

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

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**ANALÝZA DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ V SILNIČNÍ  
DOPRAVĚ**

**Autor práce:** Zdeněk Ryba  
**Studijní obor:** Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě  
**Forma studia:** Kombinované studium  
**Vedoucí práce:** JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.  
**Katedra:** Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

**2014**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci. Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Jozefu Bandžakovi, Ph.D. a PhDr. Lence Havelkové, Ph.D., za cenné praktické rady, připomínky a metodické vedení práce.

## **ABSTRAKT**

RYBA, Z. *Analýza dopravních přestupků v silniční dopravě : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2013. 54 s.

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

**Klíčová slova:** bodový systém, dopravní přestupky, pozemní komunikace, řidičský průkaz na zkušební dobu.

Tato bakalářská práce analyzuje vývoj dopravních přestupků, spáchaných v provozu na pozemních komunikacích řidiči s krátkou řidičskou praxí. Shrnuje příčiny páchaní dopravních přestupků a znázorňuje jejich vývoj za posledních 5 let. Zkoumá účinnost výchovných opatření, kterými Policie ČR a správní orgány působí na pachatele dopravních přestupků a snaží se jimi zvrátit nepříznivý vývoj situace v provozu na pozemních komunikacích. Dále se tato práce zabývá prevencí páchaní dopravních přestupků, zejména již kvalitní příprava žadatelů o řidičská oprávnění může velice ovlivnit další působení nového řidiče v provozu na pozemních komunikacích. Pro ilustraci současné situace je v této práci vyhodnoceno provedené dotazníkové šetření. Na závěr je uvedeno několik zkušeností ze Slovenska, Německa a Francie, kde bylo zavedeno získávání řidičského oprávnění na zkušební dobu jako jednoho z účinných výchovných opatření.

## **ABSTRACT**

RYBA, Z. *Analysis of Traffic Offenses in Road Transport : Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2013. 54 p.

Supervisor : JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

**Key words:** point system, traffic offenses, roads, driving licence for a trial period.

This bachelor thesis analyzes the development of traffic offenses committed by road drivers with a short driving experience. It summarizes the reasons of committing traffic offenses and shows their development over the last 5 years. It examines the effectiveness of educational measures which police and administrative authorities use to act on traffic offenders and they try to reverse the negative developments on the roads. Furthermore, this work deals with the prevention of committing traffic offenses, particularly of the quality preparation of applicants for driving licenses which can greatly affect the action of other new drivers on the roads. To illustrate the current situation in this work is evaluated by the questionnaire. At the end there are some experiences from Slovakia, Germany and France , where it was introduced by obtaining a driving license for a trial period as one of the most effective educational measures.

# OBSAH

<b>ÚVOD.....</b>	<b>8</b>
<b>1 CÍLE A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....</b>	<b>9</b>
<b>2 DOPRAVNÍ PŘESTUPKY .....</b>	<b>10</b>
<b>2.1 Vymezení základních pojmů .....</b>	<b>10</b>
2.1.1 Trestný čin .....	10
2.1.2 Správní delikt .....	10
2.1.3 Přestupek.....	10
2.1.4 Obecné znaky přestupku .....	11
2.1.5 Znaky skutkové podstaty přestupku.....	12
2.1.6 Objekt.....	12
2.1.7 Objektivní stránka .....	12
2.1.8 Subjekt .....	13
2.1.9 Subjektivní stránka.....	14
<b>2.2 Historie pravidel silničního provozu a řešení dopravních přestupků .....</b>	<b>14</b>
<b>2.3 Současné právní prostředí .....</b>	<b>17</b>
2.3.1 Oblast pozemních komunikací.....	17
2.3.2 Oblast provozu na pozemních komunikacích a agend řidičů.....	18
2.3.3 Oblast silničních vozidel.....	19
2.3.4 Oblast silniční dopravy .....	20
<b>2.4 Sankce.....</b>	<b>21</b>
2.4.1 Pojem a funkce sankce.....	21
2.4.2 Druhy sankcí .....	22
<b>3 ANALÝZA DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ .....</b>	<b>24</b>
<b>3.1 Přestupky – praktický výzkum .....</b>	<b>24</b>
<b>3.1 Dotazníkové šetření .....</b>	<b>33</b>
3.1.1 Praktický výzkum .....	33

3.1.2 Způsob zpracování dat .....	33
3.1.3 Vyhodnocení .....	34
<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>47</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....</b>	<b>49</b>
<b>Literární zdroje .....</b>	<b>49</b>
<b>Elektronické zdroje .....</b>	<b>50</b>
<b>Legislativní zdroje .....</b>	<b>51</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>54</b>

# ÚVOD

Funkční dopravní systém je v dnešní době jednou ze základních podmínek rozvoje a fungování vyspělé moderní ekonomické společnosti. Silniční doprava v tomto systému zaujímá přední místo, vzhledem ke své operativnosti, ekonomickým nákladům a rozvinuté silniční síti.

Bohužel však se vzrůstající hustotou provozu se neustále zvyšuje riziko vzniku problémů a komplikací, jejichž hlavní příčinou je lidský faktor. Stává se velice často, že lidé nezvládají vzniklé situace. Řeší je bez ohledu na ostatní, porušují obecně platné právní normy, které provoz na pozemních komunikacích upravují. Jsou jimi zejména zákon 361/2000 Sb.<sup>1</sup> „Pravidla provozu na pozemních komunikacích“ která jasně vymezují práva a povinnosti všech, kdo se na silničním provozu podílejí.

Situace v provozu je obrazem situace v celé společnosti. Neustále se zrychlující životní tempo s sebou přináší pocit nedostatku času a zvyšující nervozitu. To bývá v mnoha případech příčinou jednání bezohledného, arogantního až agresivního. V horším případě takovéto krizové situace končí nehodou. V lepším případě, kdy je protiprávní jednání zachyceno příslušníky policie ČR, má každý možnost si uvědomit svoje chyby a z nich se náležitě poučit. Následně uložená výchovná opatření podle závažnosti mohou být: bloková pokuta na místě, přidělení trestných bodů a u hrubších porušení i zákaz výkonu činnosti řízení motorových vozidel.

Nejproblematictější skupinou řidičů jsou mladí lidé. Jejich přílišná sebedůvěra, pocit dokonalosti, nízké právní vědomí a absence pudu sebezáchovy jsou hlavní příčiny tohoto stavu. Ať se jedná o překračování rychlostních limitů, jízdu pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek nebo ztotožnění se s akčními hrdiny televizních seriálů či počítačových her. Proto byla zvolena tato kategorie řidičů jako cílová pro zpracování přehledu v bakalářské práci.

---

<sup>1</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615.



# 1 CÍLE A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hlavním cílem této bakalářské práce je sestavit a zpracovat přehled dopravních přestupků v silniční dopravě na území České republiky, způsobených mladými řidiči s krátkou řidičskou praxí. Přestupky budou kategorizovány podle způsobu jednání, kterým se dopustili tito řidiči porušení pravidel, například jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, překročení rychlostních limitů, jízda s vozidlem ve špatném technickém stavu nebo bez držení řidičského oprávnění.

Dílčími cíli bude posoudit účinnost jednotlivých preventivně - výchovných metod, kterými jsou: systém sankcí podle zákona o provozu na pozemních komunikacích<sup>2</sup> a zákona přestupcích<sup>3</sup>, systém přidělování trestných bodů, zákaz výkonu činnosti řízení motorových vozidel, evidence opakování hrubých dopravních přestupků za období posledních 12 měsíců.

Dalším dílčím cílem je provedení dotazníkového šetření mezi řidiči motorových vozidel s cílem získat jejich subjektivní pohled na současnou situaci v silničním provozu, na kvalitu a způsob přípravy nových řidičů pro jejich další samostatné působení v provozu a názor na připravovaný systém tzv. dvoustupňového získávání řidičského oprávnění se zkušební dobou na 2 roky (tento systém je připravován pro zavedení do praxe v České republice již v blízké budoucnosti formou legislativních změn stávající právní úpravy).

Pro vypracování bakalářské práce bude využita metoda sběru dat, použitá zejména pro získání vstupních údajů a informací o vývoji počtu dopravních přestupků z dostupné literatury a internetových zdrojů, například z oficiálních internetových stránek Ministerstva dopravy ČR a oficiálních stránek Policejního prezidia. Další metodou použitou v práci je analýza sloužící k rozboru získaných informací a dat, následně použitých pro další zpracování a sestavení tabulek a grafů. Metoda komparace bude využita k porovnání zjištěných hodnot a jejich vývoj v sledovaném období let 2008 – 2012 u cílové skupiny řidičů motorových vozidel.

---

<sup>2</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. Října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615.

<sup>3</sup> ČESKO A SLOVENSKO. Zákon č. 200 ze dne 18. května 1990 o přestupcích. In *Sbírka zákonů České a Slovenské federativní republiky*. 1990, částka 35, s. 810-826.

## **2 DOPRAVNÍ PŘESTUPKY**

### **2.1 Vymezení základních pojmů**

V systému správně právní odpovědnosti lze s ohledem na právní úpravu platnou v České republice rozlišit protiprávní jednání na:

- trestný čin,
- přestupek,
- jiný správní delikt.

#### **2.1.1 Trestný čin**

Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. S provozem na pozemních komunikacích je možné jmenovat tyto trestné činy, kterých se dopouštějí řidiči motorových vozidel: ohrožení pod vlivem návykové látky, usmrcení z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, ublížení na zdraví z nedbalosti, obecné ohrožení, poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti a maření výkonu úředního rozhodnutí.<sup>4</sup>

#### **2.1.2 Správní delikt**

Deliktem je takový čin, který porušuje zákon nebo jiný obecně závazný právní předpis. Delikt je protiprávním jednáním, z něhož může vzniknout újma (škoda) právnické nebo fyzické osobě nebo společnosti. Touto škodou může být újma na zdraví, morální újma nebo hmotná škoda. Základní všeobecně přijímané členění správních deliktů rozeznává jiné správní delikty, správní disciplinární delikty a správní pořádkové delikty. Jiné správní delikty se ještě mohou dělit na správní delikty fyzických a právnických osob a smíšené správní delikty.<sup>5</sup>

#### **2.1.3 Přestupek**

Definice pojmu přestupek je vymezena v §2 odst. 1 zákona o přestupcích: „přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za

---

<sup>4</sup> ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 9. února 2009 trestní zákoník. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 354-451.

<sup>5</sup> JEMELKA, L., VETEŠNÍK P. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení*. Praha, 2011, s. 29.

přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.“<sup>6</sup>

V §2 odst. 2 výše citovaného zákona je negativně vymezeno i jednání, které za přestupek považovat nelze. Přestupkem není jednání, jímž někdo odvrací:<sup>7</sup>

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

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

#### **2.1.4 Obecné znaky přestupku**

Zákonné znaky přestupku dělíme na znaky obecné, které jsou společné pro všechny přestupky bez rozdílu a na zákonné znaky skutkové podstaty, které slouží k individualizaci konkrétního přestupku. Pro obecné znaky je charakteristické, že se musí jednat o jednání, protiprávnost, zavinění, jednání odpovědné osoby a jednání stíhatelné.

Protiprávnost vyjadřuje fakt, že určitý čin je právním řádem zakázaný.

U některých skutkových podstat dopravních přestupků je znak protiprávnosti přímo zdůrazněn, např. ustanovení § 125 c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu zakazuje řidiči předjíždět jiné vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno<sup>8</sup>. Chybí-li pojmový znak protiprávnosti, odpovědnost za jednání nelze vyvozovat. V zákoně o přestupcích je protiprávnost vymezena v ustanovení § 2 odst. 2, jako okolnosti vylučující protiprávnost, kterými jsou nutná obrana, krajní nouze, oprávněné použití zbraně, plnění rozkazu, příkazu, nebo svolení poškozeného.<sup>9</sup>

Zavinění je vybudováno na složce vědění a na složce vůle. Z jejich existence nebo absence vychází rozlišování dvou základních forem zavinění: zavinění z nedbalosti a zavinění úmyslné. Nedbalost lze rozdělit na vědomou a nevědomou, úmysl na přímý a nepřímý.<sup>10</sup> Přestupek je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel věděl,

<sup>6</sup> ČESKO A SLOVENSKO. Zákon č. 200 ze dne 18. května 1990 o přestupcích. In *Sbírka zákonů České a Slovenské federativní republiky*. 1990, částka 35, s. 810-826.

<sup>7</sup> ČESKO A SLOVENSKO. Zákon č. 200 ze dne 18. května 1990 o přestupcích. In *Sbírka zákonů České a Slovenské federativní republiky*. 1990, částka 35, s. 810-826.

<sup>8</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. Října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615.

<sup>9</sup> MATES, P., a kol. *Základy správního práva trestního*. Praha, 2002, s. 119.

že může způsobem uvedeným v zákoně o přestupcích porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí (nedbalost vědomá). O nedbalost nevědomou se jedná tehdy, pokud pachatel nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl. Z výše uvedeného vyplývá, že zatímco při vědomé nedbalosti pachatel o možnosti způsobit následek věděl, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že k němu nedojde, u nedbalosti nevědomé o této možnosti nevěděl. Zákon o přestupcích rozlišuje dvě formy úmyslu. Úmysl přímý, kdy pachatel chtěl svým jednáním porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem o přestupcích a také tak učinil a úmysl nepřímý, kdy pachatel věděl, že se svým jednáním může přestupku dopustit, ale pro případ, že se ho dopustí, s tím byl srozuměn.<sup>11</sup>

### **2.1.5 Znaky skutkové podstaty přestupku**

Skutkovou podstatu přestupku tvoří souhrn typových znaků přestupku, které určují, o jaký přestupek jde. Těmito obligatorními znaky jsou objekt, objektivní stránka, subjekt a subjektivní stránka.

### **2.1.6 Objekt**

Objektem přestupku je právem chráněný zájem, který je spácháním přestupku ohrožen nebo porušen. Objekt, v případě dopravních přestupků, spočívá v bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a ochraně života a zdraví osob, a ochraně majetku. Objekt je dále rozlišován na obecný, skupinový a individuální. Objekt obecný je formulován absolutně obecně, z čehož plyne, že představuje souhrn všech společenských vztahů, zájmů a hodnot, chráněných zákonem. Objekt skupinový lze vymezit i jako objekt individuální, který vyjadřuje konkrétní ochranu společenského zájmu, jako je ochrana života, lidského zdraví a majetku.

### **2.1.7 Objektivní stránka**

Objektivní stránka přestupku v sobě zahrnuje jednání, následek a příčinnou souvislost mezi jednáním a následkem a charakterizuje způsob spáchání přestupku

---

<sup>10</sup> ČERVENÝ, Z., ŠLAUF, V. *Přestupkové právo*. Praha, 2006, s. 19.

<sup>11</sup> HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ H. *Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou*. Praha, 2011, s. 41.

a jeho následek. V jednání se projevuje jednota vůle a jejího projevu, jako projev vůle navenek. Jednání může spočívat v konání řidiče, například: „před každým železničním přejezdem se musí řidič chovat zvláště opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet“<sup>12</sup> (chování aktivní) nebo opomenutí, které může spočívat v nečinnosti, například: „nezastavení na pokyn dopravní značky Stůj, dej přednost v jízdě“. Následkem přestupku je porušení nebo ohrožení objektu přestupku. Nejčastějším vyjádřením následku je např. výše způsobené majetkové škody při dopravní nehodě nebo újma na zdraví. Mezi jednáním a následkem musí existovat příčinný vztah (kauzální nexus). Určitá osoba může být odpovědná za spáchání přestupku pouze tehdy, pokud svým jednáním následek skutečně způsobila. V praxi se zpravidla příčinný vztah dokazuje obtížně, je proto nezbytné provádět důsledné prošetřování jednotlivých případů.

### **2.1.8 Subjekt**

Subjektem dopravních přestupků je pachatel, nejčastěji řidič motorového vozidla, ale i řidič nemotorového vozidla, či jiný účastník v provozu na pozemních komunikacích, který svým jednáním naplnil všechny znaky přestupku. Z osobní působnosti zákona jsou vyňaty osoby, které požívají výsad a imunity. To je upraveno v ustanovení § 9 zákona o přestupcích a jedná se např. o prezidenta republiky ČR, soudce Ústavního soudu, členy diplomatických misí, poslance a senátory. Jednání osoby, uvedené v ustanovení § 10 zákona o přestupcích, které má znaky přestupku se neprojedná jako přestupek podle přestupkového zákona, ale jako kázeňský přestupek podle zvláštního zákona, pokud se jedná o osoby podléhající vojenské kázeňské pravomoci, příslušníky bezpečnostních sborů a osoby během výkonu trestu odnětí svobody nebo zabezpečovací detence.<sup>13</sup>

Pachatelem přestupku může být pouze fyzická osoba, která dosáhla věku 15 let a která je v době spáchání přestupku přičetná. Tyto dva obligatorní znaky jsou velmi důležité z hlediska způsobilosti k právní objektivnosti, neboť osoba, která nedosáhla věku 15 let, nemůže být právně odpovědná za přestupek, neboť až s uvedeným věkem dosahuje potřebné rozumové a volní vyspělosti, aby mohla posoudit následky svého jednání a ovládat jej.<sup>14</sup> Stejně tak není možné postihovat za přestupek osobu, která je

<sup>12</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. Října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615.

<sup>13</sup> ČERVENÝ, Z., ŠLAUF, V., *Přestupkové právo*. Praha, 2006, s. 28.

<sup>14</sup> MATES, P., a kol. *Základy správního práva trestního*. Praha, 2002, s. 37.

nepříčetná, pro trvající duševní poruchu, nebo nedostatek schopnosti rozpoznávací (intelektuální, rozumové) nebo ovládací (volní, určovací). Pokud se pachatel přivede do stavu nepříčetnosti, byť i z nedbalosti, požitím alkoholu nebo jiné návykové látky, odpovědnosti za přestupek se nezbavuje.<sup>15</sup>

### **2.1.9 Subjektivní stránka**

Subjektivní stránka je jedním z hlavních znaků skutkové podstaty přestupku, kterou představuje zavinění. Zavinění vyjadřuje vnitřní (psychický) stav člověka k určitým skutečnostem, které zakládají přestupek. Pachatel je právně odpovědný za následek, který způsobil, pouze v případě, že jej zavinil.<sup>16</sup>

## **2.2 Historie pravidel silničního provozu a řešení dopravních přestupků**

V souvislosti s rozvojem provozu na silnicích vzešla potřeba zvýšení bezpečnosti osob, které se na něm podíleli. Z nejstarších historických legislativních opatření, zabývajících se novou záležitostí – silniční dopravou, je usnesení londýnského parlamentu z roku 1831, kde bylo například stanoveno: „*parovozy mohou na obyčejných cestách dosáti rychlosti 10 mil (16km) za hodinu, při této rychlosti uvezou 16 centů; mohou vážit méně než 3 tony i se strojem, uhlím, vodou a ostatním příslušenstvím.*“<sup>17</sup> Z roku 1865 je známý předpis, označovaný jako „praporkový zákon“ (Locomotiv Act), upravující snížení rychlosti vozidel mimo obec na 6,4 km.h<sup>-1</sup> a v obci na 3,2 km.h<sup>-1</sup>, to je rychlost nižší než rychlost chůze. Současně musel 55 m před vozidlem kráčet muž s červeným praporkem nebo svítilnou za účelem varování uživatelů silnice.<sup>18</sup>

V českých zemích začal být provoz na veřejných silnicích legislativně upravován ve druhé polovině 19. století. Prvním pravidlem pro jízdu bylo nařízení ministeria vnitra a ministeria financí č. 156/1905 Ř. z. ze dne 27. září 1905 bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu automobilů a motorových kol.<sup>19</sup> Toto nařízení například zavádělo, že vozidlo musí být lehce říditelné, vybaveno dvěma

---

<sup>15</sup> ČERVENÝ, Z., ŠLAUF, V., Přestupkové právo. Praha, 2006, s. 30.

<sup>16</sup> JEMELKA, L., VETEŠNÍK P. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení.* Praha, 2011, s. 33.

<sup>17</sup> RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Pardubice, 2004, s. 15.

<sup>18</sup> RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Pardubice, 2004, s. 18.

<sup>19</sup> RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Pardubice, 2004, s. 20.

světlo mety. Za přestupky byly ukládány pokuty ve výši 2 – 200 K. Přestupkové řízení prováděl starosta obce, v jejímž obvodu k přestupku došlo, ten mohl přestupek vyřešit i v blokovém řízení.

V roce 1910 následovalo Ministerského nařízení 81/1910 Ř. z., jímž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu jízdných silostrojů (automobilů, motorových vlaků a motorových kol).<sup>20</sup> To obsahovalo například ustanovení o maximální povolené rychlosti v obci i mimo obec. Stanovilo, že v obci lze jet rychlostí do 15 km.h<sup>-1</sup>. Pokuta za rychlou jízdu činila v průměru 20 Kč. K postihu byl oprávněn okresní politický úřad.

Vzhledem k tomu, že se postupem času začala rozvíjet i mezistátní automobilová doprava a stávající úprava o jízdě motorovými vozidly již nestačila, byla ve dnech 20. až 24. dubna 1926 v Paříži uzavřena „Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly, která měnila a doplňovala dosavadní předpisy. Vládním nařízením č. 203/1935 Sb. z. a n. byly stanoveny rychlostní limity na 35 km.h<sup>-1</sup> v uzavřených obcích, mimo obec pro osobní vozidla s přívěsem na 50 km.h<sup>-1</sup>.<sup>21</sup> Zákon obsahoval i ustanovení o přestupcích. Za porušení ustanovení zákona nebo prováděcího nařízení ukládal pokuty okresní úřad, a to až do výše 2 000 Kč, mohl uložit i trest vězení do 5 dnů. Za zvláště přitěžujících okolností mohl uložit pokutu až do výše 5 000 Kč nebo trest vězení do 14 dnů. Pokud pokuta nepřekročila částku 300 Kč, mohl být přestupek vyřízen také v blokovém řízení.

Opatřením stálého výboru č. 275/1938 Sb. z. a n., o směru dopravy na veřejných silnicích a veřejných cestách, bylo stanoveno, že dnem 1. května 1939 se zrušuje levostranný provoz a zavádí se provoz pravostranný.<sup>22</sup> Neodpovídá proto skutečnost tvrzení, které lze ještě i dnes někdy slyšet, že pravostranný provoz v českých zemích nařídily okupační úřady po zřízení Protektorátu Čechy a Morava v březnu 1939.<sup>23</sup> V tomto období došlo ke sjednocení právní úpravy a přizpůsobení současného právního řádu právnímu řádu německému, a proto bylo přijato nařízení č. 241/1939 Sb. z. a n. o jízdě motorovými vozidly, nařízení č. 242/1939 Sb. z. a n. o chování v silniční dopravě a nařízení č. 243/1939 Sb. z. a n. o připuštění osob a vozidel k dopravě na silnicích. Přestupky proti bezpečnosti na silnicích byly trestány pokutou do výše 5 000

<sup>20</sup> RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Pardubice, 2004, s. 23.

<sup>21</sup> ŠTEMBERK, J. *Automobilista v zajetí reality*. Praha, 2011, s. 69.

<sup>22</sup> *Opatření stálého výboru č. 275/1938 Sb. z. a n., o zavedení jízdy vpravo* [online] 2014 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z [www: <http://www.integrace.biz/C1256D890033656E/citace/275\\_1938%20Sb.>](http://www.integrace.biz/C1256D890033656E/citace/275_1938%20Sb.>).

<sup>23</sup> SVÁTEK, Z. *Z historie pravidel silničního provozu*. Praha, 2003, s. 4.

K nebo vězením do 14 dnů. Například za řízení vozidla bez řidičského průkazu mohla být uložena pokuta až do výše 10 000 K nebo vězení do 1 měsíce.

Nařízení z doby protektorátu byla platná až do listopadu 1951, kdy nabyl účinnosti zákon č. 56/1950 Sb. o provozu na veřejných komunikacích.<sup>24</sup> V roce 1953 bylo na základě ústavního zákona č. 47/1950 Sb., o úpravách v organizaci veřejné správy,<sup>25</sup> vydáno vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích.<sup>26</sup> Toto nařízení platilo až do roku 1997. Tresty za přestupky proti bezpečnosti na silnicích byly ukládány citlivěji, např. již nemohl být uložen trest odnětí svobody.

Zákon č. 60/1961 Sb., o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku<sup>27</sup>, který vstoupil v platnost 1. července 1961, znamenal novou možnost projednávat a ukládat sankce za méně závažná porušení pravidel silničního provozu. Za spáchané přestupky mohly pověřené státní orgány uložit sankce, a to napomenutí, veřejnou důtku nebo pokutu do výše 500 Kčs. Kromě těchto sankcí také mohly ještě vyslovit propadnutí nebo zabránění věci. Na základě prováděcí vyhlášky bylo možné pachateli přestupku udělit i blokovou pokutu do výše 100 Kč, kterou dostal na místě např. od orgánu Veřejné bezpečnosti.

V roce 1990 byl výše uvedený zákon nahrazen zákonem o přestupcích, který je platnou právní úpravou v této oblasti až do dnešní doby. Tento zákon byl několikrát novelizován a postupně tak docházelo k zpřísnění sankcí za jednotlivé druhy přestupků.

S účinností od 1. ledna 2001 byl vydán zákon o silničním provozu, který zmodernizoval právní úpravu provozu na pozemních komunikacích a zajistil soulad s ústavními požadavky a s předpisy Evropské unie. I tento zákon prošel mnoha změnami. Za jednu z nejprogresivnějších lze označit zavedení bodového systému, který byl zaveden s účinností od 1. července 2006 v souvislosti s novelou zákona o silničním provozu provedenou zákonem č. 411/2005 Sb.<sup>28</sup>

---

<sup>24</sup> ČESKOSLOVENSKO. Zákon č. 56 ze dne 3. června 1950 o provozu na veřejných silnicích. In *Sbírka zákonů republiky Československé*. 1950, částka 27, s. 105-111.

<sup>25</sup> ČESKOSLOVENSKO. Ústavní zákon č. 47 ze dne 22. května 1950 o úpravách v organizaci veřejné správy. In *Sbírka zákonů republiky Československé*. 1950, částka 21, s. 91.

<sup>26</sup> ČESKOSLOVENSKO. Vládní nařízení č. 54 ze dne 1. července 1953 o provozu na silnicích. In *Sbírka zákonů republiky Československé*. 1953, částka 32, s. 259-262.

<sup>27</sup> ČESKOSLOVENSKO. Zákon č. 60 ze dne 25. června 1961 o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku. In *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1961, částka 26, s. 173-179.

<sup>28</sup> ČESKO. Zákon č. 411 ze dne 21. září 2005, kterým se mění zákon 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách dalších zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2005, částka 142, s. 7494-7522.



Zákonem č. 133/2011 Sb.<sup>29</sup> byla ve Sbírce zákonů provedena novelizace zákona o silničním provozu s účinností od 1. srpna 2011, která upravuje i změnu úpravy řešení přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

V minulosti přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích bylo možné projednávat podle ustanovení § 22 zákona 200/1990 Sb., o přestupcích. V současnosti je tato úprava nahrazena § 125c zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, kde je stanoveno přesné znění dopravních přestupků i sankce, které je možno za jejich spáchání uložit.

## **2.3 Současné právní prostředí**

Právní normy, týkající se silničního provozu lze rozdělit do čtyř základních kategorií podle oblasti jejich působnosti:

- pozemní komunikace,
- provoz na pozemních komunikacích a agendy řidičů,
- silniční vozidla,
- silniční doprava.

### **2.3.1 Oblast pozemních komunikací**

Základ legislativy v této oblasti je tvořen zákonem č. 13/1997 Sb.<sup>30</sup>, o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady. Prováděcími právními předpisy k tomuto zákonu jsou:

vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb.<sup>31</sup>, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Tato vyhláška obsahuje technické požadavky na stavbu pozemních komunikací a jejich dopravní značení, pravidla pro jejich údržbu a opravy,

---

<sup>29</sup> ČESKO. Zákon č. 133 ze dne 25. května 2011, kterým se mění zákon 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách dalších zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 51, s. 1286-1296.

<sup>30</sup> ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 21. února 1997 o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47-61.

<sup>31</sup> ČESKO. Vyhláška č. 104 ze dne 18. května 1990 o přestupcích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 35, s. 810-826.

vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 527/2006 Sb.<sup>32</sup>, o užívání zpoplatněných pozemních komunikací, ve znění pozdějších předpisů.

Z platných mezinárodních smluv, týkajících se pozemních komunikací je možno jmenovat především Evropskou dohodu o hlavních silnicích s mezinárodním provozem (AGR), která vymezuje pozemní komunikace s mezinárodním provozem (označené dopravní značkou IS 17 – Silnice pro mezinárodní provoz).

### **2.3.2 Oblast provozu na pozemních komunikacích a agend řidičů**

Základní právní normou v této oblasti je zákon č. 361/2000 Sb.<sup>33</sup>, o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Zákon upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích. Tento zákon byl novelizován zákonem č. 133/2011 Sb.<sup>34</sup>, a podstatným způsobem změnil právní kvalifikaci dopravních přestupků, neboť byl do něho implementován § 22, zákona 200/1990 Sb.<sup>35</sup>, o přestupcích.

Z prováděcích předpisů k tomuto zákonu lze uvést například:

vyhlášku Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb.<sup>36</sup>, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a jeho úprava a řízení dopravními značkami, pokyny světelných signálů a pokyny policisty,

vyhlášku Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb.<sup>37</sup>, o evidenci dopravních nehod.

---

<sup>32</sup> ČESKO. Vyhláška 527 ze dne 24. listopadu 2006, o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2006. částka 171. s. 7233-7256.

<sup>33</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. Října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615.

<sup>34</sup> ČESKO. Zákon č. 133 ze dne 25. května 2011, kterým se mění zákon 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách dalších zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 51, s. 1286-1296.

<sup>35</sup> ČESKO A SLOVENSKO. Zákon č. 200 ze dne 18. května 1990 o přestupcích. In *Sbírka zákonů České a Slovenské federativní republiky*. 1990, částka 35, s. 810-826.

<sup>36</sup> ČESKO. Vyhláška č. 30 ze dne 10. ledna 2001, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 11. s. 522-538.

<sup>37</sup> ČESKO. Vyhláška č. 32 ze dne 10. ledna 2001, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 11. s. 598-599.

V oblasti získávání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel je stěžejním zákon č. 247/2000 Sb.<sup>38</sup>, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů. Zde jsou stanoveny podmínky získání oprávnění k provádění výcviku žadatelů o řidičská oprávnění, základní postupy a evidence výcviku, způsob provádění zdokonalovacích kurzů pro řidiče z povolání a pravomoci státních kontrolních orgánů.

Právní odpovědností účastníků provozu se zabývá zákon č. 200/1990 Sb.<sup>39</sup>, o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, stanovující výčet přestupků, spáchaných řidiči na úseku bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, a zákon č. 379/2005 Sb.<sup>40</sup>, o opatřeních k ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami, ve znění pozdějších předpisů.

Zdravotní způsobilost stanovuje vyhláška Ministerstva zdravotnictví č. 277/2004 Sb.<sup>41</sup>, o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů. Tato vyhláška obsahuje základní rozsahy a postupy lékařských vyšetření vstupních a periodických, stanovuje vzory potvrzení o výsledcích provedených vyšetření. Lékař v případě, kdy žadatel neplní podmínky zdravotní způsobilosti, tuto skutečnost ohlásí registru řidičů, který řidičské oprávnění omezí, pozastaví nebo odebere pro ztrátu zdravotní způsobilosti.

### **2.3.3 Oblast silničních vozidel**

V oblasti silničních vozidel je základním předpisem zákon č. 56/2001 Sb.<sup>42</sup>, o podmínkách provozu na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb.<sup>43</sup>, o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona 307/1999 Sb.<sup>44</sup>, ve znění pozdějších předpisů. Zákon upravuje registraci vozidel, způsob vyřazování z registru, technické požadavky na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel (traktory, stavební stroje aj.) a schvalování jejich technické

---

<sup>38</sup> ČESKO. Zákon č. 247 ze dne 9. srpna 2000 o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73, s. 3528-3548.

<sup>39</sup> ČESKO A SLOVENSKO. Zákon č. 200 ze dne 18. května 1990 o přestupcích. In *Sbírka zákonů České a Slovenské federativní republiky*. 1990, částka 35, s. 810-826.

<sup>40</sup> ČESKO. Zákon č. 379 ze dne 19. srpna 2005 o opatřeních k ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2005, částka 133, s. 7093-7101.

<sup>41</sup> ČESKO. Vyhláška č. 277 ze dne 26. dubna 2004 o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 89, s. 5811-5824.

způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích, kontroly technického stavu vozidel, práva a povinnosti stanic technické kontroly a měření emisí, výkon státní správy a státního dozoru v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích. Tento zákon je prováděn vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb.<sup>45</sup>, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

K právní úpravě silničních vozidel se vztahuje i zákon č. 168/1999 Sb.<sup>46</sup>, o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů.

### **2.3.4 Oblast silniční dopravy**

V této oblasti je základním předpisem zákon č. 111/1994 Sb.<sup>47</sup>, o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřebu za účelem podnikání, práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku. Prováděcím předpisem k tomuto zákonu je vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb.<sup>48</sup>, a nařízení vlády č. 589/2006 Sb.<sup>49</sup>, kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě a vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 522/2006 Sb.<sup>50</sup>, o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě.

---

<sup>42</sup> ČESKO. Zákon č. 56 ze dne 19. února 2001 o podmínkách provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21, s. 1962-1988.

<sup>43</sup> ČESKO. Zákon č. 168 ze dne 13. července 1999 o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1999, částka 57. s. 3158-3168.

<sup>44</sup> ČESKO. Zákon č. 307 ze dne 18. listopadu 1999, kterým se mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1999, částka 100. s. 6573.

<sup>45</sup> ČESKO. Vyhláška č. 341 ze dne 11. července 2002 o schvalování technické způsobilosti a o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2002, částka 123, s. 7146-7255.

<sup>46</sup> ČESKO. Zákon č. 168 ze dne 13. července 1999 o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1999, částka 57. s. 3158-3168.

<sup>47</sup> ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 8. června 1994 o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 1154-1161.

<sup>48</sup> ČESKO. Vyhláška č. 478 ze dne 14. prosince 2000, kterou se provádí zákon o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 138, s. 7565-7578.

<sup>49</sup> ČESKO. Nařízení vlády č. 589 ze dne 6. prosince 2006, kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2006, částka 188, s. 7878-7884. ISSN 1211-1244.

<sup>50</sup> ČESKO. Vyhláška č. 522 ze dne 13. listopadu 2006 o státním odborném dozoru a kontrolách v silničním provozu. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2006, částka 168, s. 7114-7116. ISSN 1211-1244.

Významnými právními normami v oblasti silniční dopravy jsou mezinárodní smlouvy, které byly ratifikovány Parlamentem České republiky a vyhlášeny ve Sbírce zákonů (Sbírce mezinárodních smluv). Jsou to zejména tyto mezinárodní smlouvy:<sup>51</sup>

- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR),
- Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR),
- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel (CVR),
- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR),
- Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP),
- Dohoda o mezinárodní příležitostné přepravě cestujících autobusem a autokarem (INTERBUS).

Dalšími významnými právními předpisy jsou nařízení Evropského parlamentu a Rady ES. Mezi nejdůležitější patří:<sup>52</sup>

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85,
- nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě.

## 2.4 Sankce

### 2.4.1 Pojem a funkce sankce

Sankce je trestem za protiprávní jednání. Jejím účelem není pouze postihnout osobu pachatele a potrestat jej za porušení morálních, společenských nebo právních norem. Důležitou funkcí trestu je zejména výchovné působení primárně na osobu přestupce, sekundárně i na jeho blízké okolí. Tím je naplňována i funkce preventivní.

Při ukládání sankcí by mělo být postupováno individuálně a objektivně, zvláštní pozornost by měla být věnována zohlednění příčin a okolností protiprávního jednání, aby výše uložené sankce korespondovala se závažností spáchaného přestupku. Při rozhodování správní orgán uplatňuje institut správního uvážení. Není to pouze volní úvaha správního orgánu, ale úvaha podle zásady legality, to znamená, že dané

<sup>51</sup> KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H., Silniční právo. Praha, 2009, s. 27.

<sup>52</sup> KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H., Silniční právo. Praha, 2009, s. 28.

rozhodování se musí řídit v mezích stanovených příslušnou legislativou, jak uvádí čl. 39 Listiny základních práv a svobod: „*Jen zákon stanoví, které jednání je trestným činem a jaký trest, jakož i jaké jiné újmy na právech nebo majetku, lze za jeho spáchání uložit*“.<sup>53</sup>

Zákony upravující sankce za přestupky spáchané v silniční dopravě jsou zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích (§ 23) a zákon 361/2000 Sb. o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, do kterého byl nově zaveden § 125 c a § 125 d, novelizací provedenou zákonem č. 133/2011 Sb. Tato novelizace nabyla účinnost 1. srpna 2011. Na základě těchto právních norem je řešena převážná většina dopravních přestupků.

#### **2.4.2 Druhy sankcí**

Podle zákona 200/1990 Sb. lze za přestupek uložit tyto sankce:

- napomenutí,
- pokutu,
- zákaz činnosti,
- propadnutí věci,
- zákaz pobytu.

Tyto sankce lze společně kombinovat, s výjimkou sankce napomenutí, ta nelze spojit s uložením pokuty.<sup>54</sup>

Výměra sankcí za spáchané přestupky je upravena, jak již bylo uvedeno v kapitole 2.4.2, v § 125 c zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Přestupky jsou rozděleny v tomto paragrafu do skupin v odstavcích 1-3, a je k jednotlivým přestupkům stanovena výměra sankce podle závažnosti v odstavcích 4-7. Zde jsou různé výše pokut či zákaz činnosti, a to podle stupně závažnosti a potenciálních dopadů pro ostatní účastníky silničního provozu, lze poznamenat, že čím nebezpečnější přestupek je spáchán, tím přísnější postih za jeho spáchání by měl následovat. „*Od uložení sankce podle odstavců 4-7, s výjimkou odstavce 6 písm. a), nelze v rozhodnutí o přestupku upustit*“.<sup>55</sup> V tomto jediném případě je ponechána možnost správnímu orgánu posoudit závažnost jednání a sankci řešit domluvou.

---

<sup>53</sup> ČESKO. Usnesení předsednictva České národní rady č. 2 ze dne 16. prosince 1992 o vyhlášení LISTINY ZÁKLADNÍCH PRÁV A SVOBOD jako součásti ústavního pořádku České republiky. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1993, částka 1, s. 17-23.

<sup>54</sup> ČESKO A SLOVENSKO. Zákon č. 200 ze dne 18. května 1990 o přestupcích. In *Sbírka zákonů České a Slovenské federativní republiky*. 1990, částka 35, s. 810-826.

<sup>55</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. Října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615.

Kromě pokuty a zákazu výkonu činnosti řízení motorových vozidel jsou za spáchaný přestupek přiděleny trestné body. Systém trestného bodování je upraven hlavou V. zákona 361/2000 Sb., § 123 a-f. Zde je stanoveno, za jakých podmínek se trestné body započítávají, odečítají, způsob postupu při dosažení horní hranice 12 bodů a postup při vracení řidičského oprávnění. Seznam bodovaných přestupků je uveden v příloze uvedeného zákona. Kromě bodového systému je zavedena též evidence páchaní hrubého porušení pravidel. Pokud se řidič dopustí opakovaně během 12 měsíců po sobě následujících více než dvou z přesně specifikovaných dopravních přestupků, může mu být uložen zákaz činnosti řízení motorových vozidel od jednoho do šesti měsíců.<sup>56</sup>

---

<sup>56</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. Října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615.

## 3 ANALÝZA DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ

### 3.1 Přestupky – praktický výzkum

Tab. č. 1: Nejčastější dopravní přestupky. Zdroj: oficiální stránky Ministerstva dopravy ČR.<sup>57</sup>

Jednání	Body	Podíl na všech přestupcích a trestných činech
1 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km.h <sup>-1</sup> (ale více než 5 km.h <sup>-1</sup> )	2	31,36 %
2 porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3	12,85 %
3 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km.h <sup>-1</sup> a více	3	8,01 %
4 při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	2	6,93 %
5 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km.h <sup>-1</sup> (ale více než 10 km.h <sup>-1</sup> )	2	6,03 %
6 při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	4	2,59 %
7 ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky	7	2,19 %
8 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km.h <sup>-1</sup> a více	3	1,72 %
9 při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu, nebo na pokyn Stůj daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5	1,65 %
10 maření nebo podstatné ztěžování výkonu rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci vykonáváním činností, která byla pachateli takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu (řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění - v době po jeho pozbytí na základě uloženého zákazu činnosti či jeho odnětí rozhodnutím správního orgánu)	4	1,58 %
<b>Ostatní</b>		<b>25,12 %</b>

<sup>57</sup> Vlastní vypracování podle: *Statistiky přestupků*. [online] 2014 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z [www: <http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicске\\_prukazy\\_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm>](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicске_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm).



Podle dostupných dat z oficiálních stránek Ministerstva dopravy České republiky byla sestavena tabulka č. 1. Nejčastěji dochází ze strany mladých řidičů k překračování nejvyšší povolené rychlosti. Mnohdy usedají za volant moderních, výkonných automobilů, které dosahují vysokých rychlostí a špatně odhadnou přiměřenou rychlost. Tou je rychlost taková, která umožní řidiči zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled, zvládnout jízdu na zledovatělém či namrzlém povrchu vozovky, zastavit v čas vozidlo před přechodem pro chodce, křižovatkou, kde je povinen dát přednost v jízdě vozidlům na hlavní komunikaci, zastavit vozidlo ve chvíli, kdy na silnici vběhne dítě, či vkročí neopatrný chodec. Tam, kde může řidič takovou situaci předvídat, umožní vyhnout se bezpečně překážce silničního provozu či zastavit vozidlo včas před překážkou za snížené viditelnosti. Přiměřená rychlost samozřejmě nemusí být vždy maximální dovolená rychlost. To znamená, že například v obci je sice dovolenou rychlostí rychlost  $50 \text{ km.h}^{-1}$ , ale tato rychlost není vůbec přiměřená za snížené viditelnosti, na mokré dlažbě nebo na namrzlé vozovce. Totéž platí o rychlosti jízdy mimo obec, na dálnici, nebo silnici pro motorová vozidla. Řidič nemůže jet na dálnici maximální rychlostí, kde je sice podle zákona dovolena rychlost  $130 \text{ km.h}^{-1}$ , zejména při ztížených světelných podmínkách, za deště nebo v zimním období. Zákon o provozu na pozemních komunikacích stanovuje dovolené hranice rychlosti za ideálních jízdnicích podmínek. Nepřiměřená rychlost jízdy a nedodržování maximálních dovolených rychlostních limitů je nejčastější příčinou dopravních nehod a nejčastějším dopravním přestupkem, za nějž jsou řidiči sankcionováni. Kontrolu dodržování těchto hranic provádí podle § 79 a zákona č. 361/2000 Sb. policie České republiky<sup>58</sup> a obecní policie<sup>59</sup>.

Přestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla:<sup>60</sup>

- 1) překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o  $40 \text{ km.h}^{-1}$  a více nebo mimo obec o  $50 \text{ km.h}^{-1}$  a více,

---

<sup>58</sup> ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91, s. 4086-4116. ISSN 1211-1244.

<sup>59</sup> ČESKO A SLOVENSKO. Zákon č. 553 ze dne 6. prosince 1991 o obecní policii. In *Sbírka zákonů České a Slovenské federativní republiky*. 1991, částka 104, s. 2736-2741.

<sup>60</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. Října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615.

- 2) překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km.h<sup>-1</sup> a více nebo mimo obec o 30 km.h<sup>-1</sup> a více,
- 3) překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km.h<sup>-1</sup> nebo mimo obec o méně než 30 km.h<sup>-1</sup>.

Měření rychlosti vozidel provádí policie nebo obecní policie v rámci dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu za pomoci radarů. Každý takový radar musí odpovídat zvláštním předpisům a mít platné typové schválení a každý musí být pravidelně kalibrován. Radary jsou v ČR schvalovány s jednotnou kladnou i zápornou odchylkou 3 km.h<sup>-1</sup>, pokud je zjištěná rychlost do 100 km.h<sup>-1</sup>, respektive 3% při rychlostech nad 100 km.h<sup>-1</sup>. Tato odchylka není promítnuta do zobrazené rychlosti na radaru, zohlednit ji musí sám policista nebo strážník.

Za spáchání přestupku překročením maximální dovolené rychlosti stanoví zákon č. 200/1990 Sb. a nově zák. č. 361/2000 Sb. příslušné sankce: za přestupek podle bodu 1) je udělena pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti od 6 měsíců do 1 roku, bodové hodnocení je 5 bodů. Za přestupek podle bodu 2) je udělena pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč a bodové hodnocení 3 body. Za přestupek podle bodu 3. je udělena pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč a bodové hodnocení může být ve výši 2 bodů.<sup>61</sup> Podle tabulky č. 1 má téměř 47,12% řidičů problém s dodržováním rychlostních limitů.

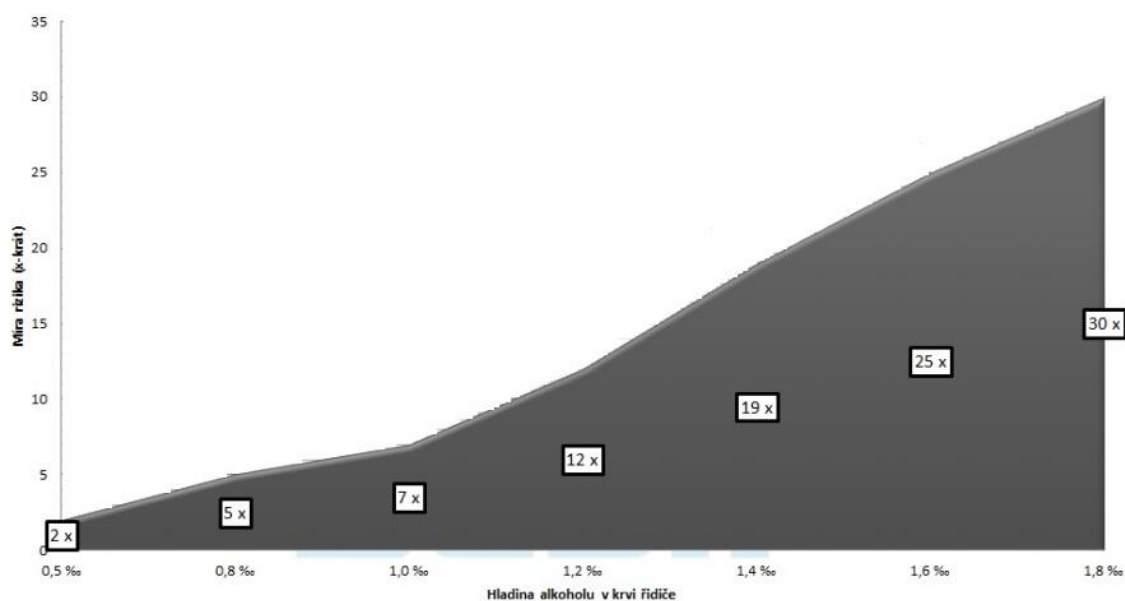
Dalším závažným přestupkem je nepoužívání bezpečnostních pásů. Takových řidičů bylo ve sledovaném období 12,85% řidičů. Přitom u moderních automobilů jsou bezpečnostní pásy montovány spolu s airbagy a tvoří jeden z nejdůležitějších bezpečnostních prvků, který v případě havárie zvyšuje bezpečnost osádky. Mnoho řidičů si bohužel myslí, že pásy se musí používat, aby při silniční kontrole nedostali pokutu. Smrtelná zranění při dopravních nehodách jsou úzce spjata se zraněními hlavy nebo vnitřním poraněním hrudníku. Použitím bezpečnostních pásů se zmírňují síly uvolněné při srážce s jiným vozidlem nebo pevnou překážkou. Při nižších rychlostech jsou vynikajícím bezpečnostním prvkem, který se mnohdy osvědčil zejména při jízdě v obci, při vyšších rychlostech je výhodnější, z hlediska bezpečnosti osádky bezpečnostní pás doplněný systémem airbagů. Těhotné ženy často váhají s použitím bezpečnostního pásu, pokud je nasazen podle návodu výrobce automobilu poskytuje

<sup>61</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. Října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615.

ženě i plodu zvýšenou bezpečnost při prudké změně rychlosti. Proto by měly i těhotné ženy bezpečnostní pás používat a nevystavovat se tak zvýšenému riziku potratu při dopravní nehodě. V praxi se také osvědčilo zařízením označujícím cestujících ve vozidle, že nemají nasazený bezpečnostní pás.

Jedním z nejhorších provinění je jízda pod vlivem alkoholu nebo návykové látky. Z předchozí tabulky je patrné, že jich bylo celkem 2,59% z celkového počtu bodovaných přestupků. Mladí lidé přeceňují svoje schopnosti a usedají za volant i po předchozím „požití“ stále častěji. Podle údajů vědeckých studií přitom se vzrůstající hladinou alkoholu v krvi zvyšuje pravděpodobnost vzniku nehody. Z uvedeného grafu je patrné, že pravděpodobnost vzniku dopravní nehody je 2x větší již při 0,5‰ alkoholu v krvi, při množství 1,0‰ je 7x vyšší a při množství 1,6‰ dokonce 25x vyšší.<sup>62</sup>

Graf č. 1: Pravděpodobnost zavinění vzniku dopravní nehody v závislosti na hladině alkoholu v krvi řidiče. Zdroj: Besip.<sup>63</sup>



<sup>62</sup> *Alkohol, léky a narkotika*. [online] 2014 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z [www: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/CR/2013/alkohol-leky-a-narkotika.pdf>](http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/CR/2013/alkohol-leky-a-narkotika.pdf).

<sup>63</sup> *Alkohol, léky a narkotika*. [online] 2014 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z [www: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/CR/2013/alkohol-leky-a-narkotika.pdf>](http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/CR/2013/alkohol-leky-a-narkotika.pdf).

Tab. č. 2 Povolená hladina alkoholu v krvi. Zdroj:Besip.<sup>64</sup>

Země	Povolená hranice ‰ alkoholu u jednotlivých typů řidičů		
	Noví	Profesionální	Ostatní
<b>Rakousko</b>	0,1	0,1	0,5
<b>Belgie</b>	0,5	0,5	0,5
<b>Bulharsko</b>	0,5	0,5	0,5
<b>Kypr</b>	0,2	0,2	0,5
<b>Česká republika</b>	0,0	0,0	0,0
<b>Dánsko</b>	0,5	0,5	0,5
<b>Estonsko</b>	0,2	0,2	0,2
<b>Finsko</b>	0,5	0,5	0,5
<b>Francie</b>	0,5	0,5	0,5
<b>Německo</b>	0,0	0,0	0,5
<b>Řecko</b>	0,2	0,2	0,5
<b>Maďarsko</b>	0,0	0,0	0,0
<b>Irsko</b>	0,2	0,2	0,5
<b>Itálie</b>	0,0	0,0	0,5
<b>Litva</b>	0,2	0,5	0,5
<b>Lotyšsko</b>	0,2	0,2	0,4
<b>Lucembursko</b>	0,1	0,1	0,5
<b>Malta</b>	0,8	0,8	0,8
<b>Holandsko</b>	0,2	0,2	0,5
<b>Polsko</b>	0,2	0,2	0,2
<b>Portugalsko</b>	0,5	0,5	0,5
<b>Rumunsko</b>	0,0	0,0	0,0
<b>Slovensko</b>	0,0	0,0	0,0
<b>Slovinsko</b>	0,0	0,0	0,2
<b>Španělsko</b>	0,3	0,3	0,5
<b>Švédsko</b>	0,2	0,2	0,2
<b>Spojené království</b>	0,8	0,8	0,8

Jak je to s tolerancí hladiny alkoholu v jednotlivých zemích Evropy, je znázorněno v tabulce č. 2. Je v ní patrná nejednotnost právních úprav a různý přístup a tolerance alkoholu: Česká republika, Slovensko, Maďarsko a Rumunsko mají zaveden absolutní zákaz požití alkoholu před jízdou (0,00‰), Velká Británie a Malta mají povoleno 0,8‰ alkoholu v krvi. Při způsobení dopravní nehody je tato skutečnost posuzována jako přitěžující okolnost.

<sup>64</sup> *Alkohol, léky a narkotika*. [online] 2014 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z [www: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/CR/2013/alkohol-leky-a-narkotika.pdf>](http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/CR/2013/alkohol-leky-a-narkotika.pdf).

V září 2011 bylo Evropským parlamentem navrženo několik opatření, která by měla přispět ke sjednocení přístupů členských zemí k této problematice. Prvořadým opatřením by mělo být sjednocení povolených limitů alkoholu v krvi řidiče, zavedení nulové tolerance u nových řidičů a řidičů profesionálů a zavedení povinného vybavení užitkových vozidel zařízením, které znemožňuje uvedení vozidla do provozu po provedení dechové zkoušky řidiče před jeho nastartováním. Toto zařízení již montují některé světové automobilky do užitkových vozidel a autobusů, ačkoliv zatím nebyla příslušná legislativní opatření přijata.<sup>65</sup>

Jiným způsobem se rozhodli bojovat se zvýšením počtu dopravních nehod, způsobených pod vlivem alkoholu ve Francii. Tam je od 1. července 2012 podle nařízení Décret n° 2012-284 zavedena povinnost pro všechna vozidla (mimo mopedů) být vybavena soupravou na kontrolu alkoholu u řidiče – alkoholtesterem. Tato povinnost se vztahuje i na zahraniční řidiče. Za nedodržení této povinnosti se ukládá pokuta ve výši 11 €. <sup>66</sup>

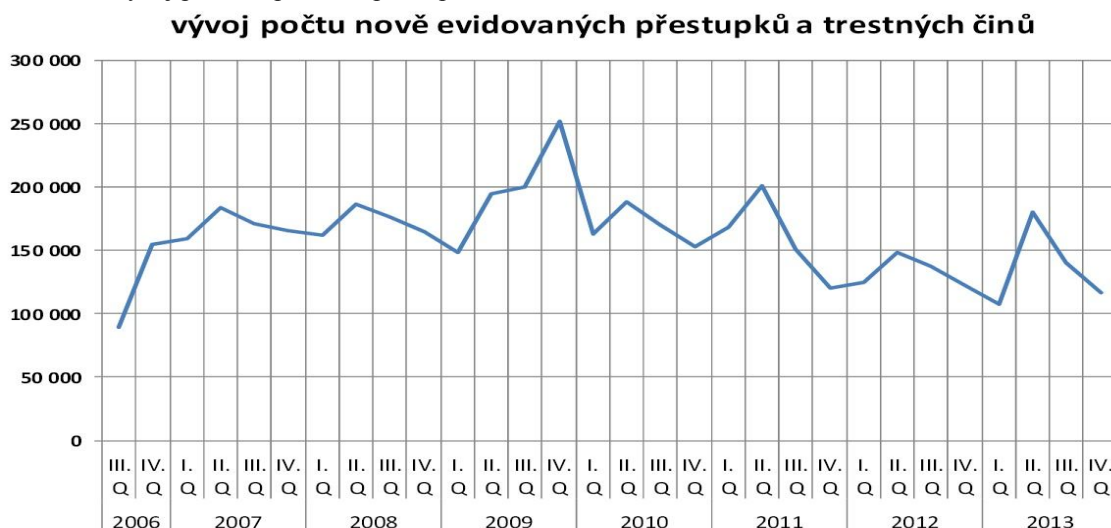
V České republice jsou za řízení pod vlivem alkoholu ukládány sankce podle prokázané hodnoty, zjištěné elektronickým měřicím zařízením nebo lékařským vyšetřením. Z poslední doby jsou známy případy, kdy řidič raději odmítne orientační dechovou zkoušku nebo zkoušku na přítomnost návykových látek, aby se vyhnul zápisu do karty řidiče, kam je pozitivní zkouška zaznamenána. I když v následném správním řízení zaplatí vysokou pokutu, je mu vysloven zákaz výkonu činnosti řízení motorových vozidel od jednoho do dvou let a obdrží 7 trestných bodů.

---

<sup>65</sup> *Opinion: EU legislation needed on drink-driving*. [online] 2014 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z [www: <http://www.etsc.eu/opinion\\_eu\\_legislation\\_needed\\_on\\_drink\\_driving/>](http://www.etsc.eu/opinion_eu_legislation_needed_on_drink_driving/).

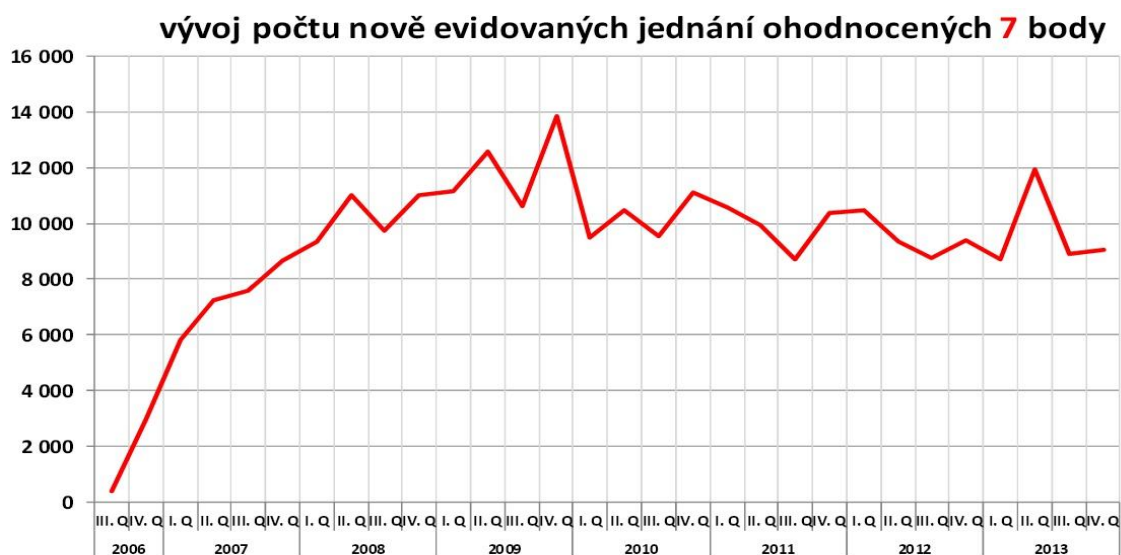
<sup>66</sup> *Mezinárodní silniční doprava*. [online] 2014 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z [www: <http://www.autoklub.cz/text/74-mezinarodni-silnicni-doprava.html>](http://www.autoklub.cz/text/74-mezinarodni-silnicni-doprava.html).

Graf č. 2: Vývoj počtu dopravních přestupků.<sup>67</sup>



Graf č. 2 znázorňuje vývoj dopravních přestupků, spáchaných řidiči motorových vozidel v období od roku 2006 do konce roku 2013 na území České republiky. Z výsledných hodnot je patrné, že kromě 2. čtvrtletí roku 2013, kdy počet dopravních přestupků vzrostl, má počet přestupků od roku 2009 klesající tendenci. Podobný stav je možno vyhodnotit též z grafu č. 3, který znázorňuje vývoj počtu dopravních přestupků, hodnocených 7 trestnými body. Opět s výjimkou 2. čtvrtletí roku 2013, kdy jejich počet vzrostl, má i tento ukazatel klesající tendenci, i když nepříliš výraznou.

Graf č. 3: Vývoj počtu bodovaných přestupků.<sup>68</sup>

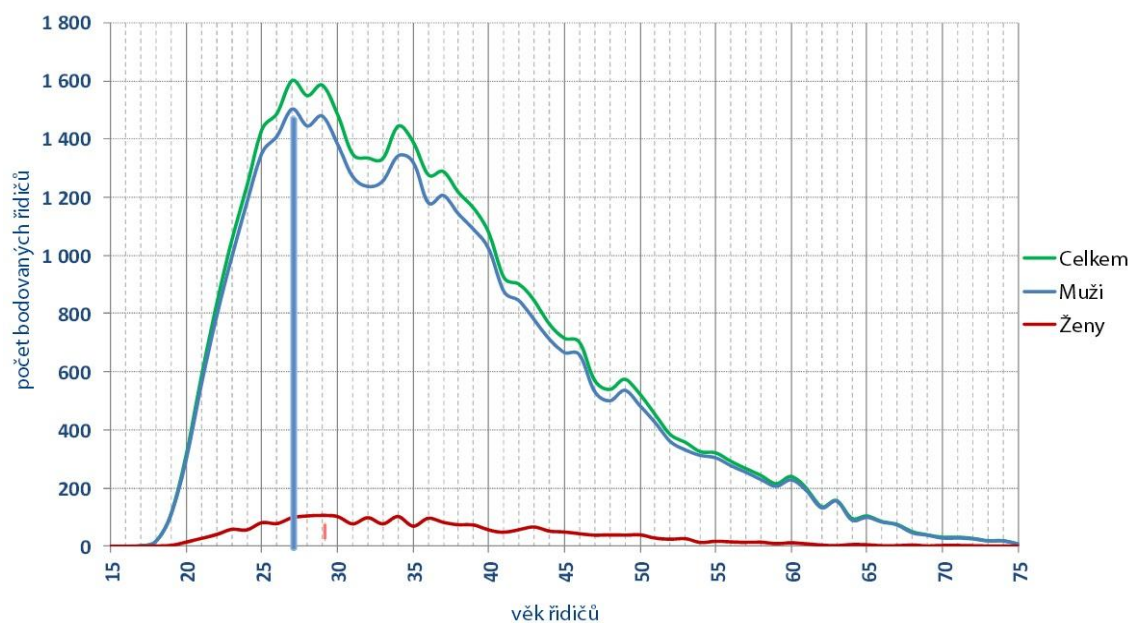


<sup>67</sup> Zdroj: *Statistiky přestupků*. [online] 2014 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z [www: <http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicke\\_prukazy\\_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm>](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm).

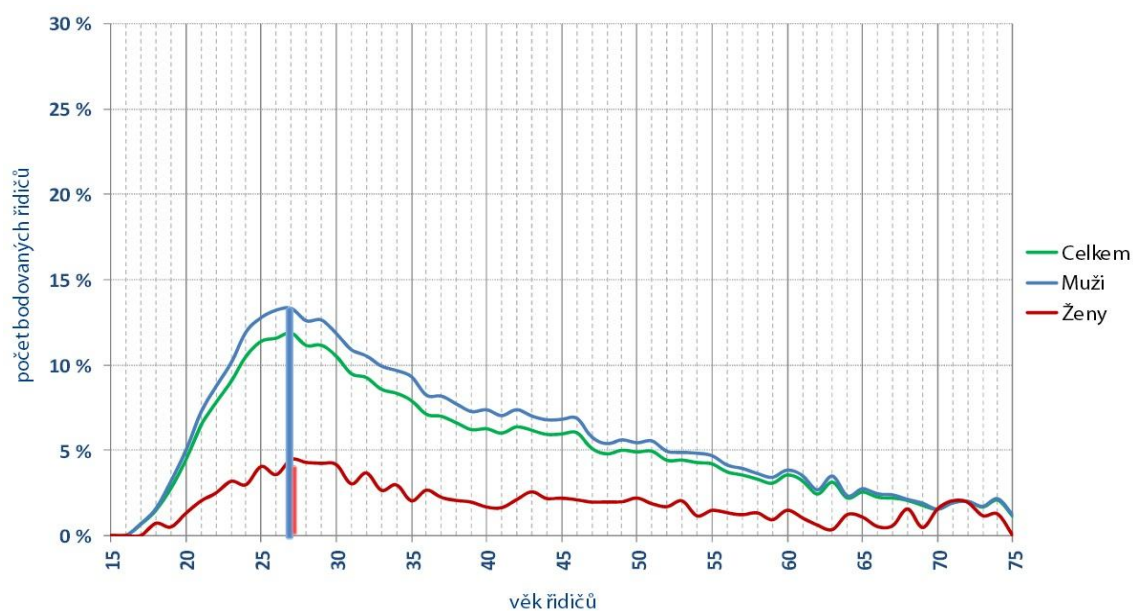
<sup>68</sup> Zdroj: *Statistiky přestupků*. [online] 2014 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z [www: <http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicke\\_prukazy\\_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm>](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm).

Graf č. 4 znázorňuje celkový počet bodovaných řidičů v závislosti na jejich věku. Z grafu je patrné, že nejvíce bodovaných řidičů je z věkové kategorie mezi 23 a 40 lety. Nejvyšší výsledná hodnota je u řidičů, kteří dosáhli 27 let.

Graf č. 4: Absolutní počet bodovaných řidičů (2013).<sup>69</sup>



Graf č. 5: Relativní počet bodovaných řidičů (2013).<sup>70</sup>

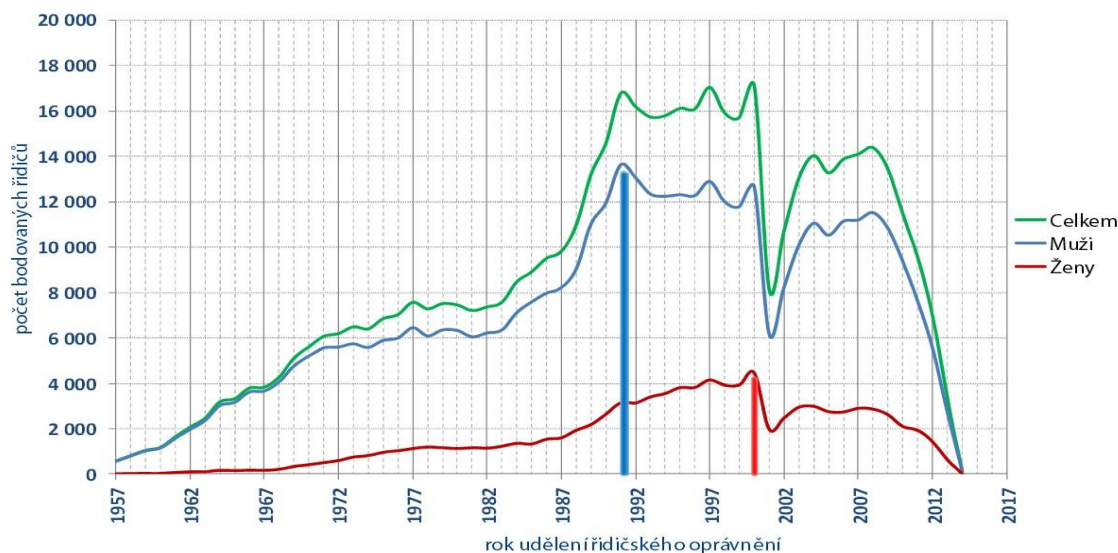


<sup>69</sup> Zdroj: *Statistiky přestupků*. [online] 2014 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z [www: <http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicke\\_prukazy\\_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm>](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm).

<sup>70</sup> Zdroj: *Statistiky přestupků*. [online] 2014 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z [www: <http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicke\\_prukazy\\_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm>](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm).

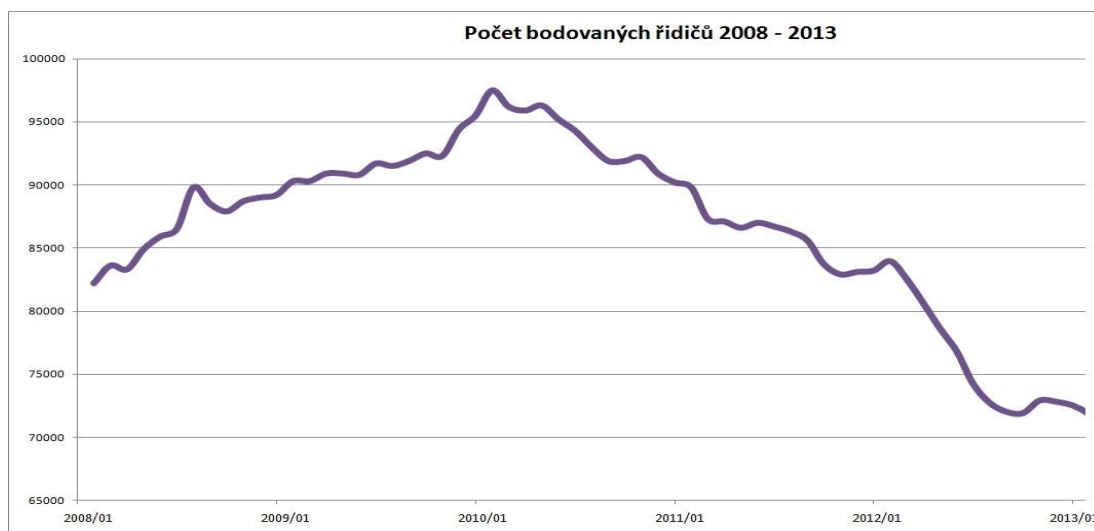
Pro přesnější porovnání počtu bodovaných řidičů vzhledem k celkovému počtu řidičů daného věku znázorňuje graf č. 5. I v tomto případě nejvyšší hodnoty v uplynulém roce dosáhli řidiči ve věku 27 let.

Graf č. 6: Počet bodovaných řidičů podle roku získání řidičského oprávnění (2013).<sup>71</sup>



Počet bodovaných řidičů podle roku získání řidičského oprávnění je obsaženo v grafu č. 6. Z něho je zřejmé, že první dva roky po získání řidičského oprávnění roste počet řidičů páchajících dopravní přestupky pozvolna, u řidičů s praxí 5 až 10 let dosahuje vysokých hodnot, hodnot nejvyšších dosahují řidiči s praxí 22 let.

Graf č. 7: Vývoj počtu bodovaných přestupků 2008 – 2013.<sup>72</sup>



<sup>71</sup> Zdroj: *Statistiky přestupků*. [online] 2014 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z [www: <http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicске\\_prukazy\\_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm>](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicске_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm).

<sup>72</sup> Zdroj: Vlastní vypracování podle: *Statistiky přestupků*. [online] 2014 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z [www: <http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicске\\_prukazy\\_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm>](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicске_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm).



Výsledné hodnoty vývoje bodovaných řidičů je znázorněno v grafu č.7. Z těchto hodnot je možno registrovat stoupající hodnoty od roku 2008 do konce roku 2009 a následný pokles počtu evidovaných řidičů až do konce roku 2012. Podrobnější grafická znázornění vývoje počtu řidičů evidovaných v bodovém systému a podklad pro sestavení grafu výsledných hodnot jsou připojena v příloze této bakalářské práce. Barevně jsou v nich vyznačeny jednotlivé věkové kategorie řidičů.

### **3.1 Dotazníkové šetření**

#### **3.1.1 Praktický výzkum**

V praktické části bakalářské práce bylo použito pro získání vstupních zdrojů informací dotazníkové šetření. Dotazník je soustavou předem připravených cílených otázek, systematicky řazených a rozdělených do několika částí, s cílem získat informace a subjektivní názor respondentů v zájmové oblasti. Výhoda tohoto způsobu sběru dat spočívá v tom, že umožňuje poměrně rychlým způsobem získat data od velkého počtu respondentů.<sup>73</sup>

Všichni respondenti byli seznámeni s účelem výzkumu a souhlasili s poskytnutím údajů a informací a byli ujištěni, že výzkum je prováděn anonymně.

Pro účely bakalářské práce bylo osloveno v souvislosti s dotazníkovým šetřením celkem 215 respondentů, 210 osobně a 5 elektronickou cestou. Návratnost dotazníků byla 95% u osobně předávaných a 100% u elektronicky zaslaných. Z tohoto množství bylo nutno vzhledem k neúplnému nebo chybnému vyplnění vyřadit 4 dotazníky. Celkem bylo využito 200 dotazníků. Vzor použitého dotazníku je uveden v příloze bakalářské práce.

#### **3.1.2 Způsob zpracování dat**

Získaná data byla zpracována a tříděna za pomoci počítačového programu Microsoft Excel podle jednotlivých kategorií a otázek, z kterých byla vytvořena výsledná grafická znázornění. Všechny tabulky a grafy v této podkapitole jsou výsledkem vlastního výzkumu. Pro přesnější znázornění jsou udávána v tabulkách data nejen absolutní, ale i relativní. „Relativní četnost poskytuje informaci o tom, jak velká část z celkového počtu hodnot připadá na danou hodnotu (kategorii).“<sup>74</sup>

---

<sup>73</sup> CHRÁSKA, M. *Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*. Praha, 2007. s. 26.

<sup>74</sup> CHRÁSKA, M. *Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*. Praha, 2007. s. 45.

### 3.1.3 Vyhodnocení

Celkový počet respondentů byl 200, z tohoto množství bylo 76,5% mužů (celkem 153) a 23,5% žen (celkem 47).

Tab. č. 2: Složení respondentů.

	absolutní četnost	relativní četnost [%]
<b>muži</b>	153	76,5
<b>ženy</b>	47	23,5
<b>celkem</b>	200	100

Jejich věkové rozdělení do kategorií je znázorněno v následující tabulce č. 3 a grafu č. 7:

Tab. č. 3: Věkové složení respondentů.

rok narození	počet	%
<b>15 - 18</b>	4	2,00%
<b>18 - 25</b>	19	9,50%
<b>25 - 40</b>	69	34,50%
<b>40 - 60</b>	98	49,00%
<b>nad 60</b>	10	5,00%

Graf č. 7: Věkové složení respondentů.



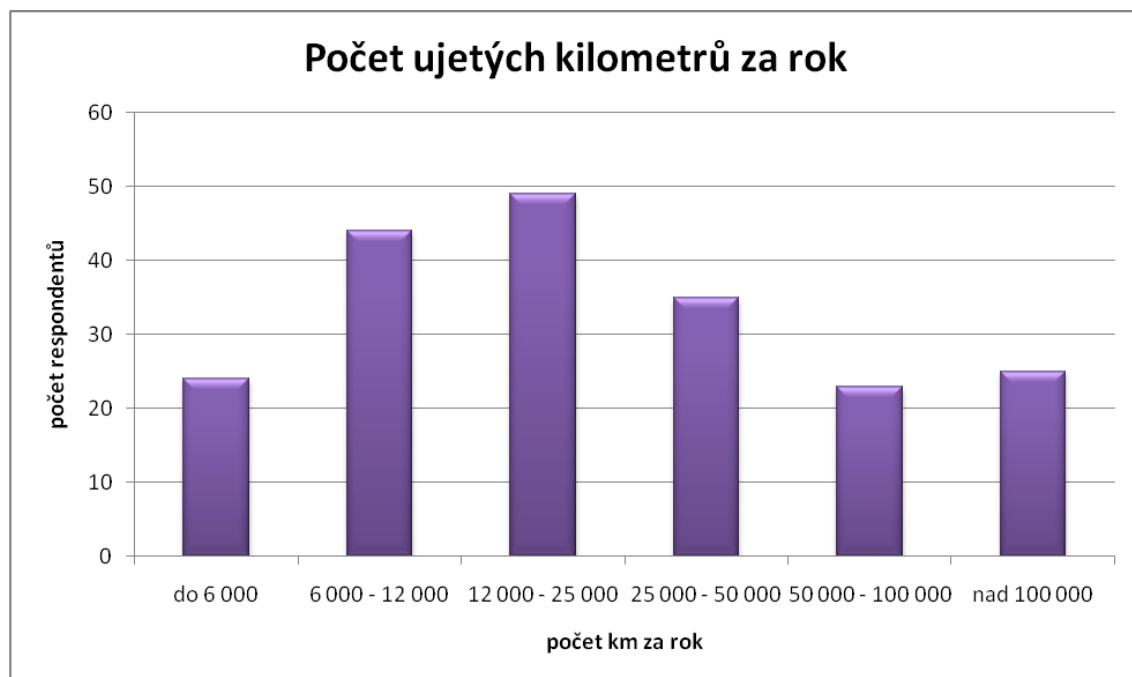
Zkušenosti se situací v provozu na pozemních komunikacích je možno posuzovat podle kilometrové vzdálenosti, ujeté respondenty za kalendářní rok. Výsledky jsou uvedeny v tabulce č. 4 a grafu č. 8.

Tab. č. 4: Rozdělení respondentů podle počtu ujetých kilometrů za rok.

počet km za rok	počet	%
<b>do 6000</b>	24	12,00%
<b>6000 - 12000</b>	44	22,00%
<b>12000 - 25000</b>	49	24,50%
<b>25000 - 50000</b>	35	17,50%
<b>50 000 - 100000</b>	23	11,50%
<b>nad 100000</b>	25	12,50%

Řidičů, kteří se podílí na provozu malou měrou a ročně ujedou méně než 6 000 km, bylo mezi dotazovanými zjištěno celkem 12%. Běžná ujetá vzdálenost řidiči osobních vozidel se pohybuje v rozmezí 6 000-25 000 km ročně a takto odpovědělo celkem 46,5% respondentů. Ti využívají osobní automobil nejen k dojíždění do zaměstnání, mnohdy i několik desítek kilometrů vzdáleného, ale i k uspokojení svých zálib a koníčků ve svém volném čase (kultura, sport a další). Vyšší ujetou roční vzdálenost mají samozřejmě řidiči, kteří řízením nákladních automobilů a autobusů vykonávají své zaměstnání. Ti ujedou ročně 25 000-100 000 kilometrů (29%) a někteří z nich, zejména dálkoví řidiči i přes 100 000 kilometrů ročně (12,5%).

Graf č. 8: Rozdělení respondentů podle počtu ujetých kilometrů za rok.



Z tabulky č. 5 je patrné, že převážná většina respondentů využívá při své účasti v silničním provozu osobní automobil, zejména k dennímu cestování do zaměstnání.

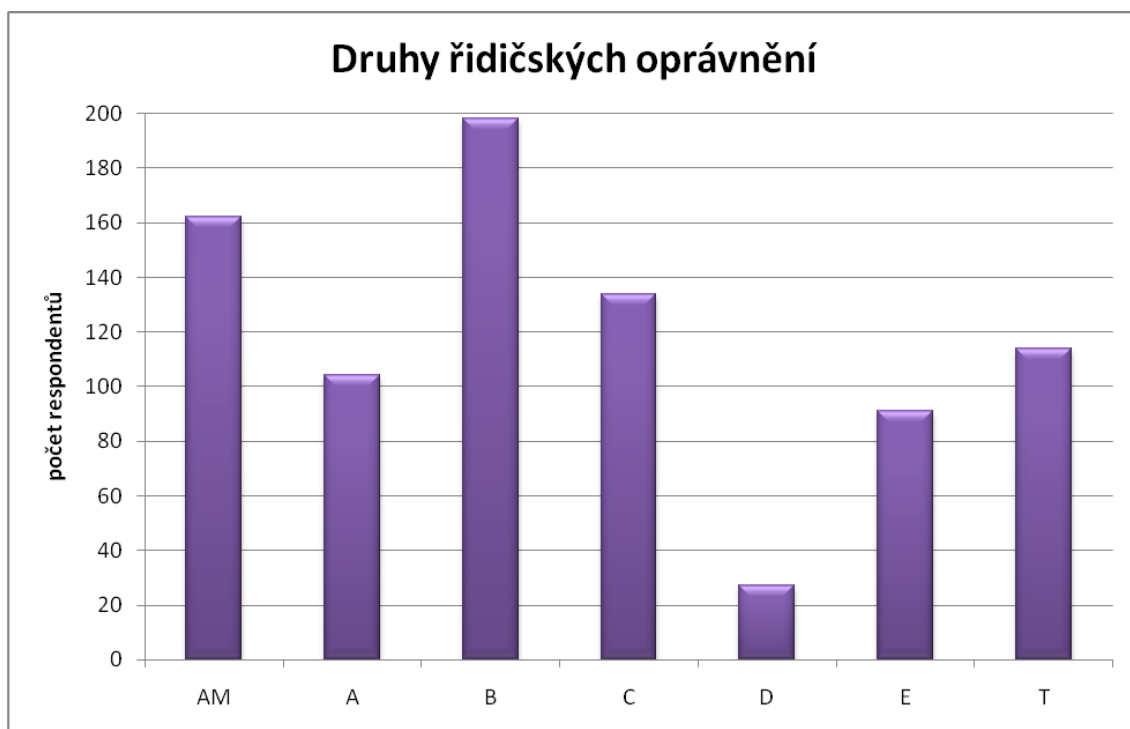
Řidiči nákladních automobilů a autobusů pracují jako řidiči z povolání a mají tedy samozřejmě vyšší počet ujetých kilometrů a větší zkušenosti z provozu. Převážný způsob účasti v provozu na pozemních komunikacích a jejich subjektivní pohled na situaci je tedy rozdílný.

Tab. č. 5: Rozdělení podle účasti na provozu.

způsob podílení v provozu	počet	%
<b>chodec</b>	20	10,00%
<b>cyklista</b>	11	5,50%
<b>motocykl</b>	30	15,00%
<b>osobní automobil</b>	148	74,00%
<b>dodávka</b>	27	13,50%
<b>nákladní automobil</b>	79	39,50%
<b>autobus</b>	7	3,50%

Druhy řidičských oprávnění, která respondenti vlastní a využívají, znázorňuje graf č. 9. Z něho je zřejmé, že téměř všichni respondenti jsou držiteli řidičského oprávnění skupiny B, které opravňuje k řízení osobních automobilů 99%, oprávnění řídit nákladní automobily vlastní 67% dotazovaných a řídit autobus je oprávněno 13,5% respondentů.

Graf č. 9: Rozdělení respondentů podle druhu řidičského oprávnění.



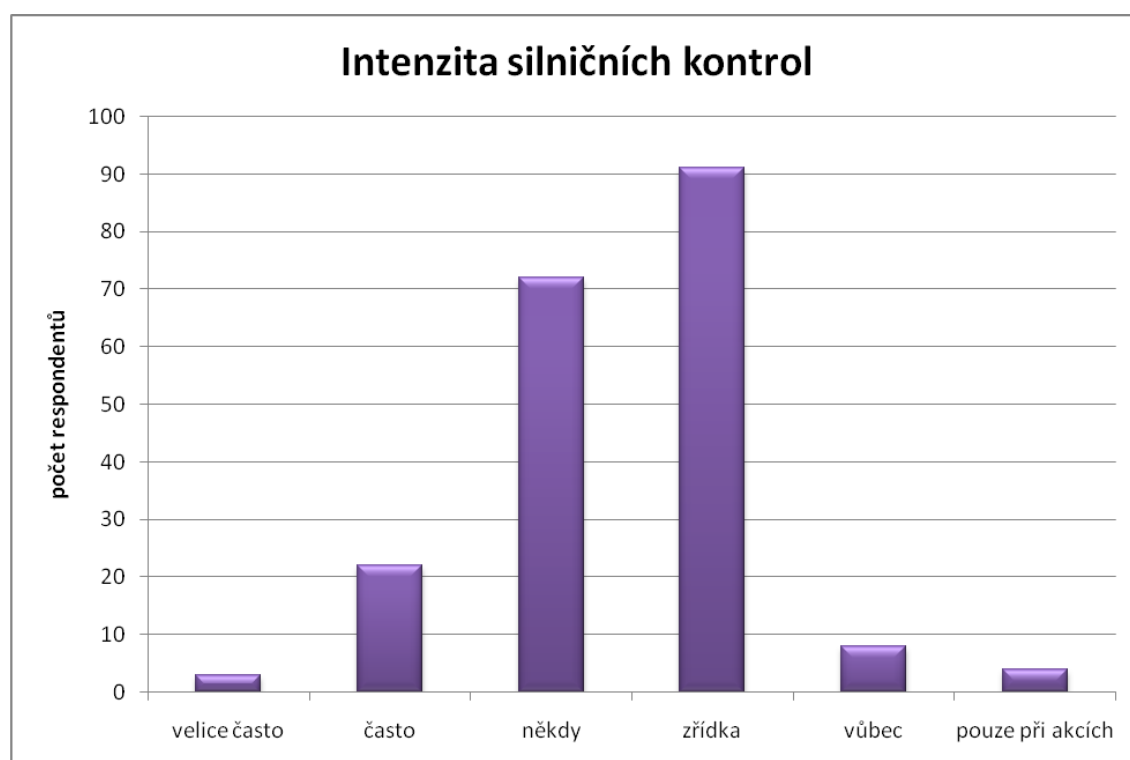
Mají nejen odlišný názor na intenzitu silničních kontrol, postihů přestupků a udělení trestných bodů a vhodnost výchovných opatření, ale i jinou zkušenost s účastí na správním řízení k projednání dopravních přestupků.

Intenzitu silničních hlídek znázorňuje tabulka č. 6 a graf č. 10. Z výsledků vyplývá, že z celkového počtu 200 respondentů se s hlídkami dozorujícími nad bezpečností provozu setkává zřídka skoro polovina z nich a sice 45,5%, někdy se s nimi setkává 36% a často celkem 11%. Takto odpovídali zejména řidiči z povolání, z kterých na otázku intenzity silničních hlídek označili odpověď „velice často“ pouze 3 řidiči.

Tab. č. 6: Intenzita silničních kontrol.

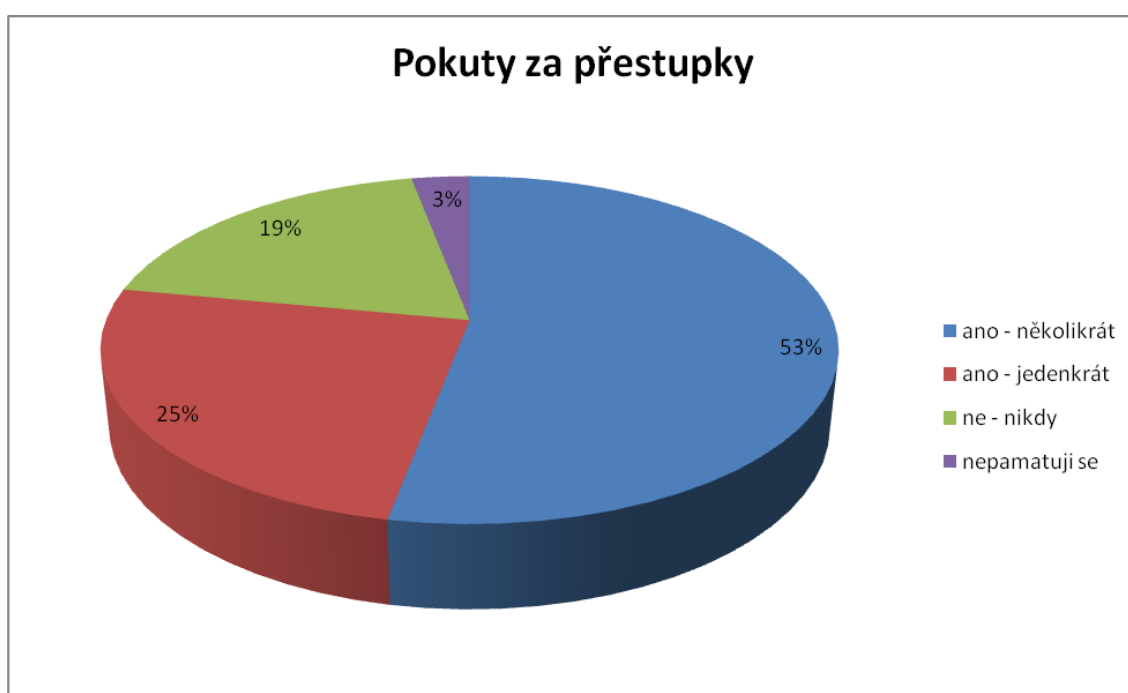
intenzita silničních kontrol	počet	%
<b>velice často</b>	3	1,50%
<b>často</b>	22	11,00%
<b>někdy</b>	72	36,00%
<b>zřídka</b>	91	45,50%
<b>vůbec</b>	8	4,00%
<b>pouze při akcích</b>	4	2,00%

Graf č. 10: Intenzita silničních kontrol.



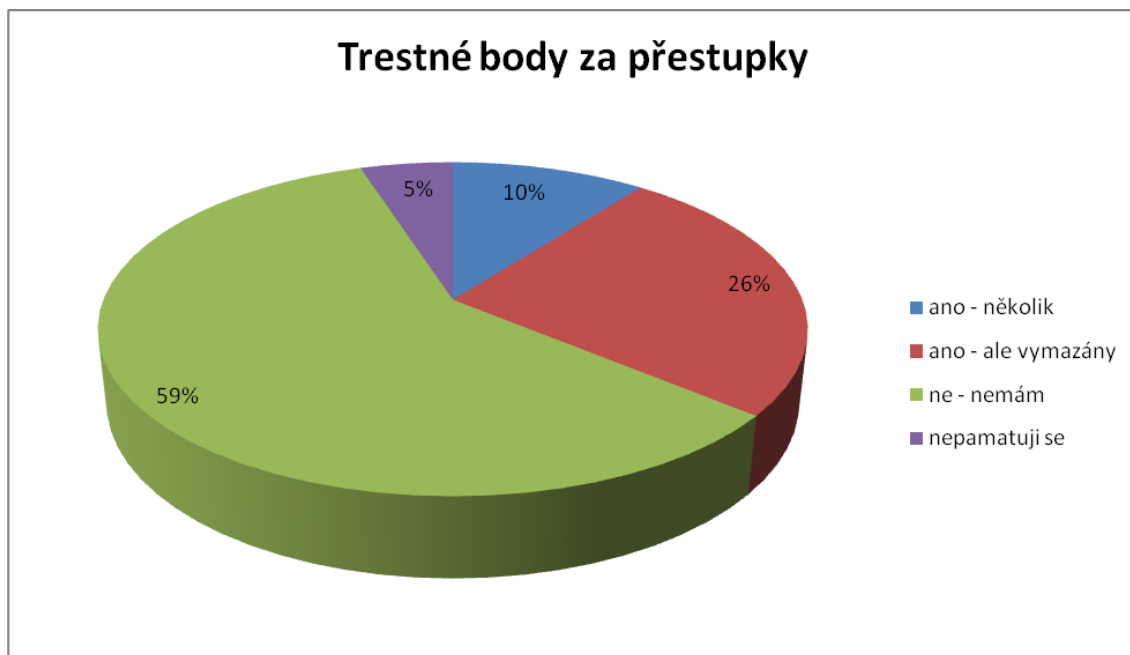
Přes nízký počet silničních kontrol, byla respondentům uložena řada pokut za spáchané dopravní přestupky. Nejčastěji byli pokutováni za překročení nejvyšší povolené rychlosti (42%), nepoužívání bezpečnostních pásů (28%), telefonování za jízdy (9%), nesprávný technický stav vozidla (7%), překročení nejvyššího povoleného zatížení (5%), porušení zákazu vyplývajícího z dopravního značení (5%) a porušení sociálních předpisů o práci osádek v dopravě (4%). Výsledné hodnoty jsou znázorněny v grafu č. 11.

Graf č. 11: Pokuty za spáchané dopravní přestupky.



Se systémem trestných bodů se respondenti již v praxi setkali, mnozí si jej i prakticky vyzkoušeli a na otázku jestli mají na svém kontě nějaké trestné body, odpovídali následovně: 10% z nich uvedlo, že jich mají pouze několik, 26% respondentů v minulosti již nějaké trestné body mělo na svém kontě, v současnosti však je má vymazány, 5% neví, jestli nějaké trestné body obdrželi a celkem 59% dotazovaných trestné body nemá žádné (znázorněno v grafu č. 12).

Graf č. 11: Přidělené trestné body.



Správního řízení vedeného za účelem řešení dopravního přestupku se účastnilo mezi dotazovanými pouze 48 osob (24%), z tohoto množství bylo 31 v roli pachatele, 7 svědků a 10 bylo v pozici poškozeného

Jako nejúčinnější výchovný prostředek udělovaný pachatelům dopravních přestupků byl označen celkem 111 respondenty (55,5%) trest zákazu výkonu činnosti řízení motorových vozidel, neboť znamená citelný zásah do osobních svobod a nutí ke změně každodenních zvyklostí a k rozdílnému naplňování osobních potřeb.

Peněžní tresty jako výchovný prostředek byl vybrán 82 respondenty (41%) a trestné body vybrány 43 respondenty (21,5%).

Zdravotní způsobilost před získáním řídičského oprávnění se v současné době stanovuje na základě provedeného lékařského vyšetření, které je na základě legislativní úpravy této oblasti oprávněn v daném rozsahu provést a osvědčit příslušný lékař obvodní, závodní nebo školní.<sup>75</sup>

<sup>75</sup> ČESKO. Vyhláška č. 277 ze dne 26. dubna 2004 o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 89, s. 5811-5824.

Tab. č. 7: Vstupní psychotest.

lékařské vyšetření - psychologické		
<b>ano - určitě</b>	121	60,50%
<b>ano - řidiči z povolání</b>	42	21,00%
<b>ne - pouze lékařské</b>	33	16,50%
<b>ne - není potřeba ani lékařské vyšetření</b>	1	0,50%
<b>jiný názor</b>	3	1,50%

V provozu na pozemních komunikacích je možno se setkat s mnoha druhy řidičů. Je možno je rozdělit do několika kategorií podle způsobu chování.<sup>76</sup>

- bezpeční řidiči, mezi které patří všichni ti, kteří jedou plynule a svižně, nikoliv však nervózně, a současně zbytečně nekomplikují dopravní situaci, chovají se ohleduplně. Tito lidé vás většinou nedostanou do komplikovaných situací (například zrychlováním, pokud je předjíždíte) a mají celkem předvídatelné standardní reakce.
- nebezpeční řidiči, což je většina začátečníků, kteří jsou často plně zaměstnaní seznamováním se s vozidlem. Přitom jim uniká okolí. Současně je snadno vyvede z míry každá nezvyklá situace.
- skupina psychicky nevyrovnaných řidičů, jejichž agresivita a snaha za každou cenu ovládnout silnici vás přivádí do vyloženě kolizních situací. Příkladem jsou buď řidiči, kteří vám nedovolí předjetí a současně vás po každém neúspěšném pokusu začne opět brzdit, nebo nový negativní trend, pokud neuvolníte jízdní pruh rychleji jedoucímu vozidlu, kterým bývají luxusní modely prémiových značek, potrestá vás po předjetí náhlým prudkým zabrzděním.

Na vývoji dopravního charakteru, který v závislosti na podmínkách a situacích silničního provozu reguluje dopravní chování, se podílí veškeré výchovné působení od raného dětství. Dítě pečlivě registruje dění ve vozidle, styl jízdy i reagování řidiče. Není vzácností přistihnout osmiletého klučínu za volantem zaparkovaného auta při věrné imitaci pohybů svého tatínka nebo maminky. Základy dopravního charakteru jsou postaveny dávno před tím, než mladík či slečna usednou za volant po úspěšném absolvování autoškoly. Je to specifická skupina řidičů, která se kromě věku a nezralosti

<sup>76</sup> RŮŽIČKA, B. *Rychle a bezpečně*. Praha, 2004, s. 35.



liší od starších zejména svojí nezkušeností a nevyježděností. K přirozeným přednostem mládí patří dobré smyslové funkce, tělesná zdatnost a značná psychická kapacita. Schopnosti, jako je soustředění, paměť, pohotovost vnímání, hodnocení, rozhodování a hbité reagování, nemusí ještě znamenat za všech okolností motoristickou úspěšnost. S počtem ujetých kilometrů vzrůstá sebejistota a mnozí mladí se stávají pachateli stále vyššího počtu dopravních přestupků. Těmi jsou zejména překročení rychlostních limitů bez ohledu na dopravní podmínky a dopravní prostředí. Dravost mládí je zodpovědná za ne jeden konflikt v dopravním provozu. Tendence k často bezohlednému, impulzivnímu prosazování pramení z rozporu mezi vyzrálejšími schopnostmi a nedozrálými osobnostními a morálními vlastnostmi. Čím je rozpor větší, tím jsou sklony k selhání reálnější.<sup>77</sup> Proto by bylo vhodné rizikové osobnosti eliminovat ještě před nástupem výcviku k získání řídičského oprávnění.

K částečnému omezení možnosti řízení vozidel z důvodů nevyhovujícího psychologického profilu řidiče dochází již v současné době, neboť zákon 361/2000 Sb. v paragrafu 87 a) stanovuje povinnost absolvování dopravně psychologického vyšetření všem řidičům vozidel nebo jízdních souprav s celkovou hmotností vyšší než 7,5 t a autobusů.<sup>78</sup> Na otázku povinného dopravně-psychologického vyšetření před nástupem do kurzu v autoškole odpověděli respondenti rozhodně ano v 60,5% , alespoň u budoucích řidičů z povolání v 21%. Pro odpověď ne se vyjádřilo celkem 16,5% dotazovaných, kteří by zachovali současný stav, kdy postačuje pouze lékařské vyšetření. Celkový poměr výsledných hodnot je znázorněn v grafu č. 13.

Současné legislativní opatření, které na základě zákona 101/2013 Sb.<sup>79</sup>, s platností od 1. června 2013 nově zavádí povinnost absolvování dopravně psychologického vyšetření pro řidiče, kterým bylo odebráno řídičské oprávnění na základě dosažení 12 trestných bodů, byl jim soudem vysloven zákaz činnosti řízení motorových vozidel nebo jim byl správním orgánem uložen trest zákazu činnosti delší než 6 měsíců a žádají písemně o jeho vrácení. Toto opatření by mělo pomoci vyřadit z provozu řidiče, kteří mají sklony k psychologicky závadovému jednání.

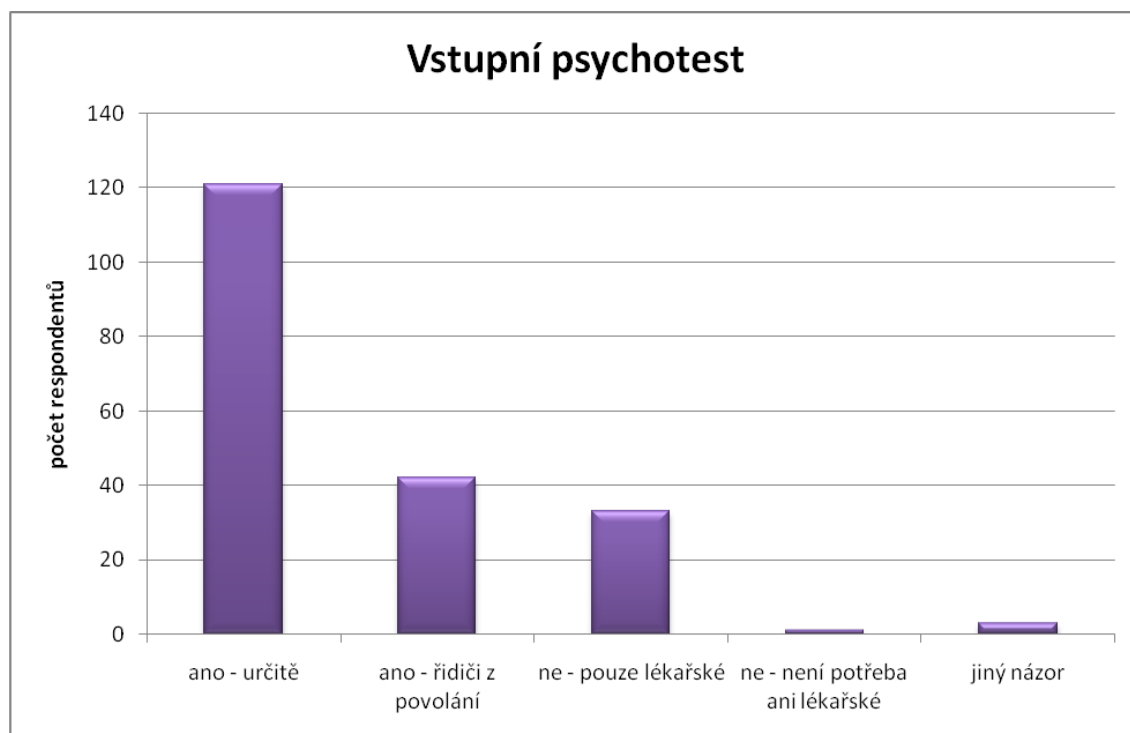
---

<sup>77</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 134.

<sup>78</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615.

<sup>79</sup> ČESKO. Zákon č. 297 ze dne 14. října 2011, kterým se mění zákon 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách dalších zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 105, s. 3754-3755. ISSN 1211-1244.

Graf č. 13: Vstupní psychotest.



Přes výrazný pokrok učiněný v posledních letech Česká republika stále patří k evropským státům s nadprůměrně vysokou nehodovostí na pozemních komunikacích. Chronickým problémem je vysoká nehodovost mladých a začínajících řidičů, příčinu lze spatřovat v jejich nedostatečné připravenosti ke každodenní účasti v silničním provozu a nejednou též vztahu k problematice bezpečnosti silničního provozu jako takové. Noví řidiči mívají problémy s pochopením podstaty ustanovení pravidel silničního provozu, nejednou nezvládají základní techniky ovládnutí motorového vozidla, nejsou schopni aplikovat příslušná teoretická pravidla v reálném provozu, orientace v prostředí odlišném od toho, kde absolvovali praktický výcvik, jim často činí značné potíže. Začínající řidiči mívají jen letmé povědomí o dopravně psychologických zásadách, nejsou schopni chovat se adekvátně na místě dopravní nehody, nejsou schopni přistupovat k řízení motorového vozidla v širších souvislostech.

Za původce uvedených nešvarů bývají tradičně označovány autoškoly. Ovšem zdaleka ne vždy právem. Poskytovatelé přípravy nových či profesionálních řidičů se pohybují v tržním prostředí, v zájmu dlouhodobého přežití jsou nuceni vycházet vstříc svým klientům, žákům. Ti doposud považují za základní motivaci získání řidičského průkazu (dokladu o tom, že jsou oprávněni řídit vozidlo příslušné kategorie). Záměrně pak vyhledávají služby autoškol, které nabízejí provedení přípravy za nejméně zatěžujících podmínek. Levně, rychle a pokud možno s co nejpragmatictější přístupem k provedení přípravy, s cílem úspěšně proklouznout příslušnou zkouškou napoprvé. Je

nepochybné, že právě závěrečná zkouška je základním měřítkem, od kterého se odvíjí úroveň odborné přípravy nových i profesionálních řidičů.

Současný způsob provádění zkoušek řidičů je dlouhodobě nevyhovující. Zkoušky jsou prováděny zkušebními komisaři, kteří jsou zaměstnanci obecních úřadů obcí s rozšířenou působností. Praktické jízdní zkoušky jsou tak nejednou prováděny ve velmi nenáročných podmínkách, jež neumožňují dostatečně prověřit dovednosti budoucích řidičů, jednotné metodické řízení komisařů je v podstatě nemožné, zkušební prostory nevyhovují standardům obvyklým ve většině evropských zemí. Zkušební komisaři nejednou provozují svou činnost v rámci kumulované funkce, nelze tak po nich požadovat, aby se v dostatečné míře odborně vzdělávali, nadto činnost zkušební komisaře v rámci obce nebývá považována za dostatečně prestižní.

V tabulce č. 7 jsou znázorněny odpovědi respondentů na otázku, co pro ně znamenal výcvik v autoškole, případně na jaké byl úrovni. Celkem 52 respondentů odpovědělo, že pro ně výcvik v autoškole znamenal důslednou přípravu pro jejich další samostatné působení v silničním provozu (26%). Většina takto odpovídajících byla z věkové kategorie 40 – 60 let a řidičské oprávnění vlastní z období mezi roky 1985-1990. Za dostatečnou úroveň označilo 34,5% respondentů a 36,5% získalo pouze základní znalosti a dovednosti. Pouze 3 dotazovaní uvedli, že pro ně byla při výběru autoškoly nejpodstatnější ekonomická náročnost, které bylo dosaženo na úkor kvality výcviku. V odpovědi na otázku jiný názor se ve 3 případech objevila odpověď, že důležitým faktorem je osobnost, která vědomosti předává, její profesionalita, zodpovědnost a technické zázemí. Výsledky znázorňuje tabulka č. 7.

Tab. č. 8: Úroveň výcviku v autoškolách.

<b>výcvik v autoškole</b>		
<b>důsledná příprava</b>	52	26,00%
<b>dostatečná příprava</b>	69	34,50%
<b>základní znalosti</b>	73	36,50%
<b>podprůměrná úroveň</b>	3	1,50%
<b>jiný názor</b>	3	1,50%

Zlepšení současného stavu v silničním provozu by pomohlo podle respondentů zvýšení koncentrace policejních kontrol, které pro zodpovědné řidiče znamená zvýšení pocitu bezpečí (46%), vyšší pokuty za úmyslná porušování pravidel, zejména za projevy agresivního chování (14,5%) a zavedení poučování řidičů neprofesionálů, zejména těch,

kteří vlastní řidičská oprávnění delší dobu a nemají takovou povinnost. U odpovědi jiný názor se nejčastěji objevovala odpověď, požadující komplexní změny od důslednější dopravní výchovy na základních školách, přes výcvik v autoškolách, školení řidičů neprofesionálů, až po zabavování vozidel pachatelům opakovaných přestupků a zlepšení technického stavu pozemních komunikací.

Tab. č. 9: Opatření pro zlepšení situace.

zlepšení situace v silničním provozu		
<b>vyšší pokuty</b>	29	14,50%
<b>více hlídek</b>	92	46,00%
<b>důslednější osvěta</b>	103	51,50%
<b>jiný názor</b>	20	10,00%

Dalším z opatření, která by pomohla výrazně zlepšit situaci v provozu, by mělo být zavedení získávání řidičského oprávnění na zkušební dobu. Přiměřenou délku dočasného omezení je možno stanovit podle zkušeností ze zahraničí, kde mají tyto systémy zavedeny již delší dobu. Zpravidla se jedná o dvouletou lhůtu, bez ohledu na ujeté kilometry. Způsobů jak regulovat či vychovávat začínající řidiče je několik. Ve stanoveném počátečním období řidičské praxe je řidiči přidělen nebo odebrán násobek bodů za spáchaný přestupek proti ustanovení pravidel provozu, než řidiči s delší řidičskou praxí. Je jim omezena maximální dovolená rychlost na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla. Jejich vozidla jsou výrazně označována číslem, které na toto rychlostní omezení upozorňuje orgány dohlížející nad silničním provozem. Například ze 130 km.h<sup>-1</sup> na 100 km.h<sup>-1</sup> (Francie), v případě vyšších rychlostí, například ze 160 km.h<sup>-1</sup> na 130 km.h<sup>-1</sup> (Německo). Na ostatních rychlostních komunikacích ve Francii mají řidiči začátečníci jeden rok po získání řidičského oprávnění povolenou nejvyšší rychlost omezenou na 90 km.h<sup>-1</sup>. Řidičská oprávnění vystavovaná v severských státech, například v Norsku, jsou spojena s dalšími omezeními. Zpravidla jeden rok po získání řidičského oprávnění mají zakázáno řídit v zimním období, v noci nebo na dálnici. Po uplynutí zkušební doby nastupuje znovu do kurzu, který obsahuje výcvik v činnostech, které měl zakázány. Pokud úspěšně zvládne výcvik, je mu vystaveno řidičské oprávnění neomezené. Dalším způsobem, který úspěšně využívají například v Rakousku nebo Německu je vystavení řidičského oprávnění na dvouletou zkušební dobu. Omezení

a ochranná opatření jsou zakomponována do legislativních opatření. Ty stanovují, že v případech porušení pravidel nebo při způsobení trestného činu musí absolvovat doškolovací kurz ve výcvikovém zařízení, psychologický přezkum nebo přezkoušení řidiče zkušebním komisařem. Na Slovensku platilo toto opatření na základě § 72, zákona 315/1996 Z. z.<sup>80</sup>, ale zákon č. 8/2009 Z. z.<sup>81</sup>, kterým byl nahrazen, jej zrušil.

V Rakousku a Německu jsou taxativně stanovena porušení, za která jsou ukládány povinné přeškolovací kurzy, případně přezkoušení zkušebním komisařem. Například pokud je u řidiče zjištěno množství alkoholu v krvi do 0,1%, následuje doškolovací výcvik ihned a zkušební doba je automaticky prodloužena o další rok. Obsah doškolovacích kurzů je stanoven podle toho, pro jakou problémovou skupinu řidičů je školení určeno, například pro řidiče náchylné k požívání alkoholických nápojů nebo návykových látek, nebo pro řidiče s častým porušováním pravidel silničního provozu. Poplatek je stanoven od 35 € do 110 €.<sup>82</sup>

V České republice je připravováno zavedení řidičského oprávnění na zkušební dobu a v současnosti byl předložen k posouzení návrh legislativní úpravy panu ministrovi dopravy.

V dotazníkovém průzkumu se vyjádřilo celkem 41,5% respondentů pro rozhodné zavedení tohoto opatření (graf č. 14). Možnost ano s výhradami označilo 29% respondentů. Výhrady měli zejména ke zvýšení administrativní zátěže dotčených státních úředníků a zvýšené ekonomické zatížení žadatelů o řidičská oprávnění. Negativní odpověď označilo 24,5% dotazovaných, neboť podle jejich názoru toto opatření není schopno situaci v provozu zlepšit.

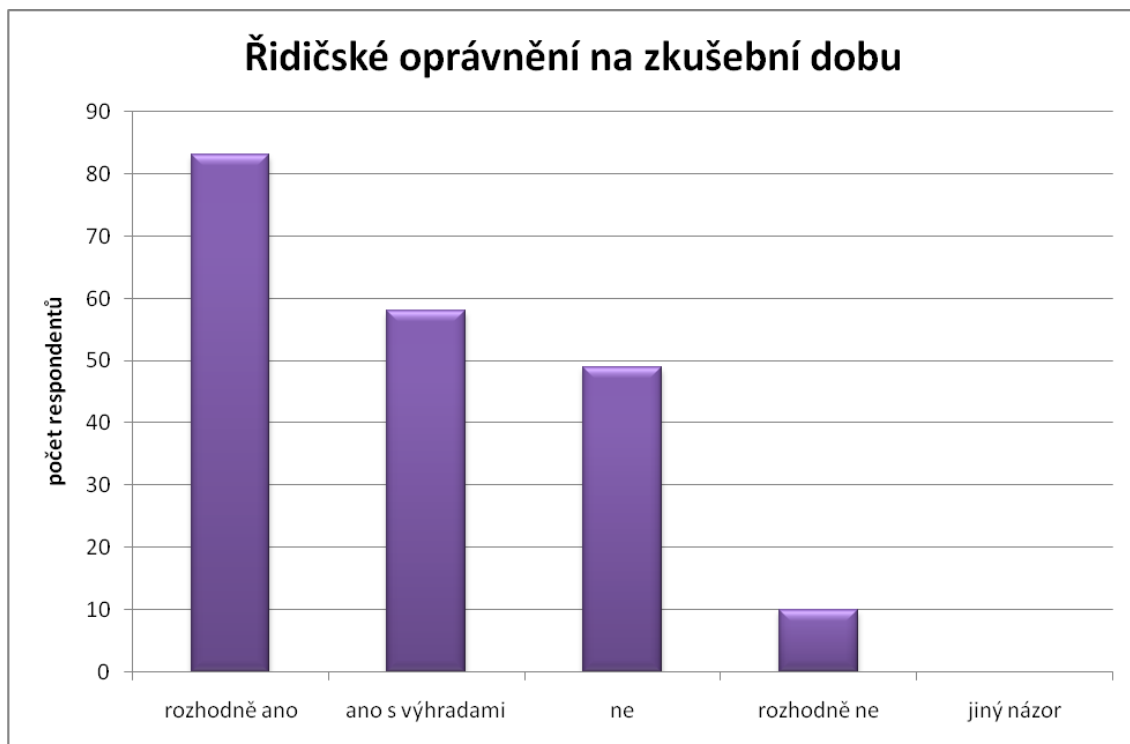
---

<sup>80</sup> SLOVENSKO. Zákon Národnej rady č. 315 ze dne 20. září 1996 o premávke na pozemných komunikáciách. In *Zbierka zákonov Slovenskej republiky*. 1996, čiastka 109. Dostupný z <<http://www.zakonypreludi.sk/main/search.aspx?text=315%2F1996.>>

<sup>81</sup> SLOVENSKO. Zákon č. 8 ze dne 3. prosince 2008, o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov. In *Zbierka zákonov Slovenskej republiky*. 2009, čiastka 004. Dostupný též z <<http://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8>>.

<sup>82</sup> *Mezinárodní silniční doprava*. [online] 2011 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z [www: <http://www.autoklub.cz/text/322-mezinarodni-silnicni-doprava.html>](http://www.autoklub.cz/text/322-mezinarodni-silnicni-doprava.html).

Graf č. 14: Řidičské oprávnění na zkušební dobu.



## ZÁVĚR

Dosažení nejvyšší míry bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je cílem každé moderní vyspělé společnosti. Jejimi nástroji jsou nejen prostředky pro preventivní činnost, ale i účinné systémy pro efektivní udělování trestů, respektive výchovných opatření, aby k porušování právních norem, spojených se silniční dopravou, docházelo v co nejnižší míře.

Z výsledků této bakalářské práce vyplývá, že počet přestupků, spáchaných za sledované období 2009 – 2013 má celkově mírně klesající tendenci. Přesto nejsou výsledky nijak příznivé. Mladí řidiči mají zejména problémy s dodržováním kázně, zejména je-li jejich chování motivováno postavením v sociálních skupinách. Tyto přestupky mají mnohdy tragické následky, protože závadové jednání bývá v mnoha případech negativně motivováno vlivem blízkého okolí.

Statistika dopravních nehod za rok 2013 potvrzuje, že se podařilo poprvé od roku 1960 snížit počet usmrcených pod hranici 600, konkrétní stav za uplynulý rok je 583 usmrcených osob. Pro srovnání nejvyšší počet smrtelných dopravních nehod byl zaznamenán v roce 1994, kdy na silnicích v České republice zahynulo celkem 1473 osob. Příznivý vývoj by mohl pokračovat i v roce 2014, z posledních dostupných statistických údajů však vyplývá zvýšení počtu úmrtí v důsledku dopravní nehody proti stejnému období roku 2013 je to o 4 osoby více.<sup>83</sup>

Pro zlepšení současné situace je potřebné dopracovat a zavést celkovou reformu vzdělávání a přípravy žadatelů o řidičská oprávnění. Zde by bylo možno uvažovat o zavedení vícefázového výcviku, přezkušování ve zkušebních centrech profesionálními zkušebními komisaři, udělování řidičského oprávnění na zkušební dobu. Ten by bylo možno vystavovat natrvalo až po splnění příslušných, předem stanovených podmínek. Například po úspěšném absolvování kurzů bezpečné jízdy s modelací ztížených podmínek nebo se simulací a nácvikem řešení kritických situací. Legislativa v tomto směru byla již připravena, její schvalovací proces je prozatím pozastaven.

Dalším krokem by měl být důslednější dohled nad kvalitou výcviku v autoškolách, nad prováděním prohlídek ke stanovení zdravotní a psychické způsobilosti uchazečů o řidičská oprávnění i u řidičů profesionálních. Zde by bylo možné stanovit povinnost absolvování vstupního dopravně – psychologického vyšetření již před nástupem do výukového kurzu pro získání oprávnění k řízení nákladního

---

<sup>83</sup> *Statistika nehodovosti*. [online] 2014 [cit 14. 3. 2014]. Dostupný z [www: <http://www.autoklub.cz/dokument/4645-statistika-nehodovosti-za-leden-a-unor-2014.html>](http://www.autoklub.cz/dokument/4645-statistika-nehodovosti-za-leden-a-unor-2014.html).

automobilu nebo autobusu, jako tomu je na Slovensku, kde tuto povinnost mají noví žadatelé na základě ustanovení zákona č. 8/2009 Z. z.<sup>84</sup> V České republice má povinnost absolvovat povinné dopravně-psychologické vyšetření držitel řidičského oprávnění až před nástupem výkonu povolání řidič nákladního automobilu nebo autobusu.<sup>85</sup>

Dalším opatřením, vhodným ke zlepšení situace v současném provozu na pozemních komunikacích je varianta zavedení důslednějšího sledování kvality prováděného školení profesionálních řidičů a doplnění systémového školení i pro řidiče neprofesionály, jak vyplývá z většinového názoru respondentů dotazníkového šetření, provedeného v této bakalářské práci.

V neposlední řadě by byla potřeba vyčlenit dostatek finančních prostředků pro možnost zvýšení frekvence silničních kontrol, které by svojí přítomností pozitivně působily na problémové řidiče a pro řidiče neproblémové by znamenaly pocit zvýšení jejich subjektivní bezpečnosti. Tyto prostředky by bylo možno použít z pokut, uložených v případě postihování objektivní odpovědnosti provozovatele motorového vozidla, která byla zavedena zákonem 297/2011 Sb.<sup>86</sup> a vstoupila v platnost 1. ledna 2013. Tato úprava umožňuje postihovat přestupky zaznamenané automatickým bezobslužným systémem nebo spáchané neznámým pachatelem při porušení zákazu zastavení nebo stání. Za tyto přestupky lze uložit pokutu do výše, která je za jednotlivé přestupky stanovena zákonem 361/2000 Sb.<sup>87</sup>, maximálně do výše 10 000 Kč. Pokutu platí provozovatel vozidla, nikoliv řidič, trestné body se v tomto případě neudělují. Proto podle mého názoru toto opatření postrádá potřebný výchovný účel a vytváří další prostor tvůrčím schopnostem českých řidičů a jejich zaměstnavatelů k vymýšlení způsobů, jak si zjednodušit své působení v provozu na pozemních komunikacích. Zvýšená hustota silničních hlídek umožní konkrétní osobu pachatele přestupku zjistit a následně potrestat. Pokud má být uložený trest co nejefektivnější, měl by následovat v nejkratší době po přestupku. Musí být však přiměřený, objektivní a spravedlivý.

---

<sup>84</sup>SLOVENSKO. Zákon č. 8 ze dne 3. prosince 2008, o cestnej premávke a o zmene a doplneni niektorých zákonov. In *Zbierka zákonov Slovenskej republiky*. 2009, čiastka 004. Dostupný též z <<http://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8>>.

<sup>85</sup>ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615.

<sup>86</sup>ČESKO. Zákon č. 297 ze dne 14. října 2011, kterým se mění zákon 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách dalších zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 105, s. 3754-3755. ISSN 1211-1244.

<sup>87</sup>ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615.



# SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

## Literární zdroje

- 1) ČERNÝ, J., HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H. *Přestupkové řízení : praktická právní příručka*. 11. vydání. Praha : Linde, 2009. 742 s. ISBN 978-80-7201-765-2.
- 2) ČERVENÝ, Z., ŠLAUF, V. *Přestupkové právo*. 17. vyd. Praha : Linde, 2006. 455 s. ISBN 978- 80-7201-830-7.
- 3) HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. 1. vyd. Praha : Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3.
- 4) HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ H. *Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou*. 2. vydání. Praha : Leges, 2011. ISBN 978-8087212-94-3.
- 5) CHRÁSKA, M. *Metody pedagogického výzkumu:základy kvantitativního výzkumu*. 1. vyd. Praha : Grada, 2007. 265 s. ISBN 978-80-247-1369-4.
- 6) JEMELKA, L., VETEŠNÍK P. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení*. 1. vyd. Praha : C. H. Beck, 2011. 555 s. ISBN 978-80-7400-355-4.
- 7) KOČÍ, R., KUČEROVÁ H. *Silniční právo*. 1. vyd. Praha : Leges, 2009. 416 s. ISBN 978-80-87212-10-3.
- 8) KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1. 7. 2006*. 2. vyd. Praha : Linde, 2006. 431 s. ISBN 80-7201-613-X.
- 9) MATES, P. a kol. *Základy správního práva trestního*. 3. vyd. Praha : C. H. Beck, 2002. 199 s. ISBN 80-7179-789-8.
- 10) RŮŽIČKA, B. *Rychle a bezpečně*. 2. vyd. Praha: Computer press, 2004. 146 s. ISBN 80-722-6965-8.
- 11) RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Pardubice : Institut Jana Pernera, o.p.s., 2004. 198 s. ISBN 80-86530-14-0.
- 12) SVÁTEK, Z. *Z historie pravidel silničního provozu*. Praha : Autoklub České republiky, 2003. 12 s.
- 13) ŠTEMBERK, J. *Automobilista v zajetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2008. 172 s. ISBN 978-80-246-1461-8.

## Elektronické zdroje

- 1) *Alkohol, léky a narkotika*. [online] 2014 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z www: <<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/CR/2013/alkohol-leky-a-narkotika.pdf>>.
- 2) *Dopravní právo*. [online] 2013 [cit 10. 7. 2013]. Dostupný z www: <<http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-prestupky/>>.
- 3) *Mezinárodní silniční doprava*. [online] 2011 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z www: <<http://www.autoklub.cz/text/322-mezinarodni-silnicni-doprava.html>>.
- 4) *Mezinárodní silniční doprava*. [online] 2014 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z www: <<http://www.autoklub.cz/text/74-mezinarodni-silnicni-doprava.html>>.
- 5) *Opatření stálého výboru č. 275/1938 Sb. z. a n., o zavedení jízdy vpravo*. [online] 2014 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z www: <[http://www.integrace.biz/C1256D890033656E/citace/275\\_1938%20Sb.](http://www.integrace.biz/C1256D890033656E/citace/275_1938%20Sb.)>.
- 6) *Opinion: EU legislativ needed on drink-driving*. [online] 2014 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z www: <[http://www.etsc.eu/opinion\\_eu\\_legislation\\_needed\\_on\\_drink\\_driving/](http://www.etsc.eu/opinion_eu_legislation_needed_on_drink_driving/)>.
- 7) *Ředitelství služby dopravní policie*. [online] 2013 [cit 10. 7. 2013]. Dostupný z www: <<http://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>>.
- 8) *Statistika nehodovosti*. [online] 2014 [cit 14. 3. 2014]. Dostupný z www: <<http://www.autoklub.cz/dokument/4645-statistika-nehodovosti-za-leden-a-unor-2014.html>>.
- 9) *Statistiky přestupků*. [online] 2014 [cit 10. 1. 2014]. Dostupný z www: <[http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicke\\_prukazy\\_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm)>.
- 10) *Zpravodaj autoškol*. [online] 2013 [cit 10. 7. 2013]. Dostupný z www: <<http://www.autoklub.cz/dokument/2697-metodicky-zpravodaj-autoskol-c-792013.html>>.

## Legislativní zdroje

- 1) ČESKO. Usnesení předsednictva České národní rady č. 2 ze dne 16. prosince 1992 o vyhlášení LISTINY ZÁKLADNÍCH PRÁV A SVOBOD jako součásti ústavního pořádku České republiky. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1993, částka 1, s. 17-23.
- 2) ČESKOSLOVENSKO. Ústavní zákon č. 47 ze dne 22. května 1950 o úpravách v organizaci veřejné správy. In *Sbírka zákonů republiky Československé*. 1950, částka 21, s. 91.
- 3) ČESKOSLOVENSKO. Zákon č. 56 ze dne 3. června 1950 o provozu na veřejných silnicích. In *Sbírka zákonů republiky Československé*. 1950, částka 27, s. 105-111.
- 4) ČESKOSLOVENSKO. Vládní nařízení č. 54 ze dne 1. července 1953 o provozu na silnicích. In *Sbírka zákonů republiky Československé*. 1953, částka 32, s. 259-262.
- 5) ČESKOSLOVENSKO. Zákon č. 141 ze dne 9. prosince 1961 o trestním řízení soudním (trestní řád). In *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1961, částka 66, s. 513-576.
- 6) ČESKOSLOVENSKO. Zákon č. 60 ze dne 25. června 1961 o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku. In *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1961, částka 26, s. 173-179.
- 7) ČESKO A SLOVENSKO. Zákon č. 200 ze dne 18. května 1990 o přestupcích. In *Sbírka zákonů České a Slovenské federativní republiky*. 1990, částka 35, s. 810-826.
- 8) ČESKO A SLOVENSKO. Zákon č. 553 ze dne 6. prosince 1991 o obecní policii. In *Sbírka zákonů České a Slovenské federativní republiky*. 1991, částka 104, s. 2736-2741.
- 9) ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 8. června 1994 o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 1154-1161.
- 10) SLOVENSKO. Zákon Národnej rady č. 315 ze dne 20. září 1996 o premávke na pozemných komunikáciách. In *Zbierka zákonov Slovenskej republiky*. 1996, čiastka 109. Dostupný z <http://www.zakonypreludi.sk/main/search.aspx?text=315%2F1996.>>
- 11) ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 21. února 1997 o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47-61.
- 12) ČESKO. Vyhláška č. 104 ze dne 23. dubna 1997, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 36, s. 2086-2124.

- 13) ČESKO. Zákon č. 168 ze dne 13. července 1999 o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1999, částka 57, s. 3158-3168.
- 14) ČESKO. Zákon č. 307 ze dne 18. listopadu 1999, kterým se mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1999, částka 100, s. 6573.
- 15) ČESKO. Zákon č. 247 ze dne 9. srpna 2000 o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73, s. 3528-3548.
- 16) ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615.
- 17) ČESKO. Vyhláška č. 30 ze dne 10. ledna 2001, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 11, s. 522-538.
- 18) ČESKO. Vyhláška č. 32 ze dne 10. ledna 2001, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 11, s. 598-599.
- 19) ČESKO. Zákon č. 56 ze dne 19. února 2001 o podmínkách provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21, s. 1962-1988.
- 20) ČESKO. Zákon č. 500 ze dne 24. září 2004 Sb. správní řád. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174, s. 9782-9827.
- 21) ČESKO. Zákon č. 379 ze dne 19. srpna 2005 o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2005, částka 133, s. 7093-7101. ISSN 1211-1244.
- 22) ČESKO. Zákon č. 411 ze dne 21. září 2005, kterým se mění zákon 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách dalších zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2005, částka 142, s. 7494-7522. ISSN 1211-1244.
- 23) ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91, s. 4086-4116. ISSN 1211-1244.
- 24) ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 9. února 2009 trestní zákoník. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 354-451. ISSN 1211-1244.

- 25) SLOVENSKO. Zákon č. 8 ze dne 3. prosince 2008, o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov. In *Zbierka zákonov Slovenskej republiky*. 2009, čiastka 004. Dostupný též z < <http://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8>>.
- 26) ČESKO. Zákon č. 133 ze dne 25. května 2011, kterým se mění zákon 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách dalších zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 51, s. 1286-1296. ISSN 1211 -1244.
- 27) ČESKO. Zákon č. 297 ze dne 14. října 2011, kterým se mění zákon 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách dalších zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 105, s. 3754-3755. ISSN 1211-1244.
- 28) ČESKO. Zákon č. 101 ze dne 21. března 2013, kterým se mění zákon 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách dalších zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2013, částka 46, s. 1035. ISSN 1211-1244.
- 29) ČESKO. Vyhláška č. 478 ze dne 14. prosince 2000, kterou se provádí zákon o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 138, s. 7565-7578.
- 30) ČESKO. Vyhláška č. 341 ze dne 11. července 2002 o schvalování technické způsobilosti a o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2002, částka 123, s. 7146-7255.
- 31) ČESKO. Vyhláška č. 277 ze dne 26. dubna 2004 o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 89, s. 5811-5824.
- 32) ČESKO. Vyhláška č. 522 ze dne 13. listopadu 2006 o státním odborném dozoru a kontrolách v silničním provozu. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2006, částka 168, s. 7114-7116. ISSN 1211-1244.
- 33) ČESKO. Vyhláška č. 527 ze dne 24. listopadu 2006, o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2006. částka 171, s. 7233-7256. ISSN 1211-1244.
- 34) ČESKO. Nařízení vlády č. 589 ze dne 6. prosince 2006, kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2006, částka 188, s. 7878-7884. ISSN 1211-1244.

## **SEZNAM PŘÍLOH**

**Příloha č. I: Počet bodovaných řidičů podle věku v roce 2008.**

**Příloha č. II: Počet bodovaných řidičů podle věku v roce 2009.**

**Příloha č. III: Počet bodovaných řidičů podle věku v roce 2010.**

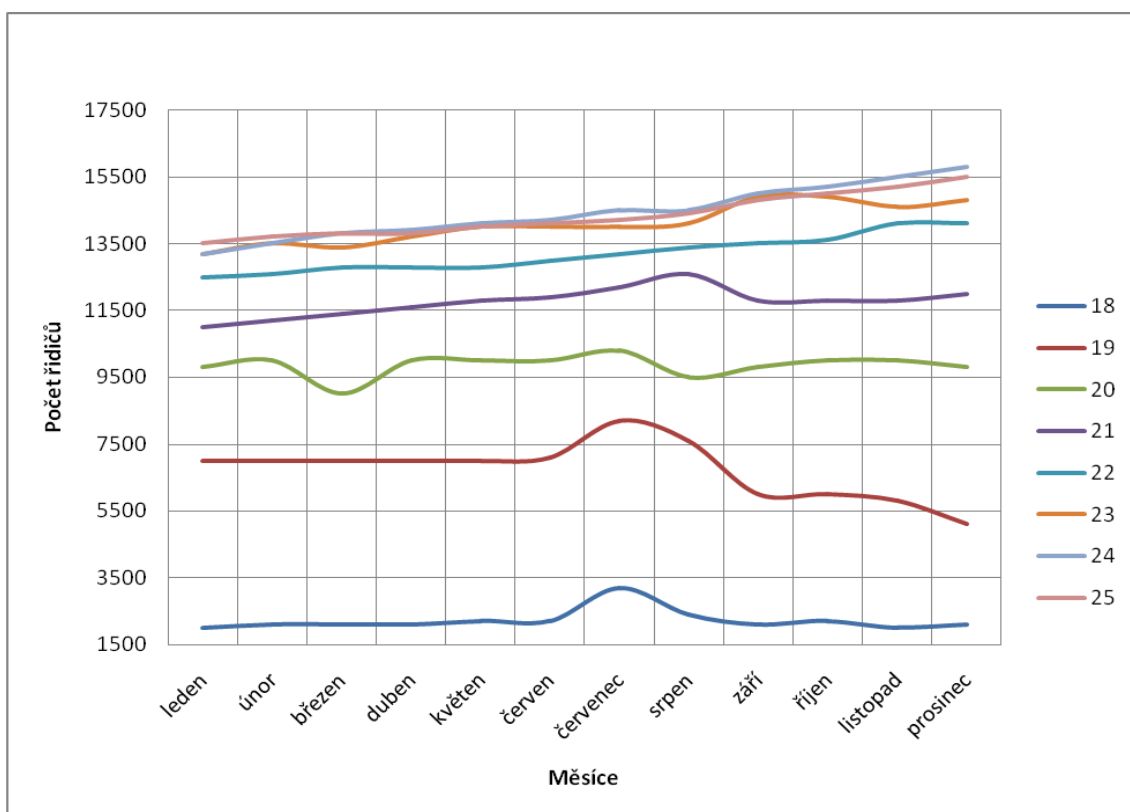
**Příloha č. IV: Počet bodovaných řidičů podle věku v roce 2011.**

**Příloha č. V: Počet bodovaných řidičů podle věku v roce 2012.**

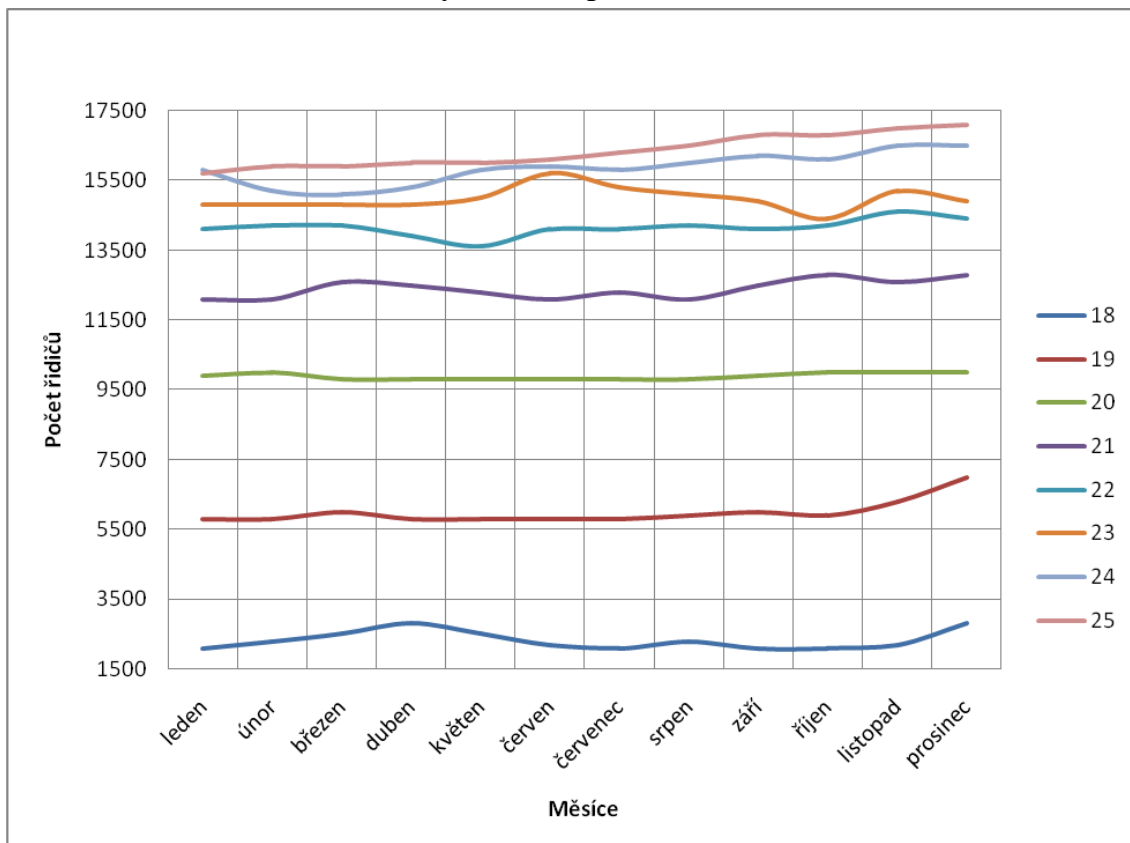
**Příloha č. VI: Počet bodovaných řidičů podle věku v roce 2013.**

**Příloha č. VII: Vzor dotazníku.**

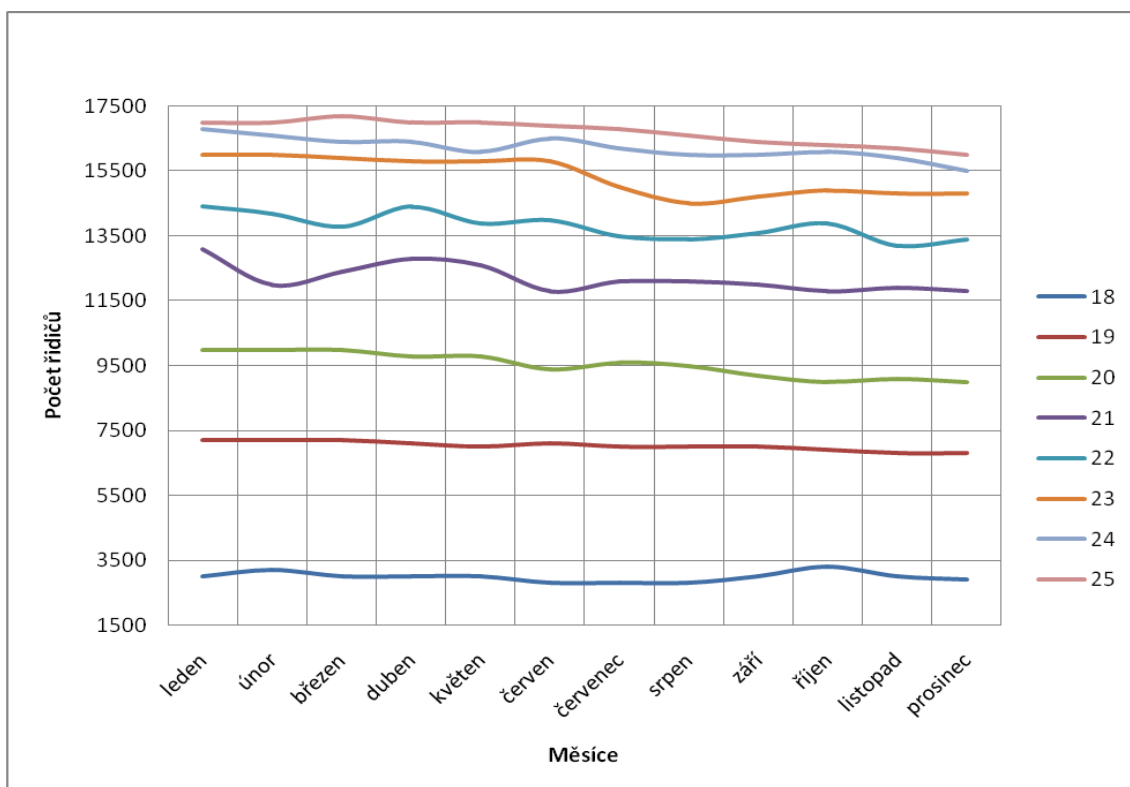
**Příloha č. I: Počet bodovaných řidičů podle věku v roce 2008.**



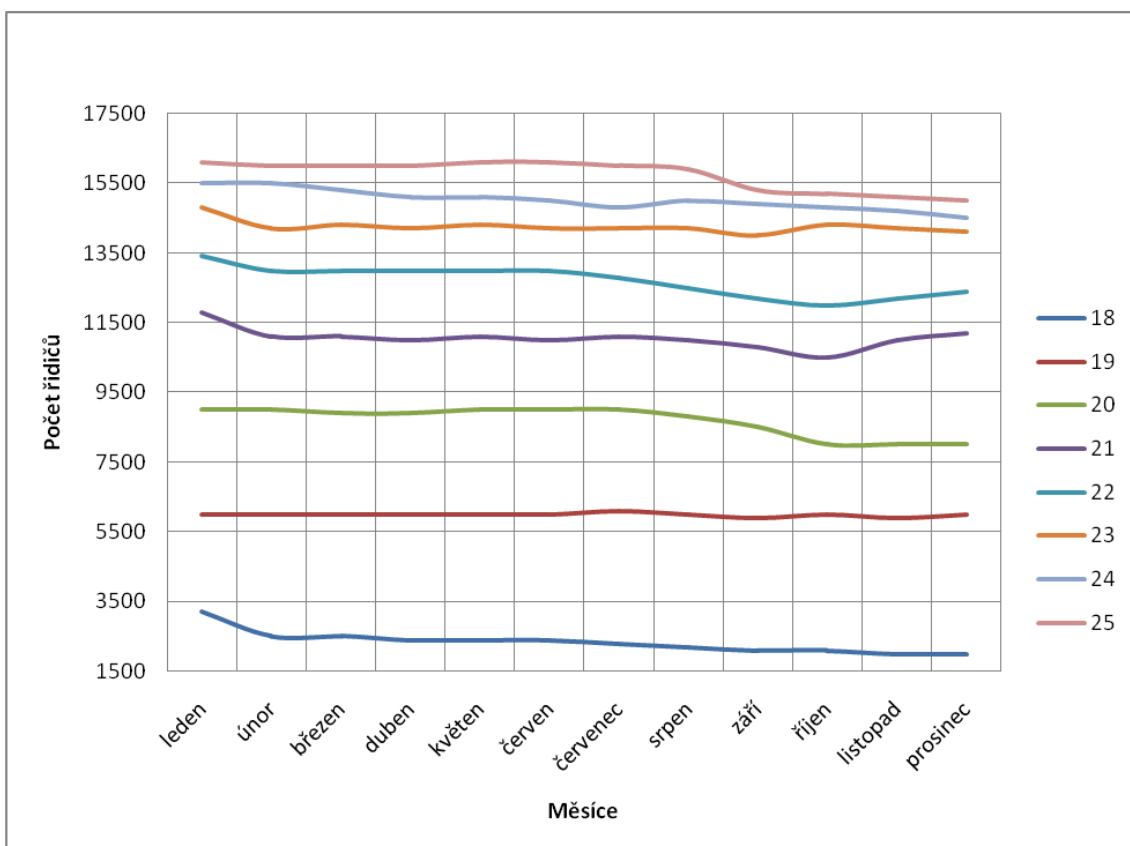
**Příloha č. II: Počet bodovaných řidičů podle věku v roce 2009.**



**Příloha č. III: Počet bodovaných řidičů podle věku v roce 2010.**

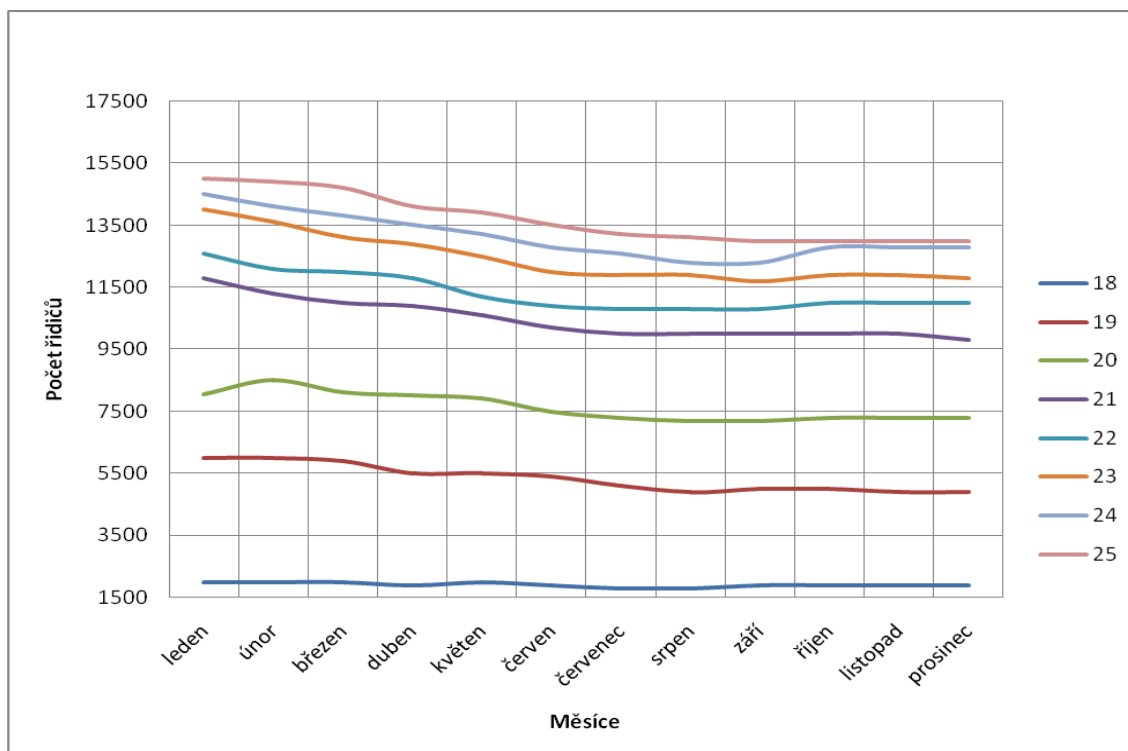


**Příloha č. IV: Počet bodovaných řidičů podle věku v roce 2011.**

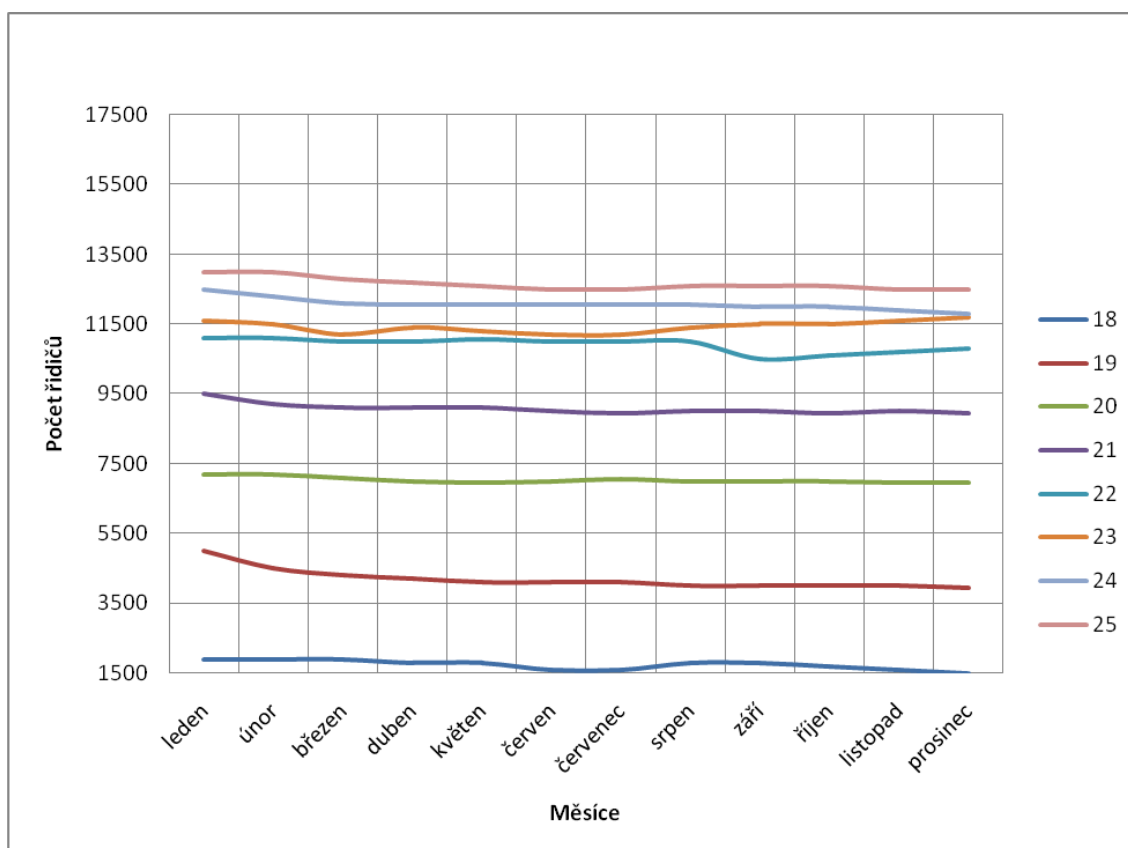




**Příloha č. V: Počet bodovaných řidičů podle věku v roce 2012.**



**Příloha č. VI: Počet bodovaných řidičů podle věku v roce 2013.**



## **Příloha č. VII: Vzor dotazníku.**

### **Dotazník**

Vážený respondente/-tko, dovoluji si Vás oslovit v rámci výzkumu, který je prováděn za účelem získání podkladů pro vypracování bakalářské práce na téma „**Analýza přestupků v silničním provozu**“.

- MUŽ**                       **ŽENA**                      **rok narození .....**
- počet km/rok .....

#### **Bydliště :**

- obec do 500 obyvatel  
 obec nad 500 obyvatel  
 městys  
 město  
 krajské město  
 hlavní město Praha

#### **Dosažené vzdělání :**

- základní  
 odborné bez maturity  
 odborné s maturitou  
 všeobecné s maturitou  
 vysokoškolské

#### **Jakým způsobem se převážně podílíte na silničním provozu ?**

- chodec  
 cyklista  
 řidič motocyklu  
 řidič osobního automobilu  
 řidič dodávkového automobilu  
 řidič nákladního automobilu  
 řidič autobusu

#### **Pokud jste řidičem, kterou skupinu řidičského oprávnění vlastníte a jak dlouho ?**

- |   |         |               |
|---|---------|---------------|
| <input type="checkbox"/> malý motocykl      | AM (A1) | od roku ..... |
| <input type="checkbox"/> motocykl           | A       | od roku ..... |
| <input type="checkbox"/> osobní automobil   | B       | od roku ..... |
| <input type="checkbox"/> nákladní automobil | C       | od roku ..... |
| <input type="checkbox"/> autobus            | D       | od roku ..... |
| <input type="checkbox"/> jízdní souprava    | E       | od roku ..... |
| <input type="checkbox"/> traktor            | T       | od roku ..... |

**Co pro vás znamená možnost řídit motorové vozidlo ?**

- cesta do školy
- cesta do zaměstnání
- cesta za sportem
- cesta za kulturou
- pocit svobody a nezávislosti
- jiná možnost (uveďte příklad) .....

**Jak často řídíte ?**

- denně
- o víkendech
- výjimečně
- neřídím

**Jak často se setkáváte se silniční kontrolou ?**

- velice často
- často
- někdy
- zřídka
- vůbec
- pouze při bezpečnostních akcích

**Byl(a) jste již pokutován(a) za spáchaný přestupek ?**

- ANO - již několikrát
- ANO - jedenkrát
- pokud ANO, uveďte za jaký .....
- NE - nikdy
- NEPAMATUJI SE

**Byly vám přiděleny trestné body v bodovém systému ?**

- ANO - několik
- ANO - ale jsou již vymazány
- NE - nemám žádné
- NEPAMATUJI SE

**Byl(a) jste již účastníkem správního řízení vedeného za účelem objasnění přestupku v silničním provozu ?**

- ANO - pachatel
- ANO - svědek
- ANO - poškozený
- NE - nebyl

**Jaký výchovný prostředek je podle vašeho názoru nejúčinnější ?**

- peněžité trest - pokuta
- trestné body
- zákaz výkonu činnosti řízení motorových vozidel
- jiný (uveďte příklad) .....

**Myslíte si, že zavedení získávání řidičského oprávnění na zkušební dobu zvýší jeho společenský kredit a pomůže zlepšit kázeň v silničním provozu ?**

- rozhodně ANO
- ANO - s výhradami
- NE
- rozhodně NE
- jiný názor .....

**Mělo by být součástí vstupního lékařského vyšetření před nástupem do kurzu autoškoly i dopravně - psychologické vyšetření ?**

- ANO - určitě
  - ANO - u řidičů z povolání
  - NE - stačí pouze lékařské vyšetření
  - NE - není potřeba ani lékařské vyšetření
  - jiný názor
- .....

**Co pro vás znamená výcvik v autoškolě ?**

- důsledná příprava do řidičského života
  - dostatečná příprava do provozu
  - základní všeobecné znalosti
  - podprůměrná úroveň, ale byla ekonomicky úsporná
  - jiný názor
- .....

**Co by podle vás pomohlo největší měrou zlepšit současnou situaci v silničním provozu ?**

- vyšší pokuty
  - více policejních hlídek
  - důslednější osvěta - školení řidičů amatérů
  - jiný názor
- .....

**Děkuji za váš čas věnovaný vyplnění dotazníku a přeji vám hodně bezpečných kilometrů a samé příjemné zážitky ze silničního provozu.**