

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

PŘESTUPKY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Autor práce: Petr Diepold, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Ing. Karel Machulda

Katedra: Právních oborů a bezpečnostních studií

2021

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Petr Diepold

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Přestupky v silniční dopravě



Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Road Traffic Offense

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií


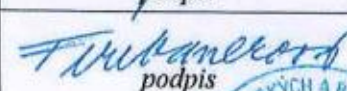
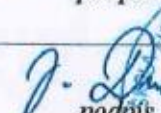
Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): Ing. Karel Machulda

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): listopad 2020

Cíl bakalářské práce: Hlavní cíl: Analýza stávajícího stavu v oblasti přestupků při provozu na pozemních komunikacích, vyplývající ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Zhodnotit podíl porušení jednotlivých ustanovení cit. zákona k nehodovosti. Vedlejší cíl: Zhodnotit současný stav znalostí řidičů motorových a nemotorových vozidel v oblasti omamných a psychotropních látek.

Student: Petr Diepold, DiS.	19. 10. 2020 datum	 podpis
Vedoucí práce: Ing. Karel Machulda	19. 10. 2020 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	23. 11. 20 datum	 podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	1. 12. 20 datum	 podpis
Pověřený rektor: doc. Ing. Jirí Dušek, Ph.D.	1. 12. 20 datum	 podpis



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

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Karlu Machuldovi za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

DIEPOLD, P. *Přestupky v silniční dopravě: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2021. 79 s. Vedoucí bakalářské práce: Ing. Karel Machulda.

Klíčová slova: přestupky v silniční dopravě, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, omamné a psychotropní látky u řidičů.

Práce pojednává o problematice přestupků v silniční dopravě s důrazem na zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a mapuje historii a vývoj dopravních předpisů v českých zemích. Dále je v práci uvedeno několik navrhovaných novel, které jsou v legislativním procesu. Praktická část formou dotazníkového průzkumu zjišťuje názory řidičů na přísnost zákonů a jejich názor na alkohol a omamné a psychotropní látky, zjišťuje, kde řidiči vidí nejvážnější problémy v silničním provozu a jaké jsou jejich znalosti dopravních předpisů.

ABSTRACT

DIEPOLD, P. *Road Traffic Offenses: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2021. 79 p. Supervisor: Ing. Karel Machulda.

Key words: Road traffic offenses, Act no. 361/2000 Coll., on traffic on roads, narcotics and psychotropic substances for drivers,

This bachelor thesis deals with the issue of offenses in road traffic with emphasis on Act No. 361/2000 Coll., On traffic on roads and maps the history and development of traffic regulations in the Czech lands. Furthermore, the thesis presents several proposed amendments that are in the legislative process. The practical part in the form of a questionnaire survey finds out the opinions of drivers on the strictness of the law and their opinion on alcohol and narcotics and psychotropic substances, finds out where drivers see the most serious problems in road traffic and what is their traffic regulations.

Obsah

Úvod.....	10
1 Cíl a metodika bakalářské práce	11
2 Vymezení základních pojmů.....	12
2.1 Přestupek	12
2.2 Sankce	12
2.2.1 Domluva.....	13
2.2.2 Příkaz na místě	13
2.2.3 Bodový systém.....	14
2.2.4 Zákaz činnosti	14
2.2.5 Propadnutí věci.....	15
2.3 Vybírání kauce	16
2.3.1 Zajištění vozidla	16
2.4 Dopravní nehoda	16
2.4.1 Silniční vozidlo	17
3 Historie dopravních předpisů	18
3.1.1 Vybraní předchůdci pravidel silničního provozu.....	18
4 Přestupky v silničním provozu.....	23
4.1 Řízení vozidla bez státní poznávací značky	23
4.2 Přestupky v dopravě související s technickým stavem vozidla.....	23
4.3 Dopravní přestupky související s omamnými a psychotropními látkami (OPL)	
24	
4.3.1 Řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky	25
4.3.2 Odmítnutí řidiče podrobit se testu na alkohol či OPL	26
4.4 Přestupky spojené s řidičským oprávněním	27
4.4.1 Řízení motorového vozidla bez příslušného řidičského oprávnění.....	27
4.4.2 Řízení motorového vozidla se zadržným řidičským průkazem.....	27
4.4.3 Řízení motorového vozidla bez platného zdravotního posudku	28

4.5	Držení telefonního přístroje při řízení vozidla	28
4.6	Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky a překročení nejvyšší dovolené rychlosti.....	29
4.7	Porušení povinnosti řidičů zastavit vozidlo na signál, který to přikazuje, nebo na pokyn „Stůj“ při řízení nebo usměrňování dopravy.....	30
4.8	Ohrožení chodce na přechodu pro chodce	31
4.8.1	Předjíždění v místech, kde to není povoleno	32
4.8.2	Nedání přednosti	33
4.8.3	Nedovolená jízda přes železniční přejezd.....	33
4.9	Přestupky při jízdě na dálnici	34
4.10	Přestupky spojené s parkovacím průkazem ZTP.....	35
4.11	Porušení omezení jízdy některých vozidel	35
4.12	Dopravní nehoda.....	36
4.13	Nepovolené užití antiradaru.....	37
4.14	Ostatní přestupky	38
4.14.1	Porušení povinnosti řidiče plně se věnovat řízení vozidla.....	38
4.14.2	Nesprávné otáčení nebo couvání.....	38
4.14.3	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem.....	39
4.14.4	Přejetí do protisměru a jízda v jízdních pruzích.....	40
4.14.5	Porušení povinnosti řidiče být za jízdy připoután bezpečnostním pásem.....	40
4.14.6	Přestupky při přepravě dětí	41
4.14.7	Přestupky v dopravě způsobené chodci	42
5	Budoucnost dopravních předpisů.....	44
5.1	Možné změny zákona číslo 361/2000 Sb.....	44
5.2	Vývoj přestupků v silničním provozu v roce 2020	46
6	VÝSLEDKY PRAKTICKÉ ČÁSTI	48
6.1	Formulace problému.....	48
6.2	Formulace cílů.....	48

6.3	Výzkumné předpoklady – hypotézy	48
6.4	Metoda šetření	49
6.5	Vzorek respondentů	49
6.6	Organizace šetření	50
6.7	Zpracování získaných dat	50
6.8	Výsledky průzkumu	51
6.8.1	Vyhodnocení dotazníku	51
7	Shrnutí průzkumu	66
	Závěr	69
	Seznam použitých zdrojů	71
	Seznam tabulek a grafů	75
	Přílohy	76

Úvod

Přestupek v silničním provozu je tématem ve společnosti velice častým, jelikož v dnešní době stále více a více houstnoucího silničního provozu je pro některé řidiče takřka až nemožné být vzorným řidičem a někteří dokonce přestupky páchají opakovaně a vědomě, jiní z neznalosti zákonů ani netuší, že se přestupku dopouštějí. V dnešní moderní době je dopravní prostředek takřka společenskou povinností a v některých sociálních skupinách také módním doplňkem a značkou prestiže.

Toto téma bylo zvoleno z prostého důvodu, a to, že se jedná o téma společensky velmi často diskutované. Často jsou propírány v médiích, ale i v uzavřených konverzácích na různých sociálních sítích, přestupky v silniční dopravě ať už tím, že byl někdo svědkem toho, jak někdo nějaký předpis porušil nebo že jej porušil sám a byl za to pokutován, i když vlastně ani pořádně neví, co porušil. Z tohoto důvodu byl vypracován seznam těch nejčastějších přestupků dle zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, které může zaznamenat na našich silničních komunikacích každý běžný řidič motorového vozidla, ale také cyklista nebo chodec. Je zde popsán skutek, kterým se přestupku může řidič nebo ostatní účastník provozu dopustit, možné sankce za tyto přestupky a u vybraných přestupků také jejich dopad na nehodovost a statistika. Je zde uveden také vývoj vybraných přestupků za roky 2019 a 2020. Dále je také velice zajímavý v práci zpracovaný pohled na vývoj předpisů. Práce se zaměřuje na vývoj předpisů na našem území s výhledem do blízké budoucnosti a na chystanou novelizaci, ve které se nyní navrhuje jak úprava bodového systému, tak také pevné sankce za vybrané přestupky.

Praktická část obsahuje kvantitativní dotazníkové šetření za účelem zjištění povědomí řidičů o dopravních předpisech, zjišťování novel, náklonost k pravidelným školením, případná přezkoušení z dopravních předpisů, a především jejich pohled na sankce za méně závažné přestupky a za naopak závažnější přestupky na úseku alkoholu a jiných omamných a psychotropních látek u řidičů. Dále jsou v této části vypracovány hypotézy, které budou po vyhodnocení dotazníkového šetření potvrzeny či vyvráceny.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je analýza stávajícího stavu v oblasti přestupků při provozu na pozemních komunikacích, vyplývající ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, jejich statistika za rok 2020 a zhodnocení podílu jednotlivých porušení ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. k nehodovosti za kalendářní rok 2020. Statistika nehodovosti bude čerpána z oficiálních a veřejných zdrojů policie ČR, statistika dopravních přestupků pak z oficiálních a veřejných zdrojů Ministerstva dopravy. Cílem praktické části je zjistit, jaké mají běžní řidiči a účastníci silničního provozu povědomí o pravidlech silničního provozu, postizích za jejich porušování a jaký je jejich pohled na alkohol a omamné a psychotropní látky u řidičů. Bakalářská práce je rozvržena do dvou částí, teoretické části a části praktické.

První kapitola teoretické části obsahuje vymezení cílů a metodiku práce, ve druhé kapitole je stručný přehled nejzákladnějších pojmů. Následně třetí kapitola obsahuje stručný náhled do historie a vývoje pravidel silničního provozu od prvních známek až po současnost. Čtvrtá kapitola již obsahuje aktuální pravidla silničního provozu a přestupková jednání ze zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a pátá kapitola obsahuje výhled do blízké budoucnosti, kde je rozepsána novela zákona, která je v době zpracování práce ve schvalovacím procesu.

V praktické části, která je zároveň kapitolou šestou, bude ověřeno formou kvantitativního dotazníkového průzkumu, jakým způsobem se řidiči nejčastěji dozvídají novely týkající se pravidel silničního provozu, pohled veřejnosti na sankce hrozící za méně závažné přestupky v silničním provozu a jakou preferují benevolenci k alkoholu za volantem a sankce pro řidiče pod vlivem alkoholu a jiné psychotropní látky. V poslední, sedmé kapitole následuje shrnutí průzkumu.

2 Vymezení základních pojmů

V této části bakalářské práce budou vysvětleny základní pojmy, které jsou v souvislosti s přestupky v silničním provozu.

2.1 Přestupek

Přestupek je přímo vymezen § 5 zákona číslo 250/2016 Sb. O odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Tento paragraf říká, že přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin. Trestné činy se od přestupků liší stupněm společenské závažnosti deliktu a jsou vyjmenovány v zákoně číslo 40/2009 Sb. Trestní zákon.¹

Jednotlivá přestupková jednání a sankce za ně jsou následně rozepsána v několika různých předpisech, jako je například zákon č. 251/2016 sb., o některých přestupcích, zákon č. 361/2000 Sb, o provozu na pozemních komunikacích, zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí atd.

2.2 Sankce

Slovo sankce je odvozeno z latinského slova „Sanctio“ a v právu znamená trest nebo jiné opatření k zajištění nebo vynucení práva. Je jednou z částí právní normy. Sankce je část právní normy, v níž je stanoven postih za porušení právních povinností stanovených v dispozici právní normy.² Sankcemi za dopravní přestupky se rozumí příkaz na místě, pokuta a zákaz činnosti. V problematice dopravních přestupků jsou sankce taxativně vyjmenovány v zákoně číslo 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, a to v §125c a v §125d zákona číslo 361/2000 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů. V této části právní normy je za konkrétní přestupek uvedeno rozmezí výše příkazu na místě nebo pokuty a případně také rozmezí zákazu činnosti. Dle §35 zákona číslo 250/2016 Sb. pak lze za přestupek uložit správní trest napomenutí, pokuty, zákaz činnosti, propadnutí věci nebo náhradní hodnoty, zveřejnění rozhodnutí o přestupku.³

¹ GERLOCH, A. *Teorie práva*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017, s. 181. ISBN 978-80-7380-652-1.

² Ministerstvo vnitra. *Bezpečnostní teorie a praxe, sborník Policejní akademie ČR*. Vydání č. 2. Praha: Vydavatelství Policejní akademie České republiky v Praze, 2018, s.103. ISBN 80-7251-183-1, ISSN 1801-8211.

³ JELÍNKOVÁ, J. *Přestupky v praxi orgánů ochrany životního prostředí*. Praha: C. H. Beck, 2018, 235 s. ISBN 978-80-7400-697-5.

2.2.1 Domluva

Dnem 1.1.2019 se vrátila z důvodu snižování administrativy také možnost řešit méně závažné dopravní přestupky domluvou. Tento pojem se týká projednání přestupku na místě, tedy policisty nebo strážníky. Domluva je pouze ústním, neformálním projednáním přestupku, kdy přestupce souhlasí s právní kvalifikací přestupku. Domluvou lze vyřešit pouze méně závažné dopravní přestupky, za které nehrozí další sankce, jako například zákaz činnosti nebo propadnutí věci.

Před navrácením domluvy byla v platnosti její obdobná verze napomenutí. Napomenutí však ale bylo také písemnou formou a z ní plynoucí administrativou. Pro policisty a strážníky to tak znamenalo stejnou administrativní zátěž, jaká byla spojená s klasickým příkazním řízením.

2.2.2 Příkaz na místě

Ukládání pokuty příkazem na místě je definováno v zákoně číslo 250/2016 Sb. O odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a to v §91 odst. 1. Zde je uvedeno že správní orgán může příkazem na místě uložit pokutu, pokud nestačí domluva a obviněný nebo osoba jednající za obviněného, souhlasí se zjištěným stavem věci, s právní kvalifikací skutku, s uložením pokuty a její výší a s vydáním příkazového bloku. Příkazem na místě lze uložit pokutu nejvýše 10000 Kč. Mladistvému obviněnému lze příkazem na místě uložit pokutu nejvýše 2500 Kč za předpokladu, že mladistvý není podnikající fyzickou osobou.⁴

Příkaz na místě může za přestupek v dopravě kromě správního orgánu uložit za splnění zákonných okolností také orgán Policie České republiky, orgán Vojenské policie nebo strážník obecní a městské policie. Je-li přestupek projednán příkazem na místě, obdrží obviněný z přestupku příkazový blok, který podepíše a tím se stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím. Příkazový blok má dvě části, část A a část B, kdy část B zůstává přestupci a část A náleží správnímu orgánu. Pokud nemá obviněný u sebe dostatečnou finanční hotovost, je mu vystaven „Příkazový blok na pokutu na místě nezaplacenou“, který má části tři. Navíc tedy obsahuje část C. Po podpisu všech tří částí zůstává přestupci část B. Části A a C náleží správnímu orgánu. Přestupci se spolu s příkazovým blokem předají pokyny k uhrazení dané částky. Tyto informace bývají přestupci předány společně s poštovní složenkou s předvyplněným číslem účtu a

⁴ Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-03-01].

poučením. Podpisem bloku přestupcem se stává rozhodnutím pravomocným a nelze se již odvolat. Příkaz na místě byl dříve znám jako bloková pokuta.

2.2.3 Bodový systém

Jedním z dalších opatření, která mají odradit řidiče motorových vozidel od páchaní dopravních přestupků je bodový systém, který je definován v § 123a – § 123f zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Zde jsou stanovené podmínky fungování systému, jako je maximální hranice dosažených bodů a také specifikace následků po její dosažení.

Základem bodového systému je konto každého řidiče, které je vedeno v registru řidičů, na které se za taxativně vyjmenované přestupky připisují body. Záznamy v registru řidičů provádějí příslušné obecní úřady s rozšířenou působností. Takovéto záznamy se provádějí pouze do celkového počtu 12 bodů. Po dosažení této hranice je řidič vyzván obecním úřadem s rozšířenou působností k odevzdání řidičského průkazu. Řidič po uplynutí 5 kalendářních dní ode dne doručení tohoto oznámení pozbývá řidičského oprávnění. O navrácení řidičského oprávnění může řidič požádat nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne pozbyetí řidičského oprávnění.

Přehled jednání, které je bodově hodnoceno je součástí zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v Příloze. Dle toho je patrné, že se rozmezí přestupků pohybuje dle závažnosti v kategoriích 7, 5, 4, 3 a 2 body. Jednotlivá jednání jsou uvedena v kapitole 4.

U řidičů je možný následně také odečet získaných bodů. Pokud řidič po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců od spáchání posledního přestupku nebo trestného činu zařazeném do bodového systému žádný další takový nespáchá, odečtou se mu 4 body z celkového počtu dosažených bodů. Po dalších 12 měsících se odečtou další 4 body a za dalších 12 měsíců se odečtou všechny zbývající body. Vše za předpokladu, že se řidič nedopustí dalšího bodovaného přestupku.⁵

2.2.4 Zákaz činnosti

Zákaz činnosti je definován v zákoně číslo 250/2016 Sb. O odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a to v § 47, kde je v odstavci 1 uvedeno „*Zakázat lze činnost, ke které je třeba veřejnoprávního oprávnění nebo kterou pachatel vykonává v pracovním*

⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-02-02].

*nebo jiném obdobném poměru, došlo-li k přestupku při výkonu této činnosti nebo v přímé souvislosti s ní.*⁶ Z výše uvedeného tedy krom jiného vyplývá, že zákaz činnosti za přestupek v dopravě lze udělit jen pokud se dopustí přestupku řidič motorového vozidla. Pokud se dopustí přestupku, za který by řidiči motorového vozidla hrozil zákaz činnosti například cyklista, cyklistovi bude hrozit pouze pokuta. Zákaz činnosti v případě dopravních přestupků lze, dle zákona, uložit jen v případech, které jsou v zákoně uvedeny a na dobu v takovém zákoně stanovenou.

Přestupky dle zákona číslo 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích, za které je zákaz činnosti uložen, je taxativně vyjmenován v §125c odstavec 6, kde jsou také za jednotlivé skutky uvedeny rozsahy doby platnosti zákazu činnosti, a to ve třech bodech, kdy je rozsah od jednoho do šesti měsíců, od šesti měsíců do jednoho roku a od jednoho roku do dvou let.⁷ Přestupky, za které se dle zákona 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích ukládá zákaz činnosti, není možné projednat příkazem na místě.

2.2.5 Propadnutí věci

Propadnutí věci je další z možných sankcí, kdy ji upravuje § 48 zákona číslo 250/2016 Sb. O odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zde je uvedeno, že propadnutí věci lze uložit jen za splnění několika zákonných podmínek. Propadnutí věci lze tedy uložit jen v případě, jde-li o věc, kterou pachatel užil ke spáchání přestupku, nebo byla-li k tomu určena, jde-li o věc, kterou pachatel spácháním přestupku získal, nebo získal-li jí jako odměnu za něj. Další možností je, pokud pachatel přestupku věc nabyl, byť i jen z části za věc, kterou přestupkem získal, nebo získal jako odměnu za přestupek, pokud hodnota této věci není ve vztahu k hodnotě nabyté věci zanedbatelná. Věc, u které je uloženo propadnutí musí ale náležet pachateli a nelze propadnutí uložit, pokud je věc v nápadném nepoměru k povaze přestupku. Toto ale neplatí, pokud to vyžaduje bezpečnost osob nebo majetku.⁸ Vzhledem k výše uvedenému je nutné podotknout, že v problematice řešení běžných přestupků dle zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na silničních komunikacích propadnutí věci ukládáno nebývá.

⁶ Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-03-01].

⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-02-02].

⁸ Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-03-01].

2.3 Vybírání kauce

Policista může od řidiče podezřelého ze spáchání přestupku vybrat kauci na základě zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Dle §124a tohoto zákona může policista vybrat kauci v rozmezí od 3.500 Kč do 50.000 Kč od podezřelého řidiče z přestupku za stejných okolností jako dle zákona O silniční dopravě. Výše kauce však nesmí být vyšší, než je maximální možná sazba za daný přestupek, z něhož je přestupce podezřelý a kauci nelze vybrat, pokud maximální sazba za přestupek nepřevyšuje alespoň 5.000 Kč.

Kauce se následně vrátí, pokud řidič v řízení o přestupku není shledán vinným. Pokud náklady řízení spolu se sankcí jsou nižší, nežli je výše kauce, je řidiči vrácen rozdíl. Pokud se podezřelý z přestupku nějakým způsobem vyhýbá přestupkovému řízení, nebo je nedosažitelný, kauce propadne.⁹

2.3.1 Zajištění vozidla

Zajištění vozidla je umožněno na základě § 124c zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. V případech, kdy je policista oprávněn od řidiče podezřelého ze spáchání přestupku vybrat kauci a řidič tuto kauci na výzvu nesloží, může policista řidiči vozidlo na vhodném místě z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu zajistit buď to použitím technického prostředku nebo jeho odtažením, nebo zákazem pokračování v jízdě a zajištěním osvědčení o registraci vozidla. Po následném složení kauce u policie nebo u správního orgánu pak řidiči předá potvrzení o složení kauce a neprodleně je řidiči vráceno osvědčení o registraci vozidla a policie vozidlo řidiči, nebo provozovateli uvolní. Totéž nastane v případě, kdy je řidič shledán v řízení o přestupku nevinným, byla zaplácena pokuta a náklady řízení o přestupku, nebo zanikla-li odpovědnost za přestupek.¹⁰

2.4 Dopravní nehoda

Dopravní nehodou se rozumí nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní komunikaci a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku. Může se jednat také o jiný závažný následek. Aby byla dopravní nehoda dopravní nehodou, je nutné, aby obsahovala tři základní pojmové znaky. Prvním je nepředvídanost, ale zpravidla předvídatelnost události. Dalším znakem je vztah

⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-02-02].

¹⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-02-02].

dopravní nehody k dopravní cestě. Tato cesta může být i účelovou komunikací. Posledním znakem je způsobený následek.¹¹

2.4.1 Silniční vozidlo

Silniční vozidlo je motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí. Tato silniční vozidla se pak dále dělí do kategorií silničních vozidel. Tyto kategorie stanovuje zákon č. 51/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.¹²

¹¹ CHMELÍK, J. a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009 s. 17. ISBN 978-80-7380-211-0.

¹² ŠIROKÝ, J. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007, s. 102. ISBN 978-80-7194-983-1.

3 Historie dopravních předpisů

Za světovou pramatku, či spíše prababičku dopravních předpisů, se považuje anglický General Highway Act z roku 1773.¹³ Dále se ale v této kapitole budeme věnovat výhradně předpisům, které byly vydány na českém a československém území.

3.1.1 Vybraní předchůdci pravidel silničního provozu

V roce 1866 vyšel v platnost zákon č. 47/1866 čes. z. z., jímž se vydal řád policie silniční, platný pro Čechy kromě hlavního města Prahy. V roce 1875 pak vyšel v platnost zákon č. 5/1875 mor. z. z., kterým se vydává řád policie silniční pro veřejné (neerární) silnice na Moravě s vyloučením obou hlavních měst Brna a Olomouce a v roce 1878 zákon č. 5/1878 slez. z. z. jímž se vydává řád policie silniční pro veřejné silnice neerární ve Slezsku.

V roce 1875 vznikla vyhláška č. 77, zabývající se připuštěním silničního provozu k jízdě na silnicích, způsobem jeho provozu a předepsanými doplňky.¹⁴ Na tu navazovalo místodržitelské nařízení z roku 1900. To určovalo jednoduchá pravidla bezpečného řízení a jízdy a také požadavky na vozidla a jejich označení. Mimo jiné byla omezena rychlost jízdy v obci, která nesmí být vyšší než rychlost koně v čerstvém klusu.

Nařízení č.156/1905 ř. z., o jízdách silostrojích mimo jiné stanovilo minimální věk řidiče, povinné poznávací značky a také základní požadavky na vozidla jako taková.

V roce 1909 byla z důvodu nutnosti sjednocení pravidel silničního provozu na mezinárodní úrovni přijata Mezinárodní smlouva o jízdě automobily. Tato smlouva mimo jiné zavedla výstražné tabulky, předchůdce dnešních dopravních značek. Tato mezinárodní úmluva se týkala také tehdejšího Rakousko-Uherska. Následující rok bylo přijato nařízení č. 81/1910 ř. z. Předpisy o jízdě samohybných vozidel. To na základě Vídeňské konvence zavádí povinnost poznávacích značek.¹⁵ Toto nařízení bylo pak novelizováno v roce 1921 výnosy československého ministerstva vnitra.

Zákon č. 124/1931 Sb., kterým se provádí Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly ze dne 24. dubna 1926 a vydávají se některé zatímní předpisy o jízdě motorovými vozidly. Aby byla úprava dostatečně přehledná, bylo v roce 1935 vydáno

¹³ POWYS-LAND CLUB. *The Montgomeryshire Collections*. Svazek 9. Clifton Press, 1876, Cornell university. str. 190. Dostupné také z WWW: <https://books.google.cz/books?id=6dU4AQAAMAAJ&pg=PA190&dq=1773+General+Highway+Act&hl=cs&sa=X&ved=2ahUKEwj6jenwhYbvAhXMpYsKHXF6AmQQ6AEwAXoECAUQA#v=onepage&q=1773%20General%20Highway%20Act&f=false>.

¹⁴ MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. 1 vydání. Praha: MILPO MEDIA s.r.o., 2009, s. 7. ISBN 978-80-87040-14-0.

¹⁵ MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. 1 vydání. Praha: MILPO MEDIA s.r.o., 2009, s. 8. ISBN 978-80-87040-14-0.

vládní nařízení č. 203/1935 Sb. zákonů a nařízení o jízdě motorovými vozidly. Platnost tohoto zákona byla až do 30.6.1950. Toto nařízení upravovalo maximální povolenou rychlost na 35 km za hodinu v uzavřených osadách a 50 km za hodinu mimo uzavřené osady pro vozidla s jedním vlečným vozem a dále povinnost umístit na vozidlo rejstříkovou značku. Dále bylo řidičům zakázáno za jízdy kouřit.¹⁶

V roce 1939 došlo na českém území k zavedení pravostranného provozu. Tato skutečnost navazovala na závazek v dodatku Pařížské úmluvy z roku 1926, kde se Československo zavázalo k zavedení pravostranného provozu v přiměřeně vhodné době. Opatřením stálého výboru č. 275/1938 Sb., o směru dopravy na veřejných silnicích a veřejných cestách, mělo dojít k účinnosti pravostranného provozu k 1. květnu 1939. Během obsazení Československa Německem a vzniku Protektorátu došlo k uspořádání účinnosti k 17. březnu 1939. Během tohoto období vešla v platnost nařízení vlády č. 241/1939 Sb., o jízdě motorovými vozidly, č. 242/1939 Sb., o chování v silniční dopravě a č. 243/1939 Sb., o připuštění osob a vozidel k dopravě na silnicích, a to z důvodu přizpůsobení místních pravidel s platnou legislativou v Německu.¹⁷

V roce 1950 se Národní shromáždění republiky Československé usneslo na zákoně číslo 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích, které bylo účinné od 1.3.1951. Na tento zákon navázalo v roce 1951 nařízení číslo 11/1951, jímž se provádí zákon o provozu na veřejných silnicích.¹⁸ Zde je mimo jiné upravena na neoznačených křižovatkách přednost zprava a rychlost jízdy je omezena §18 pouze na konstatování, že je nutné rychlost jízdy přizpůsobit okolnostem, kdy řidič musí rychlost svého vozidla ovládat a pokud to okolnosti vyžadují, tak že musí rychlost zvolnit, popřípadě zastavit. Jiné rychlostní omezení v nařízení není.¹⁹

Dne 1.7.1953 vešlo v platnost i účinnost Nařízení vlády č. 54/1953 Sb., Vládní nařízení o provozu na silnicích, které bylo v platnosti po dobu úctyhodných 44 let.

K tomuto nařízení byla následně vydána vyhláška č. 196/1953 Ú.1., o provozu na silnicích. Zde již bylo opět myšleno na úpravu rychlostního maxima. V uzavřených osadách směla jet vozidla nad 3,5t a autobusy maximální rychlostí 40 km za hodinu a ostatní vozidla 50 km za hodinu a mimo uzavřené osady vozidla nad 3,5t a autobusy

¹⁶ Vládní nařízení č. 203/1935 Sb., kterým se provádí zákon ze dne 26. března 1935, č. 81 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-02-02].

¹⁷ MACHUTOVÁ, Marcela. Historie dopravní policie, 1 vydání Praha, 2009. MILPO MEDIA s.r.o., s. 48. ISBN 978-80-87040-14-0.

¹⁸ MACHUTOVÁ, Marcela. Historie dopravní policie, 1 vydání Praha, 2009. MILPO MEDIA s.r.o., s. 56. ISBN 978-80-87040-14-0.

¹⁹ Vládní nařízení číslo 11/1951 Sb., jímž se provádí zákon o provozu na veřejných silnicích. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-02-02].

nesmějí jet vyšší rychlostí než 60 km za hodinu. Ostatní vozidla mimo osady smějí jet tak, aby měli rychlost pod kontrolou. Zajímavostí je také odstavec, ve kterém je uvedeno, že řidiči jsou povinni jet v uzavřených osadách tak, aby chodci nebyli pošpiněni rozstříkovanými kalužemi nebo blátem. Druhy trestů v této vyhlášce jsou od písemného pokárání do 600 Kčs, za závažné přestupky pak hrozila pokuta do 2.000 Kčs a dočasné, nebo trvalé odejmutí řidičského oprávnění.²⁰

V dalších letech docházelo k novele vyhláškou č. 145/1956 Ú.l. Tímto doplněním bylo národním výborům povoleno zvýšit v uzavřených osadách na vybraných úsecích maximální povolenou rychlost na 60 km za hodinu.²¹ Další vyhláška, vyhláška ministerstva vnitra č. 141/1960 Sb. vešla v účinnost dne 1.1.1961. Tato vyhláška se mimo jiné opět dotkla úprav rychlostních limitů, a to v uzavřené obci na 50 km za hodinu, kde ale oproti zrušeným pravidlům tento limit platil i pro vozy nad 3,5t a autobusy. Dále byla možnost pro národní výbory na vybraných úsecích povolit vyšší rychlost než 50 km za hodinu. V době mezi 23. a 5.hodinou tento limit však neplatil. V této době byl platný v uzavřených obcích limit pouze pro vozidla nad 3,5t a autobusy na 80 km za hodinu, který byl pro tuto skupinu vozidel platný také mimo uzavřené obce. Novinkou byl také fakt, že okresní dopravní inspektorát směl i mimo uzavřené obce osazovat úseky silnice značkou s maximální povolenou rychlostí a zavedeno bylo také vodorovné dopravní značení.²² V tomto období rozhodoval o výši pokut zákon číslo 60/1961 Sb., o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku. Zde bylo uvedeno, že národní výbory mohou za daný přestupek uložit pokutu do 500 Kčs a veřejná bezpečnost může na místě v blokovém řízení udělit pokutu na základě vyhlášky ministerstva vnitra č. 61/1961, o blokovém řízení do 100 Kčs.²³

Další novelizace přišla s vyhláškou ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., která byla účinnosti dne 1.1.1967. Zde se mimo jiné hovoří o povinnosti být za jízdy připoután, pokud vozidlo bezpečnostními pásy disponuje.

Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 42/1971, která nabyla účinnost 1.července 1971 mimo jiné zavedla bílé, pomalu kmitající světlo na železničním přejezdu,

²⁰ Vyhláška č. 196/1953 ministerstva národní bezpečnosti ze dne 30.6.1953, o provozu na silnicích [online]. [cit/ 2021-01-26] Dostupné z: <https://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=27365&Section=1&IdPara=1&ParaC=2>.

²¹ Vyhláška č. 145/1956 Ú.l., ministerstva vnitra ze dne 3. července 1956, o provozu na silnicích [online]. [cit/ 2021-01-26]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=28506&Section=1&IdPara=1&ParaC=2>.

²² Vyhláška ministerstva vnitra č. 141/1960 ze dne 3. září 1960, kterou se vydávají pravidla silničního provozu. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-02-02].

²³ Zákon číslo 60/1961 Sb., o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku a vyhláška ministerstva vnitra č. 61/1961. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-02-02].

kteří signalizuje volnou cestu přes železniční přejezd a dále stanovuje maximální rychlostní limit 50 km za hodinu přes takovýto přejezd.²⁴

Další novelizaci přinesla vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb., které nabyla účinnosti 1. ledna 1976. Tato novelizace upravovala, mimo jiné, jízdu v jízdních pruzích, kdy také definovala souběžnou jízdu v obci. Dále byla opět upravena pravidla pro maximální rychlostní limity. Byla například zavedena maximální povolená rychlost pro motocykl a nákladní vůz do 6 tun na 80 km za hodinu, pro osobní a dodávkové automobily na 110 km za hodinu na dálnici a 90 km za hodinu na ostatních silnicích. Nákladní, nebo speciální automobil o celkové hmotnosti nad 6 tun pak do 70 km za hodinu. Rychlost v obci byla upravena na maximálně 60 km za hodinu.²⁵

Další změny přinesla až vyhláška federálního ministerstva vnitra číslo 99/1989 Sb., která nabyla účinnosti 1. ledna 1990. Co se sankcí týče, přinesl výrazné změny až zákon číslo 200/1990 Sb., o přestupcích. Dle tohoto zákona bylo možné uložit za přestupky v dopravě pokutu do 1.000 Kčs. Za závažnější přestupky pak byla pokuta do 5.000 Kčs a zákaz činnosti do jednoho roku. Dále pak například v případech ničení dopravního značení hrozila sankce do 3.000 Kčs a za znečištění dopravní komunikace 5.000 Kčs.

V době rozpadu Československa v roce 1993 zůstala legislativa dopravních přestupků zakotvena v zákoně č. 200/1990 Sb., o přestupcích, kde novelizací došlo k doplnění některých paragrafů. Zejména pak přestupky s pokutou do 10.000 Kč a zákazem činnosti od šesti měsíců do jednoho roku. Takto tomu je například u řidiče taxislužby, který poškodí cestujícího na ceně jízdného. V blokovém řízení pak bylo definováno, že lze uložit pokutu do 5.000 Kč v případech, kdy řidiči nehrozí zákaz řízení.

26

K datu 1.1.2001 vyšel v účinnost zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, který ve znění pozdějších předpisů platí dodnes.

Zásadní změny přinesl rok 2005, které vzešly z novelizačních zákonů číslo 411/2005 Sb. a 226/2006 Sb. Hlavními změnami bylo zavedení bodového systému a další

²⁴ Vyhláška ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb. ze dne 20. října 1966, o pravidlech silničního provozu a Vyhláška Federálního ministerstva vnitra č. 42/1971, kterou se mění a doplňuje vyhláška ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-03-02].

²⁵ Vyhláška Federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb. ze dne 23. července 1975, o pravidlech silničního provozu. Dostupné z: In [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-03-02].

²⁶ Zákon číslo 200/1990 Sb., o přestupcích. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-05-02].

zpřísnění sankcí pro řidiče s pozitivními výsledky na omamné a psychotropní látky. Dále také například přibyla policii možnost takovému řidiči zadržet řidičské oprávnění. Další novinkou bylo zavedení povinného celodenního a celoročního svícení pro řidiče motorových vozidel.^{27, 28}

Zákon číslo 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb. přinesl velké změny hlavně v tom, že přenesl skutkové podstaty dopravních přestupků z přestupkového zákona do zákona o silničním provozu a zrušil tím celý §22 zákona o přestupcích. V zákoně č. 361/2000 Sb., o silničním provozu jsou přestupky taxativně a podrobně vyjmenovány v §125 i se sankcemi za ně hrozícími. Dále byly například pozměněny sazby bodového systému, nově je také zavedeno povinné používání zimních pneumatik v období od listopadu do března, nebo je v zákoně definován pojem kolona vozidel. V zákoně je také větší rozpětí sankcí. Pokuty jsou v celkovém rozpětí od 1.500 Kč do 50.000 Kč a zákaz činnosti je do dvou let. V blokovém řízení je možné uložit pokutu do 2.500 Kč. Za správní delikt právnické, nebo podnikající fyzické osoby je možno uložit pokutu do 100.000 Kč.²⁹

Další změny pak přinesl zákon č. 48/2016 Sb., který s účinností od 20. února 2016 přidal například do povinností řidiče zákaz ohrozit cyklistu na přejezdu pro cyklisty, nebo řídit vozidlo s nečistotami, námrazou nebo sněhem, které by mu zabraňovaly ve výhledu z místa řidiče. Dále také přibyla pro chodce povinnost mít na sobě retro reflexní prvky, když jdou za snížené viditelnosti po neosvětlené komunikaci.³⁰

Poslední zásadnější změna byla provedena zákonem číslo 285/2018 Sb., kde bylo opět, po splnění zákonných podmínek, umožněno řešení dopravního přestupku domluvou na místo napomenutí.³¹

²⁷ Zákon číslo 411/2005 Sb., změna zákona o silničním provozu a změna některých dalších zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-05-02].

²⁸ Zákon číslo 226/2006 Sb., kterým se mění zákony č. 111/1994 Sb., č. 56/2001 Sb., č. 168/1999 Sb., č. 307/1999 Sb., č. 361/2000 Sb., č. 634/2004 Sb. a z.č. 200/1990 Sb. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-05-02].

²⁹ Zákon číslo 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-05-02].

³⁰ Zákon číslo 48/2016 Sb., kterým se mění zákony č. 361/2000 Sb., č. 247/2000 Sb. a č. 200/1990 Sb. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-10-02].

³¹ Zákon číslo 285/2018 Sb., kterým se mění zákony číslo 250/2016 Sb., č. 173/2018 Sb. a č. 361/2000 Sb. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-10-02].

4 Přestupky v silničním provozu

V této části práce jsou uvedeny přestupky v silničním provozu dle zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, které jsou taxativně uvedeny v §125c. Dle tohoto paragrafu jsou také seřazeny. Včetně vysvětlení přestupku a sankce za jeho spáchání, jsou u častých přestupků také uvedeny statistiky nehodovosti za sledované období leden – prosinec 2020 a statistika četnosti přestupků za rok 2020.

4.1 Řízení vozidla bez státní poznávací značky

Řízení vozidla, na kterém není na viditelném místě dle zákona číslo 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích umístěna státní poznávací značka, nebo pokud na něm je umístěna taková poznávací značka, která byla přidělena jinému vozidlu, je dle §125c odst. 1, písm. a), bod 1 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích řidiči uložena pokuta od 5.000,- Kč do 10.000,- Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku. Stejný sazebník je také u případů dle § 125c odst.1, písm. a), bod 2. téhož zákona, kdy je registrační značka nečitelná, zakrytá, upravená, nebo je znemožněna nebo ztížena její čitelnost, a také pokud je na vozidle umístěna registrační značka, která byla přidělena jinému vozidlu.³²

4.2 Přestupky v dopravě související s technickým stavem vozidla

Dobrá technický stav vozidla je jednou z klíčových podmínek pro bezpečný provoz na pozemních komunikacích. Pokud na vozidle jsou takové závady, které přímo ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, nesmějí být tato vozidla užita v provozu s výjimkou nouzového dojetí. Toto je upraveno zákonem číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a také zákonem číslo 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích. V tomto zákoně jsou mimo jiné popsány podmínky, za kterých mohou být vozidla provozována, že musejí být technicky způsobilá k provozu, procházet pravidelnými technickými kontrolami a také následky, pokud vše není v bezvadném stavu. Technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích je dle tohoto zákona například vozidlo, které pro své závady bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo nad míru poškozují životní prostředí. Dále nesmí být na vozidle provedeny neschválené změny. Provozovatel má také povinnost prokázat technickou způsobilost vozidla.³³

³² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

³³ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-10-01].

Možných závad, které jsou v rozporu s právními předpisy je celá řada. Mohou to být například závady v osvětlení vozidla, v prosklení vozidla, na výfukovém potrubí, na karoserii nebo jeho podvozku, unikání paliva, oleje nebo mazacích tuků, závady na pneumatikách. Závadou může být také překročení největší povolené hmotnosti vozidla atd.

Pokuty se odvíjejí podle závažnosti technické závady, kdy ty nejzávažnější, které mohou bezprostředně ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, jsou dle §125c odst. 1, písm. a) bod 3., zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích od 5.000,- Kč do 10.000,- Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku. K tomu je řidiči připočteno 5 bodů.

Za předpokladu, že již došlo k zadržení osvědčení o registraci vozidla, které lze provést na základě § 6b zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích při technické silniční kontrole nebo při objasňování dopravní nehody, při kterých byla zjištěna nebezpečná závada, uloží se řidiči pokuta dle §125c odst. 1, písm. a), bod 4. téhož zákona od 10.000,- Kč do 20.000,- Kč a k tomu zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku.

V případech, kdy jsou zjištěné menší technické závady, které bezprostředně neohrožují ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích je řidiči uložena pokuta dle § 125c odst. 1, písm. k) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích od 1.500,- Kč do 2.500,- Kč, příkazem na místě lze uložit pokutu do 2.000,- Kč. Zákaz činnosti ani body pak řidiči nehrozí.³⁴

4.3 Dopravní přestupky související s omamnými a psychotropními látkami (OPL)

Alkohol za volantem velice úzce souvisí s dopravní nehodovostí. Ve sledovaném období leden – prosinec 2020 bylo Policií České republiky šetřeno celkem 94.794 dopravních nehod, kdy z toho v 4.486 případech bylo u viníka dopravní nehody zjištěno požití alkoholu, což je 4,73 % z celkového objemu dopravních nehod a z toho 2.872 viníků dopravní nehody mělo více jak 1,5 ‰. Případů, kdy byl viník dopravní nehody pod vlivem alkoholu i drog, bylo 55 a pod vlivem drog bylo celkem 261 viníků dopravní nehody³⁵. Jedná se o poměrně dost vysoké číslo, vezmeme-li v potaz, že se jedná pouze o statistiku Policie České republiky, a tudíž reálné číslo bude ještě mnohem vyšší, protože

³⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

³⁵ Policie ČR [online]. Informace o nehodovosti – prosinec 2020 [cit/ 2021-01-26] Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2020-pdf.aspx>

se spousta nehod vyřeší bez přítomnosti Policie České republiky vyplněním formuláře nehod, nebo také finančním narovnáním vzniklých škod viníkem nehody rovnou na místě.

Přestupky v dopravě spojené s požitím OPL bere česká legislativa celkem vážně, čemuž nasvědčují také hrozící vysoké sankce, které si rozebereme níže.

4.3.1 Řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky

Řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky je v zákoně v Povinnostech řidiče v § 5 odst. 2, písm. a) a písm. b) zákona čísla 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Zde je mimo jiné uvedeno, že řidič nesmí požit alkoholický nápoj nebo jinou návykovou látku během jízdy a řídí-li vozidlo, nebo jede-li na zvířeti, nesmí požit alkoholické nápoje nebo užít jinou návykovou látku ani v takové době před jízdou, kdy by v době řízení byl ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.³⁶ Jinými slovy, musí přestat požívat alkoholické nápoje, nebo užívat jiné návykové látky včas, aby stihly jejich účinky do doby řízení odeznít.

Hlavním kritériem, které rozhoduje, jak se bude daná situace posuzovat, tedy zdali se jedná o trestný čin nebo přestupek, je hladina alkoholu, respektive jiné návykové látky v dechu, nebo v krvi. Hladina alkoholu je však nejpřesněji vypočtena z krevního rozboru, kdy je toto při rozhodování zásadní. Jak je všeobecně známo, v České republice je u řidičů nulová tolerance alkoholu. Při dechové zkoušce jsou však možné drobné odchylky, kdy při skutečnosti, kdy je hladina v dechu i při opakované zkoušce do 0.24‰, řidič popře, že by požil alkoholické nápoje a nejeví známky ovlivnění alkoholickým nápojem nebo jinou návykovou látkou, je za splnění dalších podmínek možné, že se řidič přestupku nedopustí.³⁷

Naopak v okamžiku, kdy jeví známky ovlivnění, nebo je hodnota do 0,3 ‰, dopustí se řidič přestupku a dle § 125c odst. 1 písm. b) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích je mu uložena pokuta od 2.500,- Kč do 20.000,- Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku.

V případech, kdy je řidiči naměřena hodnota do 1 ‰ již spadá do vyšší kategorie³⁸ s vyšším postihem dle § 125c odst. 1 písm. c) zákona číslo 361/2000 Sb. o provozu na

³⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

³⁷ Policie ČR [online] Hladina alkoholu v krvi řidiče vozidla do 0.2‰ [cit/2021-01-27]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/hladina-alkoholu-v-krvi-ridice-vozidla-do-0-2.aspx>

³⁸ Policie ČR [online] Alkohol za volantem [cit/2019-09-23]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/alkohol-za-volantem-178658.aspx>

pozemních komunikacích, kdy je řidiči uložena pokuta od 25.000,- Kč do 50.000,- Kč a zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let. K tomu se řidiči připíše 7 bodů.³⁹

Stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot pak upravuje Nařízení vlády číslo 41/2014 Sb., kde jsou v § 1 uvedeny limitní hodnoty návykové látky v krevním vzorku, kdy např. u delta-9-tetrahydrokanabinolu (9-THC) je limitní hodnota 2 ng/ml, u metamfetaminu, amfetaminu, nebo kokainu se jedná o 25 ng/ml, nebo u morfinu je limitní hodnota 10 ng/ml.⁴⁰

4.3.2 Odmítnutí řidiče podrobit se testu na alkohol či OPL

Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v § 5 odst. 1, písm. f) říká „*Řidič je kromě povinností uvedených v §4 dále povinen podrobit se na výzvu policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem.*“⁴¹ Zde uvedený zvláštní právní předpis je zákon číslo 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek. Písmeno g) téhož paragrafu a odstavce pak uvádí totožné informace jen s rozdílem, že se nejedná o alkohol ale o ovlivnění jinou návykovou látkou než alkoholem.

Test na OPL obsahuje orientační vyšetření a odborné lékařské vyšetření. „*Orientačním vyšetřením se rozumí dechová zkouška, odběr slin nebo stěr z kůže nebo sliznic. Odborným lékařským vyšetřením se rozumí cílené klinické vyšetření lékařem a podle jeho ordinace provedení dechové zkoušky nebo odběru vzorků biologického materiálu. Odběrem biologického materiálu se rozumí zejména odběr vzorku žilní krve, moči, slin, vlasů nebo stěru z kůže či sliznic.*“⁴²

Postih za odmítnutí podrobit se vyšetření na OPL je upraven v § 125c odst.1 písm. d) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na silničních komunikacích, kde se za přestupek uloží pokuta od 25.000,- Kč do 50.000,- Kč a dále pak zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let. Dále je řidiči připočteno na bodové konto 7 bodů.⁴³

³⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁴⁰ Nařízení vlády č. 41/2014, o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou.

⁴¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁴² Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích s komentářem, obrázky, foto a judikaturou [online] Ve znění účinném od 20. února 2016 [cit/2019-09-23]. In: https://www.cspsd.cz/storage/files/361_od_20_02_2016.pdf.

⁴³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

4.4 Přestupky spojené s řídičským oprávněním

Přestupky spojené s řídičským oprávněním jsou přestupkovým jednáním zařazeným do bodového systému s podílem 2,10 % ze všech přestupků za rok 2020, kdy se jednalo o 6.661 případů⁴⁴.

4.4.1 Řízení motorového vozidla bez příslušného řídičského oprávnění

Povinnost řídit vozidlo a mít pro příslušnou skupinu motorových vozidel řídičské oprávnění stanovuje § 3 odst. 3 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Jedná se tedy o všechny případy, kdy řídičem je osoba mající řídičské oprávnění na vozidla spadající pod jinou skupinu – jako je například řídič automobilu s řídičským oprávněním na motocykl, tak také pokud řídí vozidlo osoba, která řídičské oprávnění nemá vůbec a ani nikdy neměla. Toto přestupkové jednání je považováno za jedno z nejzávažnějších, a proto je také v nejvyšší kategorii sankcí.

Za toto jednání je řídiči dle § 125c odst. 1, písm. e), bod 1 výše uvedeného zákona uložena pokuta od 25.000,- Kč do 50.000,- Kč včetně zákazu činnosti od jednoho roku do dvou let. K tomu jsou řídiči připočteny 4 body do bodového systému.⁴⁵

4.4.2 Řízení motorového vozidla se zadrženým řídičským průkazem

Řídiči motorového vozidla je policista oprávněn po splnění zákonných podmínek dle §118a a §118b zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích zadržet řídičský průkaz. Po dobu zadržení řídičského průkazu nesmí jeho držitel řídit motorové vozidlo.⁴⁶ Tento případ není totožný s tím, kdy je držiteli řídičského oprávnění již pravomocně uložen zákaz řízení. Jedná se zpravidla o mezidobí mezi spácháním přestupku, kdy byl řídiči řídičský průkaz policistou zadržen a kdy došlo k pravomocnému rozhodnutí v řízení o přestupku nebo o trestném činu.⁴⁷

⁴⁴ Ministerstvo dopravy ČR [online] Statistika přestupků a trestných činů za rok 2020 [cit/2021-02-17]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(5\)/BS2020B-2.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(5)/BS2020B-2.pdf.aspx)

⁴⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁴⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁴⁷ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J.: *Zákon číslo 361/2000 Sb., o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016, s. 242. ISBN 978-80-906024-1-0.

Za výše uvedené jednání je řidiči uložena dle § 125c odst. 1, písm. e), bod 2. výše uvedeného zákona pokuta od 5.000,- Kč do 10.000,- Kč a zákaz řízení od šesti měsíců do jednoho roku. Řidiči je dále připočteno do bodového systému 7 bodů.⁴⁸

4.4.3 Řízení motorového vozidla bez platného zdravotního posudku

Zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel je uvedena v § 84 - §89a zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Zde jsou mimo jiné uvedeny osoby, kterých se pravidelné lékařské prohlídky týkají, kdy se jedná o řidiče s užíváním zvláštního výstražného světla modré nebo modré a červené barvy, pokud se jedná o profesionálního řidiče a povinnost prohlídky je sjednaná v pracovní smlouvě, řidič, který řízením vozidla vykonává samostatně výdělečnou činnost, držitel oprávnění pro skupinu C1 – C+E, D1 – D+E a držitelé osvědčení pro učitele řidičů pro výcvik řízení motorových vozidel. Mimo tyto osoby je povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce řidič před dovršením 65 a následně také 68 let věku, kdy prohlídku musí absolvovat nejdříve šest měsíců před dovršením roku a nejdéle v den dovršení stanoveného věku. Po dovršení 68 let pak musí absolvovat prohlídku každé dva roky.

Za nesplnění povinnosti řidiče být držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti je dle § 125c odst. 1, písm. e), bod 4. výše uvedeného zákona řidiči uložena pokuta od 5.000,- Kč do 10.000,- Kč a zákaz řízení od jednoho do dvou let.

4.5 Držení telefonního přístroje při řízení vozidla

Zákaz držet při jízdě v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj, nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení je uveden v § 7 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Za rok 2020 bylo Policií České republiky evidováno 57.012 případů porušení tohoto paragrafu, což znamená, že se jedná o 2. nejčastější přestupkové jednání z bodového systému. Zajímavostí je, že pouze v 11.587 případech byla přestupcem žena⁴⁹.

Porušením tohoto zákazu je dle § 125c odst. 1, písm. f), bod 1. výše uvedeného zákona řidiči uložena pokuta od 1.500,- Kč do 2.500,- Kč anebo příkazem na místě lze

⁴⁸ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁴⁹ Ministerstvo dopravy ČR [online] Statistika přestupků a trestných činů za rok 2020 [cit. 2021-02-17]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(5\)/BS2020B-2.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(5)/BS2020B-2.pdf.aspx)

uložit pokutu do 1.000,- Kč. K tomu ještě jsou řidiči připsány do bodového systému dva body.⁵⁰

4.6 Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky a překročení nejvyšší dovolené rychlosti

Maximální povolenou rychlost jízdy jako takovou upravuje §18 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na silničních komunikacích. Zde je mimo jiné hned v prvním odstavci uvedeno, že řidič musí přizpůsobit rychlost jízdy dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám. Dále je zde ale také uvedeno, že řidič musí přizpůsobit rychlost okolnostem, které je možno předvídat. A že smí jet takovou rychlostí, aby byl schopen vozidlo zastavit na takovou vzdálenost, na kterou má rozhled. „Na řidiči se požaduje přizpůsobit rychlost jízdy takovým okolnostem, které může předvídat. To však neznamená, že řidič je povinen vozidlo zvládnout za absolutně všech okolností, tedy i nepředvídatelných, Řidič by neměl být právně odpovědný za nepřizpůsobení rychlosti jízdy takové okolnosti, kterou s ohledem na danou situaci předvídat nemohl.“⁵¹. Ve třetím odstavci §18 jsou uvedené maximální povolené rychlosti, kdy mimo obec, kdy vozidla o maximální přípustné hmotnosti do 3.500 kg a autobusy smí jet nejvýše 90 km/h, na silnici pro motorová vozidla pak maximálně 110 km/h a po dálnici 130 km/h. Řidiči ostatních vozidel pak smí jet maximálně 80 km/h. Maximální povolenou rychlost v obci určuje odstavec 4, kde je uvedeno, že se v obci smí jet maximálně 50 km/h a po dálnici na území obce 80 km/h. Tyto rychlosti však mohou být až o 30 km/h zvýšeny pomocí místní úpravy.⁵²

Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky bylo za sledované období od ledna do prosince 2020 příčinou 5.006 dopravních nehod. Při těchto nehodách přišlo o život celkem 43 osob⁵³.

Za nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky hrozí řidiči postih dle § 125c odst. 1, písm. k) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde je stanovena pokuta od 1.500 do 2.500 Kč a příkazem na místě do 2.000 Kč.

⁵⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Dostupné z: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁵¹ Centrum služeb pro silniční dopravu [online]. Zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění účinném od 20 února 2016 s judikaturou [cit.2021-01-27]. Dostupné z: https://www.cspsd.cz/storage/files/361_od_20_02_2016.pdf

⁵² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁵³ Policie ČR [online]. Informace o nehodovosti – prosinec 2020 [cit/ 2021-01-26] Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2020-pdf.aspx>

U přestupku v souvislosti s překročením nejvyšší povolené rychlosti již záleží hlavně na skutečnosti o kolik kilometrů v hodině byla maximální dovolená rychlost překročena a kde. Na tuto skutečnost pamatuje §125c odst. 1, písm. f), kde se rychlosti věnují body 2, 3 a 4. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci do 20 km/h nebo mimo obec do 30 km/h je upraveno v bodě 4, dle kterého řidiči hrozí pokuta od 1.500 do 2.500 Kč a příkazem na místě do 1.000 Kč. Na překročení maximální povolené rychlosti myslí také bodový systém, kdy za překročení rychlosti dle bodu 4 jsou řidiči připočteny 2 body.

Překročení nejvyšší povolené rychlosti v obci o 20 – 39 km/h a o 30 – 49 km/h mimo obec pamatuje pod 3. výše uvedeného paragrafu. Za tento přestupek pak hrozí pokuta 2.500 – 5.000 Kč, příkazem na místě pak do 2.500 Kč. Tento přestupek pak spadá do tzv. kategorie sledovaných přestupků, což v praxi znamená, že pokud řidič spáchá přestupek dvakrát a vícekrát v období dvanácti po sobě jdoucích měsíců, dostane zákaz činnosti. Konkrétně za překročení rychlosti dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 výše uvedeného zákona se jedná o zákaz činnosti na dobu od jednoho měsíce do šesti měsíců. V bodovém systému je toto překročení rychlosti ohodnoceno 3 body.

Posledním stupněm je překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o více jak 40 km/h a mimo obec o 50 km/h a více. Toto je stanoveno v § 125c odst. 1 písm. f), bod 2 výše uvedeného zákona. Za tento přestupek se uloží pokuta od 5.000 do 10.000 Kč, příkazem na místě jej projednat nelze a dále je pak řidiči vysloven zákaz činnosti od šesti do dvanácti měsíců. V bodovém systému je pak řidiči za tento přestupek připočteno 5 bodů.⁵⁴

4.7 Porušení povinnosti řidičů zastavit vozidlo na signál, který to přikazuje, nebo na pokyn „Stůj“ při řízení nebo usměrňování dopravy

Povinnost řídit se světelnými signály je ukotvena v § 4 písm. c) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde je mimo to také povinnost řídit se dopravními značkami. Tato povinnost se vztahuje na všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích, tedy i například pro cyklisty a chodce. Písmeno b) stejného paragrafu pak upravuje povinnost řídit se na křižovatce pokyny policisty, nebo povinnost zastavit vozidlo na pokyn policisty nebo například strážníka obecní policie. K porušení

⁵⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

výše uvedených povinností došlo za rok 2020 v celkem 7.120 evidovaných případech, kdy z toho byl v 1.614 případech spáchán přešupek řidičkou.⁵⁵

Porušením výše uvedených povinností hrozí řidiči pokuta dle § 125c odst. 1, písm. f), bod 5., zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích od 2.500,- Kč do 5.000,- Kč, nebo v příkazním řízení na místě do 2.500,- Kč v případech, kdy se nejedná o případ uložení zákazu činnosti. Jestliže je přešupek spáchán v období dvanácti po sobě jdoucích měsících měsíců dvakrát a vícekrát, uloží se řidiči pokuta od 4.000,- Kč do 7.500,- Kč a k tomu zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců. Za předpokladu, kdy je řízen provoz na křižovatce oprávněnou osobou a řidič pokyn „Stůj“ úmyslně neuposlechne, bude uložen zákaz řízení i v případě, kdy toto spáchá poprvé. „Jedná se o jediný přešupek podle § 125c, u kterého má forma zavinění – úmysl či nedbalost – vliv na aplikaci ustanovení o výši sankce.“⁵⁶ Do bodového systému se pak řidiči připočte 5 bodů.

4.8 Ohrožení chodce na přechodu pro chodce

Další z povinností řidiče je zákaz omezit nebo ohrozit chodce přecházejícího přes přechod pro chodce, nebo který se jej zjevně chystá přejít. V případě potřeby je řidič před přechodem pro chodce povinen i zastavit vozidlo. Toto se nevztahuje pro řidiče tramvaje. Tyto povinnosti upravuje § 5 odst. 2, písm. f), zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. V písmenu g) téhož paragrafu je také povinnost řidiče neohrozit chodce, který přechází pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje. Totéž platí, pokud řidič odbočuje na místo ležící mimo komunikaci atd.⁵⁷

Dle statistik za rok 2020 bylo evidováno 625 případů, kdy řidič nezastavil před přechodem pro chodce v případech, kdy tak učinit měl, 374 případů, kdy došlo k ohrožení chodce na přechodu pro chodce, nebo nebylo chodci umožněné nerušené a bezpečné přejítí vozovky a 88 případů, kdy došlo k ohrožení chodce přecházejícího přes pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci⁵⁸.

⁵⁵ Ministerstvo dopravy ČR [online] Statistika přestupků a trestných činů za rok 2020 [cit/2021-02-17]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistika/Silnicni-doprava/Statistika-k-bodovemu-hodnoceni/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(5\)/BS2020B-2.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistika/Silnicni-doprava/Statistika-k-bodovemu-hodnoceni/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(5)/BS2020B-2.pdf.aspx)

⁵⁶ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J.: *Zákon číslo 361/2000 Sb., o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta 2016, s.250. ISBN 978-80-906024-1-0.

⁵⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁵⁸ Ministerstvo dopravy ČR [online] Statistika přestupků a trestných činů za rok 2020 [cit/2021-02-17]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistika/Silnicni-doprava/Statistika-k-bodovemu-hodnoceni/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(5\)/BS2020B-2.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistika/Silnicni-doprava/Statistika-k-bodovemu-hodnoceni/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(5)/BS2020B-2.pdf.aspx)

Za porušení výše uvedených povinností bude řidiči uložena pokuta dle § 125c odst. 1, písm. f), bod 6 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích od 2.500,- Kč do 5.000,- Kč, nebo příkazem na místě se řidiči uloží pokuta do 2.500,- Kč. Jestliže se řidič stejného přestupku dopustí dvakrát a vícekrát v období jednoho roku, bude mu uložen zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců. Do bodového systému se řidiči připočtou 4 body.⁵⁹

4.8.1 Předjíždění v místech, kde to není povoleno

Nesprávné předjíždění je častou příčinou dopravních nehod. Ve statistice Policie ČR je ve skupině příčin dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel ve sledovaném období s počtem 1.331 dopravních nehod a celkovým podílem na usmrcení 23 osob.⁶⁰

Předjíždění se věnuje § 17 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde je mimo jiné uvedeno, že se předjíždění provádí vlevo a vpravo jen pokud se předjíždí vozidlo, které mění směr jízdy a není již pochyb o dalším směru jeho jízdy, jako je například odbočování. Řidič nesmí předjíždět v místech, kde nemá před sebou dostatečný rozhled na vzdálenost potřebnou k předjetí, nesmí předjíždět tak, aby ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče, na přechodech pro chodce nebo přejezdech pro cyklisty a bezprostředně před nimi, nebo na železničním přejezdu a v těsné blízkosti před ním. Předjíždění může být dále zakázáno místní, nebo přechodnou úpravou. Jedná se o svislé dopravní značení B 21a Zákaz předjíždění, B22a Zákaz předjíždění pro nákladní automobily. Konec úseku značí dopravní značky B21b, respektive B 22b. Vodorovné dopravní značení zakazující předjíždění pak máme V1a Podélná čára souvislá, V1b Dvojitá podélná čára souvislá, V3 Podélná čára souvislá doplněná čarou přerušovanou.

Za předjíždění, které je v rozporu s výše uvedenými pravidly je pak dle §125c odst. 1 písm. f) bod 7. řidiči uložena pokuta od 5.000 do 10.000 Kč a je uložen zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku. K tomu je dále řidiči připočteno 7 bodů.⁶¹

⁵⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁶⁰ Policie ČR [online]. Informace o nehodovosti – prosinec 2020 [cit/ 2021-01-26] Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2020-pdf.aspx>

⁶¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

4.8.2 Nedání přednosti

Nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“ ve sledovaném období od ledna do prosince 2020 zapříčinilo 3.428 hlášených dopravních nehod, při kterých bylo usmrceno 18 osob.⁶²

Problematiku dávání předností upravují zejména § 22 a § 23 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde je mimo jiné uvedeno, že řidič, který přijíždí na křižovatku po vedlejší silnici a křižovatka je označená dopravní značkou P 4 „Dej přednost v jízdě!“ nebo P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ musí dát přednost těm řidičům, jezdcům na zvířatech, organizované skupině chodců atd., kteří jsou na hlavní komunikaci. To, že je řidič na hlavní komunikaci naopak pozná dle dopravního značení č. P 1 „Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací“, která bývá převážně mimo obec, nebo dopravní značka č. P 2 „Hlavní pozemní komunikace“, která bývá zejména v obci. Tvar křižovatek a ujasnění hlavních a vedlejších komunikací pak mohou pod výše uvedenými dopravními značkami znázorňovat také dodatkové tabulky, které jsou upraveny vyhláškou č. 294/2015 Sb. Křižovatky, kde dopravní značení umístěné není a není tak jasně určené, která komunikace je hlavní a která je vedlejší, musí dát řidič motorového vozidla přednost vozidlu, které přijíždí zprava. Podobná pravidla platí také pokud řidič vjíždí na komunikaci z místa ležícího mimo dopravní komunikaci, nebo z účelové pozemní komunikace.

V případech, kdy řidič vozidla poruší některé z výše uvedených povinností se dopustí přestupku, za který hrozí dle §125c odst. 1 písm. f) bod 8. Za tento přestupek se uloží pokuta od 2.500 do 5.000 Kč. Přestupek lze projednat na místě v příkazním řízení do 2.500 Kč za předpokladu, že přestupce v předchozích dvanácti kalendářních měsících stejný přestupek již nespáchal. Jedná se totiž o sledovaný přestupek, za který by v případě opakování přestupkového jednání byl uložen přestupci zákaz činnosti na dobu od jednoho do šesti měsíců. Nedání přednosti v jízdě je zahrnuto také v bodovém systému, kdy za nedání přednosti v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě obdrží 4 body.⁶³

4.8.3 Nedovolená jízda přes železniční přejezd

V posledních letech je nedovolená jízda přes železniční přejezd velkým tématem. Problematika železničního přejezdu je upravena v § 28 a v § 29 zákona číslo 361/2000

⁶² Policie ČR [online]. Informace o nehodovosti – prosinec 2020 [cit/ 2021-01-26] Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2020-pdf.aspx>

⁶³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde jsou mimo jiné vypsány povolené rychlostní limity na přejezdech a také kdy se na přejezd vjíždět nesmí. Toto je upraveno konkrétně v § 29, kde je mimo jiné uvedeno, že „Řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd, je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení“.⁶⁴ Dalšími možnými zařízeními, které dávají řidičům jasný signál, že nesmějí na přejezd vjíždět, může být např. houkačka nebo zvonek, závory, případně na přejezdu označeném pouze křížem bez zabezpečovacích prvků je-li vidět nebo slyšet přijíždějící vlak. V roce 2020 bylo evidováno 198 porušení výše uvedených povinností, kdy v 46 případech řídila vozidlo žena.⁶⁵

Za porušení výše uvedených povinností se řidiči uloží pokuta dle § 125c odst. 1, písm. f), bod 9. zákona číslo 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích od 2.500,- Kč do 5.000,- Kč, nebo v příkazním řízení na místě do 2.500,- Kč. Za vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno, je pak řidiči uložen zákaz činnosti od jednoho do šesti měsíců a v bodovém systému je to ohodnoceno 7 body.

U tohoto přestupku je v §125c zákona o silničním provozu zdánlivý rozpor, kde je v odstavci 8 uvedeno, že přestupek, za který se ukládá zákaz činnosti, není možné projednat příkazem na místě. Tento zákaz je ale obligatorně uveden v odstavci 6, písm. c), bod 3. Zároveň je v odstavci 7 písm. c) připuštěno, že může být přestupek vyřešen příkazem na místě do 2.500,- Kč. Tento fakt lze ale vysvětlit jednoduše tak, že příkaz na místě lze za tento přestupek uložit osobě, která nemůže být zároveň postižena zákonem činnosti, tedy cyklistovi.

4.9 Přestupky při jízdě na dálnici

Samostatnou kapitolou by mohla být také jízda v protisměru na dálnici. V dnešní době, kdy jsou nájezdy na dálnice celkem jasně značeny dopravními značkami B 2 „ZÁKAZ VJEZDU VŠECH VOZIDEL“ se v roce 2019 po řadě případů, kdy řidiči najeli na dálnici do protisměru, začala se jako reakce ministerstva dopravy objevovat ještě informační značka „STOP – PROTISMĚR“, která je rozměrově větší než značka B 2. „Označení STOP – PROTISMĚR by mělo vést k omezení situací, kdy se dezorientovaný

⁶⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁶⁵ Ministerstvo dopravy ČR [online] Statistika přestupků a trestných činů za rok 2020 [cit. 2021-02-17]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2020/BS2020B-2.pdf.aspx>

řidič dostane do protisměru v nájezdu na dálnici.“⁶⁶ Problematice provozu na dálnici se věnuje § 35 až § 38 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde je mimo jiné uvedeno, kde smí řidič na dálnici vjíždět, kde z ní sjíždět a také, že se na dálnici nesmí parkovat mimo místa k tomu určená vyjma nouzového stání, a že je na dálnici zakázáno otáčení a couvání.

Za porušení výše uvedeného zákazu otáčení a couvání včetně jízdy v protisměru pak dle § 125c odst. 1, písm. f), bod 10. hrozí řidiči pokuta ve výši od 5.000 do 10.000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku. K tom ještě bude řidiči připočteno 7 bodů.

Za jízdu v protisměru po dálnici však může za jistých okolností dojít také ke kvalifikaci dle § 273 zákona číslo 40/2009 Sb., trestního zákona, obecné ohrožení z nedbalosti.⁶⁷

4.10 Přestupky spojené s parkovacím průkazem ZTP

Parkování na parkovacích místech, která jsou vyhrazená pro držitele parkovacího průkazu pro osoby se zdravotním postižením je v případě neoprávněného parkování poměrně drahou záležitostí. Na takováto místa smějí dle §67 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích parkovat pouze vozidla s označením O 2, nebo službu konající lékař, který jede na návštěvu k takovéto osobě. Tato označení vydávají obce s rozšířenou působností držitelům průkazu ZTP nebo ZTP/P. Ve 4. odstavci výše uvedeného zákona se dále uvádí, že vozidlo smí být označeno průkazem O 2 pouze za předpokladu, že postižená osoba je řidičem vozidla, nebo je-li vozidlem právě přepravována.

Za porušení pravidel dle §125c odst. 1, písm. f), bod 11. se pak uloží pachateli přestupku pokuta od 5.000 do 10.000 Kč a příkazem na místě pak lze uložit pokuta do 2.500 Kč.⁶⁸

4.11 Porušení omezení jízdy některých vozidel

V § 43 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích jsou mimo jiné uvedena pravidla omezení některých vozidel na dálnicích a silnicích první

⁶⁶ Ministerstvo dopravy ČR [online]. Značka STOP-PROTISMĚR se začne objevovat na nejrizikovějších dálničních úsecích [cit/2021-01-27]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Znacka-STOP-PROTISMER-se-zacne-objevovat-na-nejriz>

⁶⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁶⁸ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

třídy, jako je například omezení nákladních a speciálních automobilů a zvláštních vozidel nad 7,5 tuny a stejná vozidla nad 3,5 tuny s přípojným vozidlem. Tato omezení se týkají nedělí a ostatních dnů pracovního klidu v době od 13:00 do 22:00 hodin a v sobotu v období od 1. července do 31. srpna v době od 07:00 do 13:00 hodin a v pátek ve stejném období od 17:00 do 21:00 hodin. „*Pokud to bude vyžadovat plynulost provozu, např. v rekreačním nebo zimním provozu, může být zakázána jízda i na určitých pozemních komunikacích nebo jejich úsecích pro vozidla určeného druhu a na stanovenou dobu místní úpravou provozu na pozemních komunikacích.*“⁶⁹

Za porušení výše uvedených pravidel pak je přestupci uložena pokuta dle §125c odst. 1, písm. g) zákona číslo 61/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích od 2.500 do 5.000 Kč, příkazem na místě do 2.500 Kč. Dále, je-li spáchán tentýž přestupek dvakrát a vícekrát v rozmezí 12 měsíců, tak ještě zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců.⁷⁰

4.12 Dopravní nehoda

„*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu*“⁷¹. Pro účastníky dopravní nehody vzniká dále několik dalších povinností, které jim ukládá zákon a které jsou také taxativně uvedeny v §47, jako je například povinnost neprodleně zastavit vozidlo. Porušením této povinnosti se řidiči dopustili evidovaného přestupku v roce 2020 v celkem 935 případech, z čehož 245 bylo řidiček.⁷² Dále pak jsou účastníci dopravní nehody povinni v místě dopravní nehody učinit vhodná opatření k zabránění ohrožení bezpečnosti provozu. Pokud to vyžadují okolnosti, tak také mají oprávnění zastavovat jiná vozidla. Mezi další povinnosti pak patří, mimo jiné, označení místa nehody, prokázání si navzájem totožnosti a sdělení údajů o zúčastněných vozidlech. Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby, nebo ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí,

⁶⁹ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J.: *Zákon číslo 361/2000 Sb., o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016, s. 96. ISBN 978-80-906024-1-0.

⁷⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁷¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁷² Ministerstvo dopravy ČR [online] Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2020 [cit.2021-02-17]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(5\)/BS2020B-2.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(5)/BS2020B-2.pdf.aspx)

kteřá bude přesahovat 100.000 Kč, vznikne-li hmotná škoda třetí osobě, jsou účastníci nehody povinni neprodleně dopravní nehodu ohlásit policii, zdržet se jednání, který by mohlo mařit řádné vyšetření nehody, jako třeba přemístování vozidel. Dále pak musejí setrvat na místě dopravní nehody do příchodu policie.

K dopravním nehodám se pak dále váže několik dalších možných přestupkových jednání, na které pamatuje §125c zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Jedním z těchto přestupků může být způsobení dopravní nehody jako takové s tím, že při ní je jinému ublíženo na zdraví. Na toto pamatuje v §125c odstavec 1 písm. h), kdy za toto hrozí pokuta od 25000 Kč do 50000 Kč a zákaz řízení od jednoho roku do dvou let. Dále se pak také porušením povinností zabývá paragraf 125c odst. 1 písm. i), zákona o provozu na pozemních komunikacích, kde se píše o porušení povinnosti při nehodě neprodleně zastavit vozidlo, ohlášení dopravní nehody policistovi, prokázání totožnosti ostatním účastníkům nehody a v posledním bodě také o nedovoleném opuštění místa dopravní nehody. Za tento přestupek hrozí pokuta od 2500 Kč do 5000 Kč a zákaz činnosti od jednoho do 6 měsíců, pokud přestupek spáchá dvakrát a vícekrát v období do 12 měsíců. Na tzv. újezd od dopravní nehody myslí také bodový systém, kdy je ohodnocen připsáním sedmi bodů.⁷³

Nedovoleného opuštění místa dopravní nehody je za rok 2020 evidováno v celkem 817 případech, kdy v 201 případech byla řidičem žena.⁷⁴

4.13 Nepovolené užití antiradaru

Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích výslovně zakazuje v § 3 odst. 6 používání antiradaru. „*Technické prostředky, které neznemožňují ani neovlivňují funkci technických prostředků užívaných při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, zakázány nejsou (např. tzv. pasivní antiradary).*“⁷⁵

Za porušení výše uvedeného zákazu je dle §125c odst. 1, písm. j) výše uvedeného zákona přestupci uložena pokuta od 5.000 do 10.000 Kč.

⁷³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁷⁴ Ministerstvo dopravy ČR [online] Statistika přestupků a trestných činů za rok 2020 [cit/2021-02-17]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(5\)/BS2020B-2.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(5)/BS2020B-2.pdf.aspx).

⁷⁵ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J.: *Zákon číslo 361/2000 Sb., o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016, str. 25. ISBN 978-80-906024-1-0.

4.14 Ostatní přestupky

Do této kategorie, slangově tzv. „Káčkových přestupků“, se řadí široká škála přestupků, které nejsou vyjmenovány v §125c odst. 1, písmenech a) až j) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Vybrané nejčastější přestupky spadající do kategorie §125c odst. 1, písm. k) jsou uvedeny níže. Za toto přestupkové jednání řidiče vozidla nebo jezdce na zvířeti je dle §125c odst. 1 písm. k) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ukládána pokuta od 1500 do 2500 Kč a příkazem na místě lze uložit pokutu do 2000 Kč.⁷⁶

4.14.1 Porušení povinnosti řidiče plně se věnovat řízení vozidla

Ve sledovaném období leden – prosinec 2020 bylo porušení povinnosti řidiče „věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích“⁷⁷ dle §5 odst. 1 písm. b) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích nejčastější příčinou způsobení dopravní nehody, a to v celkem 15.383 případech, které Policie ČR ve svých statistikách eviduje. Při těchto nehodách došlo k usmrcení 43 osob.⁷⁸

Pod tímto přestupkovým jednáním si lze představit mnoho různých příkladů, jako je například intenzivní komunikace se spolujezdci, konzumace jídla a nápojů, kouření při jízdě, usměrňování dětí a ovládání navigace.⁷⁹

4.14.2 Nesprávné otáčení nebo couvání

Druhou nejčastější příčinou dopravních nehod zaviněných řidiči motorového vozidla je porušení §24 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Ve sledovaném období bylo porušením tohoto paragrafu způsobeno 7.904 dopravních nehod, což jedle statistik druhá nejčastější příčina dopravní nehody.⁸⁰

§24 je spjat také s ustanoveními §21 a §22 téhož zákona, kde je stanoveno, jak správně odbočovat, resp. jízda křižovatkou. Z této trojice paragrafů vyčteme, že řidič vozidla nesmí při couvání ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích,

⁷⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁷⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁷⁸ Policie ČR [online]. Informace o nehodovosti – prosinec 2020 [cit/ 2021-01-26] Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2020-pdf.aspx>

⁷⁹ Ipsos [online]. Výzkum společnosti Ipsos pro Saferoad ČR – Mobilní telefony rozptylují řidiče [cit/2021-01-27]. Dostupné z: <https://www.ipsos.com/cs-cz/mobilni-telefony-rozptyluji-ridice>

⁸⁰ Policie ČR [online]. Informace o nehodovosti – prosinec 2020 [cit/ 2021-01-26] Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2020-pdf.aspx>

že se nesmí otáčet a couvat na nepřehledných místech, tam kde to může být nebezpečné. Z toho z logiky vyplývají nepřehledné zatáčky, horizonty apod. Dále v křižovatkách s řízeným provozem a na železničních přejezdech ani v jejich blízkosti, zrovna tak jako na přechodech pro chodce, na přejezdech pro cyklisty, v tunelech. Otáčení a couvání je zakázáno také v jednosměrných ulicích, kde je povoleno couvání pouze pro potřeby zaparkování do řady, nebo vyjetí z ní.⁸¹

4.14.3 Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem

Vzdálenost mezi vozidly je stanovena §19 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kdy porušení tohoto paragrafu znamenalo ve sledovaném období způsobení 5.615 dopravních nehod.⁸² V tomto paragrafu se mimo jiné uvádí, že si řidič motorového vozidla musí ponechat dostatečnou bezpečnostní vzdálenost od vozidla před sebou, která by mu měla zajistit možnost vyhnout se srážce v případech náhlého snížení rychlosti nebo zastavení vozidla jedoucího před ním. U nákladních vozidel o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3.500 kg s jízdní soupravou delší 10 metrů pak musí jejich řidič ponechat za vozidlem před ním alespoň takovou vzdálenost, aby se mezi ně mohlo bezpečně zařadit předjíždějící vozidlo. To ovšem neplatí, pokud se sám chystá předjíždět. Zde se také hovoří o možnosti projetí podél tramvaje vpravo. Pokud řidič tramvaj nehodlá anebo nemůže kolem tramvaje projet, musí jet v takové vzdálenosti za ní, aby umožnil projetí ostatním řidičům.

Z výše uvedeného vyplývá, že dopravní nehody porušením tohoto paragrafu spočívají například v nedobrzdnění vozidla před sebou při dojezdu kolony, nebo pokud se řidič nedrží v doporučeném odstupu minimálně 2 sekund. Reakční doba řidiče, kdy začne reagovat na problém před ním, je cca 1 sekunda, mnohdy je ale i delší. Jen za 2 sekundy ale při jízdě po dálnici v rychlosti 130 km/h ujede vozidlo vzdálenost 72 metrů. „*Určeme si na pravé straně vozovky zřetelné místo, například dopravní značku nebo sloup a v okamžiku, kdy vozidlo před námi bude zvolené místo míjet, začneme volně počítat jednadvacet, dvaadvacet. Pokud mineme určené místo až po dvou odpočítaných vteřinách, máme bezpečnou vzdálenost od vozu před námi.*“⁸³

⁸¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁸² Policie ČR [online]. Informace o nehodovosti – prosinec 2020 [cit/ 2021-01-26] Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2020-pdf.aspx>

⁸³ WEIGL, O. *Autoškola 2011, Pravidla, značky, testy*. Brno: CPress, 2011, s. 100, ISBN: 978-80-251-3466-5.

4.14.4 Přejetí do protisměru a jízda v jízdních pruzích

Přejetí do protisměru je další z častých příčin dopravní nehody. Za sledované období bylo přejetí do protisměru příčinou 2.233 dopravních nehod, kdy při nich bylo usmrceno 60 osob, což činí po nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky druhou nejčastější příčinou usmrcení osob.⁸⁴

Jízdu v jízdních pruzích upravuje § 11 až § 16 a do jisté míry také §17 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Zde je mimo jiné uvedeno, že se na pozemní komunikaci jezdí vpravo, kdy jsou možné za jistých okolností případy přejetí do jiného jízdního pruhu, nebo do protisměru. Vždy je ale povinnost řidiče počínat si tak, aby neohrozil ani neomezil protijedoucí řidiče a neohrozil ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích a vždy musí dávat znamení o změně směru jízdy.

Za ohrožení jiného řidiče při přejíždění z jednoho pruhu do druhého je řidiči uložena dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích pokuta od 1.500 do 2.500 Kč, na místě v příkazním řízení pokuta do 2.000 Kč a v bodovém systému je řidiči připočteno 5 bodů.⁸⁵

4.14.5 Porušení povinnosti řidiče být za jízdy připoután bezpečnostním pásem

Povinnost řidiče být za jízdy připoután bezpečnostním pásem je upravena v § 6 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde je mimo jiné uvedeno, že řidič motorového vozidla je povinen být za jízdy připoután bezpečnostním pásem, pokud jím vozidlo je vybaveno. Toto pravidlo ale neplatí například při couvání vozidla, pokud řidič nemůže být připoután ze zdravotních důvodů, nebo pokud se jedná o řidiče, mimo jiné, bezpečnostních sborů při plnění služebních povinností. Být za jízdy připoután není povinností pouze řidiče, ale také v motorovém vozidle ostatních přepravovaných osob. Jedná se o jednu ze základních povinností přepravované osoby dle § 9 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Totéž u přepravovaných osob na motocyklu, kde má také povinnost mít na hlavě řádně připevněnou ochrannou přilbu. Povinností řidiče je přepravované osoby o povinnosti být připoután poučit. Pokuta pro přepravovanou osobu je následně stejná jako pro řidiče s výjimkou bodů do bodového systému, které se přepravované osobě nepřičítají.⁸⁶

⁸⁴ Policie ČR [online]. Informace o nehodovosti – prosinec 2020 [cit/ 2021-01-26] Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2020-pdf.aspx>

⁸⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁸⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

Porušení výše uvedené povinnosti je druhým nejčastějším přestupkovým jednáním evidovaných za rok 2020, kdy bylo zaznamenáno v 46.822 případech, z toho v 6.898 případech se jednalo o přestupky žen.⁸⁷

Za porušení povinnosti být za jízdy připoután se řidiči uloží pokuta od 1.500,- Kč do 2.500,-, nebo příkazem na místě lze uložit pokutu do 2.000,- Kč. Do bodového systému se řidiči připočtou 3 body.⁸⁸

Dle § 6 písmene h) téhož zákona se povinnosti dotýkají také řidičů motocyklů, či mopedů, kde mají řidiči povinnost mít na hlavě nasazenou a řádně připevněnou ochrannou přilbu.

4.14.6 Přestupky při přepravě dětí

Přepravování dětí v motorových vozidlech znamenají jisté další povinnosti pro řidiče. Jednou z hlavních povinností řidiče je zajistit, aby mělo dítě vhodné podmínky pro přepravu, které jsou pospány v § 6 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a kdy při porušení těchto povinností, zejména neumístění dítěte do autosedačky, je přestupkem, za který zodpovídá přímo řidič a je také hodnocen v bodovém systému.

Ve vozidlech příslušných kategorií, které vybaveny bezpečnostními pásy nejsou, se nesmějí děti mladší tří let přepravovat vůbec a děti menší než 150 cm nesmějí být na sedadle vedle řidiče. Ve vozidlech, kde bezpečnostní pásy jsou, je pro řidiče povinnost přepravovat děti o váze do 36 kg a do tělesné výšky 150 cm v odpovídající dětské autosedačce. Toto neplatí například ve vozidle taxislužby, kde postačí připoutání bezpečnostním pásem a kdy nesmí dítě sedět vedle řidiče. V případě dětských autosedaček, tzv. vajíček, nesmí být čelem proti směru jízdy, pokud je na sedadle s airbagem, který není uveden mimo činnost. U dětí, jejichž tělesná hmotnost převyšuje 36 kg nebo mají výšku přes 150 cm, mohou být přepravovány jen se zapnutým bezpečnostním pásem. Toto přestupkové jednání bylo v roce 2020 evidováno v celkem 1.754 případech, kdy z toho bylo 407 přestupků u řidiček.⁸⁹

⁸⁷ Ministerstvo dopravy ČR [online] Statistika přestupků a trestných činů za rok 2020 [cit/2021-02-17]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2020-5/BS2020B-2.pdf.aspx>

⁸⁸ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁸⁹ Ministerstvo dopravy ČR [online] Statistika přestupků a trestných činů za rok 2020 [cit/2021-02-17]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2020-5/BS2020B-2.pdf.aspx>

Porušení výše uvedených povinností řidiče je dle § 125c odst. 1, písm. k) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích s pokutou od 1.500,- Kč do 2.500,- Kč, nebo příkazem na místě je uložena pokuta do 2.000,- Kč. Zákaz řízení za tento přestupek nehrozí a řidiči jsou uděleny do bodového systému 4 body.⁹⁰

4.14.7 Přestupky v dopravě způsobené chodci

Dopravní nehody způsobené chodci činí za sledované období od ledna do prosince 2020 nezanedbatelné 0,8 % z celkového počtu nehod, což je celkem 721 dopravních nehod, při kterých bylo usmrceno 12 osob. Pro zajímavost, celkem bylo při dopravních nehodách včetně těch, které nezavinil chodec, usmrceno 81 chodců⁹¹.

Chodce řeší Zvláštní ustanovení pro chůzi, jízdu nemotorových vozidel, jízdu na zvířeti a vedení a hnaní zvířat v §53 až §56 zákona číslo 360/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Zde je mimo jiné vypsáno, že chodec je povinen užít chodníku nebo stezky pro chodce a je-li chodník neschůdný, nebo kde není vůbec, že musí jít chodec po levé krajnici vozovky a smějí jít maximálně dva vedle sebe a za snížené viditelnosti pouze za sebou. Na stezce pro chodce a cyklisty nesmí chodec ohrozit cyklisty. Je zde také stanovena povinnost pro chodce jdoucího po krajnici nebo po okraji vozovky mimo obec za snížené viditelnosti v místě, kde není veřejné osvětlení mít na sobě prvky z retro reflexního materiálu, které musí mít na sobě umístěny tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Přecházení vozovky pak blíže upravuje § 54, kde je mimo jiné zakotvená povinnost chodců užít přechodů pro chodce, míst určených k přecházení vozovky, podchodů a podobných zařízení určených k přecházení chodců, a to v případě, že je ve vzdálenosti do 50 metrů. Je také zakázáno chodcům překonávat zábradlí nebo jiné zábrany ve vozovce. Pro organizované útvary chodců pak platí přiměřeně obdobná pravidla jako pro řidiče.

Chodec se může ještě dopustit dalších deliktů než porušením již výše uvedeného. V povinnostech účastníka provozu na pozemních komunikacích v § 4 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích se například píše o povinnosti chovat se ohleduplně a ukázněně, řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích, a hlavně řídit se mimo jiné světelnými signály, dopravními značkami a zařízeními. V tomto případě může jít konkrétně o světelné signály S 9 Dvoubarevná soustava se

⁹⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-15-01].

⁹¹ Policie ČR [online]. Informace o nehodovosti – prosinec 2020 [cit/ 2021-01-26] Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2020-pdf.aspx>

signály pro chodce, kdy signál S 9a značí „Stůj!“ a zakazuje chodci vstupovat na vozovku a signál S 9b „Volno“ umožňuje chodci vozovku přejít, nebo o světelné signály S 11 Tříbarevná soustava se signály pro chodce a cyklisty, která má signál S11a „Stůj!“, navíc žlutý signál S 11b „Pozor!“ a signál S 11c „Volno“. Chodců se také týká svislá dopravní značka B 30 „Zákaz vstupu chodců“.

5 Budoucnost dopravních předpisů

Tak, jak je tomu u všech legislativních norem, tak také konkrétně zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích podléhá vývoji a nutné modernizaci. O novelizaci tohoto zákona naši zákonodárci hovoří pravidelně již delší dobu a různá čtení a návrhy jsou pravidelnou součástí jednotlivých schůzí. Předpisy užívané v bakalářské práci jsou aktuální k datu 01.03.2021 a novelizace jsou předmětem dalšího schvalování. Další je v programu 87. schůze poslanecké sněmovny, která je na pořadu dne 02.03.2021 od 14:00 hodin.⁹²

5.1 Možné změny zákona číslo 361/2000 Sb.

Ze sněmovního tisku 987/0 lze vyzdvihnout návrh novel, týkající se § 18, který se týká rychlosti jízdy. Zde je navrhována změna v odstavci 7, kam má být vložena věta povolující zvýšení maximální dovolené rychlosti na dálnici o maximálně 10 km za hodinu. Dále je zde navržena změna v § 19, týkající se rozestupu mezi vozidlem nad 3.500 kg o délce soupravy minimálně 10 m nebo autobusu. Zde v odstavci 3 je navržena vzdálenost mezi takovým vozidlem a vozidlem jedoucím před ním rychlostí minimálně 50 km za hodinu na 50 metrů.⁹³ Další zajímavou změnou je změna § 80a, který stanovuje skupiny vozidel. Zde je navrhována změna ve skupině vozidel AM, kdy současná legislativa stanovuje minimální zdvihový objem motorového vozidla a maximální konstrukční rychlost. Úprava však navrhuje pouze rozmezí spočívající v konstrukční rychlosti u dvou a tříkolových vozidel na 25 – 45 km za hodinu a u čtyřkolových nepřevyšující 45 km za hodinu s tím, že musí dále splňovat technické parametry předpisu EU pro kategorii vozidel L.⁹⁴ Dále je navrhován nový § 123g „začínající řidiči“. Zde je stanoveno pro nové řidiče po dobu 2 let snížení hranice „bodového konta“ na 6 bodů.⁹⁵

Nejzásadnější úpravou by ale mohl projít § 125c, kde jsou navrhované úpravy ve většině jeho bodech. Pro běžné řidiče jsou ale nejzásadnější odstavce 5 až 9, kde se hovoří o sankcích. Zde je u nejzávažnějších přestupků navrhováno zvýšení pokut až na 75.000,-

⁹² Poslanecká sněmovna parlamentu České republiky [online]. Tisky, Navržené změny 361/2000 Sb. [cit/2021-02-25]. Dostupné z: <https://public.psp.cz/en/sqw/tisky.sqw?idsb=645>.

⁹³ Poslanecká sněmovna parlamentu České republiky [online]. Sněmovní tisk 987/0, část č. 1/10, Návrh zákona včetně důvodové zprávy, s. 35 [cit/2021-02-25]. Dostupné z: <https://public.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=180398>.

⁹⁴ Poslanecká sněmovna parlamentu České republiky [online]. Sněmovní tisk 987/0, část č. 1/10, Návrh zákona včetně důvodové zprávy, s. 38-39 [cit/2021-02-25]. Dostupné z: <https://public.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=180398>.

⁹⁵ Poslanecká sněmovna parlamentu České republiky [online]. Sněmovní tisk 987/0, část č. 1/10, Návrh zákona včetně důvodové zprávy, s. 44 [cit/2021-02-25]. Dostupné z: <https://public.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=180398>.

Kč, kdy se jedná o přestupky spojené s alkoholem u řidičů a jízdy bez patřičného oprávnění. Zvýšení se dočká také zákaz činnosti, který je dle platné legislativy za různé přestupky od 1 do 24 měsíců. V návrhu je ale v nejzávažnějších případech zákaz činnosti od 18 měsíců do tří let. Další změnou jsou příkazy na místě. Zde je nově navržena pevná částka za taxativně vyjmenované přestupky, kdy se v některých případech může stát, že přestupce oproti stávajícím pravidlům ušetří, protože fixní částka bude nižší, nežli je současná horní hranice. Zároveň je nyní ale možné, že policista přihlédne k okolnostem a uloží pokutu na spodní hranici, která může být v řádu sto korun a nyní bude muset přestupek vyřešit, jako v příkladu držení telefonu, za 2.500,- Kč. Nyní bylo možné v příkazním řízení přestupek vyřešit do 1.000,- Kč. Zde je citelný rozdíl, kde ale zákonodárce přihlíží k vysoké nehodovosti způsobené právě řidiči manipulujícími s telefony za jízdy. Jak již bylo zmíněno, novela počítá se zavedením pevných pokut v příkazním řízení, kdy se bude jednat o částky 1.500,- Kč za přestupky jako bude překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 10 km za hodinu a více, nepřipoutání se bezpečnostním pásem, nebo také za nedodržení bezpečné vzdálenosti za jedoucím vozidlem. 2.500,- Kč bude pak za již výše uvedený telefon. Zrovna tak za jízdu s vozidlem mající nebezpečnou technickou závadu atd. Nezastavení na signál, který příkazuje vozidlu zastavit, navrhuje novelizace ocenit v příkazním řízení pokutou 5.000,- Kč. Ostatní přestupky v silničním provozu, které jsou v kategorii § 125c odst. 1 písm. k) pak novela navrhuje řešit v příkazním řízení do výše 1.500,- Kč. Z výše uvedeného je patrná snaha zákonodárců snížit postihy za méně závažné přestupky a zároveň zpřísnit ty přestupky, které jsou závažnější.⁹⁶ Dalším vývojem si také má projít bodový systém, kde by mělo dle novelizace dojít ke zpřehlednění. Budou již pouze 3 kategorie, kdy ty nejzávažnější jako jsou řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, nebo způsobení dopravní nehody, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby, bude hodnoceno 6 body. Střední kategorie za 4 body obsahuje přestupky jako jsou například nedání přednosti v jízdě, nebo také nedodržení stanoveného rozestupu v jízdě za vozidlem v rychlosti nad 50 km za hodinu pro řidiče souprav nad 3.500 kg, nebo autobusu. V nejnižší 2 bodové kategorii budou přestupky překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 10 km v hodině a více, řízení motorového vozidla bez profesní způsobilosti a

⁹⁶ Poslanecká sněmovna parlamentu České republiky [online]. Sněmovní tisk 987/0, část č. 1/10, Návrh zákona včetně důvodové zprávy, s. 44-50 [cit/2021-02-25]. Dostupné z: <https://public.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=180398>.

nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak činit.⁹⁷

5.2 Vývoj přestupků v silničním provozu v roce 2020

V této podkapitole uvedeme vývoj vybraných přestupků za roky 2019 a tzv. Covid rok 2020. Zde je patrný úbytek přestupkového jednání napříč spektrem, což je zcela jistě ovlivněno stavem, jaký v roce 2020 v ČR byl. Zároveň je patrný takřka nezměněný podíl jednotlivých přestupků.

Tabulka 1 Vývoj přestupků 2019/2020^{98, 99}

⁹⁷ Poslanecká sněmovna parlamentu České republiky [online]. Sněmovní tisk 987/0, část č. 1/10, Návrh zákona včetně důvodové zprávy, s. 54-56 [cit/2021-02-25]. Dostupné z: <https://public.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=180398>.

⁹⁸ Ministerstvo dopravy ČR [online] Statistika přestupků a trestných činů za rok 2019 [cit/2021-02-17]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(4\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(4)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx)

⁹⁹ Ministerstvo dopravy ČR [online] Statistika přestupků a trestných činů za rok 2020 [cit/2021-02-17]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(5\)/BS2020B-2.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(5)/BS2020B-2.pdf.aspx)

Přestupek	Rok 2019	Rok 2020	Vývoj
Telefonování za jízdy	62 977	57 012	-5 965
Překročená nejvyšší dovolená rychlost v obci o 5 - 20 km/h	122 027	97 697	-24 330
Překročená nejvyšší dovolená rychlost mimo obec o 10 - 30 km/h	29 690	25 471	-4 219
Překročená nejvyšší dovolená rychlost v obci o více jak 20 km/h	35 277	33 209	-2 068
Překročená nejvyšší dovolená rychlost mimo obec o více jak 30 km/h	8 519	8 431	-88
Neužití bezpečnostního pásu nebo ochranné přilby	60 905	46 822	-14 083
Řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušného řidičského oprávnění	6 595	6 096	-499
Nedání přednosti v jízdě	14 379	12 198	-2 181
Porušení povinnosti použít dětskou autosedačku	2 499	1 754	-745
Překročená nejvyšší dovolená rychlost v obci o více jak 40 km/h	975	1 139	164
Překročená nejvyšší dovolená rychlost mimo obec o více jak 50 km/h	514	553	39
Ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3 530	2 535	-995
Nezastavení na signál stůj	9 051	7 120	-1 931
Řízení bezprostředně po požití alkoholu nebo jiné návykové látky	6 623	5 309	-1 314
Odmítnutí podrobit se vyšetření na přítomnost alkoholu nebo jiné návykové látky	5 625	5 920	295
Řízení se zadrženým řidičským průkazem	619	565	-54
Předjíždění v místech kde je to zakázáno	522	476	-46
Vjíždění na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno	272	198	-74
Otáčení se, jízda v protisměru, nebo couvání na dálnici	50	26	-24
Při dopravní nehodě neprodleně nezastaví vozidlo	1 202	935	-267
Opuštění místa nehody	862	817	-45

6 VÝSLEDKY PRAKTICKÉ ČÁSTI

Znalost pravidel je u účastníků silničního provozu klíčem k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Proto je důležité, aby se změny pravidel dostávaly k účastníkům včas, a aby měli přehled o hrozících sankcích za porušování těchto pravidel.

6.1 Formulace problému

Ze zjištěných informací často vyplývá, že někteří účastníci provozu nejen že neznají pravidla silničního provozu, ale mnozí z nich ani sankce hrozící za jejich porušování. Tímto se hrozící sankce dost možná míjejí účinkem a je pak dosti nedůležité, jak moc přísné tyto sankce jsou. Případné zpřísnování sankcí by se sice mělo zaměřovat na ty aktuálně nejpalčivější problémy, ale také by se mělo důsledněji ověřovat, zdali účastníci provozu mají dostatečné legislativní povědomí a zdali vůbec tuší, co jim za porušení pravidel hrozí.

6.2 Formulace cílů

Cílem praktické části práce bude zjistit:

- Jakým způsobem a zdali vůbec se novinky v pravidlech o silničním provozu dostávají k účastníkům silničního provozu.
- Zdali řidičům vyhovuje současný stav, kdy si musí chystané změny v pravidlech silničního provozu zjistit sami a nikdo nezjišťuje, zdali nová pravidla umějí.
- Pohled řidičů na systém sankcí, který za porušování dopravních předpisů hrozí.
- Pohled řidičů na problematiku alkoholu za volantem

6.3 Výzkumné předpoklady – hypotézy

V bakalářské práci jsou stanoveny následující hypotézy, kdy předpokladem je že:

H1: Průměrně každý desátý řidič neovládá pravidla provozu na silničních komunikacích.

H2: Řidiči jsou spokojeni se stavem sankcí za méně závažné přestupky.

H3: Běžný řidič vnímá nulovou toleranci alkoholu u řidičů jako správnou.

H4: Řešením problematiky alkoholu a OPL za volantem jsou přísnější sankce.

6.4 Metoda šetření

Pro získání potřebných dat a dosažení zvolených cílů byla zvolena metoda kvantitativního průzkumu. Pro sběr dat byla využita forma nestandardizovaného dotazníku, který je zaměřen na držitele řidičského oprávnění. Dotazník obsahuje celkem 15 otázek, které vycházejí z již zmíněných cílů. Všechny otázky jsou koncipované tak, že si respondent mohl vybrat jednu či více z možných odpovědí.

První dvě otázky se respondent dotazují na pohlaví a věkovou skupinu. Třetí a čtvrtá otázka se pak týká nejvyššího získaného řidičského oprávnění a na zjištění, kolik kilometrů řidič ročně ujede. Další otázka se pak dotazuje na subjektivní pohled řidiče na vlastní znalosti pravidel a zdali by byl schopen úspěšně absolvovat písemný test z autoškoly. Šestá a sedmá otázka se zabývá problematikou získávání informací o novelách v zákoně o silničním provozu a jak se respondent staví k současnému systému získávání informací o novinkách. V osmé otázce je pak respondent dotazován, co jej primárně odrázuje od vědomého spáchání dopravního přestupku. Devátá a desátá otázka se pak týká samotného řešení již spáchaného přestupku policií, kdy je respondent dotazován, zdali již byl někdy policií zastaven pro řešení přestupku a zdali mu bylo řádně vysvětleno, čeho se dopustil a proč. V jedenácté otázce respondent uvádí rozmezí sankce, jaké by měl zaplatit řidič za porušení maximální povolené rychlosti v obci o 25 km/h. Další otázka se pak věnuje celkovému pohledu na systém sankcí, které jsou v České republice nastavené a zdali jsou dostačující. Třináctá a čtrnáctá otázka se věnuje problematice užívání alkoholu za volantem, kdy je respondent dotazován na toleranci určité míry alkoholu za volantem a zda jsou sankce za přestupky spojené s alkoholem a OPL za volantem dostatečné. V poslední, patnácté otázce, má respondent odpovědět, jestli je nastavený současný trend, kdy je za největší problém v silničním provozu pokládán alkohol a OPL za volantem opravdu tím nejvýznamnějším problémem. Celý dotazník je uveden v příloze (viz příloha č. 1).

6.5 Vzorek respondentů

Vzorek respondentů je zcela náhodný. Dotazník je zcela anonymní, neboť slouží pouze pro studijní účely spojenými s touto prací. Pokud by dotazník anonymní nebyl, lze předpokládat, že by respondenti neuváděli vždy pravdu, nebo by dotazník nevyplnili. Tento dotazník byl v elektronické podobě distribuován pomocí sociálních sítí a byl aktivní do doby, než se podařilo z důvodů objektivit nashromáždit nad 100 odpovědí. Dotazníkového šetření se zúčastnili muži i ženy různých věkových skupin.

6.6 Organizace šetření

Dotazníkové šetření probíhalo v období od 20.01.2021 do 10.02.2021 prostřednictvím webu www.surveio.com, kdy dotazník byl přístupný do doby, než bylo nashromážděno alespoň 100 správně vyplněných dotazníků.

6.7 Zpracování získaných dat

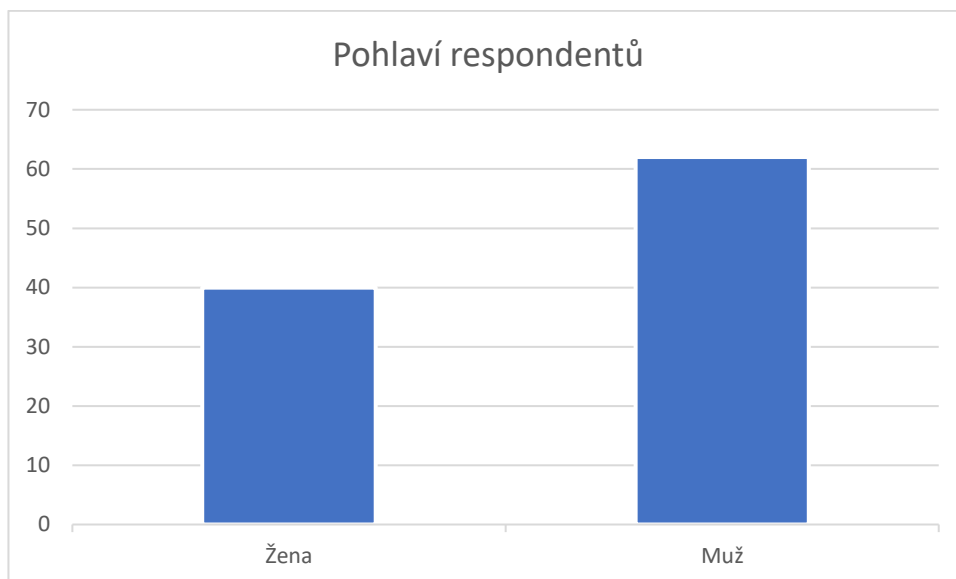
Data získaná z dotazníku byla následně pro přehlednost zpracována do grafů. Získané údaje byly následně zpracovány v počítačovém programu Microsoft Office Word 2016 a Microsoft Office Excel. U každého grafu je uvedeno, ke které otázce náleží a jaké odpovědi respondenti zvolili. Po vyhodnocení výsledků byly ke každé otázce vyhotoveny závěry.

6.8 Výsledky průzkumu

6.8.1 Vyhodnocení dotazníku

Otázka č. 1: Vaše pohlaví?

Graf 1 Pohlaví respondentů¹⁰⁰

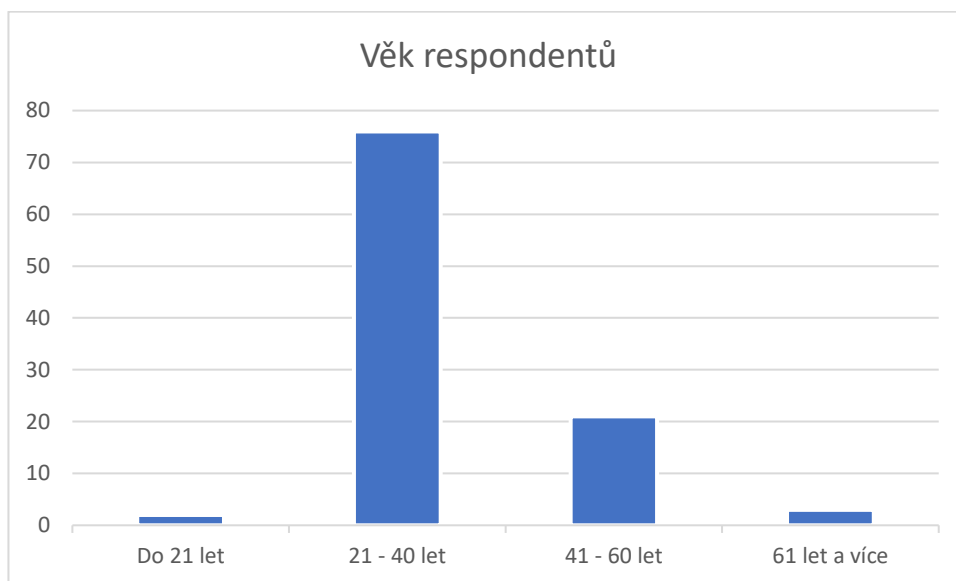


Početnější skupinou mezi respondenty byli muži, kterých odpovědělo 62, což činí 60,8 % respondentů. Žen odpovědělo 40, což činí 39,2 % respondentů.

¹⁰⁰ Autor práce, 2021, vlastní šetření

Otázka č. 2: Váš věk?

Graf 2 Věk respondentů ¹⁰¹

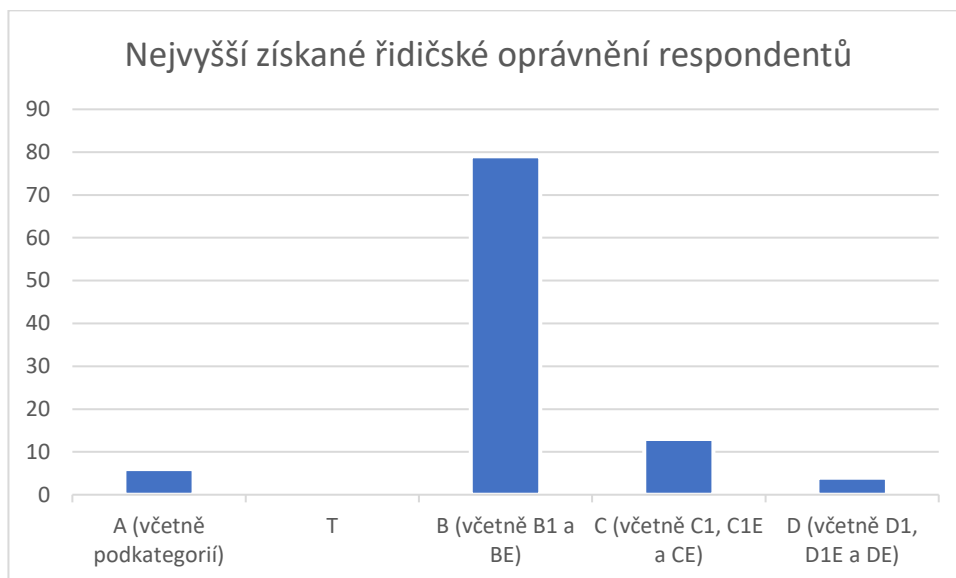


Důležitým cílem bylo oslovení respondentů napříč generacemi, což se částečně podařilo. Nejpočetnější skupinu respondentů tvoří lidé ve věku 21 – 40 let, kdy v této skupině odpovědělo 76 lidí, což tvoří 74,5 % všech odpovědí. Druhou nejčastější skupinu tvoří s 21 odpověďmi respondenti ve věku 41 – 60 let. Ta tvoří 20,6 % všech odpovědí. Následuje skupina 61 let a více se 3 respondenty a skupina do 20 let, kde odpověděli pouze 2 respondenti. Výsledek odpovídá faktu, že dotazník byl šířen po internetových sociálních sítích, protože nejčastějšími uživateli na sociálních sítích je právě tato věková skupina.

¹⁰¹ Autor práce, 2021, vlastní šetření

Otázka č. 3: Vaše nejvyšší získané řidičské oprávnění?

Graf 3 Nejvyšší získané řidičské oprávnění respondentů ¹⁰²

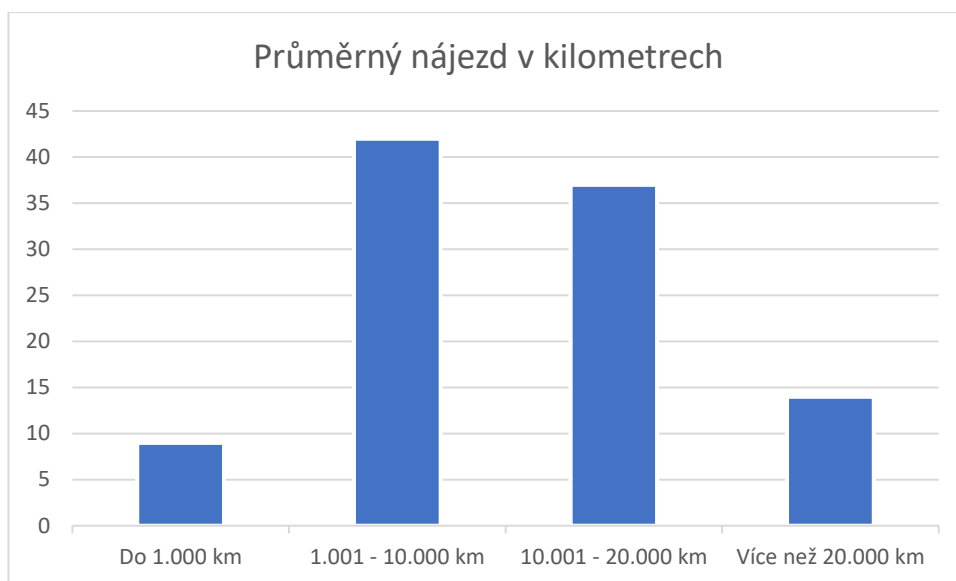


Cílem dotazu bylo zjistit, jaké nejvyšší řidičské oprávnění respondent získal. Nejčastější skupinou bylo, dle očekávání oprávnění skupiny B, kdy pouze osobní automobil může řídit 79 respondentů, což tvoří 77,5 % všech odpovědí. Druhou nejčastější skupinou jsou držitelé oprávnění skupiny C včetně podkategorií C1, C1E a CE, kterých je 13 a tvoří 12,7 %. 6 respondentů jsou držiteli skupiny A včetně podkategorií. Na čtvrtém místě jsou držitelé oprávnění skupiny D. Autobus smějí řídit 4 respondenti. Jako nejvyšší dosažené oprávnění skupiny T nemá nikdo z respondentů.

¹⁰² Autor práce, 2021, vlastní šetření

Otázka č. 4: Jaký je Váš průměrný roční nájezd v kilometrech?

Graf 4 Průměrný nájezd v kilometrech ¹⁰³

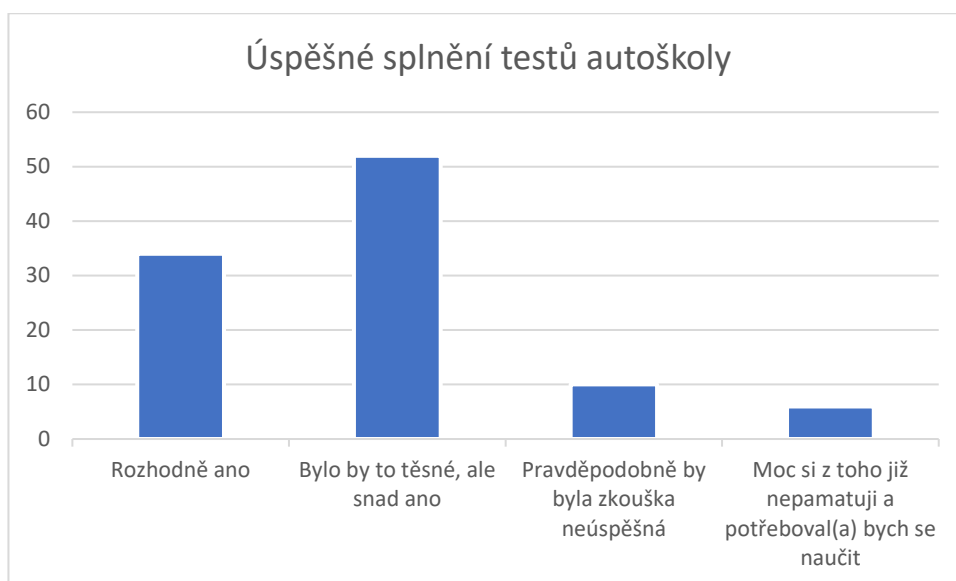


Cílem této otázky bylo zjištění, kolik dotazovaní respondenti za rok najezdí jako řidiči kilometrů. Zde se prokázalo, že drtivá většina řidičů jezdí mezi 1000 a 20000 km ročně. Konkrétně je nejčastěji zastoupená skupina řidičů s 1.001 – 10.000 ujetých kilometrů za rok, kdy takto odpovědělo 42 respondentů tvořících 41,2 % ze všech odpovědí. Následuje 37 respondentů, kteří ujedou 10.001 – 20.000 km ročně. Tato skupina tvoří 36,3 % všech odpovědí. Více než 20.000 km ročně ujede 14 respondentů a mezi „sváteční řidiče“ s nájezdem do 1.000 km ročně se zařadilo 9 respondentů.

¹⁰³ Autor práce, 2021, vlastní šetření

Otázka č. 5: Myslíte si, že byste byli schopni se ihned a bez přípravy úspěšně zúčastnit písemné zkoušky pro získání řídičského oprávnění skupiny B?

Graf 5 Úspěšné splnění testů autoškoly¹⁰⁴

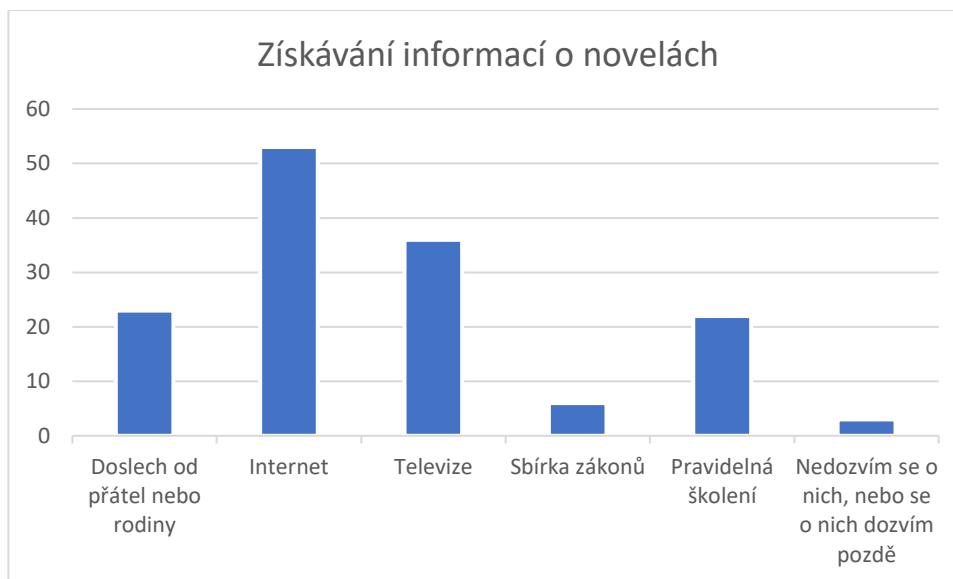


Cílem této otázky bylo zjistit pomocí sebereflexe respondentů, jaké jsou vědomosti o dopravních předpisech a zdali by respondenti byli schopni nyní bez přípravy zvládnout písemné přezkoušení v autošcole. Drtivá většina tvořená 84,3 % respondentů si myslí, že ano. Konkrétně 52 respondentů si myslí, že by to bylo těsné, ale zkouška by měla být úspěšná- 34 respondentů si je jistých, že by zkouškou prošli. Naopak 10 respondentů si myslí, že by byla zkouška pravděpodobně neúspěšná a 6 respondentů si je vědomo, že si z pravidel příliš nepamatují a museli by se před zkouškou učít. Toto zjištění je znepokojivé, když si uvědomíme, že 15,7 % z respondentů si není jisto svými znalostmi dopravních předpisů, kterými se mají denně řídit v silničním provozu a tím mohou ohrozit sebe i ostatní účastníky provozu.

¹⁰⁴ Autor práce, 2021, vlastní šetření

Otázka č 6: Chystá-li se změna v dopravních předpisech, zpravidla se o nich dozvíte z:

Graf 6 Získávání informací o novelách ¹⁰⁵

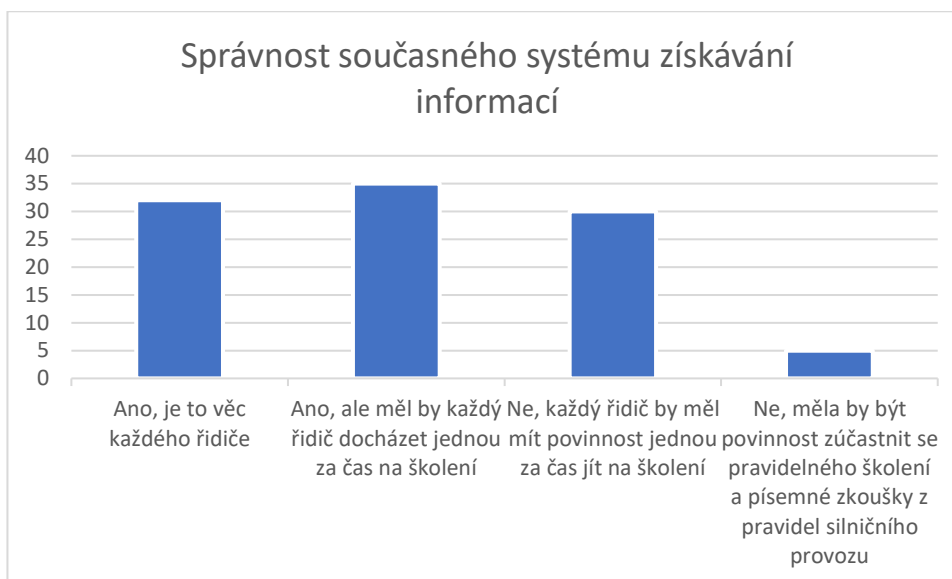


Cílem této otázky bylo zjištění, z jakých zdrojů získávají řidiči informace o chystaných změnách v pravidlech silničního provozu. Respondenti mohli v této otázce zvolit více možností. Z průzkumu vyplývá, že se 97,1 % respondentů o změnách dozví včas. Nejčastěji se novinky dočtou na internetu, kdy tato možnost byla zvolena v 53 případech, což tvoří 36,8 %. Jako druhý nejčastější zdroj byla uvedena televize, kterou vybralo 36 respondentů, což tvoří 25 % ze všech odpovědí. Třetí nejčastější je doslech od přátel nebo rodiny s 23 odpověďmi, což tvoří 16 %. V těsném závěsu jsou pak pravidelná školení, na kterých se dozví novinky v předpisech 22 respondentů tvořící 15,3 %. Sbírky zákonů si kvůli novinkám načítá 7 respondentů, kteří tvoří 4,9 %. 3 respondenti uvedli, že se o novinkách nedozví, nebo se o nich dozví pozdě. Tato skupina tvoří 2,9 % respondentů. Tento výsledek přímo souvisí s věkovou skupinou respondentů, protože je výrazná většina v rozmezí 21-40 let, která hojně internet využívá.

¹⁰⁵ Autor práce, 2021, vlastní šetření

Otázka č. 7: Je podle Vás současný systém, kdy si musí řidič veškeré novinky ze silničních pravidel zjistit sám, správný?

Graf 7 Správnost současného systému získávání informací¹⁰⁶

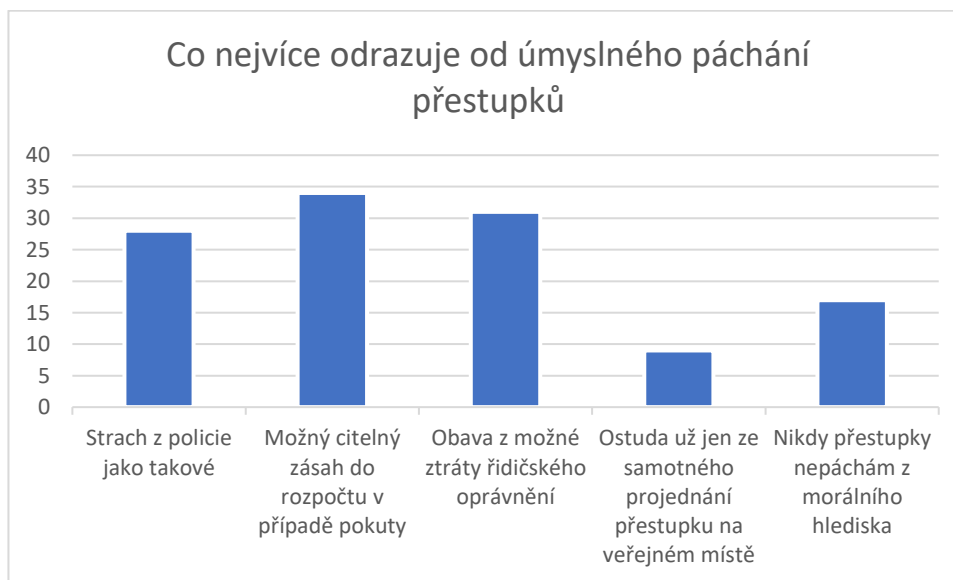


Cílem této otázky bylo, dle subjektivního pohledu respondentů, zjištění správnosti současného systému povinností držitelů řidičského oprávnění, kdy je v současné době pro běžné řidiče stěžejní získat řidičské oprávnění splněním zkoušky v autošколе a dále se musejí sebezdokonalovat a učit se novinky dle vlastního uvážení. Průzkum byl celkem vyrovnaný, kdy vyčnívá jen negativní pohled na pravidelné přezkušování z pravidel silničního provozu. 35 respondentů si myslí, že je současný systém správný, ale že by měl každý řidič jednou za čas jít na školení. Tato skupina tvoří 34,3 % respondentů. Na druhém místě je 32 respondentů, kteří si myslí, že je systém správný a že je na každém řidiči, jak si informace o novinkách získá. Tato skupina je 31,4 %. 30 respondentů tvořící 29,4 % si myslí, že je systém nastavený špatně a že by každý řidič měl mít povinnost se jednou za čas zúčastňovat školení. Poslední je skupina 5 respondentů tvořící 4,9 %, kteří si myslí, že je systém špatný a řidiči by měli docházet na pravidelná školení, kde budou muset složit zkoušku z pravidel silničního provozu.

¹⁰⁶ Autor práce, 2021, vlastní šetření

Otázka č. 8: V okamžiku, kdy jako řidič uvažujete nad tím, že úmyslně spácháte dopravní přešupku (zaparkovat tam kde je to zakázáno, předjet traktor tam, kde je předjíždění zakázáno, překročit rychlost, protože chvátáte atd.), co Vás od tohoto úmyslu vnitřně odrazuje?

Graf 8 Co nejvíce odrazuje od úmyslného páchání přešupků¹⁰⁷

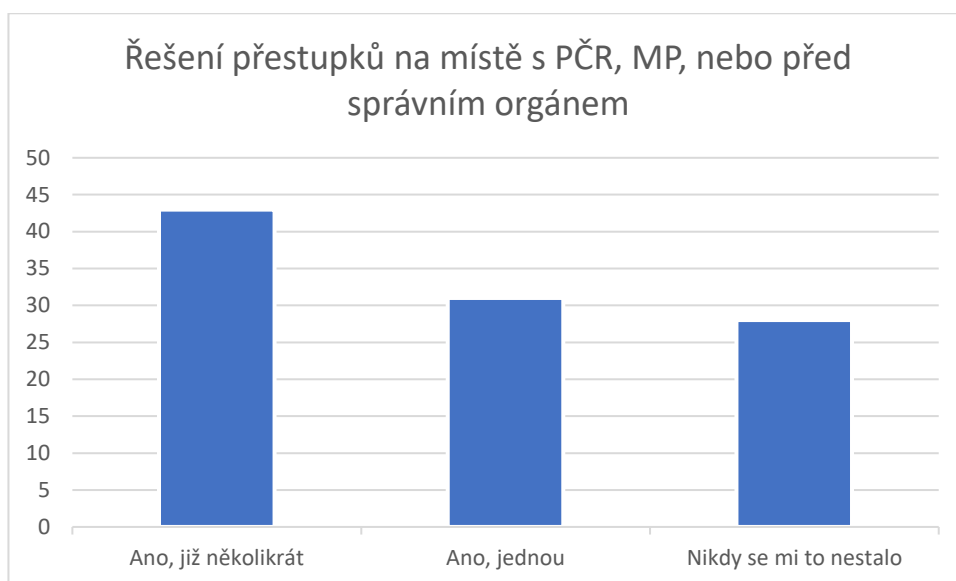


Cílem otázky bylo zjištění, co nejvíce řidiče odrazuje od úmyslného páchání přešupků v silniční dopravě. Dle odpovědí respondentů vyplývá, že nejvíce na řidiče působí represe finanční. Jako možný citelný zásah do rozpočtu uvedlo 34 respondentů, tedy 33,3 %. Jako druhá nejvýraznější obava je obava ze ztráty řidičského oprávnění, což uvedlo 31 respondentů, tedy 30,4 %. 28 respondentů má strach z policie jako takové. Celkem malá část, tedy 17 respondentů uvedlo, že přešupky nepáchají z morálního hlediska. 9 respondentům by vadilo už jen samotné projednání přešupku policií na veřejném místě, což by považovali za ostudu.

¹⁰⁷ Autor práce, 2021, vlastní šetření

Otázka č. 9 Stalo se Vám někdy, že by Vás zastavila policie ČR nebo městská policie, popřípadě Vám přišel domů dopis z důvodu spáchání přestupku?

Graf 9 Řešení přestupků s PČR, MP, nebo správním orgánem ¹⁰⁸

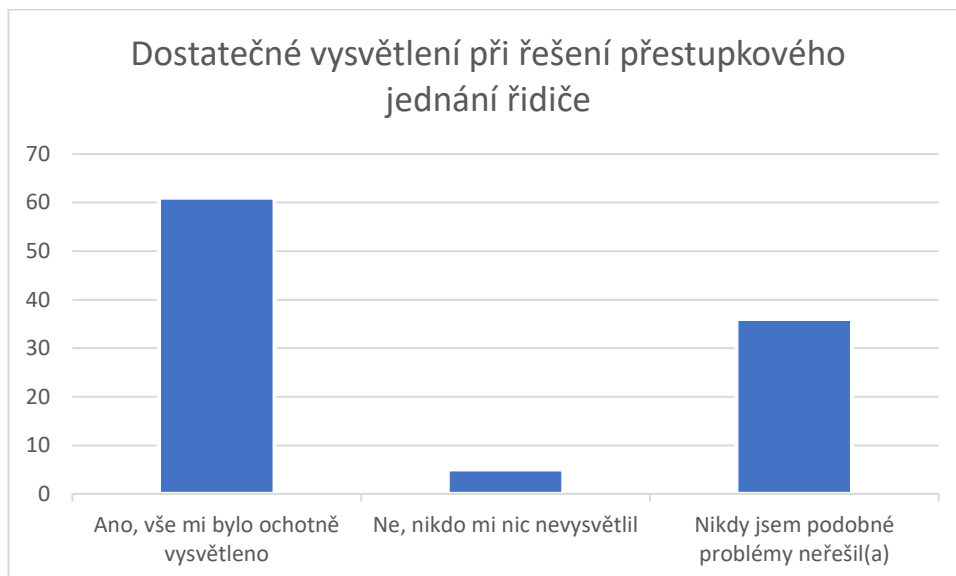


Cílem otázky bylo zjištění, kolik řidičů z řad respondentů má zkušenosti s přistižením policií při spáchání přestupku, případně kolika z nich přišlo domů poštou předvolání ke správnímu orgánu. 43 respondentů řešilo přestupek již několikrát, 31 respondentů řešilo své přestupkové jednání jednou a 28 respondentů nikdy s policií ani se správním orgánem své přestupkové jednání doposud nikdy řešit nemuselo. Z tohoto výsledku jednoznačně vyplývá, že se většina řidičů, konkrétně tedy 72,5 %, dopustilo alespoň jednou přestupku a byli při tom přistiženi PČR, MP, nebo byli k projednání předvoláni. 27,5 % respondentů se přestupku buď to nikdy nedopustilo, nebo při tomto nebyli přistiženi.

¹⁰⁸ Autor práce, 2021, vlastní šetření

Otázka č. 10: Za předpokladu, že s Vámi bylo řešeno Vaše přestupkové jednání v dopravě, bylo Vám ať už policistou, strážníkem nebo správním orgánem dostatečně vysvětleno, co jste způsobil(a) a jak případným dalším problémům předejít?

Graf 10 Dostatečné vysvětlení přestupkového jednání řidiče ¹⁰⁹



Cílem této otázky bylo zjištění, zdali po spáchání přestupku v silniční dopravě bylo řidiči v případě, kdy toto porušení bylo evidováno PČR, MP, nebo správním orgánem vše náležitě vysvětleno. Z výsledku šetření jednoznačně vyplývá, že pokud se již respondenti přestupku dopustili, tak že jim bylo vše řádně vysvětleno. Lze tedy předpokládat, že si z přestupkového řízení jisté kladné poučení odneslo 92,4 % respondentů. Konkrétně 61 respondentům bylo vše ochotně vysvětleno, 36 respondentů nikdy přestupek v silniční dopravě neřešilo a pouze 5 respondentů uvedlo, že jim nikdo nic nevysvětloval.

¹⁰⁹ Autor práce, 2021, vlastní šetření

Otázka č. 11: Jaká je podle Vás ideální pokuta za překročení maximální povolené rychlosti v obci o 25 km/h? (Řidič jede v obci 75 km/h).

Graf 11 Ideální výše pokuty za překročení rychlosti v obci o 25 km/h ¹¹⁰

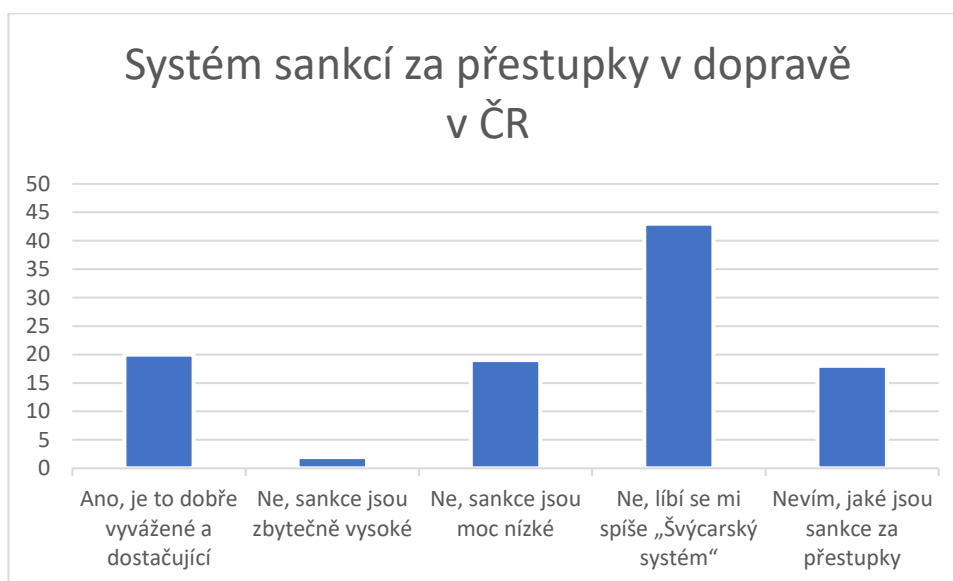


Cílem otázky je zjištění, jaká by byla dle názoru respondentů ideální výše pokuty za spáchání přestupku překročení rychlosti v obci o 25 km/h. Vzhledem k současné legislativě, kdy je za přestupek dle §125c odst. 1, písm. f), bod 3 za překročení maximální povolené rychlosti v obci o zmíněných 25 km/h pokuta v rozmezí od 2.500 do 5.000,- Kč, tak by většina respondentů, tedy 54,9 % volila mírnější postih, než umožňuje současná legislativa. Konkrétním výsledkem je pokuta v rozmezí 1.000 – 2.000,- Kč dle 40 respondentů. 23 respondentů pak shodně uvedlo ideální rozmezí 2.001 – 3.000,- Kč a více jak 3.000,- Kč. Do 1.000,- Kč pak vidí jako ideální pokutu 16 respondentů.

¹¹⁰ Autor práce, 2021, vlastní šetření

Otázka č. 12: Je v České republice, podle Vás, dobře nastaven systém sankcí za přestupky v dopravě?

Graf 12 Systém sankcí za přestupky v dopravě v ČR ¹¹¹



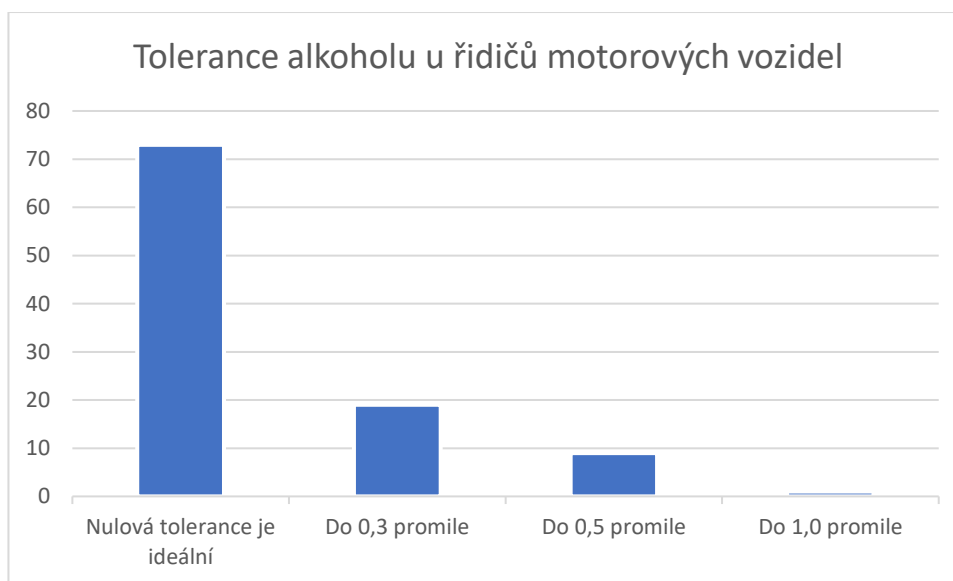
Cílem otázky je zjištění na subjektivní názor respondentů na celkový systém sankcí za přestupky v dopravě. Dle výsledku šetření vychází, že by se 43 respondentů přiklonilo k již ve švýcarsku fungujícímu systému, kde hrozí za závažné přestupky zabránění a prodej vozidla, výpočet pokuty dle výše platu, nebo kvalifikace za nebezpečné překročení rychlosti na trestný čin. 20 respondentů se domnívá, že je současný systém dobře vyvážený a dostačující. 19 respondentů si naopak myslí, že jsou sankce příliš nízké a naopak 2 respondenti se domnívají, že jsou zbytečně vysoké. 18 respondentů neví, jaké sankce za přestupky hrozí.

Výsledky této otázky a hlavně počet 17,6 % respondentů, kteří nevědí, jaké jsou sankce za přestupky, souvisí také s výsledky předchozích otázek č. 5 a č. 6, kdy se část respondentů přiznala k neznalosti zákona o silničním provozu.

¹¹¹ Autor práce, 2021, vlastní šetření

Otázka č. 13: Jaká by měla být u řidičů motorových vozidel tolerance alkoholu?

Graf 13 Tolerance alkoholu u řidičů motorových vozidel ¹¹²

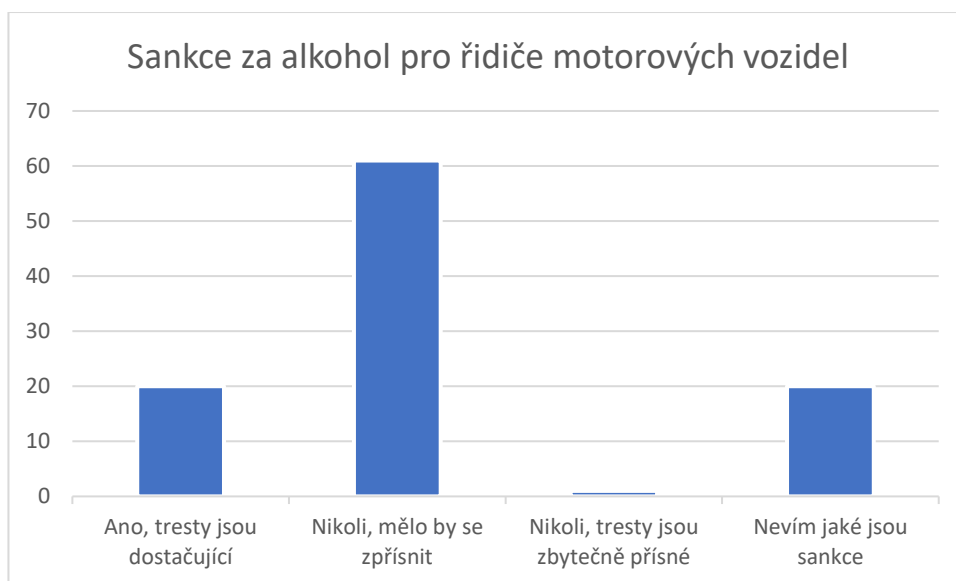


Cílem této otázky bylo zjištění subjektivního názoru respondentů na problematiku alkoholu za volantem, konkrétně pak, jaká je dle nich ideální tolerance hladiny alkoholu. Dle zjištěných výsledků jednoznačně vyplývá, že drtivá většina respondentů souhlasí s nynějším systémem nulové tolerance alkoholu, a to s výsledkem 73 respondentů, což činí 71,6 %. Za změnu současného systému by se postavilo zbylých 29 respondentů, což činí 28,4 %. Konkrétně pro toleranci do 0,3 promile by bylo 19 respondentů, do 0,5 promile 9 respondentů a pro již poměrně vysokou toleranci do 1,0 promile by byl jeden respondent.

¹¹² Autor práce, 2021, vlastní šetření

Otázka č. 14: Myslíte si, že jsou nastavené sankce za alkohol pro řidiče dostatečné?

Graf 14 Sankce za alkohol pro řidiče motorových vozidel ¹¹³



Cílem otázky bylo zjištění subjektivního názoru respondentů na hrozící sankce za řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu. Nadpoloviční většina respondentů se domnívá, že jsou sankce příliš nízké a je zapotřebí je zpřísnit. Konkrétně se jedná o 61 respondentů tvořící 59,8 % většinu. 20 respondentů si myslí, že jsou sankce dostačující a jeden respondent se domnívá, že jsou sankce zbytečně přísné. 20 respondentů neví, jaké sankce hrozí.

¹¹³ Autor práce, 2021, vlastní šetření

Otázka č. 15: Myslíte si, že je nastavený trend, který je z pohledu represe zaměřený na přísnější postihování užívání alkoholu a drogy za volantem správný?

Graf 15 Alkohol a omamné a psychotropní látky za volantem ¹¹⁴



Cílem otázky bylo zjištění, zdali je současný trend, kdy se velká pozornost věnuje boji proti alkoholu a drogám za volantem, správný. Dle většiny respondentů tento trend správný je. 72 respondentů činících 70,6 % uvedlo, že alkohol a OPS za volantem jsou největším problémem. Výrazně menší podíl, který je tvořen 18 respondenty a 17,6 % si myslí, že největším problémem současnosti je nedodržování maximální povolené rychlosti a nesprávné předjíždění a 12 respondentů se pak domnívá, že je hlavní problém v silniční dopravě jinde. Poslední z možností v dotazníku byl jako největší problém uveden špatný technický stav vozidel. Tuto možnost ale jako největší problém neviděl žádný z respondentů.

¹¹⁴ Autor práce, 2021, vlastní šetření

7 Shrnutí průzkumu

Dotazník správně vyplnilo celkem 102 respondentů. V šetření byly získány názory oslovených respondentů na aktuální legislativu spojenou se silničním provozem, byla zjištěna také jejich informovanost a celková znalost hrozících sankcí za přestupky v dopravě. Bylo zjištěno, že na českých silnicích jezdí významné množství řidičů, kteří nemají znalosti potřebné ke splnění zkoušky autoškoly pro získání řidičského oprávnění skupiny B, a že mnoho respondentů neví, jaké hrozí za jednotlivé sankce postihy. Dále bylo zjištěno, že by většina byla pro mírnější postihy za nedodržování maximální povolené rychlosti a naopak, že by byla nadpoloviční většina pro zpřísnění trestů za přestupky spojené s alkoholem a užíváním OPL za volantem. S tím souvisí také potvrzení nulové tolerance alkoholu za volantem, kdy se současnou legislativou souhlasí přes 70 % z dotázaných respondentů a takřka stejný podíl respondentů souhlasí s nastavením trendu, kdy je za hlavní problém na silnicích označen právě boj s alkoholem za volantem a užíváním OPL.

Jedním z cílů bylo oslovit co nejširší okruh věkových kategorií, kdy tento cíl se podařilo částečně splnit. Výraznou většinu měla věková kategorie mezi 21 a 40 lety. Je to dáno formou distribuce odkazu na dotazník přes sociální sítě, kdy na těchto sítích bývá nejaktivnější právě tato věková skupina. Dalším z cílů bylo oslovit obě pohlaví, kdy toto splněno bylo. Mezi respondenty byli v 60,8 % většině zastoupení muži. Dále byl naplněn také další dílčí cíl, kterým bylo zajištění distribuce dotazníku mezi držitele všech skupin řidičských oprávnění a také mezi řidiče s velkým i nižším ročním nájezdem.

Samotné otázky se pak soustředily na zjištění, jak se řidiči dozvídají o novinkách v pravidlech silničního provozu. Zde bylo zjištěno, že většina novinek k řidičům dorazí pomocí internetu nebo televize. Sedmou otázkou pak bylo zjištěno, že by se měli řidiči účastnit školení, což si myslí nadpoloviční většina. Třetina si ale myslí, že by řidič měl chodit na školení dobrovolně a třetina že by mělo jít o zákonnou povinnost. Zbývá třetina si pak myslí, že je věcí každého, jak si informace obstará. V osmé otázce pak bylo zjišťováno, co nejvíce odrazuje řidiče od vědomého spáchání dopravního přestupku. Zde byly výsledky nejednoznačné. Mírně navrch měl ale citelný zásah do rozpočtu. V deváté otázce pak bylo zjištěno, že se většina řidičů setkala s tím, že byli řešeni za přestupek v dopravě a na to navázala desátá otázka, ve které bylo zjištěno, že v tomto případě bylo více jak 9 z 10 řidičům vše ohledně spáchaného přestupku vysvětleno, což je dle názoru autora práce velice pozitivní zjištění.

V jedenácté otázce pak byli respondenti požádáni o určení výše pokuty za překročení maximální povolené rychlosti v obci o 25 km/h, kdy nadpoloviční většina by volila nižší postih, než který povoluje současná legislativa. Zajímavostí pak ale je výsledek dvanácté otázky, kde by se většina řidičů nebránila zavedení švýcarského systému, který hrozí za závažné přestupky zabráním vozidla a výpočtem pokuty dle výše mzdy, nebo za výrazné překročení rychlosti kvalifikací na trestný čin.

Poslední část dotazníku byla zaměřená na řízení motorového vozidla s konzumací alkoholu a užívání omamných a psychotropních látek. Zde více jak dvě třetiny řidičů souhlasí se současnou nulovou tolerancí alkoholu za volantem a nadpoloviční většina se domnívá, že by se porušení tolerance mělo trestat přísněji. V poslední, patnácté otázce, pak více jak dvě třetiny řidičů souhlasí s tvrzením, že je největším současným problémem na silnicích právě užívání alkoholu a OPL.

Dotazník měl dále potvrdit či vyvrátit 4 stanovené hypotézy.

H1: Průměrně každý desátý řidič neovládá pravidla provozu na silničních komunikacích.

Hypotéza číslo jedna byla průzkumem potvrzena. Na základě sebereflexe v páté dotazníkové otázce 15,7 % respondentů uvedlo, že by závěrečnou zkouškou v autoškole neprošlo. Z toho 9,8 % dotázaných si myslí, že by asi testem neprošlo a 5,9 % přiznává, že si z pravidel příliš nepamatují. Toto zjištění je velice alarmující, zvláště když si uvědomíme, kolik vozidel potkáme cestou z práce a kdy výsledkem tohoto zjištění vychází na 100 protijedoucích vozidel takřka 16 řidičů, kteří nevědí, jak se v určitých situacích zachovat a mohou pak jednat dle svého uvážení, tedy pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích nepředvídatelně a nikoli dle pravidel uvedených v zákonech či vyhláškách.

S tímto výsledkem koresponduje také fakt, že dle odpovědí na otázku číslo 6, pouhých 15,3 % respondentů se o změnách v pravidlech dozvídá z pravidelných školení. Ostatní si informace buď zjišťují sami, nebo se o nich dozvědí pouze z internetu nebo televize. Díky výstupu ze sedmé otázky pak vychází, že 34,3 % respondentů si myslí, že současný stav, kdy si každý zjišťuje informace sám, je špatný a mělo by být povinností každého řidiče docházet na školení. 4,9 % z této skupiny si dokonce myslí, že by mělo být školení zakončeno zkouškou.

H2: Řidiči jsou spokojeni se stavem sankcí za méně závažné přestupky.

Hypotéza číslo dvě byla vyvrácena. Díky výstupu z otázky číslo 12 jsme zjistili, že pouhých 19,6 % respondentů se domnívá, že je systém sankcí za přestupky v silničním provozu dobře vyvážený a dostačující. Nejvyšší počet respondentů, tedy 42,2 %, se ztotožňuje se zavedením tzv. švýcarského systému, který je založen na přepočtu výše sankce na přiznaný příjem. 17,6 % respondentů neví, jaké sankce jsou. V otázce číslo jedenáct 54,9 % respondentů uvedlo, že by za překročení rychlosti v obci o 25 km za hodinu měla být ideální pokuta 1.000 – 2.000,- Kč což je nižší suma než je minimální zákonná sankce 2.500,- Kč.

H3: Běžný řidič vnímá nulovou toleranci alkoholu u řidičů jako správnou.

Hypotéza číslo tři byla potvrzena. Díky otázce číslo 13 jsme zjistili, že 71,6 % respondentů souhlasí s tím, že je dobré ponechat platnou nulovou toleranci alkoholu u řidičů. Ostatní respondenti, kteří jsou pro změnu, by v počtu 18,6 % zavedli toleranci 0,3 promile, 8,8 % by bylo pro 0,5 promile a 1 % je pro zavedení tolerance do 1,0 promile. Většina respondentů totiž vnímá problematiku alkoholu a OPL u řidičů jako zásadní problém, se kterým se na silnicích potýkáme. Toto také potvrdilo v otázce číslo patnáct 70,6 % respondentů. 17,6 % si pak myslí, že hlavním problémem je nepřiměřená rychlost a nesprávné předjíždění a 11,8 % si myslí, že hlavní problémy se nacházejí jinde.

H4: Řešením problematiky alkoholu a OPL za volantem jsou přísnější sankce.

Hypotéza číslo čtyři byla potvrzena. V otázce číslo 14 uvedlo 59,8 % respondentů, že by se měly sankce za alkohol pro řidiče zpřísnit. Shodné skupiny 19,6 % respondentů uvedly, že jsou sankce dostačující a druhá skupina že neví, jaké sankce jsou. Pouhé jedno procento se domnívá, že jsou sankce již nyní zbytečně přísné.

Závěr

Autor se ve své bakalářské práci zaměřil na problematiku přestupků v silniční dopravě, která se týká běžných řidičů, tedy převážně zákonem číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Snahou autora bylo zpracovat nejdůležitější fakta a pojmy související s danou problematikou a osvěžit problematiku pravidel silničního provozu běžnému řidiči.

V teoretické části práce se autor zaměřil na zpracování přehledu historického vývoje dopravních předpisů na českém území. Zde jsou uvedeny nejzásadnější změny v pravidlech a předpisy, které tyto změny zaváděly. Další část práce je zaměřena na rozbor přestupků běžných řidičů dle §125c zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a hrozící sankce za tyto přestupky. U přestupků, u kterých byla dostupná statistika nehodovosti, jsou tato konkrétní čísla uvedena za období leden až červenec 2020. Za stejné období je zde, u některých přestupků, uvedena také jejich statistika četnosti. Jsou zde také vysvětleny některé základní pojmy. Nechybí ani budoucnost přestupků, kdy je zde uvedena nejaktuálnější novela, která je nyní ve schvalovacím procesu. V této novele je navrhováno, mimo jiné, zvýšení postihů za závažné dopravní přestupky a za přestupky ve spojitosti s alkoholem a omamnými a psychotropními látkami u řidičů a naopak snížení sazeb za vybrané méně závažné přestupky.

V praktické části práce bylo zjištěno, že většina řidičů čerpá informace o novinkách z internetu a z televize. Dále, že jen minimální část řidičů navštěvuje pravidelná školení, ale že by také většina z nich takové možnosti uvítala. Z šetření také vyplývá, že většina řidičů se již dopustila některého dopravního přestupku. V okamžiku, kdy byli za přestupek řešeni, ať už policií nebo správním orgánem, tak jim bylo policií nebo správním orgánem vše patřičně vysvětleno, což lze považovat za pozitivní zjištění. Většina řidičů se domnívá, že hrozící postihy za překročení nejvyšší povolené rychlosti jsou příliš přísné a také souhlasí s tím, že je největším problémem na úseku silniční dopravy užívání alkoholu a OPL, kdy souhlasí se stávající nulovou tolerancí. Také by byli pro zavedení přísnějších opatření za přestupky spojenými s alkoholem a drogami za volantem. V tomto tedy díky průzkumu vychází, že řidiči většinou souhlasí se zamýšlenou novelou, kde se chystá zpřísnění sankcí za tyto přestupky a zároveň snížení postihů za vybrané méně závažné přestupky.

K pozměňování zákona o silničním provozu dochází takřka každý rok. Existují proto předpoklady, že mohou některé novinky z pravidel silničního provozu jejich účastníkům uniknout. Je proto ke zvážení, zdali zavést povinná, ať už periodická, nebo nepravidelná školení před zavedením výraznějších změn. S tímto je také spojená problematika působení postihů za jednotlivé přestupky, protože na řidiče, který o sankcích neví, tyto z logiky věci nepůsobí preventivně, ale pouze represivně, což v důsledku snižuje jejich efektivitu. Díky výstupu z dotazníku je také patrné, že by většina účastníků silničního provozu uvítala zpřísnění postihů za řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo OPL, o což také čeští zákonodárci usilují ve zmiňované chystané novele zákona o provozu na pozemních komunikacích. V tomto směru by se však čeští zákonodárci mohli také inspirovat Švýcarskem a jeho systémem sankcí. Zde totiž u vybraných přestupků dochází k výpočtu sankce na základě vstupních dat, které se skládají z bodového hodnocení daného přestupku a výše přiznaného příjmu přestupce. Z toho plynou finanční postihy stejně citelné jak pro osoby sociálně slabší, tak pro movité.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. *Zákon číslo 361/2000 Sb., o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016, 468 s. ISBN 978-80-906024-1-0.

GERLOCH, A. *Teorie práva*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017, 335 s. ISBN 978-80-7380-652-1.

CHMELÍK, J. a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

JELÍNKOVÁ, J. *Přestupky v praxi orgánů ochrany životního prostředí*. Praha: C. H. Beck, 2018, 235 s. ISBN 978-80-7400-697-5.

KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou, 4. aktualizované vydání podle stavu k 1.10.2018*, Praha: Nakladatelství Leges, 2018, 848 s., ISBN 978-80-7502-292-9.

MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. 1. vydání. Praha: MILPO MEDIA s.r.o., 2009, 159 s. ISBN 978-80-87040-14-0.

MINISTERSTVI VNITRA, *Bezpečnostní teorie a praxe, sborník Policejní akademie ČR*, Vydání č. 2. Praha: vydavatelství Policejní akademie České republiky v Praze, 2018, 144 s. ISBN 80-7251-183-1, ISSN 1801-8211.

POWYS-LAND CLUB. *The Montgomeryshire Collections*. Svazek 9. Clifton Press, 1876, Cornell university. str. 190. Dostupné také z WWW: <https://books.google.cz/books?id=6dU4AQAAMAAJ&pg=PA190&dq=1773+General+Highway+Act&hl=cs&sa=X&ved=2ahUKEwj6jenwhYbvAhXMpYsKHXF6AmQQ6AEwAXoECAUQA#v=onepage&q=1773%20General%20Highway%20Act&f=false>.

ŠIROKÝ, J. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007, 194 s. ISBN 978-80-7194-983-1.

WEIGL, O. *Autoškola 2011, Pravidla, značky, testy*. Brno: CPress, 2011, 302 s. ISBN 978-80-251-3466-5.

Elektronické zdroje

Centrum služeb pro silniční dopravu [online]. *Zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění účinném od 20 února 2016 s judikaturou* [cit.2021-01-27]. Dostupné z: https://www.cspds.cz/storage/files/361_od_20_02_2016.pdf.

Vyhláška č. 196/1953 ministerstva národní bezpečnosti ze dne 30.6.1953, o provozu na silnicích [online]. [cit/ 2021-01-26] Dostupné z: <https://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=27365&Section=1&IdPara=1&ParaC=2>.

Vyhláška č. 145/1956 Ú.l., ministerstva vnitra ze dne 3. července 1956, o provozu na silnicích [online]. [cit/ 2021-01-26]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=28506&Section=1&IdPara=1&ParaC=2>.

Ipsos [online]. *Výzkum společnosti Ipsos pro Saferoad ČR – Mobilní telefony rozptylují řidiče* [cit/2021-01-27]. Dostupné z: <https://www.ipsos.com/cs-cz/mobilni-telefony-rozptyluji-ridice>.

Ministerstvo dopravy ČR [online]. *Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2019* [cit/2021-02-17]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(4\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(4)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx).

Ministerstvo dopravy ČR [online]. *Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2020* [cit/2021-02-17]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(5\)/BS2020B-2.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(5)/BS2020B-2.pdf.aspx).

Ministerstvo dopravy ČR [online]. *Značka STOP-PROTISMĚR se začne objevovat na nejrizikovějších dálničních úsecích* [cit/2021-01-27]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Znacka-STOP-PROTISMER-se-zacne-objevovat-na-nejriz>.

Policie ČR [online] *Hladina alkoholu v krvi řidiče vozidla do 0.2‰* [cit/2021-01-27]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/hladina-alkoholu-v-krvi-ridice-vozidla-do-0-2.aspx>.

Policie ČR [online]. *Informace o nehodovosti – prosinec 2020* [cit/ 2021-01-26] Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2020-pdf.aspx>.

Poslanecká sněmovna parlamentu České republiky [online]. *Sněmovní tisk 987/0, část č. 1/10, Návrh zákona včetně důvodové zprávy* [cit/2021-02-25]. Dostupné z: <https://public.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=180398>.

Poslanecká sněmovna parlamentu České republiky [online]. *Tisky, Navržené změny 361/2000 Sb.* [cit/2021-02-25]. Dostupné z: <https://public.psp.cz/en/sqw/tisky.sqw?idsb=645>.

Legislativní dokumenty

Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-02-02].

Zákon číslo 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-10-01].

Zákon číslo 411/2005 Sb., změna zákona o silničním provozu a uměna některých dalších zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-05-02].

Zákon číslo 226/2006 Sb., kterým se mění zákony č. 111/1994 Sb., č. 56/2001 Sb., č. 168/1999 Sb., č. 307/1999 Sb., č. 361/2000 Sb., č. 634/2004 Sb. a z.č. 200/1990 Sb. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-05-02].

Zákon číslo 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-05-02].

Zákon číslo 48/2016 Sb., kterým se mění zákony č. 361/2000 Sb., č. 247/2000 Sb. a č. 200/1990 Sb. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-10-02].

Zákon číslo 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-03-01].

Zákon číslo 285/2018 Sb., kterým se mění zákony číslo 250/2016 Sb., č. 173/2018 Sb. a č. 361/2000 Sb. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-10-02].

Vládní nařízení číslo 203/1935 Sb., kterým se provádí zákon ze dne 26. března 1935, č. 81 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-02-02].

Vládní nařízení číslo 11/1951 Sb., jímž se provádí zákon o provozu na veřejných silnicích. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-02-02].

Vyhláška ministerstva vnitra číslo 141/1960 ze dne 3. září 1960, kterou se vydávají pravidla silničního provozu. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-02-02].

Vyhláška ministerstva vnitra číslo 80/1966 Sb. ze dne 20. října 1966, o pravidlech silničního provozu a Vyhláška Federálního ministerstva vnitra č. 42/1971, kterou se mění a doplňuje vyhláška ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-03-02].

Zákon číslo 60/1961 Sb., o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku a vyhláška ministerstva vnitra č. 61/1961. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-02-02].

Zákon číslo 200/1990 Sb., o přestupcích. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolter Kluwer ČR [cit. 2021-05-02].

Seznam tabulek a grafů

Tabulka 1 Vývoj přestupků 2019/2020.....	46
Graf 1 Pohlaví respondentů.....	51
Graf 2 Věk respondentů	52
Graf 3 Nejvyšší získané řidičské oprávnění respondentů	53
Graf 4 Průměrný nájezd v kilometrech	54
Graf 5 Úspěšné splnění testů autoškoly	55
Graf 6 Získávání informací o novelách.....	56
Graf 7 Správnost současného systému získávání informací	57
Graf 8 Co nejvíce odrazuje od úmyslného páchaní přestupků.....	58
Graf 9 Řešení přestupků s PČR, MP, nebo správním orgánem	59
Graf 10 Dostatečné vysvětlení přestupkového jednání řidiče.....	Chyba! Záložka není definována.
Graf 11 Ideální výše pokuty za překročení rychlosti v obci o 25 km/h.....	61
Graf 12 Systém sankcí za přestupky v dopravě v ČR.....	62
Graf 13 Tolerance alkoholu u řidičů motorových vozidel	63
Graf 14 Sankce za alkohol pro řidiče motorových vozidel.....	Chyba! Záložka není definována.
Graf 15 Alkohol a omamné a psychotropní látky za volantem.....	Chyba! Záložka není definována.

Přílohy

Příloha I – Dotazník

Dobrý den.

Jmenuji se Petr Diepold a studuji Vysokou školu evropských a regionálních studií v Příbrami. Ve své bakalářské práci se zabývám přestupky v silniční dopravě, sankcemi za tyto přestupky a celkovém povědomím veřejnosti o pravidlech silničního provozu. Tímto bych Vás, držitele řidičského oprávnění, chtěl požádat o vyplnění dotazníku, který je zaměřený na problematiku silničního provozu. Tímto průzkumem bych chtěl zjistit, jak fungují represivní opatření v zákoně o silničním provozu, zdali jsou dostatečné a jaké mají řidiči povědomí o tomto zákoně. Dotazník je zcela anonymní a jeho výstupy budou využity výhradně k mé bakalářské práci. Vyplnění Vám zabere nejvýše 10 minut.

Předem děkuji za Váš čas a vyplnění dotazníku.

Petr Diepold

1) Vaše pohlaví?

- a) Žena
- b) Muž

2) Váš věk?

- a) Do 20 let
- b) 21 – 40 let
- c) 41 – 60 let
- d) 61 let a více

3) Vaše nejvyšší získané řidičské oprávnění?

- a) A (včetně podkategorií)
- b) T
- c) B (včetně B1 a BE)
- d) C (včetně C1, C1E a CE)
- e) D (včetně D1, D1E a DE)

4) Jaký je Váš průměrný roční nájezd v kilometrech?

- a) Do 1.000 km
- b) 1.001 – 10.000 km
- c) 10.001 – 20.000 km
- d) Více než 20.000 km

5) Myslíte si, že byste byli schopni se ihned a bez přípravy úspěšně zúčastnit písemné zkoušky pro získání řidičského oprávnění skupiny B?

- a) Rozhodně ano
- b) Bylo by to těsné, ale snad ano
- c) Pravděpodobně by byla zkouška neúspěšná
- d) Moc si z toho již nepamatuji a potřeboval(a) bych se naučit

6) Chystá-li se změna v dopravních předpisech, zpravidla se o nich dozvíte z:

- a) Doslechu od přátel nebo rodiny
- b) Internetu
- c) Televize
- d) Sbírky zákonů
- e) Pravidelných školení
- f) Nedožívám se o nich, nebo se o nich dozvím pozdě

7) Je podle Vás současný systém, kdy si musí řidič veškeré novinky ze silničních pravidel zjistit sám, správný?

- a) Ano, je to věc každého řidiče
- b) Ano, ale měl by každý řidič docházet jednou za čas na školení
- c) Ne, každý řidič by měl mít povinnost jednou za čas jít na školení
- d) Ne, měla by být povinnost zúčastnit se pravidelného školení a písemné zkoušky z pravidel silničního provozu

8) V okamžiku, kdy jako řidič uvažujete nad tím, že úmyslně spácháte dopravní přestupek (zaparkovat tam kde je to zakázáno, předjet traktor tam, kde je předjíždění zakázáno, překročit rychlost, protože chvátáte atd.), co Vás od tohoto úmyslu vnitřně odrazuje?

- a) Strach z policie jako takové
- b) Možný citelný zásah do rozpočtu v případě pokuty
- c) Obava z možné ztráty řidičského oprávnění

- d) Ostuda už jen ze samotného projednání přestupku na veřejném místě
- e) Nikdy přestupky nepáchám z morálního hlediska

9) Stalo se Vám někdy, že by Vás zastavila policie ČR nebo městská policie, popřípadě Vám přišel domů dopis z důvodu spáchání přestupku?

- a) Ano, již několikrát
- b) Ano, jednou
- c) Nikdy se mi to nestalo

10) Za předpokladu, že s Vámi bylo řešeno Vaše přestupkové jednání v dopravě, bylo Vám at' už policistou, strážníkem nebo správním orgánem dostatečně vysvětleno, co jste způsobil(a) a jak případným dalším problémům předejít?

- a) Ano, vše mi bylo ochotně vysvětleno
- b) Ne, nikdo mi nic nevysvětlil
- c) Nikdy jsem podobné problémy neřešil(a)

11) Jaká je podle Vás ideální pokuta za překročení maximální povolené rychlosti v obci o 25 km/h? (Řidič jede v obci 75 km/h)

- a) Do 1.000,-
- b) 1.000 – 2.000,- Kč
- c) 2.000 – 3.000,- Kč
- d) Více jak 3.000,- Kč

12) Je v České republice, podle Vás, dobře nastaven systém sankcí za přestupky v dopravě?

- a) Ano, je to dobře vyvážené a dostačující
- b) Ne, sankce jsou zbytečně vysoké
- c) Ne, sankce jsou moc nízké
- d) Ne, líbí se mi spíše „Švýcarský systém“, kde hrozí za závažné přestupky zabránění a prodej vozidla, výpočet pokuty dle výše platu, nebo kvalifikace za nebezpečné překročení rychlosti na trestný čin.
- e) Nevím, jaké jsou sankce za přestupky

13) Jaká by měla být u řidičů motorových vozidel tolerance alkoholu?

- a) Nulová tolerance je ideální

- b) Do 0,3 promile
- c) Do 0,5 promile
- d) Do 1,0 promile

14) Myslíte si, že jsou nastavené sankce za alkohol pro řidiče dostatečné?

- a) Ano, tresty jsou dostačující
- b) Nikoli, mělo by se zpřísnit
- c) Nikoli, tresty jsou zbytečně přísné
- d) Nevím, jaké jsou sankce

15) Myslíte si, že je nastavený trend, který je z pohledu represe zaměřený na přísnější postihování užívání alkoholu a drogy za volantem správný?

- a) Ano, alkohol a drogy za volantem jsou největším problémem
- b) Ne, největším problémem je nedodržena rychlost a nesprávné přejíždění
- c) Ne, největším problémem je špatný technický stav vozidel
- d) Ne, největší problémy jsou jinde