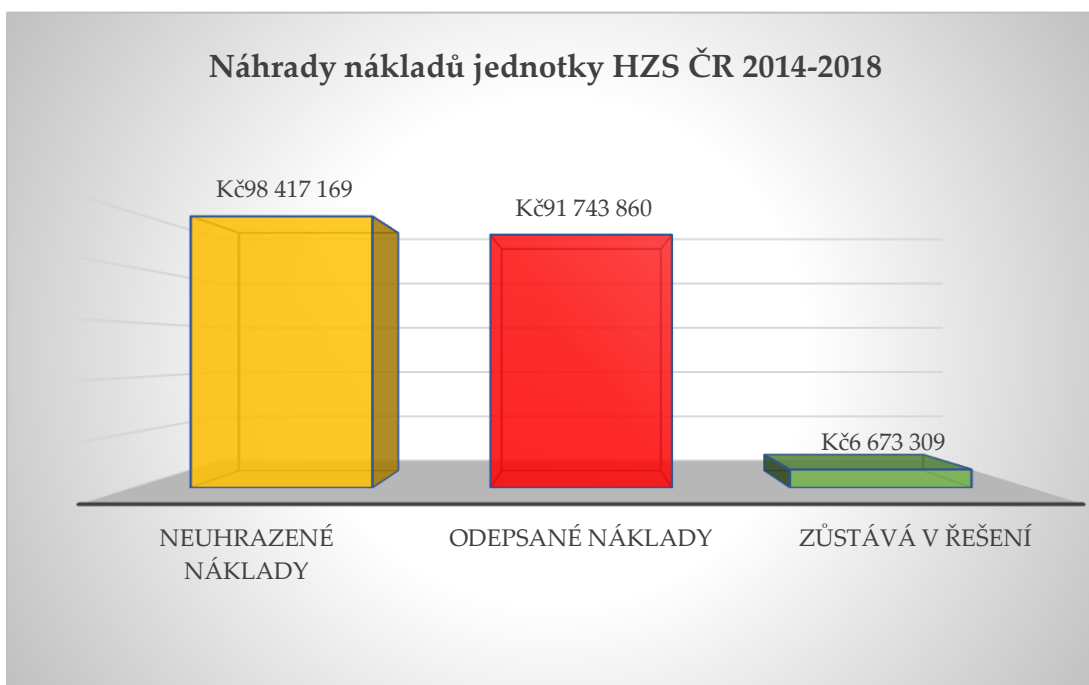
V době, kdy vstoupil v platnost nový zákon č. 160/2013 Sb. a nařízení vlády 263/2013 Sb., Česká kancelář pojistitelů a Česká asociace pojišťoven odhadovala zvýšení nákladů pojišťoven v důsledku této legislativní změny na 600 milionů korun ročně na Fond zábrany škod a 200 milionů korun ročně na paušální úhradu nákladů za zásah JPO. Počet pojištěných vozidel dosahoval v té době počtu 6,9 milionu a průměrná výše pojistného činila 2800 Kč. Odhad ČKP a ČAP porovnáme se skutečnými statistickými údaji z let 2014 až 2018.



Obrázek 7 HZSČR uplatňované a přijaté náhrady (vlastní zpracování) [43]



Obrázek 9 HZS ČR souhrnný přehled (vlastní zpracování) [43]



Obrázek 8 Má dáti - nedal (vlastní zpracování) [43]

Tabulka 2 Fond zábrany škod, náhrady nákladů z DN (vlastní zpracování)

ČKP - Fond zábrany škod - v Kč						
S	Období	2014	2015	2016	2017	2018
o u č a s n ý s t a v	Inkaso příspěvků od členských pojišťoven (3 %-dle 160/2013 Sb.)	555 000 000	610 000 000	625 000 000	646 000 000	660 000 000
	Náhrady nákladů HZS ČR	121 045 204	108 085 736	111 800 280	86 165 707	91 517 051
	Odhad 100%- příjmů pojišťoven z P.R	18 500 000 000	20 333 333 333	20 833 333 333	21 533 333 333	22 000 000 000
	Fond zábrany škod + náhrady nákladů	676 045 204	718 085 736	736 800 280	732 165 707	751 517 051
	Fond zábrany škod + náhrady nákladů v % z odhadu 100% příjmu pojišťoven	3,65%	3,53%	3,54%	3,40%	3,42%
	N á v r h	Inkaso příspěvků od členských pojišťoven (4%-dle 160/2013 Sb.)	740 000 000	813 333 333	833 333 333	861 333 333
Inkaso příspěvků od členských pojišťoven (5%-dle 160/2013 Sb.)		925 000 000	1 016 666 667	1 041 666 667	1 076 666 667	1 100 000 000
Inkaso příspěvků od členských pojišťoven (6%-dle 160/2013 Sb.)		1 110 000 000	1 220 000 000	1 250 000 000	1 292 000 000	1 320 000 000
Inkaso příspěvků od členských pojišťoven (7 %-dle 160/2013 Sb.)		1 295 000 000	1 423 333 333	1 458 333 333	1 507 333 333	1 540 000 000
Inkaso příspěvků od členských pojišťoven (8 %-dle 160/2013 Sb.)		1 480 000 000	1 626 666 667	1 666 666 667	1 722 666 667	1 760 000 000

ČERNÝ TEXT – zdroj [43]

MODRÝ TEXT – odhad

ČERVENÝ TEXT – výpočet

Odhad ČKP a ČAP na zvýšení nákladů pojišťoven o 600 milionů korun ročně na Fond zábrany škod je celkem přesný. Navýšení o cca 50 milionů je dáno s největší pravděpodobností zvýšením počtu pojištěných vozidel na 8 141 406, cena průměrné pojistky v 2018 byla 2869 Kč [44]. V případě náhrad nákladů za zásah je průměrné zvýšení nákladů pojišťoven pouze o 103 722 796 Kč s klesající tendencí. Tedy téměř poloviční i při zvýšení počtu registrovaných vozidel o téměř 1,25 milionu.

Tabulka 3 FZŠ – zvýšení objemu prostředků – rozvaha (vlastní zpracování)

ČKP - Fond zábrany škod - v Kč - 2014 až 2018			
N á v r h i n k a s a	Zvýšení objemu získaných prostředků		
	F Z Š	Průměr	Medián
	4%	102 677 204	101 167 626
	5%	309 077 204	309 500 960
	6%	515 477 204	517 834 293
	7%	721 877 204	726 167 626
	8%	928 277 204	934 500 960

V tabulce 3, je finanční rozvaha, která přibližuje možnost varianty sjednocení zdroje financování, prostřednictvím sloučení prostředků získaných z uplatňování náhrad nákladů za zásah JPO při DN a prostředků získaných z fondu zábrany škod. Způsob spočívá ve stanovení procentuálního podílu odvedeného členy ČKP do fondu zábrany škod nejméně ve výši X % z ročního přijatého pojistného z pojištění odpovědnosti za každý kalendářní rok. Jako zdroj informací pro rozvahu slouží tabulka 2. Výsledkem rozvahy je stanovení objemu finančních prostředků, o které se zvýší příjem pro HZS ČR v Kč za jeden kalendářní rok v závislosti na stanovení procentuálního odvodu do fondu zábrany škod oproti současnému stavu. HZS ČR je největším, ale ne jediným příjemcem těchto prostředků viz. § 23a odstavec 4, zákona č. 168/1999 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

5.2.2 Paušální výše úhrady nákladů za DN

V současné době používaná paušální částka ve výši 5600 Kč za každou započatou hodinu a zasahující jednotku se uplatňuje na základě dnes již neplatného vládního nařízení č. 263/2013 Sb. o paušální výši úhrady nákladů zásahu. Vláda zde stanovuje v souladu s § 3a odst. 6 zákona č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky ve znění zákona č. 160/2013 Sb. výši tohoto paušálu. Toto vládní nařízení je zrušeno k 1. 1. 2016, kdy začíná platnost zákona č. 320/2015 Sb. o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, kde se v § 44 odst. 8 říká, že „vláda stanoví nařízením paušální výši úhrady nákladů za každou započatou hodinu zásahu u dopravní nehody“. Toto ustanovení zákona, však doposud vládou nebylo využito. Proto se i nadále využívá paušál ve výši 5600 Kč dle zrušeného vládního nařízení [45] [1].

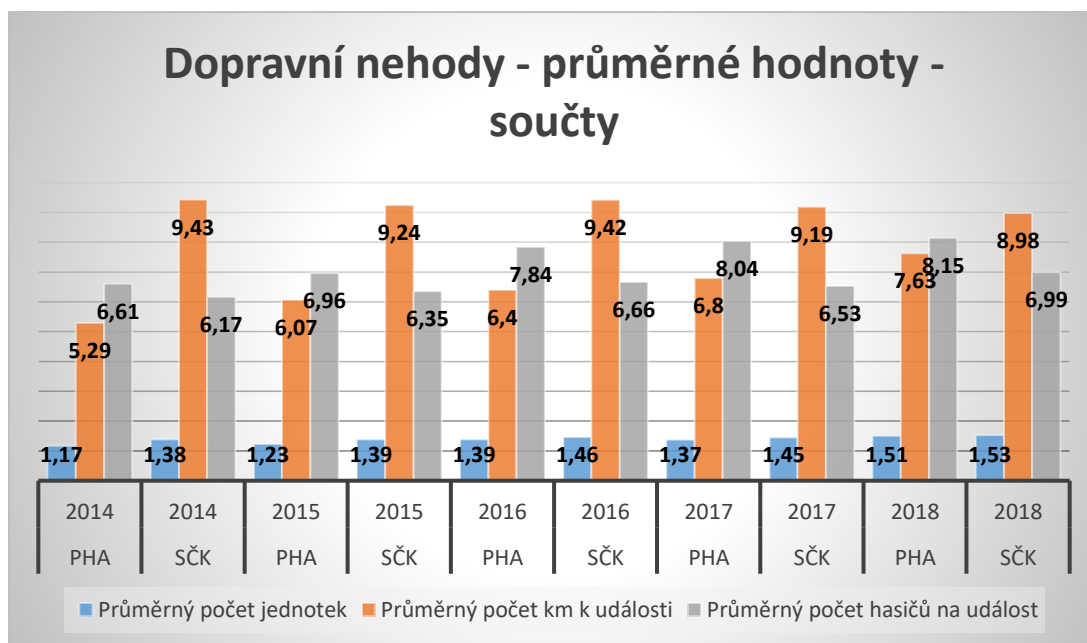
Tabulka 4 Paušál dle NV č. 263/2013 Sb. [45]

PARAMETR ZÁSAHU	HODNOTA
Průměrná vzdálenost k místu zásahu	8 km
Průměrný počet techniky jedné jednotky PO u zásahu	2 ks
Průměrná cena motohodiny použité techniky	2100 Kč/hod
Průměrné náklady na 1 km jízdy použité techniky	50 Kč/km
Průměrná doba zásahu	2 hodiny
VÝPOČET PAUŠÁLNÍ VÝŠE ÚHRADY NÁKLADŮ ZÁSAHU NA KAŽDOU ZAPOČATOU HODINU ZÁSAHU JEDNÉ JEDNOTKY POŽÁRNÍ OCHRANY	
Náklady na jízdu k zásahu 2 ks techniky *	800 Kč
Náklady na motohodiny 2 ks techniky za započatou 1 hod zásahu	4 200 Kč
Náklady na spotřební materiál k zásahu (sorbenty, speciální hasivo, zničené nástroje, poškozená výstroj, opotřebení nástrojů)	600 Kč
Celkem paušální výše úhrady nákladů zásahu	5 600 Kč/ hod

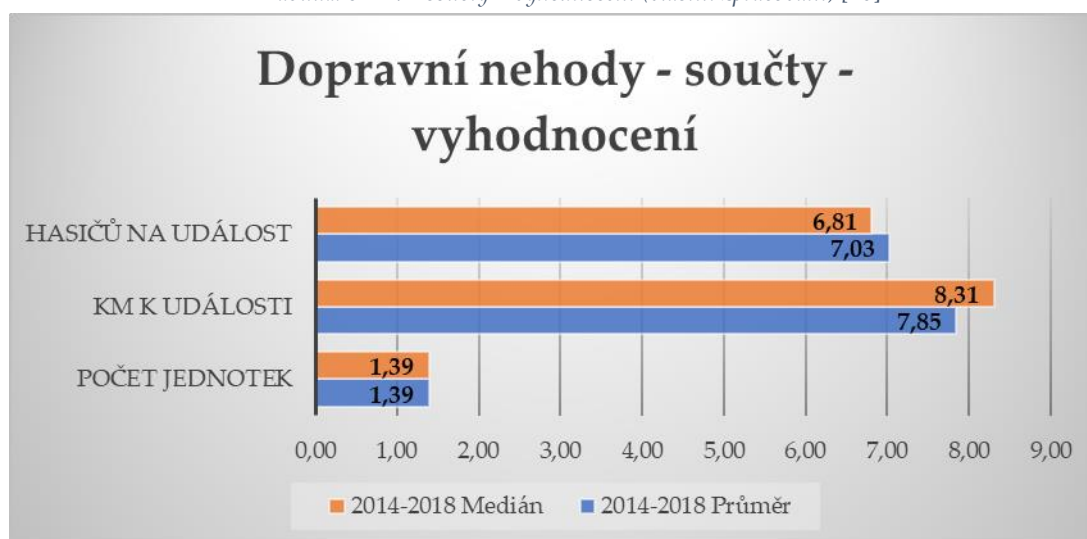
Pozn. * V nákladu druhé hodiny započtené průměrné doby zásahu je kalkulována cesta zpět jednotky z místa zásahu.

Domnívám se, že výše tohoto paušálu je již v současné době podhodnocená a neadekvátní skutečným nákladům JPO. Pro výpočet částky, která by přesněji stanovila současné náklady JPO je potřeba využít statistická data. Pro stanovení vstupních dat jsem použil výstupy z ISV 5.0 SSU z databáze HZS hl. m. Prahy a HZS SČK (viz. Příloha 6).

Tabulka 5 DN – statistické součty (vlastní zpracování) [46]



Tabulka 6 DN – součty – vyhodnocení (vlastní zpracování) [46]



Dále jsem vyhledal v registru smluv a na portále NEN platné smlouvy s aktuálními cenami mobilní požární techniky, vyprošťovacích automobilů a některých věcných prostředků, využívaných při řešení událostí v souvislosti s dopravními nehodami.

Tabulka 7 Ceny MPT – CAS (vlastní zpracování) [47] [48]

Technika	Cena s DPH v Kč za 1x MPT	Rok uzavření smlouvy a č.j.	Zadavatel
CAS 20 4000/240 S2T	6 779 886	MV-102160-22/PO-PSM-2018	MV GŘ HZS ČR
CAS 20 4000/240 S2T	8 700 747	HSKL-27/2019-ÚE	HZS SČK
CAS 20 4000/240 S2T	7 099 147	MV-94778-30/PO-PSM-2017	HZS SČK
CAS 20/2000/120 M1T	7 685 460	HSAA-3240/2017	HZS PHA
CAS 20/2000/120 S1R	9 890 540	MV-61189-22/PO-PSM-2017	MV GŘ HZS ČR
Průměr	8 031 156		
Medián	7 685 460		

Tabulka 8 Ceny MPT – VYA, AV (vlastní zpracování) [47]

Technika	Cena s DPH v Kč za 1x MPT	Rok uzavření smlouvy a č.j.	Zadavatel
VYA S2V	15 683 976	CES-97/2018	HZS PLK
AV 20.1	13 902 900	MV-124618/PO-PSM-2016	HZS SČK
VYA S3VH	13 461 250	HMSK/SML/494/2018	HZS MSK
Průměr	14 793 438		
Medián	14 793 438		

Tabulka 9 Ceny HVZ (vlastní zpracování) [47]

Technika	Cena s DPH v Kč 1 x sada HVZ	Rok uzavření smlouvy a č.j.	Zadavatel
HVZ	408 599	HSKL-127/2018-ÚE	HZS SČK
HVZ	589 627	MI-SML/0755/2018	Město Jeseník
HVZ	586 850	HSAA- 4182-15/2018	HZS PHA
HVZ	616 314	154/2018 HZS Pak	HZS PAK
Průměr	550 347		
Medián	588 239		

Vstupní data pro zjištění spotřeby pohonných hmot (nafta) pro mobilní požární techniku jsou získaná z databází HZS SČK, ULK a PHA. Jsou zde zařazena vozidla využívaná především pro technické zásahy (např. DN).

Tabulka 10 Průměrné hodnoty 2018 - KM, MH, PHM (vlastní zpracování)

Průměrné hodnoty 2018 - KM, MH, spotřeba PHM									
Technika	Územní odbor	Kraj	KM/rok	MH	koefic.	KM/rok + MH v KM/rok	Čerpáno PHM	Průměr sp. PHM	Průměr sp. TP PHM
CAS 15/2200/200 M2Z	Beroun	SČK	8363	19,6	50	9343	3335,97	35,71	37
VYA 20 S2Z T 815-7	Beroun	SČK	2742	47,9	50	5137	2304,66	44,86	45
RZA L2Z VW TRANSPO	Beroun	SČK	3650	0	0	3650	717	19,64	20
MAN/CAS15/ČK	Č. Kamenice	ULK	6132	45	39	7887	2590,18	32,84	37
CAS 20/4000/240/S2T/DC	Děčín	ULK	7211	146	40	13053	4619,35	35,39	37
T 815 4x4/ŠLK	Šluknov	ULK	1802	13	40	2322	961,12	41,39	41
MAN /VDF	Varnsdorf	ULK	9231	189	39	16485	4319,05	26,2	35
CAS 20/2000/120-M1T	HS 1	PHA	7787	40	50	9787	4507,52	46,05	46
CAS 20/2000/120-M1T	HS 2	PHA	9231	36	50	11031	3979,08	36,07	37
CAS 20/2000/120-M1T	HS 3	PHA	11170	61	50	14220	4273,41	30,05	37
CAS 20/4000/240-S2T	HS 4	PHA	5999	45	50	8249	4072,5	49,37	52
CAS 20/2000/120-M1T	HS 5	PHA	10270	33	50	11920	4089,22	34,31	46
CAS 20/2000/120-M1T	HS 6	PHA	6113	62	50	9213	3010	32,67	37
CAS 20/4000/240-S2T	HS 7	PHA	9356	47	50	11706	5790	49,46	52
CAS 20/2000/120-M1T	HS 8	PHA	8489	28	50	9889	3525	35,65	46
CAS 20/4000/240-S2T	HS 10	PHA	8184	57	50	11034	4218,98	38,24	46
CAS 20/4000/240/M2T	HS 11	PHA	6494	48	50	8894	3249,01	36,53	40
Průměrné hodnoty			7190	54	45	9636	3504	37	41
Medián			7787	45	50	9787	3979	36	40

ČERNÝ TEXT- zdroj [49]

ČERVENÝ TEXT- výpočet

MODRÝ TEXT- odhad

5.2.3 Výpočet nákladů

Pro výpočet nákladů použil vzorce ze sbírky interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR – částka 15/2006. Vzorce jsou v souladu se zásadami pro stanovení výše nákladů za provedení likvidačních nebo asanačních prací a za asistenční či jiné služby nebo práce za úhradu nákladů [50, s. 13].

V rámci určení fakturační ceny za provedení likvidačních a asanačních prací započítáváme tyto položky:

- náklady na pořízení hmotného majetku, byl-li spotřebován nebo zcela zničen;
- osobní náklady příslušníků jednotek HZS krajů;
- provozní náklady jednotek HZS krajů;
- ostatní náklady vzniklé při provádění likvidačních nebo obnovovacích prací [50, s. 7].

Osobní náklady se stanoví podle počtu odpracovaných hodin jednotlivých příslušníků jednotek požární ochrany a průměrného hodinového služebního příjmu příslušníka jednotky [50, s. 7].

Provozní náklady tvoří skutečně vzniklé náklady na provoz, údržbu, opravy požární techniky a věcných prostředků, dále pohonné hmoty, provozní kapaliny, náklady na hasivo, sorbenty a další potřebné prostředky pro provádění likvidačních a asanačních prací [50, s. 7].

Ostatní náklady zahrnují proplacené náhrady za osobní a věcnou pomoc, náklady na ochranné nápoje a stravu zasahujících osob, na ubytování a náklady na pořízení speciálního materiálu [50, s. 8].

Amortizaci mobilní požární techniky spočítáme podle níže uvedeného vzorce. Z důvodu lepší vypovídající schopnosti použijí na vstupní data vypočítaný medián, z hodnot uvedených v podkapitole 5.2.2. Orientační doba životnosti ve skupině č. 2,

kam patří i cisternová automobilová stříkačka zabezpečující organizovaný výjezd je deset let. Ve skupině č. 3, kam patří například vyprošťovací automobil a automobilový jeřáb se uvádí životnost šestnáct let [51, s. 18].

$$A_{PT} = \frac{\text{pořizovací cena (Kč)}}{\text{orientační doba životnosti (rok) x průměrný proběh km (km/rok)}} \times \text{počet ujetých km}$$

$$A_{PT} = \frac{7\,685\,460}{10 \times 7\,787} \times 1 = 98,7 \text{ Kč za Km}$$

Amortizace MPT při jízdě cena na 1 Km = **98,7 Kč** – bez PHM a PN

$$PH_{PT} = \frac{\text{průměrná spotřeba phm (l/100km)} \times \text{cena 1 l PHM v Kč}}{100} \times \text{počet ujetých km (km)}$$

$$PH_{PT} = \frac{36 \times 31}{100} \times 1 = 11,16 \text{ Kč na km}$$

Průměrná spotřeba PHM je **11,16 Kč** na km

$$A_{PT} = \frac{\text{pořizovací cena (Kč)}}{\text{orientační doba životnosti (rok) x průměrný proběh MH (MH/rok)}} \times \text{počet odpracov. MH}$$

$$A_{PT} = \frac{7\,685\,460}{10 \times 45} \times 1 = 17\,078,80 \text{ Kč}$$

Amortizace MPT za 1 MH = **17 078,80 Kč** – bez PHM a PN

Vysoká cena za jednu motohodinu příliš neodpovídá hodnotám uvedeným v rozpočtu, ze kterého vychází paušál. V dalším kroku udělám výpočet s využitím koeficientu využívaného pro přepočítání MH na KM.

$$A_{PT} = \frac{\text{pořizovací cena (Kč)}}{\text{orientační doba životnosti (rok) x průměr. proběh MH (MH/rok) x koeficient MH na km}}$$

$$A_{PT} = \frac{7\,685\,460}{10 \times 45 \times 50} = 341,58 \text{ Kč za km}$$

Amortizace MPT za 1 km = **341,58 Kč** – bez PHM a PN

V rozdílu mezi náklady vypočítanými za jedoucí požární techniku a hodnotami vypočítanými za stojící, tedy statickou, ale pracující požární techniku, je pro účely stanovení nákladů na amortizaci značný nesoulad. Po použití koeficientu pro přepočítání MH na KM je rozdíl v ceně na jeden km 242,88 Kč. Závěr vyplývající z této skutečnosti je, že vzorce použité pro výpočet nejsou vhodné pro stanovení amortizace mobilní požární techniky. Při použití stanovených vzorců by CAS musela za 10 let ujet přibližně 77870 km anebo jen odpracovat 450 motohodin. Kombinací obou činností se nikdy nedostaneme na pořizovací cenu vozidla. Z uvedených důvodů jsem použil vlastní vzorec, který je vhodnější pro účely stanovení amortizace mobilní požární techniky, která nejen jezdí k zásahu, ale i stojí na místě události a pracuje.

Nový vzorec pro výpočet amortizace MPT:

$$Ampt = \frac{\text{pořizovací cena (Kč)}}{\text{orientační doba životnosti (rok)} \times \left\{ \frac{\text{průměrný proběh km (km/rok)}}{\text{koeficient přepočtu MH na km}} + \text{průměr. proběh MH (MH/rok)} \right\}} \times \text{počet odpracovaných MH}$$

$$Ampt = \frac{7\,685\,460}{10 \times \left\{ \frac{7\,787}{50} + 45 \right\}} \times 1 = \frac{7\,685\,460}{10 \times \{200,74\}} \times 1 = \frac{7\,685\,460}{2007,4} \times 1 = 3\,828,56 \text{ Kč za MH}$$

Amortizace MPT za 1 MH = **3 828,56 Kč** – bez PHM a PN

$$Amptj = \frac{\text{Ampt v Kč za 1 MH}}{\text{koeficient přepočtu MH na km}} = \text{Kč za 1 km}$$

$$Amptj = \frac{3\,828,56}{50} = 76,57 \text{ Kč za 1 km}$$

Amortizace MPT při jízdě cena na 1 Km = **76,57 Kč** – bez PHM a PN

Kontrola:

$$\left\{ (\text{nájezd km/rok} \times \text{životnost (rok)}) + \left(\text{koef. přepočtu} \times p. \text{počet} \frac{MH}{rok} \times \text{životnost (rok)} \right) \right\} \times$$

Amptj = pořizovací cena MPT

$$\{(7787 \times 10) + (50 \times 45 \times 10)\} \times 76,57 = \mathbf{7\ 685\ 330,9\ Kč}$$

Rozdíl mezi vstupní cenou MPT a cenou ověřenou zkouškou výpočtu ve výši 129.1 Kč **je způsoben zaokrouhlováním**. Rozdíl v hodnotách vypočítaných nákladů amortizace MPT na 1 km, kdy v prvním řešeném příkladu podle SIAŘ 15/2006 vyšla hodnota APT = 98,7 Kč/km a v druhém případě s použitím vlastního vzorce, kdy vyšla hodnota AMPTJ = 76,57 Kč svědčí o pravděpodobně nevhodně stanovené hodnotě přepočtového koeficientu MH na km. Kontrolními výpočty se tato úvaha potvrdila. Z provedených výpočtů jsem stanovil vhodnější hodnotu koeficientu, na hodnotu **32**.

Ověření výsledků nově stanovené hodnoty je patrné v následující tabulce, kdy průměrná spotřeba PHM po přepočtu dle nově stanoveného vzorce mírně vzroste, ale přiblíží se hodnotě spotřeby PHM, kterou uvádí výrobce MPT.

Tabulka 11 KM, MH, PHM – nový přepoččet (vlastní zpracování)

Průměrné hodnoty 2018 - KM, MH, spotřeba PHM – Nové výstupní hodnoty									
Technika	Územní odbor	Kraj	KM/rok	MH	koefic.	KM/ rok + MH v KM/rok	Čerpáno PHM	Průměr sp. PHM	Průměr sp. TP PHM
CAS 15/2200/200 M2Z	Beroun	SČK	8363	19,6	32	8990.2	3335,97	37,11	37
VYA 20 S2Z T 815-7	Beroun	SČK	2742	47,9	50	5137	2304,66	44,86	45
RZA L2Z VW TRANPO	Beroun	SČK	3650	0	32	3650	717	19,64	20
MAN/CAS15/ČK	Č. Kamenice	ULK	6132	45	25	7257	2590,18	35,69	37
CAS 20/4000/240/S2T/DC	Děčín	ULK	7211	146	35	12321	4619,35	37,49	37
T 815 4x4/ŠLK	Šluknov	ULK	1802	13	40	13053	961,12	41,39	41
MAN /VDF	Varnsdorf	ULK	9231	189	20	13011	4319,05	33,2	35
CAS 20/2000/120-M1T	HS 1	PHA	7787	40	50	9787	4507,52	46,05	46
CAS 20/2000/120-M1T	HS 2	PHA	9231	36	50	11031	3979,08	36,07	37
CAS 20/2000/120-M1T	HS 3	PHA	11170	61	20	12390	4273,41	34,5	37
CAS 20/4000/240-S2T	HS 4	PHA	5999	45	40	7799	4072,5	52,22	52
CAS 20/2000/120-M1T	HS 5	PHA	10270	33	20	10930	4089,22	37,41	46
CAS 20/2000/120-M1T	HS 6	PHA	6113	62	32	8097	3010	37,17	37
CAS 20/4000/240-S2T	HS 7	PHA	9356	47	35	11001	5790	52,63	52
CAS 20/2000/120-M1T	HS 8	PHA	8489	28	20	9049	3525	38,95	46
CAS 20/4000/240-S2T	HS 10	PHA	8184	57	20	9324	4218,98	45,25	46
CAS 20/4000/240/M2T	HS 11	PHA	6494	48	32	8030	3249,01	40,59	40
Průměrné hodnoty			7190	54	33	9492	3504	40	41
Medián			7787	45	32	9556	3979	38	40

ČERNÝ TEXT – zdroj [49]

ČERVENÝ TEXT – výpočet

MODRÝ TEXT – odhad

ZELENÁ TEXT – nový přepoččet

Výpočet paušálu pomocí nového vzorce a nově stanoveného koeficientu přepočtu

MH na km:

$$Ampt = \frac{7\,685\,460}{10 \times \left\{ \frac{7\,787}{32} + 45 \right\}} \times 1 = \frac{7\,685\,460}{10 \times \{288,344\}} \times 1 = \frac{7\,685\,460}{2\,883,44} \times 1 = 2\,665,38 \text{ Kč}$$

Amortizace MPT za 1 MH = **2 665,38 Kč** – bez PHM a PN

Výpočet paušálu pomocí nového vzorce a nově stanoveného koeficientu přepočtu MH na km:

$$Amptj = \frac{\text{Ampt v Kč za 1 MH}}{\text{koeficient přepočtu MH na km}} = \text{Kč za 1 km}$$

$$Amptj = \frac{2665,38}{32} = 83,20 \text{ Kč za 1 km}$$

Amortizace MPT při jízdě cena na 1 km = **83,30 Kč** – bez PHM a PN.

Výpočet spotřeby PHM Kč na km:

$$PHPT = \frac{\text{průměrná spotřeba phm (l/100km)} \times \text{cena 1 l PHM v Kč}}{100} \times \text{počet ujetých km (km)}$$

$$PHPT = \frac{38 \times 31}{100} \times 1 = 11,78 \text{ Kč na km}$$

Průměrná spotřeba PHM je **11,78 Kč** na km.

Výpočet PN Kč na km:

PN - provozní náklady jsem odhadnul podle statistických údajů z HZS PHA na 70 000 Kč za rok na jednu CAS (viz. příloha 5).

$$PNkm = \frac{\text{průměrné provozní náklady na rok (Kč/rok)}}{\text{průměrný proběh km (km/rok)}} = \text{Kč za 1 km}$$

$$PNkm = \frac{70\,000}{7\,787} = 8,99 \text{ Kč za 1 km}$$

Provozní náklady MPT v přepočtu na 1 km = **8,99 Kč**.

Výpočet PN celkových Kč na km:

$$PN_{\text{celk. km}} = Amptj + PNkm + PHPT = \text{Kč za 1 km}$$

$$PN_{\text{celk. km}} = 83,30 + 8,99 + 11,78 = 104,07 \text{ Kč za 1 km}$$

Celkové provozní náklady MPT při jízdě jsou = **104 Kč** na 1 km.

Výpočet PN celkových MH na km:

$$PN_{\text{celk. MH}} = PN_{\text{celk. km}} \times \text{koeficient přepočtu na MH na Km} = \text{Kč za 1 MH}$$

$$PN_{\text{celk. MH}} = 104 \times 32 = 3328 \text{ Kč za 1 MH}$$

Celkové provozní náklady MPT na 1 MH jsou = **3328 Kč.**

Tabulka 12 Mzdové náklady HZS ČR 2018 (vlastní zpracování) [52] [53] [54]

Výpočet průměru mzdových nákladů u HZS ČR v roce 2018 v Kč			
HZS kraje		PHA	PLK
Počet zaměstnanců a příslušníků		860	684
Objem mzdových prostředků	Příslušníci	451 834 727	340 328 801
	Zaměstnanci	22 057 956	15 160 728
	Celkem P+Z	473 892 683	355 489 529
Odvody zaměstnavatele v souladu se zákony č. 592/1992 Sb. a č. 589/1992 Sb. ve znění p.p.		161 123 512	120 866 440
Celkové mzdové náklady v roce 2018		635 016 195	476 355 969
Celkové mzdové náklady v roce 2018 na osobu		738 391	696 427
Celkové mzdové náklady na osobu za měsíc		61 533	58 036
Celkové mzdové náklady na osobu za směnu		6 153	5 804
Celkové mzdové náklady na osobu za hodinu		385	363
Průměrné náklady os./hod. HZS PHA a HZS PLK		374	

V následující výpočet paušálu náhrad ve smyslu nařízení vlády č. 263/2013 Sb., vychází z dat získaných zpracováním této bakalářské práce. Původní výpočet nezahrnoval pracovní sílu jako náklad, ale ceník v SIAŘ GR 48/2012, uvádí i mzdové prostředky a související výdaje jako podklad pro výpočet úhrad náhrady nákladů.

Tabulka 13 Výpočet – nový paušál 1 (vlastní zpracování)

Výpočet paušálu náhrad – Medián – včetně PN MPT – varianta 1			
PARAMETRY ZÁSAHU	Počet**	Cena za jednotku v Kč	Celková hodnota
Náklady na jízdu k zásahu 2 ks techniky *	16	104	1 664 Kč
Náklady na MH techniky za započatou 1 hod práce	2	3328	6 656 Kč
Náklady na spotřební materiál k zásahu (sorbenty, speciální hasivo, zničené nástroje, poškozená výstroj, opotřebení nástrojů)	1	800	800 Kč
Průměrné náklady na hasiče na 1 hod. práce	7	374	2 618 Kč
Celkem paušální výše úhrady nákladů zásahu			11 738 Kč

Pozn. * V nákladu druhé hodiny započtené průměrné doby zásahu je kalkulována cesta zpět jednotky z místa zásahu.

Pozn.** Počet je zaokrouhlen na celá čísla.

Tabulka 14 Výpočet – nový paušál 2 (vlastní zpracování)

Výpočet paušálu náhrad – Medián – včetně PN MPT – varianta 2			
PARAMETRY ZÁSAHU	Počet	Cena za jednotku v Kč	Celková hodnota
Náklady na jízdu k zásahu 2 ks techniky *	33,24	104	3 457 Kč
Náklady na MH techniky za započatou 1 hod práce	1,39	3328	4 626 Kč
Náklady na spotřební materiál k zásahu (sorbenty, speciální hasivo, zničené nástroje, poškozená výstroj, opotřebení nástrojů)	1	800	800 Kč
Průměrné náklady na hasiče na 1 hod. práce	6,81	374	2 547 Kč
Celkem paušální výše úhrady nákladů zásahu			11 430 Kč

Pozn. * Je kalkulována cesta jednotky z místa zásahu tam i zpět.

6 DISKUZE

Zavedení nového systému účtování náhrad nákladů za zásah ve smyslu zákona č. 160/2013 Sb., mělo přinést zjednodušení celého procesu v podobě jednotné paušální částky stanovené vládním nařízením. Paušální částka, která byla stanovena ve výši 5 600 Kč, odpovídá spíše než skutečným nákladům na zásah, nějakému kompromisu, na kterém se pojišťovny byly ochotné podílet.

SIAŘ GŘ HZS ČR č. 15/2006 stanovuje při kalkulaci výše nákladů na zásah i osobní náklady, které se stanoví podle počtu odpracovaných hodin jednotlivých příslušníků jednotek HZS kraje při vykonávání likvidačních nebo obnovovacích prací a průměrného hodinového služebního příjmu příslušníka jednotky. V SIAŘ GŘ HZS ČR č. 48/2012 je pro stejné účely vytvořen ceník, kde je stanovena hodnota 1 hodiny práce příslušníka HZS ČR na 280 Kč.

Z výše uvedeného se domnívám, že i v paušálu dle nařízení vlády č. 263/2013 Sb., by tato položka měla být započítána, ale není. Pro stanovení nové, reálné finanční částky tohoto paušálu jsem provedl několik výpočtů. Vzorek vstupních dat pro účely těchto výpočtů vychází ze statistik HZS PHA, SČK, ULK a PLK. Pro případné zpřesnění výpočtů, by bylo možné použít celorepubliková data, ale domnívám se, že by se výsledek nově vypočítané paušální částky příliš nelišil.

Pro výpočet jsem použil již zmiňovaný SIAŘ GŘ HZS ČR č. 15/2006, jehož součástí jsou vzorce pro výpočet amortizace a provozních nákladů mobilní požární techniky a věcných prostředků. Po provedení několika výpočtů jsem dospěl k názoru, že tyto vzorce jsou vhodné jen pro techniku, která buď jenom stojí a pracuje (MH), anebo naopak jenom jezdí (KM). Kontrolními výpočty se nebylo možné dopočítat v kombinaci odpracovaných motohodin a najetých kilometrů, pořizovací ceny mobilní požární techniky.

Z tohoto důvodu jsem použil vzorec vlastní provenience, který lépe kombinuje obě vlastnosti mobilní požární techniky, to znamená, že jezdí i pracuje. Kontrolními výpočty jsem ověřil, správnost takového postupu. Drobné rozdíly mezi cenou pořizované MPT a kontrolními výpočty byly dány zaokrouhlováním. Na tento vzorec navázaly další, pomocí kterých se lze dobrat správného výsledku (viz. Strana 53-57).

V podkapitole 5.2.1 jsem ze statistických údajů propočítal pravděpodobné navýšení objemu získaných finančních prostředků pro HZS ČR, jako alternativu, pro případ přechodu na způsob spolufinancování pojišťovny, využívaným na Slovensku.

Zde je jasně patrná výhodnost Slovenského systému, protože již při zvýšení povinných odvodů o 1 % bod, je přínos pro HZS ČR a ostatní uživatele tohoto systému 100 mil. Kč. Průměrné povinné ručení na osobní automobil typu Škoda Fabia dnes stojí okolo 2 900Kč. Z toho 3 % je 87 Kč. Navýšení odvodů do fondu zábrany škod o další 2 až 3 %, by sice mohlo vést ke zdražování pojištění, ale nijak zásadního a pravděpodobněji, by část nákladů na toto opatření rozpustili pojišťovny v rámci svých zisků, z důvodu vysoké konkurence na trhu. Myslím, že není nezbytné zdražovat výrazněji pojistné, protože pojišťovny již v roce 2014 počítaly s navýšením nákladů v souvislosti s úhradami ve výši 200 mil. Kč a ze statistik vyplývá, že skutečně odvedené prostředky jsou zhruba poloviční. To by v současné době odpovídalo povinnému odvodu 4 % do fondu zábrany škod a zrušení současného systému uplatňování náhrad nákladů v souvislosti s DN.

Na Slovensku mají pojistné odpovědnosti z provozu vozidla v podobné cenové relaci jako v ČR a i tak, pojišťovny odvádí povinně do fondu zábrany škod 8 %. Tedy o 5 % více než pojišťovny v ČR. Když pojišťovna Kooperativa, AXA, ČSOB, UNIQUA a další pojišťovny na Slovensku platí 8 % do FZŠ, proč se tolik brání zavedení podobného systému v ČR.

Ze získaných poznatků lze navrhnout několik opatření, které povedou dle mého názoru k zvýšení efektivity a stabilizaci procesu uplatňování náhrad nákladů za zásah JPO.

Obecná doporučení v případě zachování současného systému účtování náhrad nákladů za zásah JPO:

- dbát na kvalitní zpracování ZOZ DN s důrazem na používání klíčových slov;
- poskytovat zpětnou vazbu a pravidelně školit velitele JPO k této problematice;
- při účtování náhrad za preventivní opatření, zajistit kvalitní fotodokumentaci k prokázání oprávněnosti nároku a existenci bezprostředního ohrožení;
- zohledňovat specifické situace, kdy jednotka PO koná sice formálně pouze ve prospěch škůdce, avšak současně tím i zabraňuje vzniku škody třetí osobě;
- rozlišovat mezi nutnou a svévolnou asistencí JPO;
- urgovat pojišťovny, pokud nereagují na požadavek uplatnění náhrad nákladů, déle než dva měsíce;
- stanovit novou výši paušálu dle §44 odst. 8 zákona č. 320/2015 Sb.;
- nahradit starý způsob výpočtu amortizace a provozních nákladů mobilní požární techniky novým vzorcem výpočtu, který je součástí této práce;
- stanovit přesnější koeficient pro přepočítávání MH na KM, špatně stanovený koeficient ovlivňuje hodnoty spotřeby PHM.

Obecné doporučení pro případ přechodu na nový systém účtování náhrad nákladů za zásah JPO „Slovenského typu, je změna legislativy.

V další části diskuze budeme predikovat možné varianty budoucího vývoje problematiky spolufinancování HZS ČR pojišťovnami, v souvislosti uplatňováním náhrad nákladů za zásah JPO a fondem zábrany škod.

Možnosti budoucího vývoje této problematiky:

Varianta 1

Využít §44 odst. 8 zákona č. 320/2015 Sb. ve znění pozdějších předpisů a aktualizovat výši uplatňovaného paušálu na částku 11 700 Kč, včetně započítání průměrných nákladů za práci příslušníků HZS ČR. Změna výše paušálu by lépe odpovídala reálným nákladům HZS ČR na zásah a v podstatě by korespondovala s odhady ČKP z roku 2013, kdy tato instituce odhadovala zvýšení nákladů pro pojišťovny v souvislosti se zákonem č. 160/2013 Sb. a nařízením vlády č. 263/2013 Sb. na cca 200 milionů korun ročně [55]. V současné době v souvislosti s uplatňováním náhrad nákladů obdrží HZS ČR přibližně jen polovinu.

Varianta 2

Zrušit ustanovení § 44 odstavec 1 písmeno b) zákona č. 320/2015 Sb. ve znění pozdějších předpisů, a to nahradit změnou ustanovení § 23a odstavec 2, zákona č. 168/1999 Sb. ve znění pozdějších předpisů, kde je stanoveno, že *„Člen Kanceláře je povinen odvádět do fondu zábrany škod nejméně 3 % z ročního přijatého pojistného z pojištění odpovědnosti za každý kalendářní rok“* novým ustanovením, že *„Člen Kanceláře je povinen odvádět do fondu zábrany škod nejméně 5 % z ročního přijatého pojistného z pojištění odpovědnosti za každý kalendářní rok“* Pět procentní částka je z mého pohledu rozumným kompromisem. V současné době podhodnocený paušál, ve smyslu již zrušeného vládního nařízení č. 263/2013 Sb. nereflexuje skutečné náklady HZS ČR. Ty jsou ve skutečnosti přibližně o 100 % vyšší. Vyhodnotíme-li možnosti, kdy současný příjem HZS ČR z uplatňování náhrad nákladů v souvislosti s DN v období 2014–2018, je v průměru 103 722 796 Kč za rok a možnou alternativu navýšení paušálu ve smyslu § 44 odst. 8 zákona č. 320/2015 na hodnotu 11 700 Kč, jsme v podstatě na hodnotě odpovídající příspěvku členů Kanceláře do fondu zábrany škod ve výši 4 %. Vezmeme-li v úvahu,

že se pravděpodobně po změně výše uvedených zákonů v horizontu dalších pěti a více let nic měnit nebude, je 5% sazba rozumným řešením. Pozitivní vliv v podobě snížení administrativní zátěže, by měl být patrný, jak ze strany pojišťoven, tak ze strany HZS ČR. Součástí této varianty je návrh na změnu v ustanovení § 23a odstavec 4, zákona č. 168/1999 Sb. ve znění pozdějších předpisů, kde je stanoveno, že „Z prostředků fondu zábrany škod se k úhradě nákladů podle odstavce 3 písm. a) nebo b) v daném kalendářním roce poskytne nejméně 60 % hasičskému záchrannému sboru a z toho nejméně 20 % jednotkám sborů dobrovolných hasičů obcí. Z prostředků fondu zábrany škod se dále v daném kalendářním roce poskytne nejméně 15 % dalším složkám integrovaného záchranného systému a nejméně 15 % na realizaci projektů a programů podle odstavce 3 písm. c) nebo d). Z prostředků fondu zábrany škod se v daném kalendářním roce k úhradě nákladů podle odstavce 3 písm. e) poskytnou nejvýše 2 %“, změnit na „Z prostředků fondu zábrany škod se k úhradě nákladů podle odstavce 3 písm. a) nebo b) v daném kalendářním roce poskytne nejméně 65 % hasičskému záchrannému sboru a z toho nejméně 15 % jednotkám sborů dobrovolných hasičů obcí. Z prostředků fondu zábrany škod se dále v daném kalendářním roce poskytne nejméně 15 % dalším složkám integrovaného záchranného systému a nejméně 12 % na realizaci projektů a programů podle odstavce 3 písm. c) nebo d). Z prostředků fondu zábrany škod se v daném kalendářním roce k úhradě nákladů podle odstavce 3 písmene e) poskytnou nejvýše 2 %“ [17].

Půjde-li o zásah u DN při přepravě nebezpečných látek, bude i nadále možné využít ustanovení § 24 zákona č. 239/2000 Sb., o IZS ve znění pozdějších předpisů, nebo i jiný právní předpis [1, s. 283]. V případě přijetí varianty 2, bych doporučoval současně využít variantu 1, pro účely ustanovení § 44 odstavec 1 písmeno a) zákona č. 320/2015 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

7 ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce je návrh souboru systémových opatření na zajištění většího objemu finančních prostředků pro HZS ČR a snížení administrativní zátěže vyplývající ze současné právní úpravy.

V teoretické části práce byl pro vytvoření uceleného pohledu na danou problematiku, stručným způsobem popsán vývoj, základní úkoly a poslání Hasičského záchranného sboru ČR. Dále možnosti financování HZS ČR, dopravní nehodovost a základní pojmy nezbytné pro pochopení problematiky uplatňováním náhrad nákladů za zásahy prováděné JPO v ČR.

V praktické části práce byla komparována současná legislativní úprava Slovenské a České republiky, dále byl v této bakalářské práci zdokonalen matematický vzorec pro výpočet amortizace a provozních nákladů mobilní požární techniky, byl zjištěn negativní vliv špatně stanoveného koeficientu pro přepočtení motohodin na kilometry a propočítány varianty finančního přínosu pro případ systémové změny, která by nahradila současný systém účtování náhrad nákladů v kombinaci s fondem zábrany škod za Slovenský systém spolufinancování, jen prostřednictvím fondu zábrany škod. V diskuzi byla navrženy organizační a systémové změny, kdy první varianta počítá se zachováním dosavadního systému účtování náhrad, v kombinaci se změnou paušálu a dalším organizačním opatřením. Druhá varianta počítá se zavedením zvýšeného procentuálního odvodu pojišťoven do fondu zábrany škod a zrušením dosavadního způsobu účtování náhrad, včetně změny souvisejících zákonů. Druhá varianta přináší značné administrativní zjednodušení a jde jen o to stanovit pojišťovnami akceptovatelný kompromis v podobě procentuálního navýšení odvodů. Navýšení na 4 % by finančně kopírovalo současný podhodnocený stav. Osobně bych se přikláněl k variantě 8% odvodu do FZŠ, ale myslím že reálný konsenzus HZS ČR a ČKP je někde mezi 5-6 %. Myslím, že mohu konstatovat, že cíl bakalářské práce byl splněn a výsledky této práce jsou aplikovatelné v praxi.

8 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

Apt	Amortizace požární techniky
Amptj	Amortizace mobilní požární techniky jízda
AV	Automobil vyprošťovací
CAS	Cisternová automobilová stříkačka
ČAP	Česká asociace pojistitelů
ČKP	Česká kancelář pojistitelů
CNG	Compressed Natural Gas
ČR	Česká republika
DN	Dopravní nehoda
FZŠ	Fond zábrany škod
GŘ	Generální ředitelství
HZS	Hasičský záchranný sbor
HVZ	Hydraulické vyprošťovací zařízení
HZZ SR	Hasičský záchranný zbor Slovenské republiky
H ₂	Vodík
IKIS	SW modul
IZS	Integrovaný záchranný systém
JPO	Jednotka požární ochrany
JSDH	Jednotka sboru dobrovolných hasičů
KM	Kilometr
KOIS	Krajské operační a informační středisko
LPG	Liquified Petroleum Gas
MH	Motohodina
MPT	Mobilní požární technika
MV	Ministerstvo vnitra
NKÚ SR	Nejvyšší kontrolní úřad Slovenské republiky
OPIS	Operační a informační středisko

PCO	Pult centrální ochrany
PČR	Policie České republiky
PHM	Pohonné hmoty
PHpt	Pohonné hmoty požární technika
PN	Provozní náklady
PO	Požární ochrana
PLK	Plzeňský kraj
SČK	Středočeský kraj
SIAŘ	Sbírka interních aktů řízení
SSU	Statistické sledování událostí
ULK	Ústecký kraj
VYA	Vyprošňovací automobil
ZOZ	Zpráva o zásahu
Z. z	Zbierka zákonov

9 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] KOLEKTIV AUTORŮ, . Krizová legislativa (soubor zákonů). Vydání první. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2016, 406 s. ISBN 978-80-7380-627-9.
- [2] KAVKA, Martin. 23. března 1853 byl založen první profesionální sbor na území České republiky: v Praze. Pozary.cz [online]. Praha: Pozary.cz, 2018 [cit. 2019-02-20]. Dostupné z: <https://www.pozary.cz/clanek/22997-23-brezna-1853-byl-zalozen-prvni-profesionalni-sbor-na-uzemi-ceske-republiky-vznikl-v-praze/>
- [3] EXPOZICE POŽÁRNÍ OCHRANY VE ZBIROHU: Historie profesionální požární ochrany v českých zemích [online]. ČR: GŘ HZS ČR, 2019 [cit. 2019-02-24]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/historicka-expozice-ve-zbirohu-historie-profesionalni-pozarni-ochrany-v-ceskych-zemich.aspx>
- [4] VIČAR, Radim a Leopold SKORUŠA. Patnáct let platnosti tvz. Krizové legislativy v ČR. The Science for Population Protection: Bezpečnostní prostředí a bezpečnostní politika. ČR: GŘ HZS ČR, 2016, 2016(2), 1-9. ISSN 1803-635X.
- [5] VAVERA, František a Pavel MATES. Fond zábrany škod a úhrada nákladů za zásah jednotky požární ochrany. Správní právo. Tiskárna Ministerstva vnitra, s.p.o.: Ministerstvo vnitra ČR, 2014, 2014(3), 203-208. ISSN 0139-6005.
- [6] Roční zpráva o činnosti 2007. In: Hasičský záchranný sbor České republiky: Roční zpráva o činnosti [online]. Praha: MV-GŘ HZS ČR, 2008, 2007(1), s. 98 [cit. 2019-03-25]. Dostupné z: www.hzscr.cz/soubor/rocni-zprava-o-cinnosti-07-final-pdf
- [7] ČESKO. Zákon č. 219/2000 Sb. o majetku ČR a jejím vystupování v právních vztazích: znění od 01.07.2017. In: Sběrka zákonů. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra, p. o., 2000, ročník 2000, částka 65, číslo 219.

- [8] ČESKO. Zákon č. 218/2000 Sb. o rozpočtových pravidlech: ve znění pozdějších předpisů. In: Sběrka zákonů. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra, p. o., 2012, ročník 2012, částka 188, číslo 501.
- [9] ČESKO. Zákon o státním rozpočtu České republiky na rok 2018. In: Sběrka zákonů. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra, p. o., 2017, ročník 2017, částka 171, číslo 474. ISSN 1211-1244.
- [10] BALABÁN, Miloš a Bohuslav PERNICA. Bezpečnostní systém ČR: problémy a výzvy. Vydání první. Praha: Univerzita Karlova v Praze, nakladatelství Karolinum, 2015, 310 s. ISBN 978-80-246-3150-9.
- [11] Evropské fondy v ČR: Strukturální a investiční fondy. Dotaceu.cz [online]. ČESKO: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019 [cit. 2019-03-10]. Dostupné z: <https://www.dotaceu.cz/cs/Evropske-fondy-v-CR/Informace-o-fondech>
- [12] KRACÍKOVÁ, Vladimíra. Využití strukturálních fondů Evropské unie v HZS ČR. 112: odborný časopis požární ochrany, integrovaného záchranného systému a ochrany obyvatelstva. Praha: MV - GŘ HZS ČR, 2017, (10), 14-17. ISSN 1213-7057.
- [13] Statistická ročenka 2018: HZS ČR. In: Hzscr.cz [online]. První. Praha: MV GŘ HZS ČR, 2019 [cit. 2019-04-20]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/informacni-servis-statistiky-rocenka-2018-pdf.aspx>
- [14] TAUSCH, Jaromír. Hasičská vzájemná pojišťovna: 100 let od založení. První. Praha: Fire Edit, 2000, 136 s. ISBN 80-85602-18-0.
- [15] Hospodářské noviny: Trocha historie povinného ručení. *Economia*, a.s, 2009, 2009(2710). ISSN 1213-7693. Dostupné také z: <https://archiv.ihned.cz/c1-38813780-trocha-historie-povinneho-ruceni>
- [16] ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon České národní rady o pojišťovnictví. In: Sběrka zákonů. Praha: Federální ministerstvo vnitra, 1991, ročník 1991, částka 38, číslo 185.

- [17] ČESKO. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. In: Sběrka zákonů. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra, p. o., 1999, ročník 1999, částka 57, číslo 168.
- [18] Císařský patent č. 946/1811 Sb. zák. soud: Obecný zákoník občanský. Beck-online.cz [online]. Praha: C. H .Beck, s. r. o., 2017 [cit. 2019-03-14]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mjygeyv6ojugywtcna&groupIndex=0&rowIndex=0>
- [19] Zákon 162/1908 ř.z.: o ručení za škody z provozování jízdních silostrojů (automobilů). Epravo.cz [online]. ČESKO: EPRAVO.CZ, a.s., ©1999-2019 [cit. 2019-03-22]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=662&Section=1&IdPara=1&ParaC=2>
- [20] Vládní nařízení: kterým se provádí zákon ze dne 26. března 1935, č. 81 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly. Beck-online.cz [online]. Praha: C. H .Beck, s. r. o., 2017, 22 březen 2019 [cit. 2019-03-22]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mjzgm2v6mrqgmxa4rufuya>
- [21] Historie povinného ručení. Klikpojisteni.cz [online]. Praha: Klikpojisteni.cz, a.s., © 2011-2019 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <https://www.klikpojisteni.cz/historie-povinneho-ruceni/>
- [22] KAZDA, Petr a Karolína KAZDOVÁ. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer, 2016, 204 s. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-259-7.
- [23] ČESKO. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: Sběrka zákonů. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra p.o., 2000, ročník 2000, částka 98, číslo 361.
- [24] ČESKO. Zákon o pozemních komunikacích. In: Sběrka zákonů. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra p.o, 1997, ročník 1997, částka 3, číslo 13.

- [25] Souhrnné statistiky - 2018, 2019: Centrální registr vozidel. Mdcz.cz [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2019 [cit. 2019-05-10]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Centralni-registr-vozidel/Souhrnne-statistiky-2018>
- [26] ROČENKA DOPRAVY ČR 2017. Sydos.cz [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2018 [cit. 2019-05-10]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2017/index.html>
- [27] LUKEŠ, Pavel. Návod k vypracování a použití "Dílčí zprávy o zásahu", "Zprávy o zásahu" a "Zprávy o činnosti". První. Praha: MV, GŘ HZS ČR, 2016, 39 s. ISBN 978-808-7544-310.
- [28] MV-96828-2/PO-2008. STČ 08/IZS: při společném zásahu u dopravní nehody. První. Praha: MV-GŘ HZS ČR, 2009. MV-96828-2/PO-2008.
- [29] KOLEKTIV AUTORŮ, . Bojový řád jednotek požární ochrany: ML. č 1/D. 1. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007. ISBN 978-80-7385-026-5.
- [30] Metodická pomůcka: PO -1590/IZS-2003. In: M.zlin.eu [online]. Praha: Ministerstvo vnitra, 2003 [cit. 2019-04-22]. Dostupné z: http://m.zlin.eu/data/dataupload/okr/krizove_situace/40__zasady_rozlisovani_cinnosti_pri_zalp_mp.pdf
- [31] Úsporná opatření vlády pro roky 2013 až 2015. Vlada.cz [online]. Praha: Vláda ČR, © 2009-2019 [cit. 2019-04-23]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/cz/media-centrum/aktualne/usporna-opatreni-vlady-pro-roky-2013-az-2015-94630/>
- [32] ZAORALOVÁ, Nikole. HLEDÁME REÁLNÁ A OPTIMÁLNÍ VÝCHODISKA ŘEŠENÍ SOUČASNÉ SLOŽITÉ SITUACE. 112: odborný časopis požární ochrany, integrovaného záchranného systému a ochrany obyvatelstva. 2012. Praha: MV - GŘ HZS ČR, 2012, (4), 4-5. ISSN 1213-7057.

- [33] ZAORALOVÁ, Nicole. Mýty a fakta o novele zákona o pojišťovnictví dle názoru generálního ředitele HZS ČR: plk. Ing. Drahošlava Ryby. POZARY.CZ [online]. ČESKO: POŽÁRY.cz, 2013 [cit. 2019-04-24]. Dostupné z: <https://www.pozary.cz/clanek/64052-myty-a-fakta-o-novele-zakona-o-pojistovnictvi-dle-nazoru-generalniho-reditele-hzs-cr-plk-ing-draho-slava-ryby/#1030?do=ping>
- [34] ČESKO. Zákon o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů. In: Sbírka zákonů. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra p.o, 2000, ročník 2000, částka 73, číslo 238.
- [35] SLOVAKIA. Zákon o poisťovníctve a o zmene a doplnení niektorých zákonov. In: Zbierka zákonov. Bratislava: Ministerstvo spravodlivosti SR, 2008, ročník 2008, částka 3, číslo 8.
- [36] Detaily návrhu zákona. Nrsr.sk [online]. Slovakia: K NR SR, 2019 [cit. 2019-05-02]. Dostupné z: <https://www.nrsr.sk/web/Default.aspx?sid=zakony/zakon&MasterID=6071>
- [37] SLOVAKIA. Zákon o poisťovníctve a o zmene a doplnení niektorých zákonov. In: Zbierka zákonov. Bratislava: Ministerstvo spravodlivosti SR, 2015, ročník 2015, částka 13, číslo 39.
- [38] SLOVAKIA. Zákon, ktorým sa dopĺňa zákon č. 39/2015 Z. z. o poisťovníctve a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony. In: Zbierka zákonov. Bratislava: Ministerstvo spravodlivosti SR, 2016, ročník 2016, číslo 339.
- [39] Aktuality legislatívnej rady: Zmeny v slovenskej a európskej legislatíve a ďalšie témy. In: Nku.gov.sk [online]. Slovenská republika: NKÚ SR, 2018 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <https://www.nku.gov.sk/documents/10157/1435731/Aktuality+Legislat%C3%A4Dvnej+rady+NK%C3%A4+-+november+2018>

- [40] Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR - částka 4/2017.
První. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra, s.p.o, 2017, 12 s.
- [41] Prohlášení o postupu při uplatňování a posuzování nároků HZS ČR. Praha, 2017.
- [42] Sdělení k pojistné události. Praha, 2018.
- [43] Statistické sledování: MV GŘ HZS ČR. ČESKO, 2019.
- [44] ČAP: Povinné ručení letos v průměru zdraží o 3,4 procenta. ČAP: Povinné ručení letos v průměru zdraží o 3,4 procenta [online]. ČESKO: ČTK, 2019, 2018(1) [cit. 2019-05-10]. ISSN 1213-5003.
- [45] ČESKO. Nařízení vlády č. 263/2013 Sb., o paušální výši úhrady nákladů zásahu - znění od 1. 9. 2013. In: Sbírka zákonů. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra, p. o., 2013, ročník 2013, částka 101, číslo 263.
- [46] ISV 5.0 Statistické sledování událostí. ČESKO, 2018.
- [47] REGISTR SMLUV [online]. ČESKO: Ministerstvo vnitra ČR, 2016 [cit. 2019-05-10]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/>
- [48] PORTÁL NEM: Národní elektronický nástroj. Nen.nipez.cz [online]. ČESKO: NIPEZ, 2019 [cit. 2019-04-14]. Dostupné z: <https://nen.nipez.cz>
- [49] ISV 5.0 Strojní služba: Průměrná spotřeba. HZS ČR. ČESKO, 2018.
- [50] Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR - částka 15/2006.
První. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra, s.p.o, 2006, 14 s.
- [51] Řád strojní služby Hasičského záchranného sboru ČR. První. Praha: Ministerstvo vnitra, 2018, 32 s. ISBN 978-807-6160-132.
- [52] ZPRÁVA O STAVU POŽÁRNÍ OCHRANY: HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY 2018. In: Hzscr.cz [online]. Praha: MV GŘ HZS ČR, 2019 [cit. 2019-04-20]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/vyrocnizprava-za-rok-2018-zprava-o-po-2018-hzs-praha-pdf.aspx>

- [53] Roční zpráva o stavu požární ochrany: v Plzeňském kraji za rok 2018. Hzs.cr [online]. Plzeň: MV GŘ HZS ČR, 2019 [cit. 2019-04-15]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/rocni-zprava-za-rok-2018-pdf.aspx>
- [54] ZPRÁVA O STAVU POŽÁRNÍ OCHRANY: HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY 2017. In: Hzs.cr [online]. Praha: MV GŘ HZS ČR, 2018 [cit. 2019-04-15]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/zprava-o-po-2017-hzs-praha-pdf.aspx>
- [55] ZÁSADNÍ ZMĚNY V POVINNÉM RUČENÍ V ROCE 2014. In: Docplayer.cz [online]. ČESKO: ČKP a CAP, 2013 [cit. 2019-05-2]. Dostupné z: <https://docplayer.cz/1906145-Zasadni-zmeny-v-povinnem-ruzeni-v-roce-2014-tiskova-konference-praha-25-zari-2013.html>
- [56] Sbíрка interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR - částka 48/2012. 28.11. 2012. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra, s.p.o, 2012, 10 s.
- [57] SALAČ, Miroslav. Analýza provozu a údržby mobilní požární techniky na HZS hl. m. Prahy. Radešín, 2009.
- [58] Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2018. Praha: POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY, 2019, 2019(1), 29 s.
- [59] MINISTERSTVO VNITRA: VÝDAJE KAPITOLY DLE ODVĚTVOVÉHO ČLENĚNÍ V ROCE 2018. Monitor.statnipokladna.cz [online]. Praha: Ministerstvo financí ČR, 2018 [cit. 2019-05-10]. Dostupné z: <https://monitor.statnipokladna.cz/2018/statni-rozpocet/kapitola/314#prehled>
- [60] O.P.S.O. 2015:. In: Pkr.kr-ustecky.cz [online]. ČESKO: HZS ULK, 2014 [cit. 2019-04-15]. Dostupné z: [https://pkr.kr-ustecky.cz/media/portal/prezentace_skoleni_obci2/14\)%20HZS%20-%20%20KRIZOV%C3%81%20A%20OSTATN%C3%8D%20SOUVISEJ%C3%8DCI%20LEGISLATIVA%20VE%20VZTAHU%20K%20OBC%C3%8DM.pdf](https://pkr.kr-ustecky.cz/media/portal/prezentace_skoleni_obci2/14)%20HZS%20-%20%20KRIZOV%C3%81%20A%20OSTATN%C3%8D%20SOUVISEJ%C3%8DCI%20LEGISLATIVA%20VE%20VZTAHU%20K%20OBC%C3%8DM.pdf)

10 SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Krizová legislativa ČR [60]	13
Obrázek 2 Rozpočtová kapitola č 314 pro ro 2018 [59]	14
Obrázek 3 Registrovaná motorová vozidla v ČR (vlastní zpracování) [25] [26]..	21
Obrázek 4 DN – vývoj v ČR [58]	22
Obrázek 5 DN Likvidační práce (vlastní zdroj).....	27
Obrázek 6 DN Zohlednění specifických situací (zdroj vlastní)	36
Obrázek 7 HZSČR uplatňované a přijaté náhrady (vlastní zpracování) [43]	43
Obrázek 8 Má dáti - nedal (vlastní zpracování) [43].....	44
Obrázek 9 HZS ČR souhrnný přehled (vlastní zpracování) [43].....	44

11 SEZNAMU POUŽITÝCH TABULEK

Tabulka 1 Registr motorových vozidel ČR (vlastní zpracování) [25] [26].....	22
Tabulka 2 Fond zábrany škod, náhrady nákladů z DN (vlastní zpracování).....	45
Tabulka 3 FZŠ – zvýšení objemu prostředků – rozvaha (vlastní zpracování).....	46
Tabulka 4 Paušál dle NV č. 263/2013 Sb. [45]	47
Tabulka 5 DN – statistické součty (vlastní zpracování) [46].....	48
Tabulka 6 DN – součty – vyhodnocení (vlastní zpracování) [46].....	48
Tabulka 7 Ceny MPT – CAS (vlastní zpracování) [47] [48].....	49
Tabulka 8 Ceny MPT – VYA, AV (vlastní zpracování) [47]	49
Tabulka 9 Ceny HVZ (vlastní zpracování) [47]	49
Tabulka 10 Průměrné hodnoty 2018 - KM, MH, PHM (vlastní zpracování)	50
Tabulka 11 KM, MH, PHM – nový přepoččet (vlastní zpracování).....	55
Tabulka 12 Mzdové náklady HZS ČR 2018 (vlastní zpracování) [52] [53] [54]....	57
Tabulka 13 Výpočet – nový paušál 1 (vlastní zpracování).....	58
Tabulka 14 Výpočet – nový paušál 2(vlastní zpracování).....	58

12 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 - Klíčová slova [41].....	77
Příloha 2 - ZOZ DN (ukázka) [40].....	79
Příloha 3 - ISV 5.0 Strojní služba [49].....	80
Příloha 4 - Ceník vynaložených výdajů [56].....	83
Příloha 5 - Provozní náklady CAS [57].....	83
Příloha 6 - Průměrné hodnoty – součty SSU [46].....	84
Příloha 7 - Získané prostředky z fondu zábrany škod pro JPO [43].....	86
Příloha 8 - Fond zábrany škod – věcná náplň – JPO [43].....	87

Příloha 1 - Klíčová slova [41]

Klíčová slova popisu zásahu JPO na DN		Poznámka/řešení nároku
1.	Provedení průzkumu.	NE, nejsou-li další činnosti v souladu s § 6
2.	Provedení protipožárních opatření - odpojení AKU	
a)	na vozidle skúdců (Š)	Ano - předchází-li <u>bezprostřední hrozba vzniku požáru</u> , např. kombinace poškození elektroinstalace a úniky PHM (doložit foto).
b)	na vozidlech poškozených skúdcem (P)	Ano - předchází-li <u>bezprostřední hrozba vzniku požáru</u> , např. kombinace poškození elektroinstalace a úniky PHM (doložit foto).
3.	Uhašení požáru havarovaného vozidla (Š)	Ano - musí být ohroženo životní prostředí (pole, lesy - doložit foto).
4.	Uhašení požáru havarovaného vozidla (P)	Ano
5.	Zajištění vozidel proti dalšímu pohybu (Š)	Ano - při bezprostředním ohrožení ostatních (doložit foto)
6.	Zajištění vozidel proti dalšímu pohybu (P)	Ano - doložit foto, že povaha věci vyžadovala toto preventivní opatření
7.	Označení místa nehody.	NE, nejsou-li další činnosti v souladu s § 6
8.	Označení překážky v provozu vzniklé v důsledku DN (padlý strom aj.)	NE, nejsou-li další činnosti v souladu s § 6
9.	Zajištění místa nehody, např. nárazníkové postavení z důvodu zajištění bezpečnosti všech zúčastněných osob a vozidel.	NE, nejsou-li další činnosti v souladu s § 6
10.	Zajištění místa pro přistání vrtulníku.	NE, nejsou-li další činnosti v souladu s § 6
11.	Rízení dopravy.	NE, nejsou-li další činnosti v souladu s § 6
12.	Vyproštění osoby:	
a)	spolujezdce	Ano
b)	řidiče (P)	Ano
c)	zemřelého řidiče (Š)	NE
14.	Poskytnutí předlékařské pomoci:	
a)	spolujezdci - resuscitace, nasazená O ₂ terapie, fixace krční páteře, aj.	Ano
b)	sraženému chodci/cyklistovi - resuscitace, zastavení krvácení aj.	Ano - není-li viníkem DN
c)	transport osoby z terénu ZZS/pohřební službě.	Ano - není-li skúdcem/viníkem DN
d)	asistence/spolupráce s RZS při ošetřování zraněného účastníka DN.	Ano - není-li skúdcem/viníkem DN
e)	postupné ošetřování zraněných dle priorit zranění	Ano
f)	zraněnému řidiči (P).	Ano
g)	zraněnému řidiči (Š).	NE, nejsou-li další činnosti v souladu s § 6
h)	zraněnému řidiči (viníkem DN je zvěř).	NE (zvěř nemá pojištění ...)
i)	neúspěšná resuscitace, první pomoc - úmrtí	Ano - nejedná-li se jen o skúdc/viníka DN
15.	Manipulace se zemřelým účastníkem DN (P).	Ano
16.	Pomoc/spolupráce/asistence např. se ZZS při:	
a)	transportu zraněných do vozidel ZZS.	Ano - nejedná-li se jen o skúdc/viníka DN
b)	nakládání pacienta např. do vrtulníku.	Ano - nejedná-li se o skúdc/viníka DN
c)	předání oběti DN pohřební službě.	Ano - nejedná-li se o skúdc/viníka DN
17.	Poskytnutí posttraumatické péče poškozeným účastníkům DN	Ano
18.	Zásah na ochranu životního prostředí:	
a)	preventivní opatření k zamezení úniku nebo šíření nebezpečných látek.	Ano - vyplývá-li z povahy věci bezprostřední hrozba poškození životního prostředí (nutno doložit foto)
b)	manipulace s havarovaným vozidlem k zamezení (vyloučení) úniku nebezpečných látek	Ano - vyplývá-li z povahy věci bezprostřední hrozba (nutno doložit foto)
c)	likvidace úniku nebezpečných látek do půdy	
d)	zasypání sorbentem a uložení sorpčních hadů pod únik	Ano - vyplývá-li z povahy věci bezprostřední hrozba poškození životního prostředí možným únikem nad 5 litrů provozních kapalin (nutno doložit foto)
e)	likvidace úniku provozních kapalin	
f)	zamezení úniku nebezpečných látek do půdy	
g)	odstranění kontaminované zeminy.	
h)	únik benzínu - preventivní uložení sorpční rohoží na ochranu potoka.	Ano - jedná-li se o zamezení kontaminace vodního toku např. nad 5 litrů nebezpečných látek (nutno doložit foto)
i)	únik 100 l oleje - zajištění kanálů obsypáním sorbentem.	Ano - nutno doložit foto
j)	likvidace znečištění cca 100 m hydraulického oleje na komunikaci.	Ano - nutno doložit foto
k)	O ₂ v rybníku, přehrazení rybníka pomocí sorp. hadů, aj.	Ano - nutno doložit foto
l)	O ₂ ve vodním zdroji - VD Seč - zdroj pitné vody, normé stěny.	Ano - nutno doložit foto
m)	jímání unikajících provozních kapalin	Ano - vyplývá-li z povahy věci bezprostřední hrozba poškození životního prostředí (nutno doložit foto)
n)	proražení palivové nádrže firmou při likvidaci DN - jímání 150 l a přečerpání 300 l.	Ano - pouze pokud k tomu došlo DN a z povahy věci bezprostřední hrozba poškození životního prostředí - nutno doložit foto (v konkrétním uvedeném případě nárok HZS ČR nevzniká, únik způsobila likvidační firma)
o)	zásah na DN NA s masivním únikem oleje z přepravovaných transformátorů do půdy.	Ano - nutno doložit foto
p)	odvoz kontaminovaného materiálu k likvidaci	Ano - jedná-li se o vozidlo poškozeného, nad 5 kg (doložit foto)

19. Zásah vůči vegetaci:		
a)	nasazení RMŘP pro odstranění stromů bránících vyproštění řidiče (P/Š)	Ano - u poškozeného (§ 6)
b)	odstranění zaklíněného stromu pomocí RMŘP v zádní nápravě automobilu	Ano - u poškozeného (§ 6)
c)	nasazení RMŘP pro odstranění stromu z korby vozidla	Ano - u poškozeného (§ 6)
d)	odstranění poškozeného stromu DN, který hrozil pádem na komunikaci.	Ano - hrozí-li bezprostřední ohrožení
e)	nežádost starosty obce byly na místě uřezány dva poškozené stromy DN.	Ano - rozhodná je bezprostřednost ohrožení, ne žádost starosty (nutno doložit foto)
f)	odstranění vyvráceného stromu DN za pomoci RMŘP z komunikace a z pole.	Ne, nejedná se o škodu, překážku způsobenou na vozovce odstraňuje její původce nebo ŘSD. V případě pole ano.
20. Zásah vůči přepravovanému nákladu		
a)	Kontrola nákladu všech zúčastněných vozidel.	Ano - u obou vozidel, ale jen v případě, že bude sledováno nějaké bezprostřední ohrožení.
b)	Překládání nákladu spotřebního zboží z vozidla (Š)	Ano - hrozí-li bezprostřední ohrožení
c)	Překládání nákladu spotřebního zboží z vozidla (P).	Ano - hrozí-li bezprostřední ohrožení
21. Vyproštění vozidla:		
a)	vyproštění vozidla z vodního toku/čerpací stanice PHM s únikem PHM	Ano
b)	preventivní vyproštění vozidla z vodního toku (ochrana životního prostředí)	Ano
c)	proboření ledu - vyproštění z Lipna (zamezení poškození životního prostředí).	NE - nejedná se o DN
d)	pomoc/asistence odtažové službě při vyproštění/naložení vozidla.	Ano - poškozeného, pokud to povaha věci vyžaduje (doložit foto).
e)	vyproštění vozidla z příkopu (P)	Ano
f)	preventivní vyproštění vozidla z příkopu (Š)	Ano - hrozí-li bezprostřední ohrožení životního prostředí (nutno doložit foto)
g)	vykácení dřevin pro vyproštění vozidla z rybníka (Š/P).	Ano - pro Š i P
h)	sundání vozu z poškozených svodidel (Š/P)	ANO - u P, u Š - hrozí-li bezprostřední ohrožení života, zdraví, majetku třetích osob nebo životního prostředí
i)	vyproštění vozidla pomocí AJ.	Ano - pro P; Ne - pro Š
j)	nasazení člunu pro navázání vozidla ve vodním toku za účelem jeho vyproštění	Ano
k)	manipulace s vozidlem k provedení zásahu nebo na žádost PČR, ZZS	Ano - pro P, Ne - pro Š
22. Odtahování/odtlačení vozidla:		
a)	odtažení vozidla mimo komunikaci.	Ano - pro P
b)	odtlačení vozidel do odstavného pruhu.	
c)	odtlačení vleku traktoru (poškozený) mimo komunikaci.	
d)	odstranění havarovaných vozidel mimo křižovatku.	
e)	jednotka na žádost PČR odklídila havarované vozidlo ke kraji vozovky.	
f)	odstranění překážky z vozovky.	
g)	vozidlo odstraněno z komunikace, tak aby nebránilo provozu.	
23. Úklid vozovky		
a)	odstranění překážek z pozemní komunikace	Ano - pro P
b)	odstranění krve a tkání obětí DN	
c)	realizace činností za účelem zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu odstraněním nebezpečných trosk po DN	
d)	jednotka provedla závěrečný úklid	
e)	úklid po DN	
f)	odstranění olejových skvrn aj. ohrožujících bezpečnost provozu (např. 50 m)	Ano - nutno doložit foto, z nichž vyplývá zda nešlo o pouhé znečištění vozovky nebo skutečně došlo k ohrožení bezpečnosti provozu
g)	úklid střepů z poškozené lampy DN NA	
24. Různé		
a)	součinnost při odstraňování svodidel	Ano - pokud to povaha věci vyžaduje - tj. bezprostřední ohrožení (nutno doložit foto)
b)	demontována poškozená dopravní značka, ohrožující provoz/bránící vyproštění havarovaného auta	Ano - u P
d)	odřezání a částečná demontáž svodidel zaklíněných pod vozidlem (škůdce).	Ano - hrozí-li bezprostřední ohrožení (nutno doložit foto)

e)	pro zajištění bezpečnosti odstranění posledního dílu lampy veřejného osvětlení povolán AŽ	Ano - hrozí-li bezprostřední ohrožení, nutno doložit foto
f)	odstranění zavěšeného utrženého zábradlí z mostu	Ano - ohrožuje-li to jiné (nutno doložit foto)
g)	stabilizace a uchycení poškozených konstrukcí a zařízení	Ano - hrozí-li bezprostřední ohrožení (nutno doložit foto)
h)	na žádost PČR bylo odstraněno, aby netvořilo překážku v silničním provozu, aj.	Ano - u P
i)	odstranění poškozeného dopravního značení	Ano - hrozí-li bezprostřední ohrožení (nutno doložit foto)
j)	poškození lampy veřejného osvětlení - odřezání a odklizení lampy	Ano - hrozí-li bezprostřední ohrožení (nutno doložit foto)
k)	pomoc při odchytu nebo likvidaci zvířat (např. tři přepravované ovce)	Ano - u P
l)	DN motocyklu a OA s následným požárem obou vozidel	Ano
m)	požár za jízdy - hořela i tráva u cesty a pole s obilím.	NE - není DN
n)	snaha zastavit vodu u poškozeného nadzemního hydrantu, přivolání pohotovostní služby	Ano
o)	navícení místa zásahu pro zasahující složky	
p)	koordinace likvidace následků DN (ČIŽP, povolání statika)	Ano - jsou-li prováděny činnosti dle § 6
q)	vozidlo CAS použito jako krycí vozidlo pro ochranu příslušníků	
r)	vyhledávání zaběhnutého psa fidičky vozidla	Ano - u P
s)	střet s divokým prasetem	NE - zvěř nemá pojištění.
t)	vyproštění psa z kabiny	Ano - u P
u)	vytvoření clony (přikrývkou) pro zakrytí zraněných/zesnulých	
v)	betonové zátarasy po DN byly pomocí univerzálního páčidla posunuty zpět na místo	Ano - hrozí-li bezprostřední ohrožení (nutno doložit foto)
w)	likvidace krevní skvrny po zraněném chodci/zvířeti	Ano - u P bude-li se jednat výhradně o úklid vozovky, tak ne (např. při střetu vozidla se zvěří, nebo pokud je viníkem střetu chodec)
x)	přistavení autobusu HZS ČR pro umístění nezraněných cestujících	Ano, podle situace, v kontextu události
y)	odstraněn poškozený (ulomený) sloup veřejného osvětlení z chodníku, cyklostezky a silnice.	Ano - hrozí-li bezprostřední ohrožení (nutno doložit foto), zda pokyn vydal či nevydal starosta obce je z hlediska plnění z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla irrelevantní

Příloha 2 - ZOZ DN (ukázka) [40]

ISV 5.0 Statistické sledování událostí

HZS Středočeského kraje se sídlem v Kladně

Ev. číslo: 2111000045

PŘÍLOHA KE ZPRÁVĚ O ZÁSAHU - ÚHRADA ZA DOPRAVNÍ NEHODU

celkový přehled zasahujících jednotek požární ochrany

Den vzniku DN: 27.9.2013

Typ události SSU: **Dopravní nehoda silniční**
 Popis typu události: **Odklizení vozovky a vyp. osob**
 Místo DN: **Kladno, U výjezdu na Dlouhou Lhotu**
 Poznámka: **JPO provedly vyproštění řidiče, odtazeni vozidla ke krajnici a úklid vozovky.**

Zasahující jednotky PO - HZS ČR

Zasahující JPO	Čas zahájení zásahu	Čas ukončení zásahu	Celkový čas zásahu
stanice Kladno1 213001 (HZS ČR)	27.09.2013 09:29	27.09.2013 11:00	1:31
<i>Použití smáčedla, Použití prášku z mobilní techniky, Použití inertních plynů z mobilní techniky, Odstraňování následků dopravní nehody, Požívání foto,video, Použití navigátoru s centrálou</i>			

Zasahující jednotky PO - SDH obcí

Zasahující JPO	Čas zahájení zásahu	Čas ukončení zásahu	Celkový čas zásahu
Lhota 213186 (JSDHO)	27.09.2013 10:05	27.09.2013 10:55	0:50
Žilina 213175 (JSDHO)	27.09.2013 09:40	27.09.2013 10:15	0:35
<i>Provizorní oprava, Rozebírání konstrukcí, Odstranění olejových skvrn z vozovky</i>			

Účast PČR

Oddělení: **Dopravní Policie Kladno**

Spisová značka: **KRPS-2462/DN-2009-SN**

Přímí účastníci DN

RZ(SPZ) / VIN(v.č.)	Tovární značka aut.	Typ automobilu	Jméno řidiče / vlastníka	Stát registrace vozidla
4X2 1145	Audi	Kombi	Jan Krauz	Česko

Pořízena fotodokumentace: **Ne**

Pořízena videodokumentace: **Ne**

Příloha 3 - ISV 5.0 Strojní služba [49]

ISV 5.0 Strojní služba HZS Středočeského kraje

Průměrná spotřeba

Období od: 1.1.2018 do: 31.12.2018

Jednotka PO

Technika	PHM	Km	MTH	Koef. MTH	Km celkem	Čerpáno	Prům.sp.	Prům.TP
stanice Beroun (AED)								
CAS 15/2200/200 MZZ (vyp/sorb) (RZ: ISB 8468)	nafta motorová	8363	19,60	50	9343	3335,97	35,71	37
RZA L2Z VW TRANSPO.(vyp/sorb) (RZ: 2SZ 9158)	nafta motorová	3650	0,00		3650	717	19,64	
VYA 20 S2Z T 815-7 (RZ: 3SR 6440)	nafta motorová	2742	47,90	50	5137	2304,66	44,86	45

ISV 5.0 Strojní služba HZS Ústeckého kraje

Průměrná spotřeba za rok 2018

JPO	Technika	Rok/Měsíc	Km	MTH	Koef. MTH	Čerpáno	Prům.sp.	Prům.TP
Stanice Česká Kamenice								
1.výjezd(MAN/CAS15)ČK (RZ: 5U8 0479)								
		2018/1	714	2	39	279	35,80	
		2018/2	354	4	39	178	34,79	
		2018/3	309	5	39	141	27,87	
		2018/4	419	3	39	183	35,15	
		2018/5	283	2	39	110	32,15	
		2018/6	575	5	39	242	31,35	
		2018/7	604	3	39	243	33,96	
		2018/8	660	6	39	258	29,10	
		2018/9	625	4	39	261	33,35	
		2018/10	662	6	39	295	33,17	
		2018/11	342	3	39	147	32,19	
		2018/12	585	4	39	253,18	35,02	
	Celkem		6132	45	39	2590,18	32,84	

ISV 5.0 Strojní služba HZS Ústeckého kraje

Průměrná spotřeba za rok 2018

JPO	Technika	Rok/Měsíc	Km	MTH	Koef. MTH	Čerpáno	Prům.sp.	Prům.TP
Stanice Děčín								
CAS 20/4000/240/S2T/DC (RZ: 6U6 2853)								
		2018/1	698	13	40	486	39,68	
		2018/2	498	21	40	390	29,47	
		2018/3	618	14	40	446	37,66	
		2018/4	585	12	40	390	36,63	
		2018/5	386	8	40	303	42,87	
		2018/6	538	13	40	364	34,64	
		2018/7	650	20	40	415	28,57	
		2018/8	605	8	40	482	52,18	
		2018/9	611	2	40	246,03	36,17	
		2018/10	1107	9	40	443,32	29,84	
		2018/11	408	11	40	308	35,98	
		2018/12	507	15	40	346	31,61	
	Celkem		7211	146	40	4619,35	35,39	

ISV 5.0 Strojní služba HZS Ústeckého kraje

Průměrná spotřeba za rok 2018

JPO	Technika	Rok/Měsíc	Km	MTH	Koef. MTH	Čerpáno	Prům.sp.	Prům.TP
Stanice Šluknov								
2.výjezd(T 815 4x4)ŠLK (RZ: DCA 80-38)								
		2018/1	5	0	40	110	2 200,00	41
		2018/2	107	0	40	29	27,10	41
		2018/3	89	2	40	69,12	38,42	41
		2018/4	235	2	40	104	35,18	41
		2018/5	106	0	40	46	39,62	41
		2018/6	216	0	40	85	39,35	41
		2018/7	273	1	40	115	39,22	41
		2018/8	157	2	40	86	39,52	41
		2018/9	66	0	40	36	54,55	41
		2018/10	298	5	40	165	32,45	41
		2018/11	187	1	40	84	36,94	41
		2018/12	63	1	40	32	38,46	41
	Celkem		1802	13	40	961,12	41,39	

Průměrná spotřeba za rok 2018

JPO	Technika	Rok/Měsíc	Km	MTH	Koef. MTH	Čerpáno	Prům.sp.	Prům.TP
Stanice Varnsdorf								
1.výjezd MAN /VDF (RZ: 4U0 8817)								
		2018/1	737	17	39	373,01	26,24	
		2018/2	409	6	39	216	33,55	
		2018/3	838	20	39	434,02	26,60	
		2018/4	816	15	39	348	25,01	
		2018/5	740	11	39	313	26,83	
		2018/6	818	15	39	318	22,71	
		2018/7	765	14	39	363	27,72	
		2018/8	1027	21	39	456	24,71	
		2018/9	758	23	39	397	23,79	
		2018/10	882	21	39	413,02	24,31	
		2018/11	674	10	39	275	26,19	
		2018/12	767	17	39	413	28,41	
	Celkem		9231	189	39	4319,05	26,02	

Průměrná spotřeba za rok 2018

JPO	Technika	Rok/Měsíc	Km	MTH	Koef. MTH	Čerpáno	Prům.sp.	Prům.TP
HS-1 Sokolská								
CAS 20/2000/120-M1T 2.Dr (RZ: 6AA 9377)								
		2018/11	179	1	50	123,83	56,75	46
		2018/12	582	2	50	388,79	58,73	46
	Celkem		761	3	50	512,62	56,27	

HS-10 Satalice

CAS 20/4000/240-S2T (RZ: 3AP 3634)

		2018/1	454	7	50	265	35,81	46
		2018/2	365	4	50	238	45,89	46
		2018/3	650	2	50	318	43,59	46
		2018/4	915	6	50	460	39,19	46
		2018/5	771	6	50	448	44,38	46
		2018/6	1034	2	50	199	18,15	46
		2018/7	442	2	50	336	64,47	46
		2018/8	733	2	50	379	45,54	46
		2018/9	774	4	50	397	42,47	46
		2018/10	939	4	50	489	44,53	46
		2018/11	625	5	50	325,90	40,48	46
		2018/12	482	13	50	364,08	35,88	46
	Celkem		8184	57	50	4218,98	38,24	

HS-11 Modřany

CAS 20/4000/240/M2T (RZ: 4AD 0379)

		2018/1	521	3	50	271,50	43,27	40
		2018/2	363	3	50	201	42,57	40
		2018/3	471	4	50	228	36,55	40
		2018/4	575	4	50	260	36,32	40
		2018/5	749	7	50	393	38,73	40
		2018/6	692	4	50	325,50	38,24	40
		2018/7	469	5	50	250	38,21	40
		2018/8	846	6	50	375	34,43	40
		2018/9	511	6	50	283	37,95	40
		2018/10	572	4	50	281	38,08	40
		2018/11	469	3	50	249,01	41,13	40
		2018/12	256	1	50	132	46,22	40
	Celkem		6494	48	50	3249,01	36,53	

HS-2 Petřín

CAS 20/2000/120-M1T (RZ: 4AE 8618)

		2018/1	880	1	50	370	40,22	37
		2018/2	493	5	50	252	36,36	37
		2018/3	602	3	50	270	37,40	37
		2018/4	818	3	50	335	36,49	37
		2018/5	1107	0	50	361	32,61	37
		2018/6	925	5	50	402	35,31	37
		2018/7	744	8	50	395	37,14	37
		2018/8	691	1	50	271	37,42	37
		2018/9	1011	2	50	411	37,22	37
		2018/10	773	3	50	363	40,65	37
		2018/11	635	3	50	292,07	38,68	37
		2018/12	552	2	50	257,01	41,11	37
	Celkem		9231	36	50	3979,08	36,07	

HS-3 Holešovice

CAS 20/2000/120-M1T/2.DR. (RZ: 4AE 8616)

		2018/1	742	9	50	332	30,17	37
		2018/2	1015	3	50	454	38,51	37
		2018/3	1266	8	50	483	29,18	37
		2018/4	1248	4	50	226	15,72	37
		2018/5	953	5	50	483	40,00	37
		2018/6	1100	6	50	425	30,41	37
		2018/7	927	7	50	410	32,62	37
		2018/8	886	4	50	345	31,26	37
		2018/9	597	1	50	140	21,08	37

Průměrná spotřeba za rok 2018

JPO	Technika	Rok/Měsíc	Km	MTH	Koef. MTH	Čerpáno	Prům.sp.	Prům.TP
		2018/10	892	4	50	260	23,60	37
		2018/11	812	6	50	402,41	36,94	37
		2018/12	732	4	50	313	32,84	37
		Celkem	11170	61	50	4273,41	30,05	

HS-4 Chodov

CAS 20/4000/240-S2T (RZ: 6AA 9374)

2018/1	640	2	50	436	60,56	52	
2018/2	252	5	50	231	52,69	52	
2018/3	531	3	50	330	50,69	52	
2018/4	470	5	50	369	55,07	52	
2018/5	489	8	50	404	51,20	52	
2018/6	511	3	50	362	56,79	52	
2018/7	504	5	50	380	54,76	52	
2018/8	471	4	50	332	52,61	52	
2018/9	450	5	50	323	49,69	52	
2018/10	488	0	50	174,76	35,81	52	
2018/11	669	0	50	373,40	55,29	52	
2018/12	524	6	50	357,34	47,70	52	
	Celkem	5999	45	50	4072,5	49,37	

HS-5 Strašnice

CAS 20/2000/120-M1T (RZ: 4AY 7317)

2018/1	782	1	50	321	38,58	46	
2018/2	641	4	50	294,50	36,31	46	
2018/3	502	0	50	197	39,24	46	
2018/4	867	5	50	340	32,47	46	
2018/5	1063	12	50	435	28,56	46	
2018/6	1079	0	50	269	24,93	46	
2018/7	970	1	50	427	41,62	46	
2018/8	1105	0	50	426	38,21	46	
2018/9	948	0	50	386	40,29	46	
2018/10	824	7	50	366	32,85	46	
2018/11	895	1	50	355,72	37,64	46	
2018/12	594	1	50	272	42,90	46	
	Celkem	10270	33	50	4089,22	34,31	

Křč

CAS 20/2000/120-M1T (RZ: 5AC 8795)

2018/1	402	0	50	212	50,28	37	
2018/2	374	7	50	205,50	31,14	37	
2018/3	365	6	50	218	35,68	37	
2018/4	590	6	50	294	36,17	37	
2018/5	617	11	50	316	29,54	37	
2018/6	591	5	50	282	35,21	37	
2018/7	434	5	50	136,50	21,53	37	
2018/8	633	7	50	305	34,05	37	
2018/9	557	5	50	288	38,04	37	
2018/10	787	2	50	343	39,27	37	
2018/11	377	5	50	208	36,05	37	
2018/12	386	2	50	202	43,42	37	
	Celkem	6113	62	50	3010	32,67	

CAS 20/2000/120-M1T/2.DR. (RZ: 5AC 8794)

2018/1	606	5	50	372	45,79	37
2018/2	643	1	50	382	56,00	37
2018/3	609	6	50	345	40,81	37
2018/4	769	6	50	449	44,80	37
2018/5	899	0	50	478	53,17	37
2018/6	778	0	50	379	48,71	37
2018/7	729	3	50	400	46,22	37
2018/8	752	6	50	456	46,45	37
2018/9	615	5	50	371	45,52	37
2018/10	626	5	50	363	43,61	37
2018/11	522	9	50	335,55	38,08	37
2018/12	24	0	50	0	0,00	37

Průměrná spotřeba za rok 2018

JPO	Technika	Rok/Měsíc	Km	MTH	Koef. MTH	Čerpáno	Prům.sp.	Prům.TP
		Celkem	7572	46	50	4330,55	43,87	

HS-7 Smichov

CAS 20/4000/240-S2T (RZ: 6AA 9373)

2018/1	1277	1	50	645	49,49	52	
2018/2	571	5	50	401	52,01	52	
2018/3	404	2	50	267	55,17	52	
2018/4	418	2	50	266	54,15	52	
2018/5	1227	5	50	731	51,36	52	
2018/6	894	8	50	628	52,16	52	
2018/7	583	5	50	439	56,07	52	
2018/8	798	6	50	539	52,95	52	
2018/9	883	5	50	586	54,19	52	
2018/10	693	4	50	459	55,10	52	
2018/11	1102	1	50	482,40	41,88	52	
2018/12	506	4	50	346,60	51,55	52	
	Celkem	9356	47	50	5790	49,46	

HS-8 Radotín

CAS 20/2000/120-M1T (RZ: 4AE 8813)

2018/1	585	3	50	271	38,29	46	
2018/2	401	2	50	190	39,50	46	
2018/3	854	2	50	273	29,23	46	
2018/4	792	0	50	286	36,11	46	
2018/5	760	2	50	212,32	24,99	46	
2018/6	1064	2	50	383	33,39	46	
2018/7	663	1	50	318	44,40	46	
2018/8	877	0	50	318	36,26	46	
2018/9	623	0	50	264	41,50	46	
2018/10	730	4	50	338	38,30	46	
2018/11	599	9	50	366	38,18	46	
2018/12	541	3	50	306,01	47,74	46	
	Celkem	8489	28	50	3525,33	35,65	

Příloha 4 - Ceník vynaložených výdajů [56]

CENÍK vynaložených výdajů při výkonu příslušníků HZS ČR a použití techniky k poskytnutí likvidačních prací (LP) prováděných jednotkami HZS ČR platný od 1. února 2012		
Technika	Sazba za ujetý km (Kč/km)	Sazba za motohodinu (Kč/hodina) *
cisternová automobilová stříkačka	40,-	2 100,-
výšková technika	50,-	2 400,-
automobilový jeřáb, vyprošťovací automobil	40,-	1 900,-
technický automobil, rychlý zásahový automobil nad 3,5 t	40,-	800,-
kontejnerový automobil	30,-	600,-
dopravní automobil	15,-	300,-
rychlý zásahový automobil do 3,5 t	15,-	300,-
nákladní automobil s podvalníkem	30,-	-
nákladní automobil nad 3,5 t	30,-	-
nákladní automobil do 3,5 t	15,-	-
autobus	15,-	-
nákladní automobil do 3,5 t	15,-	-
traktor	15,-	-
osobní automobil	10,-	200,-
motorová stříkačka	-	270,-
motorová a rozbrušovací pila	-	45,-
elektrocentrála a jiné agregáty	-	75,-
plovoucí čerpadlo	-	50,-
přetlakový ventilátor, odsavač kouře	-	45,-
člun s motorem	-	570,-
čelní nakladač UNC	-	1 900,-
čelní nakladač řízený smykem BOBCAT	-	420,-
vysokozdvizný vozík	-	420,-
Příslušníci HZS ČR mzdové prostředky a související výdaje	sazba za 1 hodinu (Kč/hodina) *	
průměrný hodinový služební příjem (a s ním související výdaje) příslušníka HZS ČR	280,-	
Spotřebovaný materiál celkem	hodnota v Kč	
pracovní a ochranné pomůcky	**	
ostatní spotřební materiál a náklady	sazba za 1 hodinu (Kč/hodina) *	

* U započaté či nedokončené motohodiny a hodiny práce se sazba zaokrouhuje na celé ¼ hodiny. „Motohodina“ – pro význam LP je chápána jako práce techniky (jako celku včetně vybavení) na místě události v rámci LP.

Příloha 5 - Provozní náklady CAS [57]

Tab. 16 Součet nákladů dodavatelských a vnitropodnikových oprav a údržby za sledované období 2004 - 2008 v Kč

	2004	2005	2006	2007	2008	ø rok	Σ
AY 99-16	0	64797	100445	60123	181260	81325	406625
AY 99-17	65283	44493	8595	54969	53602	45388	226942
AY 99-18	0	256093	13725	26153	78879	74970	374850

Pozn.: pro rok 2004 je v tabulkách uveden pouze údaj o nákladech dodavatelských oprav.

Tab. 28 Součet nákladů dodavatelských a vnitropodnikových oprav a údržby za sledované období 2004 - 2008 v Kč

	2004	2005	2006	2007	2008	ø rok	Σ
ABA 76-42	5130	99607	147730	127721	2552104	586458	2932292
ABA 76-44	107552	94215	22252	19988	115148	71831	359155
ABB 07-32	80810	25146	41496	4431	47725	39922	199608

Pozn.: pro rok 2004 je v tabulkách uveden pouze údaj o nákladech dodavatelských oprav.

Příloha 6 - Průměrné hodnoty – součty SSU [46]

ISV 5.0 Statistické sledování událostí HZS hl. m. Prahy

Průměrné hodnoty - součty

Legenda ke sloupcům

P - POŽÁR (12-19) TH - Technická havárie (mimo UNL, 51-54)
 DN - DOPRAVNÍ NEHODA (21-25) RHN - Radiační havárie a nehoda (61)
 ŽP - ŽIVELNÍ POHROMA (31-35) OMU - Ostatní mimořádné události (71)
 UNL - Únik nebezpečné chemické látky (41-45) PP - Planý poplach (81)

Období od : 1.1.2014 do: 31.12.2014

	SUM 12-19	SUM 21-25	SUM 31-35	SUM 41-45	SUM 51-54	SUM 61-81	SUM 1-81
Průměrný počet jednotek	1,30	1,17	0,00	1,16	1,00	0,00	1,18
- z toho průměr HZS ČR	1,25	1,16	0,00	1,12	1,00	0,00	1,16
- z toho průměr SDH obcí	1,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	1,00
- z toho průměr HZS podniku	1,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	1,00
- z toho průměr SDH podniku	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- z toho průměr neurčené	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- z toho průměr jiné	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Průměrný počet km k události	5,21	5,29	0,00	4,50	3,17	0,00	5,50
Průměrný počet hasičů na událost	7,28	6,61	0,00	6,42	4,50	0,00	6,62

ISV 5.0 Statistické sledování událostí HZS hl. m. Prahy

Průměrné hodnoty - součty

Legenda ke sloupcům

P - POŽÁR (12-19) TH - Technická havárie (mimo UNL, 51-54)
 DN - DOPRAVNÍ NEHODA (21-25) RHN - Radiační havárie a nehoda (61)
 ŽP - ŽIVELNÍ POHROMA (31-35) OMU - Ostatní mimořádné události (71)
 UNL - Únik nebezpečné chemické látky (41-45) PP - Planý poplach (81)

Období od : 1.1.2015 do: 31.12.2015

	SUM 12-19	SUM 21-25	SUM 31-35	SUM 41-45	SUM 51-54	SUM 61-81	SUM 1-81
Průměrný počet jednotek	1,52	1,23	0,00	1,21	1,50	0,00	1,25
- z toho průměr HZS ČR	1,44	1,23	0,00	1,18	1,50	0,00	1,21
- z toho průměr SDH obcí	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
- z toho průměr HZS podniku	1,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	1,00
- z toho průměr SDH podniku	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- z toho průměr neurčené	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- z toho průměr jiné	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Průměrný počet km k události	6,92	6,07	0,00	5,06	4,80	0,00	6,36
Průměrný počet hasičů na událost	9,40	6,96	0,00	6,74	8,30	0,00	7,06

Nejedná se o požár bez účasti jednotek. Nutné vyjmení vzájemnosti u první jednotky.

ISV 5.0 Statistické sledování událostí HZS hl. m. Prahy

Průměrné hodnoty - součty

Legenda ke sloupcům

P - POŽÁR (12-19) TH - Technická havárie (mimo UNL, 51-54)
 DN - DOPRAVNÍ NEHODA (21-25) RHN - Radiační havárie a nehoda (61)
 ŽP - ŽIVELNÍ POHROMA (31-35) OMU - Ostatní mimořádné události (71)
 UNL - Únik nebezpečné chemické látky (41-45) PP - Planý poplach (81)

Období od : 1.1.2016 do: 31.12.2016

	SUM 12-19	SUM 21-25	SUM 31-35	SUM 41-45	SUM 51-54	SUM 61-81	SUM 1-81
Průměrný počet jednotek	2,26	1,39	0,00	1,29	1,00	0,00	1,42
- z toho průměr HZS ČR	1,29	1,23	0,00	1,13	1,00	0,00	1,23
- z toho průměr SDH obcí	1,25	2,25	0,00	0,00	0,00	0,00	1,75
- z toho průměr HZS podniku	1,00	1,09	0,00	0,00	0,00	0,00	1,08
- z toho průměr SDH podniku	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- z toho průměr neurčené	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- z toho průměr jiné	1,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	1,00
Průměrný počet km k události	8,32	6,40	0,00	6,43	3,50	0,00	6,80
Průměrný počet hasičů na událost	11,37	7,84	0,00	7,86	6,00	0,00	7,99

Nejedná se o požár bez účasti jednotek. Nutné vyjmení vzájemnosti u první jednotky.

ISV 5.0 Statistické sledování událostí HZS hl. m. Prahy

Průměrné hodnoty - součty

Legenda ke sloupcům

P - POŽÁR (12-19) TH - Technická havárie (mimo UNL, 51-54)
 DN - DOPRAVNÍ NEHODA (21-25) RHN - Radiační havárie a nehoda (61)
 ŽP - ŽIVELNÍ POHROMA (31-35) OMU - Ostatní mimořádné události (71)
 UNL - Únik nebezpečné chemické látky (41-45) PP - Planý poplach (81)

Období od : 1.1.2017 do: 31.12.2017

	SUM 12-19	SUM 21-25	SUM 31-35	SUM 41-45	SUM 51-54	SUM 61-81	SUM 1-81
Průměrný počet jednotek	1,88	1,37	0,00	1,55	4,00	0,00	1,39
- z toho průměr HZS ČR	1,44	1,24	0,00	1,42	2,00	0,00	1,25
- z toho průměr SDH obcí	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
- z toho průměr HZS podniku	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
- z toho průměr SDH podniku	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- z toho průměr neurčené	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- z toho průměr jiné	1,00	1,05	0,00	1,00	1,00	0,00	1,04
Průměrný počet km k události	7,43	6,80	0,00	10,82	3,00	0,00	6,97
Průměrný počet hasičů na událost	14,00	8,04	0,00	9,36	25,00	0,00	8,26

Nejedná se o požár bez účasti jednotek. Nutné vyjmení vzájemnosti u první jednotky.

Průměrné hodnoty - součty

Legenda ke sloupcům

P - POŽÁR (12-19) TH - Technická havárie (mimo UNL, 51-54)
 DN - DOPRAVNÍ NEHODA (21-25) RHN - Radiační havárie a nehoda (61)
 ŽP - ŽIVELNÍ POHROMA (31-35) OMU - Ostatní mimořádné události (71)
 UNL - Únik nebezpečné chemické látky (41-45) PP - Planý poplach (81)

Období od : 1.1.2018 do: 31.12.2018

	SUM 12-19	SUM 21-25	SUM 31-35	SUM 41-45	SUM 51-54	SUM 61-81	SUM 1-81
Průměrný počet jednotek	2,00	1,51	0,00	1,41	1,50	0,00	1,52
- z toho průměr HZS ČR	1,42	1,30	0,00	1,35	1,25	0,00	1,31
- z toho průměr SDH obcí	1,00	1,38	0,00	0,00	1,00	0,00	1,30
- z toho průměr HZS podniku	0,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	1,00
- z toho průměr SDH podniku	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- z toho průměr neurčené	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- z toho průměr jiné	1,00	1,04	0,00	0,00	0,00	0,00	1,04
Průměrný počet km k události	8,80	7,63	0,00	11,65	42,25	0,00	10,46
Průměrný počet hasičů na událost	9,40	8,15	0,00	10,12	5,75	0,00	8,24

Nejedná se o požár bez účasti jednotek. Nutné vymezení vzdálenosti u první jednotky.

Průměrné hodnoty - součty

Legenda ke sloupcům

P - POŽÁR (12-19) TH - Technická havárie (mimo UNL, 51-54)
 DN - DOPRAVNÍ NEHODA (21-25) RHN - Radiační havárie a nehoda (61)
 ŽP - ŽIVELNÍ POHROMA (31-35) OMU - Ostatní mimořádné události (71)
 UNL - Únik nebezpečné chemické látky (41-45) PP - Planý poplach (81)

Období od : 1.1.2014 do: 31.12.2014

	SUM 12-19	SUM 21-25	SUM 31-35	SUM 41-45	SUM 51-54	SUM 61-81	SUM 1-81
Průměrný počet jednotek	2,20	1,38	0,00	1,22	1,19	1,00	1,46
- z toho průměr HZS ČR	1,21	1,18	0,00	1,08	1,05	1,00	1,12
- z toho průměr SDH obcí	1,58	1,06	0,00	1,12	1,13	1,00	1,32
- z toho průměr HZS podniku	1,05	1,35	0,00	1,01	1,02	1,00	1,10
- z toho průměr SDH podniku	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
- z toho průměr neurčené	1,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
- z toho průměr jiné	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Průměrný počet km k události	5,90	9,43	0,00	6,14	6,84	7,00	7,57
Průměrný počet hasičů na událost	10,47	6,17	0,00	5,08	4,85	7,00	6,44

Podmínky

KRAJ: Středočeský
 STAVY UDÁLOSTI: Pevzatá VZ (600), Ukončená VZ (610), Exportovaná ZOZ Online (620), Pevzatá ZPP (700), Ukončená ZPP (710), Pevzatá garantom za SSU (750), Ukončená garantom za SSU (760), Potvrzená krajským garantom (780)

PRÍZNAKY:

Události které
 - jsou: Událost zahrnutá do SSU
 - nejsou: Prověřovací cvičení

Nejedná se o požár bez účasti jednotek. Nutné vymezení vzdálenosti u první jednotky.

Průměrné hodnoty - součty

Legenda ke sloupcům

P - POŽÁR (12-19) TH - Technická havárie (mimo UNL, 51-54)
 DN - DOPRAVNÍ NEHODA (21-25) RHN - Radiační havárie a nehoda (61)
 ŽP - ŽIVELNÍ POHROMA (31-35) OMU - Ostatní mimořádné události (71)
 UNL - Únik nebezpečné chemické látky (41-45) PP - Planý poplach (81)

Období od : 1.1.2015 do: 31.12.2015

	SUM 12-19	SUM 21-25	SUM 31-35	SUM 41-45	SUM 51-54	SUM 61-81	SUM 1-81
Průměrný počet jednotek	2,66	1,39	#	1,24	1,22	#	1,59
- z toho průměr HZS ČR	1,24	1,18	#	1,10	1,06	#	1,14
- z toho průměr SDH obcí	1,93	1,05	#	1,07	1,11	#	1,47
- z toho průměr HZS podniku	1,06	1,36	#	1,01	1,03	#	1,11
- z toho průměr SDH podniku	1,00	0,00	#	1,00	0,00	#	1,00
- z toho průměr neurčené	2,50	0,00	#	0,00	0,00	#	2,50
- z toho průměr jiné	1,33	1,00	#	0,00	1,50	#	1,29
Průměrný počet km k události	6,30	9,24	#	6,26	6,94	#	7,71
Průměrný počet hasičů na událost	###	6,35	#	5,03	4,90	#	7,13

Podmínky

KRAJ: Středočeský
 STAVY UDÁLOSTI: Pevzatá VZ (600), Ukončená VZ (610), Exportovaná ZOZ Online (620), Pevzatá ZPP (700), Ukončená ZPP (710), Pevzatá garantom za SSU (750), Ukončená garantom za SSU (760), Potvrzená krajským garantom (780)

PRÍZNAKY:

Události které
 - jsou: Událost zahrnutá do SSU
 - nejsou: Prověřovací cvičení

Události které

Průměrné hodnoty - součty

Legenda ke sloupcům

P - POŽÁR (12-19) TH - Technická havárie (mimo UNL, 51-54)
 DN - DOPRAVNÍ NEHODA (21-25) RHN - Radiační havárie a nehoda (61)
 ŽP - ŽIVELNÍ POHROMA (31-35) OMU - Ostatní mimořádné události (71)
 UNL - Únik nebezpečné chemické látky (41-45) PP - Planý poplach (81)

Období od : 1.1.2016 do: 31.12.2016

	SUM 12-19	SUM 21-25	SUM 31-35	SUM 41-45	SUM 51-54	SUM 61-81	SUM 1-81
Průměrný počet jednotek	2,50	1,46	0,00	1,24	1,23	2,00	1,54
- z toho průměr HZS ČR	1,25	1,21	0,00	1,09	1,08	1,00	1,16
- z toho průměr SDH obcí	1,72	1,07	0,00	1,05	1,10	1,00	1,33
- z toho průměr HZS podniku	1,07	1,30	0,00	1,01	1,05	1,00	1,12
- z toho průměr SDH podniku	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
- z toho průměr neurčené	1,00	1,00	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00
- z toho průměr jiné	1,00	1,00	0,00	0,00	1,08	1,00	1,03
Průměrný počet km k události	6,24	9,42	0,00	6,92	6,57	6,00	7,69
Průměrný počet hasičů na událost	12,25	6,66	0,00	5,16	5,05	8,00	6,92

Podmínky

KRAJ: Středočeský
 STAVY UDÁLOSTI: Pevzatá VZ (600), Ukončená VZ (610), Exportovaná ZOZ Online (620), Pevzatá ZPP (700), Ukončená ZPP (710), Pevzatá garantom za SSU (750), Ukončená garantom za SSU (760), Potvrzená krajským garantom (780)

PRÍZNAKY:

Události které
 - jsou: Událost zahrnutá do SSU
 - nejsou: Prověřovací cvičení

Nejedná se o požár bez účasti jednotek. Nutné vymezení vzdálenosti u první jednotky.

Průměrné hodnoty - součty

Legenda ke sloupcům

P - POŽÁR (12-19) TH - Technická havárie (mimo UNL, 51-54)
 DN - DOPRAVNÍ NEHODA (21-25) RHN - Radiační havárie a nehoda (61)
 ŽP - ŽIVELNÍ POHROMA (31-35) OUM - Ostatní mimořádné události (71)
 UNL - Únik nebezpečné chemické látky (41-45) PP - Planý poplach (81)

Období od : 1.1.2017 do: 31.12.2017

	SUM 12-19	SUM 21-25	SUM 31-35	SUM 41-45	SUM 51-54	SUM 61-81	SUM 1-81
Průměrný počet jednotek	2,64	1,46	0,00	1,23	1,27	2,00	1,54
- z toho průměr HZS ČR	1,29	1,20	0,00	1,08	1,08	1,00	1,16
- z toho průměr SDH obcí	1,81	1,05	0,00	1,02	1,11	1,00	1,32
- z toho průměr HZS podniku	1,06	1,24	0,00	1,00	1,08	1,00	1,10
- z toho průměr SDH podniku	1,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	1,00
- z toho průměr neurčené	1,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
- z toho průměr jiné	1,38	1,17	0,00	1,00	1,00	3,00	1,24
Průměrný počet km k události	6,22	9,19	0,00	6,56	7,08	7,00	7,67
Průměrný počet hasičů na události	13,05	6,53	0,00	5,02	5,33	7,00	6,93

Podmínky

KRAJ: Středočeský
 STAVY UDÁLOSTI: Převzata VZ (600), Ukončena VZ (610), Exportovana ZOZ Online (620), Převzata ZPP (700), Ukončena ZPP (710), Převzata garantem za SSU (750), Ukončena garantem za SSU (760), Potvrzena krajským garantem (780)

PRÍZNÁKY:

Události které
 - jsou: Události zahrnutá do SSU
 - nejsou: Prověřovací cvičení

Nejedná se o požár bez účasti jednotek. Nutné vyznění vzájemnost u první jednotky.

Průměrné hodnoty - součty

Legenda ke sloupcům

P - POŽÁR (12-19) TH - Technická havárie (mimo UNL, 51-54)
 DN - DOPRAVNÍ NEHODA (21-25) RHN - Radiační havárie a nehoda (61)
 ŽP - ŽIVELNÍ POHROMA (31-35) OUM - Ostatní mimořádné události (71)
 UNL - Únik nebezpečné chemické látky (41-45) PP - Planý poplach (81)

Období od : 1.1.2018 do: 31.12.2018

	SUM 12-19	SUM 21-25	SUM 31-35	SUM 41-45	SUM 51-54	SUM 61-81	SUM 1-81
Průměrný počet jednotek	2,82	1,53	0,00	1,31	1,30	2,00	1,70
- z toho průměr HZS ČR	1,26	1,20	0,00	1,10	1,08	1,00	1,16
- z toho průměr SDH obcí	1,97	1,10	0,00	1,10	1,12	1,00	1,47
- z toho průměr HZS podniku	1,12	1,33	0,00	1,03	1,04	1,00	1,13
- z toho průměr SDH podniku	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
- z toho průměr neurčené	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00
- z toho průměr jiné	1,63	1,00	0,00	1,10	1,00	1,00	1,17
Průměrný počet km k události	6,26	8,98	0,00	6,30	7,14	8,00	7,57
Průměrný počet hasičů na události	13,98	6,99	0,00	5,53	5,41	7,00	7,74

Podmínky

KRAJ: Středočeský
 STAVY UDÁLOSTI: Převzata VZ (600), Ukončena VZ (610), Exportovana ZOZ Online (620), Převzata ZPP (700), Ukončena ZPP (710), Převzata garantem za SSU (750), Ukončena garantem za SSU (760), Potvrzena krajským garantem (780)

PRÍZNÁKY:

Události které
 - jsou: Události zahrnutá do SSU
 - nejsou: Prověřovací cvičení

Nejedná se o požár bez účasti jednotek. Nutné vyznění vzájemnost u první jednotky.

Příloha 7 - Získané prostředky z fondu zábrany škod pro JPO [43]

Finanční prostředky z FZŠ pro JSDHO a HZS ČR						
poskytnuté v souladu s § 23a odst. 3, písm. a) a b) zákona č. 160/2013 Sb.						
						v tis.Kč
	JSDHO	HZS ČR				FZŠ CELKEM
		Technika pro HZS krajů+ZÚ	Technika pro GŘ	Vybavení a provoz OPIS	CELKEM HZS ČR	
2015	97 911	262 000	-		262 000	359 911
2016	98 500	269 300	12 200		281 500	380 000
2017	84 400	288 788	6 352	17 642	312 782	397 182
2018	82 900	320 345	7 433		327 777	410 677
2019	85 000	320 200	7 600		327 800	412 800

Příloha 8 - Fond zábrany škod – věcná náplň – JPO [43]

FZŠ - věcná náplň				
		kusy	Kč	
2015	CAS - technická	25	262 000 000	
	Technický automobil hmotnost kat. L	1		
	Technický automobil hmotnost kat.S	1		
	Technický automobil – CH/O	3		
	Hydraulické vyprošťovací zařízení, sada	2		
	Rychlý zásahový automobil	8		
	Technický kontejner	3		
	Technický kontejner - osvětlení	1		
	Kontejner s vybavením pro DN s velkým počtem zraněných osob	1		
	Požární nosič kontejnerů - hmotnost.kat.M	2		
	Požární nosič kontejnerů - hm.kat.S	1		
	Spec.přívěs pro odstr.následků DN	1		
	Spec.přívěs pro převoz techniky na DN	1		
	Požární nosič kontejnerů S 8x8	1		
	Sada zvedacích vaků s příslušenstvím	2		
2016	CAS - technická (12,2 mil. Kč/ks)	1	281 500 000	
	CAS - technická (7,1 mil. Kč/ks)	28		
	Technický automobil hmotnost kat. "M"	2		
	Technický automobil – CH/O	2		
	Rychlý zásahový automobil	2		
	Technický kontejner	2		
	Vozidlo s podvalníkem pro přepravu havarované těžké techniky	1		
	Sada zvedacích vaků s příslušenstvím	7		
	Sada hydraulického vyprošťovacího nářadí	1		
	Vypršovací automobil AV	1		
	Technický automobil hmotnost kat. "S"	1		
	Cisterna na PHM (přečerpávání PHM při DN)	1		
	Kombinovaný hasící automobil	2		
	Přívěs na dopravní nehody	5		
	2017	CAS velkoobjemová		9
CAS technická příměstská		17		
CAS technická městská		3		
CAS technická venkovská		3		
sada hydraulického nářadí k vyprošťování		1		
technický automobil - CH/O		1		
rychlý zásahový automobil		3		
technický kontejner		2		
vozidlo s podvalníkem pro přepravu havarované těžké techniky		1		
vyprošťovací sada vysokotlakých vaků		59		
vyprošťovací automobil AV		1		
kontejner chemický - KCH		2		
dvojitý vyprošťovací vak se základnou		40		
sada nízkopodlažních vyků pro zvedání a spouštění NA a BUS		1		
kontejner technický - mobilní kontejnerová dílna KTE		1		
kontejner technický na ropné látky KRO		2		
kontejner plynový hasící KPLH (CO2)		1		
kontejnerový nosič "S"		2		
dopravní automobil		1		
protichemické oděvy		20		
TCTV - eCall			17 642 000	

2018	CAS - velkoobjemová	5	327 777 312
	CAS - technická, příměstská	22	
	CAS - technická, venkovská	8	
	Sada dvojjaků	2	
	Sada hydraulického nářadí k vyprošťování	19	
	Sada vysokotlakých vaků	13	
	Sada vysotlakých vaků rozšířená	3	
	Pneumatická vyprošťovací a stabilizační sada	12	
	Přívěs pro přepravu vyprošť. a stabil. sady	3	
	Redukovaná pneumatická vyprošť. a stabil. sada	43	
	Dopravní automobil	1	
	Univerzální zemní stroj	1	
	Smykem řízený nakladač	1	
	Kontejner hasicí kombinovaný	1	
	Technický kontejner, vyprošťování	1	
	Kontejner plynový hasicí - KPLH (CO2)	1	
	Kontejnerový nosič hm.k. S	3	
	Kontejnerový nosič hm.k. M	1	
	Technický automobil detekční	1	
	Vyprošťovací automobil hm.k. S	1	
2019	Cisternová automobilová stříkačka - technická, městská	2	327 800 000
	Cisternová automobilová stříkačka - technická, příměstská	8	
	Cisternová automobilová stříkačka - technická, příměstská, COBRA	4	
	Cisternová automobilová stříkačka - technická, venkovská	9	
	Cisternová automobilová stříkačka - velkoobjemová	9	
	Rychlý zásahový automobil	1	
	Technický automobil TA-L1R	1	
	Technický automobil TA-S2 ,s HNJ	1	
	Sada dvojjaků	2	
	Sada hydraulického nářadí k vyprošťování	15	
	Sada vysokotlakých vaků	13	
	Pneumatická vyprošťovací a stabilizační sada	6	
	Redukovaná pneumatická vyprošťovací sada - vaky	1	
	Přívěs pro přepravu vyprošťovací a stabilizační sady	4	
	Dopravní automobil	5	
	Univerzální zemní stroj	1	
	Kontejner hasicí kombinovaný	1	
	Technický automobil hm.k. M	1	
	Kontejner tankovací - Kta	1	
	Kontejner plynový hasicí - KPLH (CO2)	1	
	Kontejnerový nosič hm.k. S	3	
	Kontejner cisternový _pěnidlo	1	
	Technický automobil CH/O	2	
	Dekontaminační sprcha	4	
Přívěsný vozík osvětlovací	1		