

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

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**PŘESTUPKY ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL  
V SILNIČNÍM PROVOZU**

**Autor práce: Petr Strolený**

**Studijní program: Bezpečnostně právní činnost**

**Forma studia: Kombinovaná**

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

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

**2025**

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.  
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Petr Strolený

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

**Název bakalářské práce:** Přestupky řidičů motorových vozidel v silničním provozu



**Název bakalářské práce v anglickém jazyce:** Offenses by Drivers of Motor Vehicles in Road Traffic

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

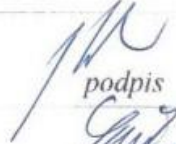


Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce: květen 2024

Cíl bakalářské práce: Hlavním cílem je analyzovat stávající stav v oblasti přestupků při provozu na pozemních komunikacích, vyplývající ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Vedlejším cílem je zhodnocení nynějšího stavu znalosti řidičů motorových vozidel o změnách předpisů platných od 1. 1. 2024.

Student: Strolený Petr	8. 11. 2024 datum	 podpis
Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.	13. 11. 2024 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	2. 12. 2024 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	9. 11. 2024 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	10. 12. 2024 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, JUDr. Jozefu Bandžakovi, Ph.D., za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## ABSTRAKT

STROLENÝ, P. *Přestupky řidičů motorových vozidel v silničním provozu*: bakalářská práce. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2025. 82 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

**Klíčová slova:** přestupky, sankce, zákon č. 361//2000 Sb., silniční doprava, bezpečnost dopravy, prevence, oprávnění a postavení Policie ČR.

Tato bakalářská práce se zaměřuje na problematiku přestupků v silniční dopravě v České republice, přičemž klade důraz na analýzu jejich legislativního rámce, zejména zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Cílem práce je charakterizovat různé typy přestupků, zhodnotit příčiny jejich vzniku a analyzovat dopady na bezpečnost silničního provozu. Práce také zkoumá roli prevence, osvěty a vymahatelnosti práva v oblasti silničního provozu. Na základě dostupných dat a statistik budou identifikovány nejčastější přestupky a jejich následky, což umožní navrhnout efektivní opatření pro zlepšení situace na českých silnicích. Výsledky této studie přispějí k lepšímu porozumění problematice přestupků a upozorní na význam jejich prevence pro zvýšení bezpečnosti a informovanosti v silniční dopravě.

## **ABSTRACT**

STROLENÝ , P. *Offenses by Drivers of Motor Vehicles in Road Traffic Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2025. 82 pgs. Supervisor: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

**Key words:** offences, sanctions, Act No 361/2000 Coll., road transport, transport safety, prevention, authority and status of the Police of the Czech Republic.

This bachelor thesis focuses on the issue of offenses in road transport in the Czech Republic, emphasizing the analysis of their legislative framework, especially Act no. 361/2000 Coll., on road traffic. The aim of the thesis is to characterize different types of offences, evaluate the causes of their occurrence and analyze the impact in road traffic safety. The work also examines the role of prevention education and law enforcement in the field of road traffic. On the basis of available data and statistics, the most frequent offenses and their consequences will be identified, which will make it possible to propose effective measures to improve the situation on Czech roads. The results of this study will contribute to a better understanding of the issue of offenses and draw attention to the importance of their prevention for increasing safety and awareness in road transport.

# Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce .....	10
2 Silniční doprava, vývoj, popis a fungování.....	11
3 Vymezení základních pojmů a nejčastější dopravní přestupky .....	13
3.1 Definice přestupku .....	13
3.1.1 Objekt.....	14
3.1.2 Objektivní stránka .....	15
3.1.3 Subjekt .....	16
3.1.4 Subjektivní stránka.....	17
3.2 Dopravní přestupek .....	18
3.2.1 Přestupky spojené s nevyhovujícím stavem vozidla.....	19
3.2.2 Přestupky pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných a psychotropních látek OPL .....	21
3.2.3 Nepřipoutání řidiče za jízdy bezpečnostním pásem.....	24
3.2.4 Držení hovorového zařízení při řízení vozidla.....	25
3.2.5 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti.....	25
3.2.6 Agresivita za volantem.....	28
4 Sankce .....	30
4.1 Druhy správních trestů .....	30
4.1.1 Napomenutí, domluva.....	30
4.1.2 Příkaz na místě .....	31
4.1.3 Propadnutí věci nebo náhradní hodnoty.....	32
4.1.4 Zákaz činnosti .....	33
4.1.5 Zveřejnění rozhodnutí o přestupku .....	34
5 Bodový systém.....	35
6 Novela a změny Zákona o provozu na pozemních komunikacích.....	37

6.1	Řízení s mentorem.....	38
6.2	Řidičský průkaz na zkoušku.....	39
6.3	Nové dopravní značky.....	41
6.3.1	Sdílená zóna.....	41
6.3.2	Parkoviště P +D.....	41
6.3.3	Bezpečný odstup.....	42
6.3.4	Servisní místo pro sanitaci hygienických zařízení obytných vozidel.....	42
6.3.5	Terénní sociální služba.....	42
6.3.6	Zastavovací terč pro střídavý provoz.....	42
7	Prevence, vzdělání, osvěta.....	43
7.1	BESIP.....	44
7.2	Typy vzdělávacích programů.....	44
7.3	Cíl vzdělávacích programů.....	45
7.4	Mediální kampaně a sociální sítě.....	45
7.5	Moderní technologie v monitorování a prevenci přestupků.....	46
8	Výsledky praktické části.....	48
8.1	Formulace problému.....	48
8.2	Formulace cílů.....	48
8.3	Výzkumné předpoklady – hypotézy.....	48
8.4	Metoda šetření.....	49
8.5	Výsledky průzkumu.....	50
9	Shrnutí průzkumu.....	67
10	Závěr.....	70
11	Seznam použitých zdrojů.....	72
	Seznam příloh.....	78
	Přílohy.....	78

## Úvod

Silniční doprava je nezbytnou součástí každodenního života, a to jak v osobní, tak i v obchodní sféře. S rostoucí hustotou dopravy a počtem motorových vozidel na silnicích se zvyšuje i riziko dopravních nehod zranění a úmrtí. Přestupky řidičů motorových vozidel, tedy porušování pravidel silničního provozu, jsou jedním z hlavních faktorů, které přispívají k těmto nehodám. Mezi nejčastější přestupky patří překročení povolené rychlosti, jízda pod vlivem alkoholu či drog, nerespektování dopravních značek a signálů, nebo nebezpečné předjíždění. Tyto činy nejen ohrožují životy a zdraví účastníků silničního provozu, ale mohou mít také dlouhodobé sociální a ekonomické následky, které postihují celou společnost.

Vzhledem k závažnosti těchto problémů je nezbytné, aby existoval efektivní právní rámec pro regulaci a prevenci dopravních přestupků. Právní předpisy, které upravují chování účastníků silničního provozu, jsou klíčové pro zajištění plynulosti, bezpečnosti a ochrany veřejného zdraví. I když legislativa obsahuje jasně definované normy, samotné pravidlo nestačí. Je nutné zajistit jejich účinné vymáhání. Z tohoto hlediska hraje klíčovou roli Policie České republiky, která má v oblasti silničního provozu pravomoc odhalovat, vyšetřovat a postihovat přestupky řidičů. Kromě přímého vymáhání práva se Policie podílí i na prevenci dopravních nehod, informování veřejnosti o důležitosti bezpečné jízdy a na výchově řidičů k zodpovědnému chování na silnicích.

Praktická část práce bude spočívat v dotazníkovém šetření, jehož cílem je zhodnotit, jak dobře jsou řidiči a ostatní účastníci silničního provozu informováni o pravidlech silničního provozu stanovených tímto zákonem. Dotazník bude zahrnovat otázky týkající se základních pravidel silničního provozu, povinnosti účastníků provozu a aktuálních změn v legislativě, které mohou mít přímý vliv na jejich každodenní chování.

Výsledky tohoto šetření budou sloužit k vyhodnocení úrovně znalosti řidičů motorových vozidel a umožní formulovat doporučení pro zlepšení vzdělávání a osvěty v oblasti dopravní legislativy.

# 1 Cíl a metodika bakalářské práce

Cílem této bakalářské práce je komplexně analyzovat přestupky řidičů motorových vozidel v silniční dopravě, a to s ohledem na právní rámec stanovených zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Práce se zaměří na identifikaci nejčastějších přestupků v silničním provozu, zhodnocení jejich vlivu na bezpečnost dopravy, a analýzu účinnosti sankcí a preventivních opatření stanovených tímto zákonem. V rámci této analýzy bude zohledněno, jak současný právní rámec přispívá k zajištění plynulosti a bezpečnosti silničního provozu a zda existují mezery, které by mohly vést k častějšímu porušování pravidel.

Vedlejším cílem práce je zhodnotit aktuální povědomí řidičů motorových vozidel o novelách Zákona č. 361/2000 Sb., především těch, které byly zavedeny v posledních letech, a to jak v oblasti sankcí za přestupky, tak v oblasti nových pravidel silničního provozu. Tento cíl bude realizován prostřednictvím dotazníkového šetření, které umožní zjistit, do jaké míry řidiči rozumí a aplikují novinky v legislativě a zda existují mezery v jejich znalostech, které mohou ovlivnit jejich chování na silnicích.

Bakalářská práce bude obsahovat dvě základní části - teoretickou a praktickou. Teoretická část bakalářské práce se bude především zaměřovat na seznámení se základními pojmy přestupku a jeho možnostmi řešení, poté přiblížení vybraných druhů přestupků a novele zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích s účinnou platností od 1. 1. 2024 a dále postavení Policie České republiky v řešení těchto přestupků v praxi. Praktická část bude kvantitativní dotazníkové šetření mezi řidiči motorových vozidel v provozu na pozemních komunikacích, kdy dotazníkové šetření má za účel poukázat na nedostatečnou znalost řidičů o novele zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

## 2 Silniční doprava, vývoj, popis a fungování

Z historického hlediska bylo české území protkáno systémem stezek, které byly základem pozemní dopravy. První zmínky o stezkách se objevují okolo roku 800 n. l., asi nejznámější z nich je stezka „Zlatá“ spojující Pasov a Prahu, po které se hlavně přepravovala sůl. Existovaly však i tzv. odnože zlaté stezky jako např. Prachatická nebo Vimperská zlatá stezka.<sup>1</sup>

Na našem území je známe jako první a oficiálně vydané nařízení ze dne 19. ledna 1759, které stanovilo zásady pro jízdu a chůzi přes pražský, nyníjší Karlův most.<sup>2</sup>

Nicméně až v roce 1875 je vydána vyhláška č. 77 z oblasti dopravy z českého místodržitelství, která se zabývá pravidly silničního provozu s tehdejšími dopravními prostředky jako např. parovod, povozy, kočáry atd. Po zhruba jedné dekádě je uvedena do provozu vyhláška z 9. 7. 1886, kde už se mimo jiné setkáváme s pojmy jako poškození silnice a řízení automobilu. V roce 1898 výnos číslo 31778 obsahuje již první předpisy pro cyklisty a dopravní značky s tím spojené.<sup>3</sup>

Jak doba postupovala dále, bylo více než žádoucí, aby se pravidla silničního provozu měnila a rozšiřovala. Z mezinárodního pohledu to také znamenalo sjednotit co nejvíce pravidla na silnicích i mimo Rakousko-Uhersko. Toto vše se ujednalo na mezinárodní konferenci v Paříži v roce 1909.<sup>4</sup>

Posuneme-li se v čase a zaměříme se na období po první světové válce a vzniku Československé republiky dne 28. října 1918, bylo pro vládnoucí koalici prioritou vybudovat spolehlivou základnu mocenských orgánů a orgánů veřejné správy.<sup>5</sup>

I v následujících letech docházelo k vývoji dopravního řádu a silničních pravidel. Československo se účastnilo i druhé mezinárodní konference v Paříži v roce 1926.

---

<sup>1</sup> KUBŮ, F., ZAVŘEL, P. *Zlatá stezka: historický a archeologický výzkum významné středověké obchodní cesty. Úsek Prachatic – státní hranice*. České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích, 2007. s. 9.

<sup>2</sup> MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO, 2009. s. 7-8.

<sup>3</sup> MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO, 2009. s. 8.

<sup>4</sup> MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO, 2009. s. 8.

<sup>5</sup> *Bezpečnostní teorie a praxe*, Sborník Policejní Akademie ČR, PRAHA, 1996, s. 75.

Na základě toho byl pak vydán roku 1931 zákon č. 124 Sb. z. a zcela ihned po okupaci byla zavedena jízda vpravo pro všechna vozidla a zároveň došlo k převzetí veškerých říšských předpisů týkajících se dopravy a silničního provozu.<sup>6</sup>

Dle mého názoru stojí za zmínku také vybudování speciální složky nazvané *Silniční četnictvo*. Ve městech byl přeci jen větší a intenzivnější dohled na dopravu a silniční provoz, ovšem na venkově tento dohled chyběl. Sice v porovnání s městem měl venkov jiné problémy v silničním provozu, avšak bylo více než jasné, že je nutné se na tuto oblast zaměřit. Na venkově stále panovala skepse týkající se využívání automobilů a tak docházelo k různým konfliktům a nehodám s povozy. Řešení těchto konfliktů probíhalo v režii četníků, avšak ti se museli potýkat také s kriminálními delikty. Po mnoha různých úvahách a zkouškách v praxi bylo jasné, že je potřeba zřídit četnické silniční kontrolní stanice. Stalo se tak 1. května 1935, kdy jich bylo zřízeno deset a do roku 1938 jich bylo již celkem 22. Vesměs se jednalo o četnické silniční kontrolní stanice např. v Českých Budějovicích, Plzni, Jihlavě, Bratislavě, Košicích a třeba také v Mukačevě. Úkolem těchto stanic bylo hlídkovat v přiděleném obvodu a vykonávat dozor na dodržování dopravních a silničních pravidel. Postupem času silniční četnictvo získávalo více pravomocí a využívalo zmocnění k trestání dopravních přestupků, které se vyvíjelo až tak, jako ho známe dnes jako *dopravní policii*.<sup>7</sup>

Jednotlivé druhy dopravy jako silniční, letecká, železniční a osobní hrají stále nezastupitelnou úlohu v každodenním životě. Konkrétně silniční doprava má své výhody při přepravě věcí a osob na krátké vzdálenosti. Toto jsme pocítili hlavně s rostoucím využíváním online nákupu a dopravou objednaného zboží přímo do domu.

Jedinou výjimku tvořil poměrně výraznější pokles silniční dopravy v letech 2020 – 2021 a to hlavně z důvodu koronavirové pandemie. Dle studie Centra dopravního výzkumu pro rok 2022 již opět dochází k navyšování hodnot. Samozřejmě nesmíme pominout fakt, že v souvislosti s vysokou intenzitou silniční dopravy roste také počet dopravních nehod a přestupků.<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO, 2009. s. 10.

<sup>7</sup> MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO, 2009. s. 19-23.

<sup>8</sup> CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V [online].[cit. 2024-12-11] Dostupné z WWW: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/doprava/FILE/000-Studie\\_vliv\\_dopravy\\_na\\_ZP-20231002.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/doprava/FILE/000-Studie_vliv_dopravy_na_ZP-20231002.pdf)

## 3 Vymezení základních pojmů a nejčastější dopravní přestupky

V teoretické části této práce se zaměřím v jednotlivých kapitolách na vysvětlení základních pojmů z oblastí přestupků, sankcí v silniční dopravě a krom jiného na jejich současnou definici.

### 3.1 Definice přestupku

V této kapitole se podrobně seznámíme se základními pojmy přestupku, dopravního přestupku a znaky skutkové podstaty.

Všeobecně lze říci, že definice přestupku má několik různých výkladů, se kterými se můžeme setkat v odborné literatuře či na právní úrovni. Stručně lze přestupek definovat jako jakékoliv porušení nebo překročení zákona. Tak je asi nejvíce vnímán veřejností.

Dle Gerlocha je přestupek „*jednání pro společnost škodlivé (nedosahuje intenzity nebezpečnosti), které není trestným činem a jehož znaky jsou uvedeny v zákoně.*“<sup>9</sup>

Odborně lze přestupek definovat jako právní pojem, který označuje protiprávní jednání, které porušuje platné právní předpisy, ale nezakládá závažnost trestného činu. Přestupky jsou tedy méně závažné než trestné činy, ale přesto mohou mít právní následky, jako jsou pokuty, zákaz činnosti nebo jiné sankce. V českém právním systému jsou přestupky definovány zákonem o přestupcích (§5 zákon č. 250/2016 Sb.), který stanoví jejich typy, sankce a postupy řízení.<sup>10</sup>

Přestupek může být spáchán v různých oblastech práva, jako je doprava, veřejný pořádek, ochrana životního prostředí, ochrana zdraví nebo majetkové právo. Příklady přestupků zahrnují například překročení povolené rychlosti, jízdu na červenou, nelegální parkování nebo rušení nočního klidu. Tyto činy obvykle nepředstavují přímé ohrožení života nebo zdraví, ale mohou mít negativní dopady na veřejný zájem a bezpečnost.

Dopravní přestupky jsou pravděpodobně nejčastějšími páchanými přestupky a je zcela bez debat, že dopravního přestupku se již každý z nás dopustil. Existuje celá škála dopravních přestupků, a proto jsem zvolil ty, které jsou z mého hlediska nejzajímavější

---

<sup>9</sup> GERLOCH, A., *Teorie práva*, Plzeň, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2004, s. 187.

<sup>10</sup> ČESKO. Zákon č. 250/2016 ze dne 3. 8. 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Sbírka zákonů, [online]. [cit. 2024-12-11], část druhá, Dostupné z [www: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250](https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250)

a nejčastější, ale zároveň mají také poměrně velký dopad v různých spektrech veřejného zájmu. Těmto dopravním přestupkům se budu věnovat detailněji na následujících stránkách této práce.

Detailní seznam jednotlivých přestupků je vyjmenován v §125c zákona č. 361/200 Sb., přestupky v zákoně o silničním provozu. Zároveň je zde pamatováno na jednotlivé pokuty a právní postihy, které se k těmto přestupkům váží.

Do tohoto posledního ustanovení zákona byly také přesunuty skutkové podstaty přestupků dříve nazývané jako „přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích“. Jednou z významných změn v tomto zákoně z roku 2017 je pak nahrazení pojmu „správní delikt“ osob právnických a podnikajících osob na „přestupek právnických a podnikajících osob“. Jde tedy o zavedení jednotného pojmu, jak pro fyzické osoby tak pro právnické či podnikající.<sup>11</sup>

Od přestupku je třeba odlišit trestné činy, které mohou mít v některých případech velmi podobný charakter, ale jsou výrazně více společensky nebezpečné. Rozdíl mezi přestupkem a trestným činem může být dán zcela konkrétní hranicí, např. hodnotou kradeného zboží. Přestupek může spáchat fyzická i právnická osoba.

### **3.1.1 Objekt**

Objekt přestupku je právní hodnota nebo společenský zájem, který je chráněn právními normami a který je přestupkem porušován nebo ohrožován. Jinými slovy jde o to, co je přestupkem narušeno nebo ohroženo. Objekt přestupku lze také definovat jako zájem společnosti zákonem chráněný. Je nutné, aby pro spáchání přestupku, byly zájem či zájmy porušeny nebo ohroženy. Objekt přestupku je důležitým prvkem pro posouzení společenské bezpečnosti jednání a má zásadní vliv na právní kvalifikaci konkrétního přestupku. Rozlišujeme objekt obecný, druhový a individuální. S tématem práce lze uvést příklad na dopravním přestupku. Dojde-li k porušení nejvyšší povolené rychlosti, je objektem zájem společnosti na tom, aby nedocházelo k překračování stanovené a dovolené rychlosti.

---

<sup>11</sup> KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*, Praha: LEGES, 2024, s. 774-781.

### 3.1.2 Objektivní stránka

Objektivní stránka přestupku zahrnuje souhrn vnějších znaků, které jsou nezbytné pro naplnění skutkové podstaty přestupku. Tyto znaky definují způsob, jakým bylo protiprávní jednání spácháno a umožňují jeho odlišení od jiných právně relevantních jednání.

Tento znak skutkové podstaty je vyjádřen jednáním, následkem a příčinným vztahem. Jednání spočívá v opomenutí povinnosti, které ukládá právní předpis nebo v přímém konání, kterým subjekt aktivně ohrožuje či porušuje. Za následek je považována újma, která vznikne v souvislosti s porušením objektu. Příčinný vztah je vztah mezi jednáním a následkem protiprávního jednání, kdy platí, že osoba, která následek nezpůsobila svým jednáním, nemůže být právně odpovědná za spáchání přestupku.<sup>12</sup>

Mezi základní složky objektivní stránky patří jednání (konání nebo opomenutí), následek (účinek jednání), příčinná souvislost (kauzalita), protiprávnost a závažnosti následku (materiální aspekt).

Příkladem v souvislosti s touto prací uvedu příklad – přestupek v dopravě (překročení povolené rychlosti):

- *jednání* – řidič jede rychlostí 70 km/h v zóně s omezením na 50 km/h.
- *následek* – zvýšení rizika dopravní nehody a ohrožení bezpečnosti provozu
- *příčinná souvislost* – překročení rychlosti přímo zvyšuje riziko kolize
- *protiprávnost* – řidič porušil zákon o silničním provozu (§18 zákona č. 361/2000 Sb.)

Objektivní stránka je klíčová pro právní kvalifikaci přestupku. I když existuje subjektivní stránka (úmysl či nedbalost), bez naplnění objektivních znaků není možné jednání označit za přestupek. Bez prokázání příčinné souvislosti mezi jednáním a následkem nelze uložit sankci.

---

<sup>12</sup> PRÁŠKOVÁ, H. *Základy odpovědnosti za správní delikty*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2013. Beckova edice právní instituty. s. 80.

### 3.1.3 Subjekt

Subjektem přestupku je osoba, která se dopustila protiprávního jednání a nese za něj odpovědnost. Jinými slovy, jde o toho, kdo přestupek spáchal a může za něj být postižen. Tohoto jednání se může dopustit fyzická osoba, právnická osoba a podnikající osoba. V případech, kdy to vyžaduje speciální zákon, může být subjekt vymezen speciálně, což znamená, že by se přestupku mohl dopustit pouze subjekt, který splňuje speciální kritéria. V tomto případě se jedná o speciální subjekt.<sup>13</sup>

Subjektem přestupku v dopravě je osoba, která porušila povinnosti stanovené právními předpisy upravujícími bezpečnost a plynulost silničního provozu. Může jít o:

- Fyzické osoby: řidič motorového nebo nemotorového vozidla (překročení rychlosti, jízda pod vlivem alkoholu, nedání přednosti v jízdě), chodec (přecházení mimo přechod v nebezpečné situaci nebo vstup do vozovky na červenou), cyklista (jízda po chodníku, nepoužití předepsaného osvětlení, jízda pod vlivem alkoholu)
- Právnické osoby a podnikající fyzické osoby: dopravní firmy mohou nést odpovědnost za špatný technický stav vozidel, přepravu nadměrných nákladů bez povolení nebo nedodržení přestávek řidičů. Odpovědnost může vzniknout, pokud protiprávní jednání spáchají osoby jednající jménem firmy (např. zaměstnanci).
- Speciální subjekty: držitel vozidla: odpovídá za přestupky, pokud není znám skutečný řidič (např. překročení rychlosti zaznamenané automatickým radarem), provozovatel vozidla (pokud umožní provoz vozidla bez platné technické kontroly).

Subjektem přestupku v dopravě je klíčovým prvkem pro určení odpovědnosti a případné sankce dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky.

---

<sup>13</sup> JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, Zákon o některých přestupcích. Komentář*. Praha: C. H. Beck, 2017. Beckovy komentáře. s. 56-57

### 3.1.4 Subjektivní stránka

Subjektivní stránku charakterizuje zavinění. Zavinění charakterizuje psychický stav pachatele a můžeme jej rozdělit na dva základní druhy. Jedná se o úmysl a nedbalost. U přestupku nám platí zásada, že ke spáchání přestupku postačí pouze nedbalost, pokud předpis nestanoví, že je zapotřebí zavinění úmyslného.<sup>14</sup>

Z pohledu policie je subjektivní stránka přestupku klíčovým prvkem při posuzování odpovědnosti za protiprávní jednání. Policisté musí při řešení přestupků nejen objektivně zjistit, co se stalo, ale také posoudit, zda pachatel jednal úmyslně nebo z nedbalosti, případně zda vůbec nesl zavinění.

*(1) K odpovědnosti fyzické osoby za přestupek se vyžaduje zavinění. Postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění.*

*(2) Přestupek je spáchán úmyslně, jestliže pachatel*

*a) chtěl svým jednáním porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, nebo*

*b) věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, a pro případ, že jej poruší nebo ohrozí, s tím byl srozuměn.*

*(3) Přestupek je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel*

*a) věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí, nebo*

*b) nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl.<sup>15</sup>*

Kvalifikace přestupku jako úmyslného či nedbalostního přímo ovlivňuje další řízení, výši sankce i případné správní delikty.

---

<sup>14</sup> MASAŘÍK, J.- KRICNER, V. *Správní právo – obecná část*, 6. aktualiz. vydání, Praha: Armex publishing, 2011, s. 85

<sup>15</sup> ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98. [cit. 2025-01-21]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>

## 3.2 Dopravní přestupek

Definice dopravního přestupku v právním prostředí není, ovšem musí splňovat znaky přestupku. V publikacích se hovoří o dopravním přestupku jako o přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.<sup>16</sup>

Dříve se postupovalo především dle zákona č. 56/1950 o provozu na veřejných silnicích. Nyní jsou dopravní přestupky s dopravními nehodami řešeny dle zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, v zákoně č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a v zákoně č. 500/2004 Sb., správní řád.

Právě dle zákona č. 250/2016 Sb. rozlišujeme několik zásadních druhů jednání, které naplňují skutkovou podstatu dopravního přestupku. Dle statistiky Ministerstva dopravy bylo na území České republiky v 1. pololetí 2023 spácháno celkem 213 891 přestupků a trestných činů.

Vyjmenujme si tedy ty nejčastější, kterým se budu později věnovat v této práci:

- a) Přestupky spojené s nevyhovujícím stavem vozidla
- b) Přestupky pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných a psychotropních látek
- c) Překročení nejvyšší dovolené rychlosti
- d) Nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neužívání ochranné přilby
- e) Držení telefonu v ruce za jízdy

PŘESTUPEK	STARÁ BLOKOVÁ POKUTA (Kč)	SOUČASNÁ BLOKOVÁ POKUTA (Kč)	STARÁ POKUTA VE SPRÁVNÍM ŘÍZENÍ (Kč)	SOUČASNÁ POKUTA VE SPRÁVNÍM ŘÍZENÍ (Kč)	PŮVODNÍ BODY	SOUČASNÉ BODY	STARÝ ZÁKAZ ŘÍZENÍ (měsíce)	SOUČASNÝ ZÁKAZ ŘÍZENÍ (měsíce)
<b>NEJZÁVAŽNĚJŠÍ PŘESTUPKY</b>								
Jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky	-	-	2 500 - 20 000	7 000 - 25 000	7 (nad 0,3 ‰)	6 (nad 0,3 ‰)	6 až 12	6 až 18
Stav vylučující způsobilost	-	-	25 000 - 50 000	7 000 - 25 000	7	6	12 až 24	6 až 18
Odmítnutí podrobení se testu na alkohol a jiné návykové látky	-	-	25 000 - 50 000	25 000 - 75 000	7	6	12 až 24	18 až 36
Vjždění na železniční přejezd přes zákaz	do 2 500 (pouze nemotorová vozidla)	4 500 - 5 500	2 500 - 5 000	7 000 - 25 000	7	6	1 až 6	-
Otáčení se, couvání, jízda v protisměru na dálnici	-	4 500 - 5 500	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000	7	6	6 až 12	-
Porušení zákazu předjíždění	-	4 500 - 5 500	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000	7	6	6 až 12	-
*Jízda na červenou, nezastavení na signál, pokyn "Stůj!"	do 2 500	4 500 - 5 500	2 500 - 5 000 (4 - 7 500 recidiva)	7 000 - 25 000	5	6	1 až 6 (recidiva, úmysl u pokynu)	4 až 6 (úmysl u pokynu)

Tabulka č. 1 – přehled evidovaných jednání 2023- 2024 zařazených do bodového systému<sup>17</sup>

<sup>16</sup> KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1. 7. 2006*. Praha: Nakladatelství Lince Praha. a.s., 2006. s. 32

<sup>17</sup> BESIP.CZ [online].[cit.2025-12-29]. Dostupné z WWW <https://besip.gov.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Novy-bodovy-system/Tabulka-prestupku>

### 3.2.1 Přestupky spojené s nevyhovujícím stavem vozidla

Jedním z přestupků, který se objevuje poměrně často na našich silnicích a má zásadní vliv na bezpečnost dopravy, je technický stav vozidla. I když si mnohdy řidiči neuvědomují fakt, že tyto dva prvky se vzájemně prolínají, opak je pravdou. V malém množství případů se technická závada objeví během provozu dopravního prostředku, tudíž má řidič menší šanci takovouto závadu odhalit a reagovat včas a hlavně tak, aby neohrozil bezpečnost provozu a přímé účastníky. Jedním takovým příkladem může být nouzové dojetí, které spočívá pouze v dojetí přiměřenou rychlostí na nejbližší místo, kde lze závadu odstranit, nesmí být ohrožen život, zdraví, majetek ani např. životní prostředí.<sup>18</sup>

Avšak ve většině případů vyplývajících z praxe, závada nevzniká náhle. Řidiči v takových případech spíše opomíjí včasnou kontrolu a odkládají ji na pozdější dobu. Tímto uvažováním vlastně naprosto vědomě ohrožují účastníky provozu každým vyjetím vozidla na pozemní komunikaci a v mnohých případech hlavně sami sebe.

Za technický stav vozidla odpovídá řidič a má k jízdě použít takový dopravní prostředek, který splňuje technické podmínky provozu vozidla, kterou jsou stanovené právním předpisem. Dle posledních informací, BESIP nadále doporučuje autoškolám, aby do své výuky zahrnovaly a apelovaly na nutnost kontroly automobilu či jiného dopravního prostředku před vyjetím na pozemní komunikaci.

Legislativa pamatuje i na přesný výčet závad vozidla, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Tyto závady vymezuje vyhláška č. 341/2002 Sb., a to v §36.<sup>19</sup>

Závady na vozidle, které ohrožují bezpečnost provozu:

- závada osvětlení vozidla
- závada zasklení vozidla
- závada na výfukovém potrubí

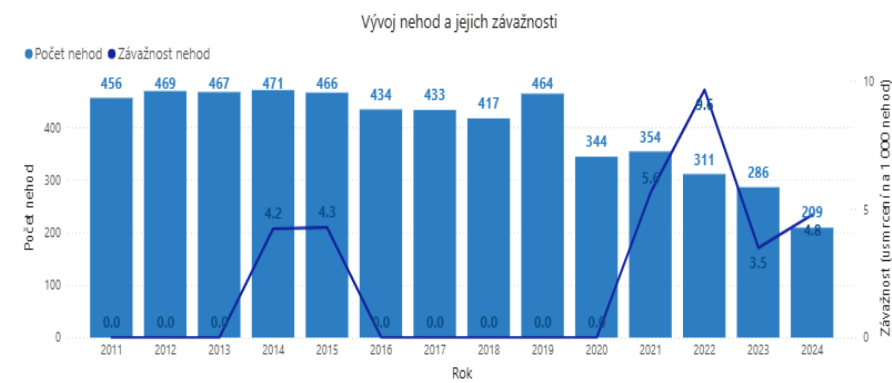
---

<sup>18</sup> BESIP.CZ [online].[cit.2025-12-22]. Dostupné z WWW: <https://www.besip.gov.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Technicka-zpusobilost-k-provozu>

<sup>19</sup> ČESKO. VYHLÁŠKA 341/2002 Sb., [online].[cit. 2025-12-22] Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-341#cast6>

- závada na karoserii
- závada na pneumatikách
- závada ohrožující životní prostředí
- závada na brzdovém systému
- překročení největší povolené hmotnosti

Zajímavé je také zohlednění příčin nehod v závislosti na technickém stavu vozidla v níže uvedeném grafu. Pokud pomineme roky 2020 – 2021, kdy se větší část populace po většinu roku pohybovala hlavně na území České republiky z důvodu pandemie Covid-19 a tudíž data neodpovídají standardním okolnostem, můžeme vidět v následujících letech menší zlepšení. Celkově v důsledku technické závady na automobilu si přibližně 90% řidičů či účastníků silničního provozu neslo lehká zranění.



Graf č. 1 – Vývoj nehod a jejich závažnosti: Technický stav vozidla<sup>20</sup>

Policie má právo zadržet osvědčení o registraci vozidla na místě, pokud zjistí závažné technické nedostatky. Stanice technické kontroly mohou na vozidle odhalit jak drobné, tak vážné závady. Při vážných závadách je nutné vozidlo opravit a absolvovat opakovanou prohlídku. Pokud policie na místě shledá vozidlo jako nezpůsobilé k provozu, musí být odtaženo, aby nebylo nadále ohroženo bezpečí na silnici.

<sup>20</sup> DOPRAVNÍ NEHODY, statistiky, [online].[cit.2024-12-27] Dostupné z WWW: <https://www.nehody.cdv.cz/statistics.php>

### 3.2.2 Přestupky pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných a psychotropních látek OPL

Dalším četně páchaným přestupkem je řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo jiné návykové látky.

*„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky“<sup>21</sup>*

Trestní zákoník č. 40/2009 Sb. §130 zakotvuje definici návykové látky takto:

*„Návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobivé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.“*

Mezi nejzávažnější dopravní přestupky je řazena například jízda pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky. *„Alkoholický nápoj je možné definovat jako nápoj obsahující více než 0,5% objemových ethanolu (alkoholu).* Tato definice vychází zejména ze zákona č. 110/1997 sb., o potravinách a tabákových výrobcích a z nařízení Evropského parlamentu a Rady EU.

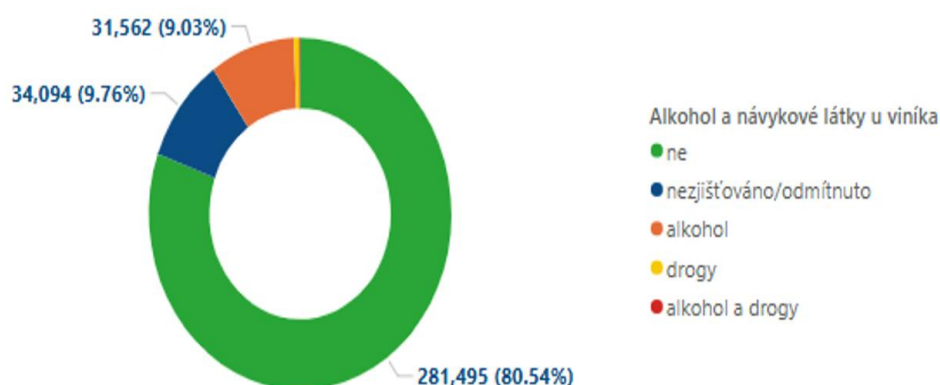
Dle dostupných statistik je zřejmé, že nejvíce dopravních nehod, které jsou spáchány řidiči pod vlivem alkoholu, drog nebo jiných psychotropních látek, se stávají hlavně těm řidičům, kterým bylo naměřeno více než 1,5‰. V grafu níže můžeme vidět i skladbu naměřeného alkoholu v krvi dle vyznačené škály napříč všemi věkovými kategoriemi. Sledování této statistiky se provádí od roku 2006.

Všechny věkové kategorie

---

<sup>21</sup>ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, §125c odst. 1 písm. c) [online]. [cit. 2024-12-28] Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

Následky nehod dle přítomnosti alkoholu a/nebo návykových látek v krvi viníka



Graf č. 2 – Nehody zaviněné alkoholem napříč všemi věkovými kategoriemi<sup>22</sup>

V České republice je při řízení stanovena nulová tolerance alkoholu v krvi. Ve většině zemí západní Evropy je tolerováno 0,5‰ alkoholu v krvi. Dalo by se říci, že v převážné většině postkomunistických zemí je stále vyžadována nulová tolerance. Na druhou stranu například ve Velké Británii je tolerance alkoholu v krvi dokonce 0,8‰. Toto téma je velice živě diskutováno a čas od času se objevuje i na stolech politiků a odborníků.<sup>23</sup>

Pokud bychom vzali v úvahu zvýšení tolerance alkoholu, mohl by systém do určité míry fungovat, aniž by docházelo k vyššímu počtu nehod. Lze se obávat, že vyšší tolerance alkoholu, např. 0,5‰, by vedla pravděpodobně k překračování této hranice. Domnívám se, že na každou osobu může stejné množství alkoholu působit jinou intenzitou.

Je důležité vymezit hranici, kdy se dle množství alkoholu v krvi jedná o přestupek a kdy už můžeme hovořit o spáchání trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky. Jednoznačně je rozhodujícím faktorem pro rozlišení naměřená hodnota alkoholu v krvi. Pokud naměřená hodnota alkoholu v krvi nepřesahuje 1‰, jedná se o přestupek.

Nejčastěji používanou metodou detekce alkoholu v domácích podmínkách je pomocí detekční trubičky Altest, kterou je možné zakoupit v lékárnách a jiných internetových obchodech. V případě, že si není řidič jistý, zda má ještě zbytkový alkohol,

<sup>21</sup> DOPRAVNÍ NEHODY, statistiky, [online].[cit. 2024-12-27] Dostupné z WWW: <https://www.nehody.-cdv.cz/statistics.php>

<sup>23</sup> EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL.[online].[cit.2024-12-28] Dostupné z WWW: <https://etsc.eu/drink-driving/blood-alcohol-content-bac-driving-limits-across-europe/>

může využít právě tento přístroj a neriskovat případný postih, pokud by na silnici vyrazil třeba jen se zbytkovým alkoholem.

V případě, že je řidič zastaven policejní hlídkou a součástí kontroly je i dechová zkouška, vyplývá řidiči povinnost, podrobit se vyšetření podle zvláštního předpisu ke zjištění, zda je alkoholem ovlivněn. Přístroje na měření obsahu alkoholu v dechu se poprvé objevily v roce 1953 a jsou hojně používány nejen policií České republiky, ale i v zahraničí. Prvotní přístroje zaznamenaly rychlý vývoj v inovaci. Ve většině případů používá Policie ČR alkohol tester značky Dräger Alcotest 7510, který představuje absolutní špičku alkohol testerů dostupných na celosvětovém trhu. Tento přístroj má v sobě již zabudované také monitorovací schopnosti GPS a záznamu místa odběru, společně s poměrně vyspělou správou naměřených dat. Lze to také velmi jednoduše propojit s přístrojem Dräger DrugTest 5000 pro zjištění psychotropních a omamných látek ze vzorku slin.<sup>24</sup>

Orientační dechovou zkoušku je nezbytné provést zejména certifikovaným a řádně kalibrovaným dechovým analyzátozem. Dle závažných pokynů Policie ČR je nutné měření opakovat nejméně jednou po uplynutí 5 minut, přičemž pro akceptovatelnost měření nesmí být rozdíl mezi oběma měřeními větší než 10%.<sup>25</sup>

Jako poslední bych rád jmenoval detekci alkoholu z krve. Touto metodou lze detekovat alkohol, který byl zkonzumován až 12 hodin zpětně. Tato metoda je zřejmě nej přesnější a provádí se analýzou krve. Používá se hlavně v případě podezření na alkohol za volantem, kdy není možné provést klasickou dechovou zkoušku u řidiče nebo v případě, že řidič dechovou zkoušku odmítne či prodlužuje nebo záměrně maří průběh dechové zkoušky.<sup>26</sup>

I když mohou mít řidiči pocit, že po jednom pivu či skleničce vína mají vše pod kontrolou a mohou usednout za volant, opak může být pravdou. Následky po dopravní nehodě, kde se prokáže alkohol v krvi řidiče, mohou být nedozírné a to třeba zrovna v oblasti finanční. Náhrada škody bude vymáhána na řidiči, kterému se prokázal alkohol v krvi a to i v případě, pokud škodu nezpůsobil. Od 1. ledna 2024 se také změnil počet

---

<sup>24</sup> MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO, 2009. s. 43

<sup>25</sup> POLICIE GOV.CZ, [online].[cit. 2024-12-29] Dostupné z WWW: <https://www./policie.gov.cz/policiste-dostali-novy-pristroj.aspx>

<sup>26</sup> ARROWS.CZ, právní poradna, [online].[cit. 2024-12-29] Dostupné z WWW: <https://www.arws.cz/novinky-v-arrows/k-povinnosti-podstoupit-odber-krve-pri-silnicni-kontrola>

trestných bodů pro řidiče a hrozí jim pokuta od 7 do 25 tisíc korun, a odebrání až 6 trestných bodů při prokázání do 0,3‰ alkoholu v krvi, případně zákaz řízení vozidla na 6 - 18 měsíců.<sup>27</sup>

### 3.2.3 Nepřipoutání řidiče za jízdy bezpečnostním pásem

Tato podkapitola bude věnována středně závažnému přestupku – nepřipoutání za jízdy bezpečnostním pásem, který je definován v ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Právní úprava v České republice, zákon č. 361/200 Sb. §2 definuje bezpečnostní pásy takto: „Zádržný systém je zařízení pro zajištění zvláštní bezpečnosti přepravovaných osob, například dvoubodový bezpečnostní pás nebo dětská autosedačka, schválené podle zvláštního předpisu (zákon 56/2001 Sb.), nahrazující funkci bezpečnostního pásu.“

Bezpečnostní pásy slouží především k zajištění ochrany před následky dopravních nehod, nárazů a zajišťují rovněž správné a spolehlivé fungování airbagů. V případě, že dojde k dopravní nehodě, tělo nepřipoutaného řidiče či pasažéra při nárazu pokračuje stejnou rychlostí, jakou měl vůz před nárazem. V takové rychlosti narazí na čelní sklo, volant či airbagy.<sup>28</sup>

Řidič motorového vozidla je povinen být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo vybaveno podle zvláštního předpisu (§6 odst. 1 písm. a, zákon č. 361/2000 Sb.). Řidič je povinen být připoután na sedadle bezpečnostním pásem po celou dobu jízdy. Musí tak tedy učinit nejpozději před rozjetím vozidla, a nikoliv v průběhu jízdy. V opačném případě by takový řidič de facto porušil i pravidlo uvedené v § 5 odst. 1 písm. b) zákon č. 361/2000 Sb., které mu ukládá plně se věnovat řízení vozidla.<sup>29</sup>

Rád bych v této části poukázal na kampaň, která se v roce 2019 uskutečnila na Novém Zélandu, kde řidiči dlouhodobě odmítali používání bezpečnostních pásů. NZ Transport Agency tehdy nasadila radikální kampaň, jejíž tváří byli mladí řidiči, jenž

---

<sup>27</sup> KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*, Praha. LEGES, 2024, s.774-779

<sup>28</sup> LEDABYLOVÁ, P., *Nepřipoutaný pasažér při havárii vyletěl z vozu*. Policie.cz [online].[cit.2024-12-29]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/nepripoutany-pasazer-pri-havarii-vyletel-z-vozu.aspx>.

<sup>29</sup> KOVALČÍKOVÁ, D. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vydání. Beckovy texty zákonů s komentářem. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 22

absolvovali nehodu a kterým pomohlo právě použití bezpečnostních pásů- Kampaň se přímo zaměřila na jizvy způsobené bezpečnostními pásy a poukázání na protiklad: „jizva či smrt za volantem.“<sup>30</sup>

Na českých silnicích zemře přibližně 80 osob ročně z důvodu nepřipoutání bezpečnostním pásem. Z analýz nehod lze vysledovat také procento či rozdíl mezi používáním bezpečnostních pásů mezi muži a ženami. Všeobecně vychází, že ženy jsou důslednější a zodpovědnější.<sup>31</sup>

### 3.2.4 Držení hovorového zařízení při řízení vozidla

Držení hovorového zařízení (např. mobilního telefonu) při řízení vozidla je v České republice zakázáno. Řidič nesmí během jízdy držet v ruce nebo jinak manipulovat s telefonem či jiným komunikačním zařízením. Přesná definice: „Podle §125c odst. 1 písm. f) bod 1 se přestupku dopustil řidič, který při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení.“<sup>32</sup>

Z dopravních statistik Ministerstva dopravy plyne, že za posledních 10 let je nárůst tohoto přestupku o 50%. Tento přestupek je jedním z nejčastějších a zároveň se jedná o přestupek, který je spojen s poměrně velkou nehodovostí. Jedná se ročně přibližně o 19 tisíc nehod, při nichž zemře v průměru 50 lidí. Dále také jde o třetí nejčastější páchaný přestupek.

Z tohoto důvodu se zvýšila sankce za držení mobilního telefonu při řízení. Nyní je tento přestupek vyměřen 4 body a pokutou na místě 2 500-3 500 Kč. Ve správním řízení může pokuta dosáhnout výše až 10 000 Kč.

### 3.2.5 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti

Překročení nejvyšší dovolené rychlosti v České republice je postihováno podle toho, o kolik kilometrů za hodinu byla rychlost překročena a zda k tomu došlo v obci nebo mimo ni. Tento přestupek patří k nejčastěji pokutovaným přestupkům řidičů. Tyto přestupky jsou definovány v ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2, 3, 4 zákona

---

<sup>30</sup> NZTA.NZ, belt up, [online].[cit.2024-12-30] Dostupné z WWW: <https://nzta.govt.nz/> a IDNES.CZ [online].[cit. 2024-12-30]. Dostupné z WWW: <https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/poutani-bezpecnost-pasy>

<sup>31</sup> CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU [online].[cit. 2024-12-30]. Dostupné z WWW: <https://www.cdv.cz/tisk/na-ceskych-silnicich-zemre-rocne-80-nepripoutanych-osob>

<sup>32</sup> KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*, Praha: LEGES, 2024, s.776

č. 361/2000 Sb.: „Fyzická osoba se přestupku dopustí tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla:

- 1 překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km.h<sup>-1</sup> a více nebo mimo obec o 50 km.h<sup>-1</sup> a více.
- 2 překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km.h<sup>-1</sup> a více nebo mimo obec o 30 km.h<sup>-1</sup> a více.
- 3 překročí nejvyšší dovolenou rychlost o 10 km.h<sup>-1</sup>.<sup>33</sup>

Poslední novela zákona č. 271/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., a který nabyl účinnosti 1. 1. 2024, se zabývá také změnami v oblasti silničního provozu a jeho bezpečností na pozemních komunikacích. Zákon zaznamenal několik zásadních změn, které se týkají například změny nejvyšší povolené rychlosti v určitých úsecích některých dálnic a to až na 150 km/h. V každém případě tato změna zapříčinila různé debaty a to hlavně na téma, zda opravdu potřebujeme na našich dálnicích jezdit takovou rychlostí. Dle dostupných informací, pilotním místem, kde bude možné jezdit touto rychlostí, je úsek dálnice D3 mezi Táborem a Českými Budějovicemi. Prozatím neznáme přesný datum spuštění tohoto pilotu. Momentálně k těmto účelům byly vytipovány 3 úseky dálnic.

Další z nejčastějších příčin dopravních nehod je nepřiměřená rychlost. Celkově se jedná o 40% dopravních nehod s tragickými následky. Čtyři z deseti osob, které na našich silnicích zemřou, byly usmrceny z důvodu nepřiměřené rychlosti. Ovšem nemusí to nutně znamenat pouze překročení nejvyšší dovolené rychlosti, ale bereme zde v potaz i to, že řidiči řídili vozidlo takovou rychlostí, která neodpovídala místním povětrnostním podmínkám, stavu vozovky, schopnostem a zkušenostem řidiče, technickému stavu vozidla nebo i silničnímu provozu.<sup>34</sup>

Řidiči za překročení maximální povolené rychlosti v obci do 10 km/h hrozí pokuta. Avšak pokud tuto hodnotu překročíme, půjde již i o odebrání bodů. Pokud rychlost řidiči překročí o více než 40 km/h, hrozí i zákaz řízení a pokuty ve správním řízení od 7 000 do 25 000 Kč. Pokuta za rychlost mimo obec a překročení rychlosti o více

<sup>33</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, §125c odst. 1 písm. c) [online].[cit. 2024-12-28] Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361?text=§125>

<sup>34</sup> Centrum dopravního výzkumu, nepřiměřená rychlost, [online].[cit. 2024-12-30] Dostupné z WWW: <https://www.cdv.cz/tisk/neprimerena-rychlost-je-nejtragictejsi-pricinou-dopravnich-nehod->

než 50 km/h, hrozí zákaz řízení o délce 6 až 18 měsíců, maximální pokuta ve správním řízení je 25 000 Kč.<sup>35</sup>

V současné době se pro měření rychlosti používají hlavně kamerové, radarové nebo laserové měřiče.

- Kamerové měřiče – tyto systémy naměří překročení rychlosti vozidla na základě kamerového srovnání vzdálenosti mezi vozidlem řidiče a vozidlem policie, v hojně míře se využívá systém POLCAM PC2006
- Laserové měřiče – měří překročení rychlosti díky odrazu laserového paprsku od měřeného vozidla, takovým zařízením je například LaserCAM 4, Micro Digicam nebo TrueCAM.
- Radarové měřiče – tyto měřiče měří překročení rychlosti díky odrazu radiových vln od měřeného objektu-Dopplerův efekt, jedním ze zařízení je známý Ramer AD10, Ramer 9AD.
- Stacionární automatický radar – měří rychlost v konkrétním místě a lokalitě, povětšinou se jedná o stojany s měřičem na kraji silnice, které jsou viditelné úplně až na poslední chvíli.
- Měření rychlosti policejní hlídkou – zpravidla po měření rychlosti, řidiče zastaví policejní hlídka nebo obecní policie, obvykle z neoznačeného policejního vozidla.

Tolerance měřících zařízení je dána jednotlivým výrobcem, což v praxi znamená, že existuje určitá odchylka, s jakou se dá přesně změřit rychlost vozidla. Veškerá měřící zařízení používaná Policií ČR prochází pravidelnou kontrolou a jsou ověřena podle podmínek stanovených v zákoně č. 505/1990 Sb., o metrologii.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> BESIP.CZ, [online].[cit. 2024-12-30], Dostupné z WWW: <https://besip.gov.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasay-bezpecne-jizdy-v-aute/Novy-bodovy-system/Tabulka-prestupku>

<sup>36</sup> POLICIE.GOV.CZ, [online]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.gov.cz/clanek-radaravy-meric>  
a Zákon č. 505/1990 Sb., O metrologii, [online].[cit. 2024-12-30] Dostupné z WWW:<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1990-505>

Nejúčinnější by samozřejmě mělo být dodržování pravidel silničního provozu a nejvyšší dovolené rychlosti. V novějších vozidlech existuje i čtení dopravní značky, které červenou barvou detekuje případné překročení doporučené rychlosti na daném úseku.

V dnešním světě, který je protkán používáním moderních technologií, většina řidičů aktivně využívá mobilní aplikace, které sdílejí polohy radarů a řidiči tak mají možnosti aktivně přispívat do těchto aplikací sdílením konkrétních míst policejních hlídek v daném čase. Většinou pomocí GPS mohou přesně zaznamenat policejní hlídku, nový radar či úsekové měření. Jednou takovou aplikací je například Radar Beep, Radarbot, Waze. Některé aplikace jsou součástí navigačních systémů. Otázkou nadále zůstává, zda používání a volný přístup k těmto aplikacím je správné a není spíše kontraproduktivní.

Nešvarem však můžeme nazvat aktivní rušičky nebo antiradary, které v případě, že je rychlost vozu měřena, rušička přerušuje laserový paprsek. Dodejme, že používání rušiček je nelegální a je za ní stanoven i postih ve výši až 25 000 Kč. Na tento druh přestupku je pamatováno v §125c odst. 1 písm. j., zákona o silničním provozu.<sup>37</sup>

### 3.2.6 Agresivita za volantem

V neposlední řadě bych rád zmínil agresivitu za volantem, která je z větší části spojená právě s rychlou jízdou a která zároveň způsobuje poměrně velké procento dopravních nehod.

Agresivita je ve svém důsledku způsobena frustrací. Za volantem může dojít k frustraci z důvodu čekání v koloně, předjíždění kamionů mezi sebou, pomalejší jízdou nebo také stresem může jít o problémy spojené se zaměstnáním či v soukromém životě. Řízení dopravního prostředku pak může být jakýsi ventil.

Tak jak uvádí Chmelík ve své knize „*při řízení dopravních prostředků je významným faktorem z psychologického hlediska temperament řidiče.*“<sup>38</sup>

V každodenním životě se v dopravě můžeme setkat s různými projevy agresivity, které se nemusí navenek nijak projevovat (pevný stisk zubů či volantu, nadávky, gestikulace). Každopádně agresivním dopravním chováním je myšleno takové, kdy

---

<sup>37</sup> KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*, Praha: LEGES, 2024, s. 777

<sup>38</sup> CHMELÍK, J. a kolektiv, *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 161

*„účastník silničního provozu vědomě způsobuje škodu ostatním účastníkům silničního provozu nebo způsobením škody hrozí.“<sup>39</sup>*

Mezi agresivní projevy na silnicích patří především přestupky jako najíždění na druhý vůz, vybrždění, agresivní gesta, problikávání světly, klíčování v jízdách. Ve většině případů se těchto přestupků a nevhodného chování dopouštějí muži. Z pohledu dotazovaných žen zapojených do projektu Platforma Vize 0, devět z deseti řidiček se velmi často setkává s piráty silnic (89%) a jsou přesvědčeny, že agresivita na silnicích rok od roku stoupá.<sup>40</sup>

Dle dostupných statistik z České Asociace pojišťoven, agresivní chování jiného řidiče vyprovokuje 67,6% řidičů nejčastěji ke zpětné agresivitě typu zatroubení, gestikulace, problikávání, 25% si situace nevšímá a 7,5% se přiznalo k agresivní reakci. Průměrně 600 nehod ročně zavíná agresivní řidiči. V české republice stále nemáme tento typ přestupku jasně formulován v zákoně. Naproti tomu například v Německu může být řidič za agresivní styl jízdy i trestně stíhán. Němci mají totiž zakotvený paragraf na útok motorovým vozidlem, který může být považováno za zbraň.<sup>41</sup>

V každém případě se spousta řidičů pasuje do role ochránců či mstitelů a agresivně reaguje na účastníky silničního provozu, kteří nedrží krok s jejich stylem jízdy.

---

<sup>39</sup> LISÁ, Z., *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*, Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, s. 131

<sup>40</sup> Žena v autě [online].[cit. 2024-11-06] Dostupné z WWW: <https://www.zenavaute.cz/agresivita-za-volantem-jak-to-vidi-cesky/>

<sup>41</sup> ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN, *Agresivita zabíjí*, [online].[cit. 2024-11-29] Dostupné z WWW: <https://www.agresivitazabiji.cz/>

## 4 Sankce

Představme si nejprve, co přesně sankce znamená a co si pod ní můžeme představit. Sankce (z latinského slova *sanctio* = potvrzení, schválení). V běžném pojetí je chápána hlavně jako negativní pojem, jako „*trest*“ nebo „*postih*“ za porušení normy nařízení, ujednání.<sup>42</sup>

Se sankcemi se setkáváme nejen při řízení dopravních prostředků, ale i v naprosto běžných situacích např. nedodržení splatnosti, porušení závazných smluv.

Sankci neboli trest za protiprávní jednání, lze uložit jedině na základě zákona. Tato podmínka je zakotvena již v čl. 39 Listiny základních práv a svobod. Lze tedy tvrdit, že jen zákon může určit, které tresty a za jakých podmínek lze pachateli uložit.<sup>43</sup>

Správní tresty, za které lze sankci uložit, specifikuje zákon č. 250/2016 sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Kdy rozlišujeme tři skupiny:

- Odpovědnost fyzické osoby za přestupek
- Odpovědnost právnické osoby za přestupek
- Odpovědnost podnikající fyzické osoby za přestupek

*„Za přestupek lze uložit správní trest napomenutí, pokuty, zákazu činnosti, propadnutí věci nebo náhradní hodnoty, zveřejnění rozhodnutí o přestupku.“<sup>44</sup>*

Ve spojení s provozem na pozemních komunikacích se setkáváme se sankcí v momentě, kdy spácháme dopravní přestupek či trestný čin.

### 4.1 Druhy správních trestů

#### 4.1.1 Napomenutí, domluva

Napomenutí není správním trestem, není ukládána formou rozhodnutí a je zakotvena v zákoně č. 250/2016 Sb. Jedná se o nejmírnější formu sankce v dopravním

---

<sup>42</sup> SLOVNÍK CIZÍCH SLOV, [online].[cit.2025-01-02]. Dostupné z WWW: <https://www.slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/slovo/sankce>

<sup>43</sup> HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H., *Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou*. Praha: LEGES, 2009. s. 52

<sup>44</sup> ČESKO, Zákon č. 250/2016 Sb. ze dne 3. 8. 2016, o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. [online].[cit. 2024-12-30] Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>

provozu, ale i mimo. Lze ji chápat jako neformální způsob vyřízení přestupku. Dále pak správní orgán nezapisuje přestupek, který se řeší domluvou do registru přestupků. V ideálním případě by se měla řešit na místě a výsledkem by měl být fakt, že osoba podezřelá z přestupku by měla být přítomna při jeho projednávání. Domluva je asi nejvíce používána městskou policií a Policií ČR. Jde například o drobné přestupky nebo situace typu vyhazování věcí z auta, nerozsvícení světla nebo špatné parkování.<sup>45</sup>

Domluvou lze vyřešit jen přestupky dle §125c odst. 1 písm. k), které jsou nebudované.

Domluva může mít následující podobu:

- Upozornění na porušení předpisu: pokud je přestupek menšího charakteru, může policista řidiče pouze upozornit na jeho chování a vysvětlit, proč bylo porušení pravidel nevhodné. Jedná se tak o řešení bez pokuty. Většinou se jedná o případy, kdy řidič přizná svou chybu a je zřejmé, že nešlo o úmyslné porušení předpisů. Tato možnost je však omezená a vychází vždy z konkrétní dané situace a není vždy možné ji použít, a to zejména, pokud jde o opakovaný přestupek nebo závažnější porušení pravidel.<sup>46</sup>

#### 4.1.2 Příkaz na místě

Příkaz na místě nahradil dřívější blokové řízení. Definici příkazu na místě můžeme nalézt v §150 odst. 1 správního řádu, zároveň zákon o odpovědnosti za přestupky stanoví definici v § 91 a §92, kdy „*příkazem na místě lze o přestupku rozhodnout, pokud nestačí domluva a obviněný nebo osoba jednající za obviněného, který je právníkem nebo podnikající fyzickou osobou, souhlasí se zjištěným stavem věci, s právní kvalifikací skutku, s uložením pokuty a její výší a s vydáním příkazového bloku.*

---

<sup>45</sup> MINISTERSTVO VNITRA, *Průvodce zákonem 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky*, [online].[cit. 2024-12-30] Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>

<sup>46</sup> MINISTERSTVO VNITRA, *Průvodce zákonem 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky*, [online].[cit. 2024-12-28] Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>

Pokutu příkazem může kromě příslušného správního orgánu uložit např. Policie České republiky, Vojenská policie, strážník městské nebo obecní policie bez nutnosti zahajování složitějšího správního řízení.<sup>47</sup>

Jde o formu sankce, kterou může policista uložit řidiči přímo na místě přestupku. Tento postup se používá v případech, kdy je přestupek jasně prokázán a řidič s ním souhlasí. Maximální výše sankce je 2500 Kč v závislosti na typu přestupku. Pokuta může být zaplacená na místě nebo později podle pokynů, které policista vydá. Řidič musí s uložením pokuty souhlasit. Pokud nesouhlasí, věc se předává do správního řízení. Po zaplacení pokuty na místě už není možné se proti ní odvolat. Příkaz na místě, je často využíván u méně závažných dopravních přestupků, jako je mírné překročení rychlosti, nepoužití bezpečnostních pásů nebo telefonování za jízdy.

#### **4.1.3 Propadnutí věci nebo náhradní hodnoty**

Propadnutí věci v rámci přestupkového řízení znamená, že stát zabaví určitou věc, která byla použita k spáchání přestupku, byla jeho výnosem nebo byla určena ke spáchání přestupku. Tento postup se používá jako preventivní opatření, aby se zabránilo opakování přestupku. Propadnutí věci lze uložit za jakýkoliv přestupek, není-li to zákonem výslovně vyloučeno a není možné ji uložit, pokud by hodnota věci byla v nepoměru k danému přestupku a jeho povaze.

Tato sankce se může vztahovat na různé druhy věcí, například na vozidla, zbraně nebo jiné majetky, které byly použity při porušení zákona. K propadnutí věci může dojít, pokud věc patří pachateli přestupku, pokud byla použita ke spáchání přestupku (např. zařízení na detekci policejních radarů) nebo pokud byla výnosem přestupku (např. nezákonně získané peníze).

Propadnutí věci může nařídit správní orgán v rámci správního řízení o přestupku. Pokud věc nepatří pachateli, může být zabráná, pokud její vlastník věděl, že bude použita k přestupku, nebo pokud její vlastník není známý. Nelze propadnout věc, která podléhá zvláštní právní ochraně (např. předměty základní životní potřeby).

Podle Správního řádu č. 500/2004 Sb., §61 lze zajistit věc, která by mohla být předmětem propadnutí. „*Správní orgán může z moci úřední nebo na požádání účastníka*

---

<sup>47</sup> MINISTERSTVO VNITRA, *Průvodce zákonem 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky*, [online]. [cit. 2024-12-30] Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>

*před skončením řízení rozhodnutím nařídit předběžné opatření, je-li třeba, aby byly zatímně upraveny poměry účastníků, nebo je-li obava, že by bylo ohroženo provedení exekuce. Předběžným opatřením lze účastníkovi nebo jiné osobě přikázat, aby něco vykonal, něčeho se zdržel nebo něco strpěl, anebo zajistit věc, která může sloužit jako důkazní prostředek, nebo věc, která může být předmětem exekuce.*<sup>48</sup>

#### **4.1.4 Zákaz činnosti**

Zákaz činnosti je jedním z možných trestů za přešůpek v České republice. Nejčastěji se týká zákazu řízení motorových vozidel, ale může zahrnovat i jiné činnosti, pokud byly spojeny se spácháním přešůpku (např. zákaz výkonu určitého povolání).

Jelikož se tato práce zabývá problematikou přešůpků v silničním provozu, jako příklad si můžeme uvést zákaz řízení motorového vozidla. Avšak jako v předchozím případě, je nutné splnit několik podmínek k uložení takového trestu. Jednou z podmínek je, že *„k přešůpku musí dojít při výkonu činnosti, která se správním trestem zakazuje. Zákaz řízení lze uložit spolu s jinými správními tresty.*“

*„Zákaz činnosti lze uložit jen tehdy, je-li to stanoveno zákonem a nejvýše na dobu tam stanovenou. Není-li doba zákazu činnosti nastavena, lze zákaz činnosti uložit nejdéle na 3 roky. Do doby zákazu činnosti se započítává doba, po kterou pachatel na základě úředního opatření učiněného v souvislosti s projednávaným přešůpkem již nesměl tuto činnost vykonávat.*“<sup>49</sup>

Zákaz činnosti může být uložen při závažném porušení dopravních předpisů, jako je překročení rychlosti o více než 40 km/h v obci nebo o více než 50 km/h mimo obec, při řízení pod vlivem alkoholu nebo drog, při opakovaných přešůpcích, kdy řidič porušuje dopravní předpisy. Délka zákazu je např. 6 měsíců až 1 rok za méně závažné přešůpky (vyšší překročení rychlosti), 1 rok až 2 roky za závažné přešůpky (např. jízda pod vlivem alkoholu nad 1‰) a až 10 let za velmi závažné přešůpky (např. způsobení dopravní nehody se zraněním pod vlivem alkoholu). Po uplynutí poloviny trestu může pachatel požádat o podmíněné upuštění od zbytku trestu, pokud prokáže nápravu (např. doložením psychologického posudku). Po uplynutí zákazu je nutné požádat o vrácení

---

<sup>48</sup> MINISTERSTVO VNITRA, Zákon správní řád č. 500/2004 Sb. ze dne 24. června 2004, [online].[cit. 2025-01-03] Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500#cast2>

<sup>49</sup> MINISTERSTVO VNITRA, Zákon správní řád č. 500/2004 Sb. ze dne 24. června 2004, [online].[cit. 2025-01-03] Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500#cast2>

řidičského průkazu a v některých případech složit přezkoušení z pravidel silničního provozu.

#### **4.1.5 Zveřejnění rozhodnutí o přestupku**

Zveřejnění rozhodnutí o přestupku v silničním provozu v České republice není běžné a neděje se automaticky. Může však nastat za určitých podmínek, zejména při doručování veřejnou vyhláškou.

Rozhodnutí může být zveřejněno, pokud nelze účastníka (např. řidiče) zastihnout na známé adrese, pokud není znám jeho pobyt, nebo pokud si opakovaně nevyzvedne zásilku. Dále pokud to správní orgán považuje za účelné z hlediska prevence nebo informování veřejnosti (např. opakované vážné přestupky) a nadále, pokud to stanoví zvláštní zákon, což se v oblasti dopravních přestupků děje spíše výjimečně.

Způsob zveřejnění – na úřední desce příslušného správního orgánu (např. obecního úřadu s rozšířenou působností), na webových stránkách úřadu, zejména pokud jde o doručování veřejnou vyhláškou. Nejsou zveřejňovány osobní údaje fyzických osob, aby byla zajištěna ochrana soukromí (např. adresa, jméno). Zveřejňuje se podstata přestupku, právní kvalifikace, datum spáchání, výrok o vině a uložené sankci, nadále identifikační údaje rozhodnutí, ale bez osobních údajů pachatele.

Zveřejnění rozhodnutí o přestupku se řídí zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a také zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, zejména pokud jde o doručování veřejnou vyhláškou.

## 5 Bodový systém

Rok 2006 byl z hlediska právní úpravy pravidel silničního provozu rokem významným. Zavedení bodového systému bylo změnou nejzásadnější. Bodový systém byl implementován v České republice v červenci roku 2006 v souvislosti s novelou zákona o silničním provozu, provedenou zákonem č. 411/2005 Sb. Cílem tohoto bodového hodnocení je zajistit sledování opakovaného páčání přestupků či jakéhokoliv jednání, které má znaky přestupku či trestného činu, vztahujícím se k provozu na pozemních komunikacích řidičem anebo zjistit, že se porušováním těchto povinností nijak nedopouští.<sup>50</sup>

Bodový systém není žádnou novinkou ani mimo území Česka. Je používán například u našich sousedů na Slovensku, dále pak v Itálii, Francii atd. Česká republika v roce 2004 začlenila do Národní strategie bezpečnosti silničního provozu také bod, který se týkal snížení nehodovosti a počtů usmrčených osob na evropských silnicích. Tato dohoda je známa pod názvem „*Bílá kniha evropské dopravní politiky do 2010 (je čas rozhodnout). European transport policy for 2010 (it is time to decide)*! A Česká republika se tak připojila k iniciativě Evropské komise.<sup>51</sup>

Bodový systém přehledně definuje, jaký postih se odvíjí od závažnosti spáchaného přestupku. Jedná se v první řadě o trestné body. Logika bodového systému je následující: 0 bodů na kontě řidiče, znamená pozitivní zprávu pro řidiče. Jakmile se stav bodů navyšuje, znamená to, že řidič získává body a maximální možný počet „trestných bodů“ je 12. Po dosažení této hranice, čeká řidiče dočasné pozbytí řidičského oprávnění.<sup>52</sup>

Jak nejlépe a nejrychleji získat stav o svém bodovém kontu? Od 1. 1. 2024 je také možné žádat o zaslání notifikací o změně bodového konta řidiče. K odběru notifikací se řidič může přihlásit přes Portál dopravy a zvolit jednu z možností zaslání notifikací, a to buď prostřednictvím SMS zpráv, e-mailu, nebo může využít aplikační notifikace

---

<sup>50</sup> BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., *Zákon o silničním provozu s komentářem* (ve znění 42 novel), Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016, s. 259

<sup>51</sup> KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*, Praha: LEGES, 2024, s. 673-678

<sup>52</sup> MINISTERSTVO VNITRA, Bodový systém, [online].[cit. 2025-01-02] Dostupné z WWW: <https://md.gov.cz/Zivotni-situace-Ridicke-prukazy/bodovy-system>

v prostředí Portálu dopravy a Portálu občana<sup>53</sup>. Jednotlivé body jsou ukládány za dopravní přestupky, a to podle závažnosti daného přestupku.

Podle §123c odst. 3 zákona o silničním provozu po dosažení hranice 12 bodů existují povinnosti jak na straně řidiče, tak na straně obecního úřadu s rozšířenou působností následovně: *„příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů, kterým řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně nebo elektronickou cestou oznámí tuto skutečnost řidiči a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení. Řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno.“*<sup>54</sup>

Řidič má právní povinnosti odevzdat řidičský průkaz, tak jak je stanoveno v ust. §94a odst. 2 a v ust. §94 odst. 1 písm. b), zákona o silničním provozu a je povinen výzvu splnit. Po odevzdání řidičského průkazu vydá správní orgán řidiči potvrzení o odevzdání řidičského průkazu.<sup>55</sup>

Dle § 123 odst. 3 *„řidič, který pozbyl řidičské oprávnění, je oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí.“* Žádost o navrácení se podává písemně u příslušného obecního úřadu s rozšířenou působností. Podmínkou pro vrácení řidičského oprávnění je: *„prokázání, že se žadatel podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti podle zvláštního právního předpisu a dále předložení posudku o zdravotní způsobilosti včetně dopravně psychologického vyšetření.“*<sup>56</sup>

Existuje také tzv. odpočet 4 bodů za absolvování školení bezpečné jízdy. Toto školení je možné absolvovat jedenkrát ročně a lze ho provést pouze v akreditovaných střediscích bezpečné jízdy, pokud jsou splněny následující podmínky:

- Řidič má maximálně 6 bodů
- Řidič nemá žádný 6 a 7 bodový přestupek

Ode dne vrácení řidičského oprávnění podléhá řidič novému bodovému hodnocení.

---

<sup>53</sup> ŠLEZINGR, R., *Novinky pro řidiče v roce 2024: tady je přehled nejdůležitějších změn*, [online].[cit. 2024-12-29]. Dostupné z WWW:[https://tipcars.com-magazin/nase\\_tema/novinky-2024-prehled-ridici-zmeny-pravidla-boovy-system-alkohol-522023.html](https://tipcars.com-magazin/nase_tema/novinky-2024-prehled-ridici-zmeny-pravidla-boovy-system-alkohol-522023.html)

<sup>54</sup> KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*, Praha: LEGES, 2024, s. 704

<sup>55</sup> KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*, Praha: LEGES, 2024, s. 534



<sup>56</sup> KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*, Praha: LEGES, 2024, s. 718

## 6 Novela a změny Zákona o provozu na pozemních komunikacích

Rád bych v této kapitole věnoval čas také poslední novele Zákona o provozu na pozemních komunikacích, jelikož úzce souvisí s výzkumnou částí této práce. Jak jsem již zmiňoval, důležitým rokem proměny tohoto zákona byl rok 2024, kdy byly zákonodárci provedeny zásadní změny, a to v oblasti:

Obecná pravidla včetně změny některých pojmů – důvodem změn byly lepší srozumitelnosti pojmů a hlediska bezpečnosti

- Pojem „povolená rychlost“ byla změněna na „konstrukční rychlost“, čímž se touto rychlostí rozumí nejvyšší možná rychlost, kterou lze s daným vozidlem jet. Na silnicích se můžeme často setkat s označením rychlosti „80“ na nákladních motorových vozidlech nebo přípojných vozidlech.
- Pojem „bezpečnostní vzdálenost“ byl změněn na „bezpečnou vzdálenost.“ Zde často chybovali nejen policisté, ale i experti z BESIP.
- Při nouzovém stání byla povinnost mít reflexní vestu. Tato povinnost se nově vztahuje i na nouzové stání nejen mimo obec, ale i v obci, což je právě z hlediska bezpečnosti krok správným směrem.
- Pro řízení a provoz vozidla byla potřeba předkládat patřičné doklady. Dle novely zákona nemusí již řidič s platným řidičským průkazem České republiky mít tento doklad při řízení u sebe. To se vztahuje i na osvědčení o registraci vozidla. Pokud je vozidlo zapsáno v registru silničních vozidel České republiky, nemusí tento doklad mít řidič u sebe.
- Novela sjednocuje dva technické průkazy (malý a velký technický průkaz) do jednoho dokumentu, což zjednodušuje administrativu pro řidiče.
- Vznik sdílené zóny, zde jde o zónu, která je označena příslušnou dopravní značkou, kde se vzájemně pohybují motorová vozidla, chodci i cyklisté. Ve sdílené zóně platí, že účastník provozu musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči ostatním účastníkům, které nesmí ohrozit. Nejvyšší dovolená rychlost je 20 km/h.

Číslo	Vyobrazení	Název, význam a užití
IZ 10a		<b>Sdílená zóna</b> Značka označuje oblast, kde kromě obecných pravidel provozu na pozemních komunikacích platí zvláštní pravidla pro provoz ve sdílené zóně.
IZ 10b		<b>Konec sdílené zóny</b> Značka označuje konec sdílené zóny. Značka může být při výjezdu ze sdílené zóny umístěna i jen po levé straně vozovky z opačné strany značky „Sdílená zóna“.

**Obrázek č. 1: Dopravní značení – Sdílená zóna<sup>57</sup>**

Změn je v poslední novele zákona velké množství. V této části shrnu jen ty, které úzce souvisí s touto prací.

## 6.1 Řízení s mentorem

Jako první bych rád jmenoval novinku, která zaznamenala velký ohlas v médiích a také mezi budoucími řidiči. Jedná se o řízení s mentorem, kterému se věnuje §83a. Jedná se o takzvaný princip nebo režim L17, který se vztahuje pouze na území Česka. „Řidičské oprávnění pro skupinu B lze s písemným souhlasem jejího zákonného zástupce udělit rovněž osobě, která dosáhla věku 17 let. Držitel tohoto řidičského oprávnění před dosažením věku 18 let je oprávněn k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny B pouze s doprovodem osoby, která je zapsána v registru řidičů jako mentor.“<sup>58</sup>

Samozřejmě §83 se detailně věnuje také podmínkám, za kterých lze získat takového oprávnění, kdy jedním z bodů je absolvování povinného výcviku v autoškole, složení závěrečných zkoušek. Mentorem je nejčastěji rodič nebo příbuzná osoba budoucího řidiče. I na mentora jsou kladeny vysoké nároky, jako například to, že jeho bodový stav je 0 bodů a nebyl mu v posledních 5 letech udělen zákaz řízení. Mentor na sebe bere velkou odpovědnost i v případě dopravní nehody, kdy se může zkoumat, zda

<sup>57</sup> Dopravní značka sdílená zóna. [online].[cit. 2025-02-16]. Dostupné z WWW: <https://www.az-pneu.cz/clanky/sd%C3%ADlena-zona-nova-dopravn%C3%ADni-značka-2024-pravidla>

<sup>58</sup> KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*, Praha: LEGES, 2024, s. 491

mentor své povinnosti nezanedbal a zda se dopravní nehodě mohlo předejít. V případě zanedbání povinností mentora, může být i on sankcionován.

V praxi se stále více projevuje, že včasné zažití správných řídičských návyků u mladých a začínajících řidičů má vliv na snížení celkového počtu dopravních nehod a zavedení L17 se ukazuje jako správný krok.<sup>59</sup>

Přestupky	Bloková pokuta	Pokuta ve správním řízení	Počet bodů	Zákaz řízení
Mentor nesedí vedle řidiče nebo nesleduje provoz nebo nesleduje chování řidiče	2 500 – 3 500 Kč	4 000 – 10 000 Kč		
Mentor je pod vlivem alkoholu nebo návykové látky nebo je jeho schopnost snížena kvůli zdravotnímu stavu	4 500 – 5 500 Kč	7 000 – 25 000 Kč		
Mentor se odmítne podrobit zkoušce na alkohol nebo návykové látky	4 500 – 5 500 Kč	7 000 – 25 000 Kč		

**Tabulka č. 2: Přestupky mentora** <sup>60</sup>

## 6.2 Řidičský průkaz na zkoušku

Koncept řídičského průkazu na zkoušku vychází ze vzorů některých členských zemí Evropské unie. Již od roku 1992 funguje tento koncept v Rakousku.

Podle aktuálních statistik je přibližně 206 000 řidičů, kteří ještě neřídí a nemají řídičské oprávnění více než 2 roky a celkově se podílejí na 11% dopravních nehod. Začínajícím řidičům je nabízena možnost přihlášení se do zdokonalovacích kurzů známých pod pojmem STARTDRIVING ([www.startdriving.cz](http://www.startdriving.cz)).<sup>61</sup>

Řidičský průkaz na zkoušku se cíleně zaměřuje na začínající řidiče, kteří tvoří rizikovou skupinu účastníků silničního provozu a kteří se dopustili nějakého závažného dopravního přestupku. Těmto řidičům je věnována větší péče, praktická

<sup>59</sup> KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*, Praha: LEGES, 2024, s. 491-497

<sup>60</sup> NAUČ SE ŘÍDIT.CZ, [online]. [cit. 2025-01-13]. Dostupné z WWW: <https://www.naucseridit.cz/autoskola/pozadavky-na-mentora-a-jeho-povinnosti/>

<sup>61</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY, Projekt Start driving, [online]. [cit. 2024-12-31]. Dostupné na WWW: <https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/P/rojetk-START-DRIVING-pokracje-vzdelanim-zacina>

a psychologická podpora. V zásadě platí, že je z provozu nevyřazujeme, ale efektivně pracujeme na znovu získání potřebných dovedností a znalostí.

V případě, že začínající řidič spáchá závažný dopravní přešůpek, za který mu byl uložen trest zákazu řízení motorových vozidel, kam patří například, překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km/h a více, mimo obec o 50 km/h a více, nebo řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné omamné návykové látky, odmítnutí se podrobení zkoušky, zda je pod vlivem. Dále pak pokud svým jednáním spáchal trestný čin související s řízením motorového vozidla. V takovémto případě, má začínající řidič povinnost absolvovat preventivní program, který se skládá ze školení začínajících řidičů a dopravně psychologické přednášky. V případě, že ve stanovené lhůtě 3 měsíců toto nedodrží, nemůže se řidič vrátit k řízení motorového vozidla. Dále pak zákon věnuje pozornost 6 bodovým přešůpkům, kdy o řidičský průkaz řidič nepřijde, ale vzniká mu povinnost do 3 měsíců od spáchání závažného 6 bodového přešůpku absolvovat preventivní program. V případě nesplnění této povinnosti, přichází řidič o řidičské oprávnění.

Školení začínajících řidičů probíhá v akreditované autoškole v celkovém počtu 5 vyučovacích hodin, které zahrnují:

- 1 hodinu teorie bezpečné a defenzivní jízdy
- 3 hodiny jízdy v provozu
- 1 hodinu vyhodnocení
- Řešení konkrétního přešůpku řidiče
- Sledování a vyhodnocování situace v různé intenzitě provozu, dodržování pravidel provozu
- Zranitelní účastníci silničního provozu
- Pravidla kooperativní a defenzivní jízdy

Dopravně psychologický individuální a skupinový pohovor je veden dopravními psychology a celkově čítá 4 hodiny, které se skládají z:

- Individuální pohovor s psychologem nad konkrétními přešůpky účastníků, diskuze o tom, jak se dala daná situace řešit
- Příčiny závažných dopravních nehod

- Rizikové chování za volantem – nevěnování se řízení, řízení pod vlivem alkoholu a drog
- Specifika mladých a začínajících řidičů
- Krizové situace v provozu a jejich předcházení
- Následky prožití dopravní nehody na osobnost řidiče
- Vliv psychického stavu, únavy a užívání alkoholu či návykových látek na řidičské schopnosti.<sup>62</sup>

### 6.3 Nové dopravní značky

Od 1. 1. 2024 se může v praxi setkat s několika novými dopravními značkami, které lépe reflektují současné dopravní potřeby. Patří mezi ně značky pro nové dopravní situace a modernizované symboly pro zvýšení srozumitelnosti.

#### 6.3.1 Sdílená zóna

O této nové dopravní značce jsem se již zmínil v článku výše.

#### 6.3.2 Parkoviště P+D

Značka pojmenovaná jako Parkoviště P+D označuje parkoviště, které je určeno pro parkování vozidel, jejichž řidič odtud bezprostředně pokračuje v jízdě jako cestující v jiném vozidle v rámci spolujízdy.



Obrázek č. 2 – Dopravní značení Parkoviště P+D

<sup>62</sup> BESIP.CZ, Řidičák na zkoušku, [online].[cit. 2024-12-30]. Dostupné z WWW: <https://besip.gov.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasay-bezupecne-jizdy-v-aute/Novy-bodoby-system/RNZ>

### 6.3.3 Bezpečný odstup

Informuje o bezpečném odstupu mezi jedoucími vozidly. Dvě šipky mezi dvěma za sebou jedoucími vozidly označují minimální bezpečný odstup vozidel na dané pozemní komunikaci při nejvyšší dovolené rychlosti za běžných podmínek.



Obrázek č. 3 – Dopravní značení Bezpečný odstup

### 6.3.4 Servisní místo pro sanitaci hygienických zařízení obytných vozidle

Značka označuje místo pro sanitaci hygienických zařízení obytných automobilů a obytných přívěsů.

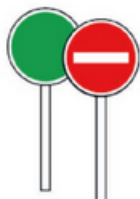
### 6.3.5 Terénní sociální služba

Označení vozidla poskytovatele terénních sociálních služeb.

### 6.3.6 Zastavovací terč pro střídavý provoz

Terč slouží k zastavování vozidel k tomu určenou osobou dle §79 odst. 1 písm. i) zákona, a to zejména při obousměrném provozu v jednom jízdním pruhu při přechodné úpravě provozu na pozemní komunikaci.

Terč se užívá tak, že strana se symbolem dopravní značky „Zákaz vjezdu všech vozidel“ směřuje k vozidlům, kterým se dává znamení k zastavení vozidla, a zelená strana směřuje k vozidlům, která mohou pokračovat v jízdě.



Obrázek č. 4 – Dopravní značení Zastavovací terč pro střídavý provoz

## 7 Prevence, vzdělání, osvěta

*„Slovo prevence je latinského původu a znamená opatření učiněné předem, v časnou obranu nebo ochranu.“<sup>63</sup>*

První poznatky o prevenci v dopravě bychom si měli nést všichni již z dětství. Rodiče by měli být vzorem pro své děti při pohybu a provozu na pozemní komunikaci a měli by vytvářet pro své děti základy dopravní výchovy, kterou můžeme charakterizovat jako *„přípravu osob na bezpečný pohyb v silničním provozu. Začíná prakticky tehdy, kdy dítě vedeno za ruku poprvé vstoupí do silničního provozu a končí tehdy, když je člověk nucen se pohybu v silničním provozu vzdát.“<sup>64</sup>*

Dle mého názoru, prevence a vzdělávací programy pro řidiče hrají klíčovou roli ve zlepšování bezpečnosti na silnicích a snižování počtu dopravních nehod. Tyto programy mají různou formu a zaměření a mohou být určeny jak pro nové a mladé řidiče, tak pro zkušenější nebo profesionální řidiče. V každém případě cílená prevence má smysl.

Dovolil bych si poznamenat, že celková prevence a osvěta v silničním provozu by měla více cílit i na nižší ročníky základních škol. Společným cílem by pak mělo být vštěpování správného chování při pohybu v silniční dopravě, a to se týká i těch nejmladších účastníků silničního provozu.

V Česku je hlavní koordinačním subjektem BESIP (Bezpečnost silničního provozu), který je samostatným oddělením Ministerstva dopravy. Působí ve 14 krajích v Česku. S působením BESIP se můžeme setkat v různých dopravních kampaních, pod jeho záštitou probíhá dopravní výchova na základních školách a dopravních hřištích, na webových portálech. Provozuje i Observatoř bezpečnosti silničního provozu, která je spojena s projektem Vědy a výzkumu Ministerstva dopravy. Hlavním účelem projektu je snížení nehodovosti na pozemních komunikacích a zefektivnění procesu přijímání informační databáze SIS, ze které vyšlo založení Evropské observatoře bezpečnosti silničního provozu (European Road Safety Observatory).<sup>65</sup>

---

<sup>63</sup> HEJDA, J.a DUBEN, R., *Veřejně prospěšné organizace a jich postavení v systému prevence a ochrany proti drogovým závislostem*. Praha: Vltavín, 2002, s. 167

<sup>64</sup> ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J. a ŠMOLÍKOVÁ, J., *Psychologická prevence nehod: teorie a praxe*, Praha: Karolinum, 2006, s. 122

<sup>65</sup> BESIP.CZ, [online]. [cit. 2020-12-30] Dostupné z WWW: <https://besip.gov.cz/Pro-odborniky-O-Besip/BESIP-o-nas>

## 7.1 BESIP

BESIP (Bezpečnost silničního provozu) je národní program Ministerstva dopravy České republik zaměřený na zvyšování bezpečnosti na silnicích prostřednictvím prevence, vzdělávání a osvěty. Jeho cílem je snižovat počet dopravních nehod a jejich následků.

Hlavní aktivity BESIP zahrnují:

- Osvětové kampaně: Realizace celostátních i regionálních kampaní zaměřených na různé aspekty bezpečnosti, jako je dodržování rychlostních limitů, nepoužívání mobilních telefonů během řízení či správné používání bezpečnostních pásů.
- Vzdělávací programy: Organizace školení a seminářů pro různé cílové skupiny, včetně dětí, mladých řidičů, seniorů a profesionálních řidičů, s důrazem na prevenci rizikového chování a zvyšování povědomí o bezpečnosti.
- Spolupráce s médii: Šíření informací o bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím médií, sociálních sítí a dalších komunikačních kanálů za účelem informování veřejnosti o aktuálních tématech a statistikách.
- Podpora legislativních změn: Spolupráce na tvorbě a prosazování zákonů a vyhlášek, které přispívají ke zvýšení bezpečnosti na silnicích, jako jsou úpravy bodového systému, či zavádění nových dopravních značek.
- Výzkum a analýzy: Provádění studií a sběr dat o dopravních nehodách a chování účastníků silničního provozu pro identifikaci rizikových faktorů a efektivních preventivních opatření.

Díky těmto aktivitám BESIP přispívá k dlouhodobému snižování počtu dopravních nehod a zlepšování kultury na českých silnicích.

## 7.2 Typy vzdělávacích programů

- Kurzy pro řidiče: Tyto programy poskytují základní znalosti o pravidlech silničního provozu, bezpečnostních praktikách a obraně proti nebezpečným situacím na silnici. Tyto programy nabízejí především autoškoly. Národní strategie bezpečnosti pro roky 2021- 2030, kterou schválila vláda v roce 2021, si klade za cíl snížit počet obětí a těžkých zranění na silnicích na polovinu. Zároveň

volá po zajištění vyšší odborné úrovně učitelů autoškol a dohled nad kvalitou výuky a výcviku.<sup>66</sup>

- Programy pro řidiče s přestupky: Tyto kurzy pomáhají řidičům, kteří byli potrestáni za dopravní přestupky, pochopit důsledky své jízdy a poskytují možnost odpočtu bodů za určitých podmínek stanovených zákonem. Tento typ služby poskytuje např. Polygon Most. Do této skupiny můžeme zařadit také program Řidičák na zkoušku, který se zaměřuje hlavně na mladé a začínající řidiče, jak už bylo zmíněné v předchozí kapitole.
- Start driving: jde o program, který je realizován pod záštitou Asociací autoškol v Česku a ve spolupráci s centrem bezpečných jízd. Je zaměřen hlavně na začínající řidiče a cílí také na vzdělávací aktivity určené pro budoucí a stávající učitele autoškoly. Krom toho si lze vybrat podpůrné programy a rozšířit si znalosti jako mentor nebo zodpovědný rodič. Tento program čerpá ze zkušeností rakouského systému vzdělávání řidičů, je zcela zdarma a v současné době ho poskytují školicí centra na osmi místech v Česku. Jako jedním z partnerů je také Policie ČR.<sup>67</sup>

### 7.3 Cíl vzdělávacích programů

- Zvýšení povědomí o bezpečnosti: Programy se snaží zvýšit povědomí o rizicích a nebezpečných praktikách, které mohou vést k nehodám.
- Zlepšení rozhodovacích dovedností: Vzdělávací programy učí řidiče, jak rychle a efektivně reagovat v nebezpečných situacích.
- Podpora odpovědného chování: Motivují řidiče, aby byli zodpovědní a dodržovali pravidla silničního provozu.

### 7.4 Mediální kampaně a sociální sítě

Za jeden z účinných prostředků považují působení médií a sílu mediálních kampaní. Dnešní doba je protkána technologiemi a každodenním používáním sociálních sítí. Z tohoto pohledu vidím jako účinný krok a strategii ve využívání těchto kanálů v prevenci a osvětě.

---

<sup>66</sup> BESIP.CZ, Národní strategie bezpečnosti 2021-2030,[online].[cit. 2024-12-30] Dostupné z WWW: <https://besip.gov.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/aktualni-strategie>

<sup>67</sup> START DRIVING, [online]. [cit. 2024-01-16]. Dostupné z WWW: <https://www.startdriving.cz/>

Rád bych zmínil minulé a i současné preventivní kampaně, které jsou pod záštitou různých garantů jako je BESIP, Asociace pojišťoven, Policie ČR, Ministerstva dopravy atd.

Jednou takovou osvětovou kampaní je „*Nenechte se rozladit – Řidiči*.“<sup>68</sup> Tato kampaň zpracovává téma agresivity za volantem podle identifikace různých typů řidičů a jejich vlastností. Cílem je ukázat příklady, jak se nenechat na silnicích vyprovokovat.

Platforma Vize 0.cz se v kampani obrátila nejen na odborníky a dopravní psychology, ale také na širokou veřejnost a hlavně na rodiny s dětmi, kdy je požádala o vtipné názvy jednotlivých typů řidičů jako např. lepič, levoproudař, vybrždovač.

Pozitivně hodnotím také webové příspěvky Policie ČR na YouTube. Zde se řidiči mohou prostřednictvím krátkých informačních videí seznámit s radami a typy Policie ČR v konkrétních situacích na silnici anebo přímo s jednotlivými přestupky.<sup>69</sup>

Podobných kampaní proběhlo v minulosti již několik a věnovaly se různým námětům. Jsem přesvědčen, že cílená osvěta v médiích má svůj význam a dokáže intenzivně působit na naše okolí. Jednalo se například o kampaně „*Nemyslíš – zaplatíš*“, „*Jsmo vidět*“, „*Bezpečné chování řidičů*“, „*Řídím - Piju nealko pivo*“.<sup>70</sup>

## 7.5 Moderní technologie v monitorování a prevenci přestupků

Použití moderních technologií v monitorování a prevenci přestupků přináší nové možnosti a nástroje pro policii a další bezpečnostní složky. Efektivní integrace těchto technologií s důrazem na etické standardy a ochranu soukromí může vést k bezpečnějšímu a vyváženějšímu silničnímu provozu. Je však důležité, aby se technologie používaly jako náhrada za osobní přístup a interakci s občany, ale spíše jako podpůrné nástroje.

V každém případě, tyto technologie nejenom zefektivňují procesy detekce přestupků, ale také přispívají k prevenci a zvyšování bezpečí na silnicích, odhalování nedbalých, nezodpovědných a někdy i agresivních řidičů.

---

<sup>68</sup> ŘITICI.CZ, Platforma Vize 0, Národní strategie bezpečnosti 2021-2030, [online].[cit. 2024-01-06] Dostupné z WWW: <https://ritici.cz>

<sup>69</sup> POLICIE GOV.CZ, Pozor na silnici!, [online].[cit. 2024-12-31] Dostupné z WWW: <https://youtube.com/watch?v=t1XZREWEHus>

<sup>70</sup> POLICIE GOV.CZ, Prevence v dopravě, [online].[cit. 2024-01-30] Dostupné z WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/kapitoly-prevence-v-doprave.aspx>

Moderní technologie v monitorování přestupků jako je videomonitoring. Patří sem hlavně kamerové systémy na veřejných místech a jsou jedním z nejvíce rozšířených prostředků. Tyto systémy umožňují policii sledovat oblasti s vysokým rizikem přestupků a shromažďovat důkazy pro vyšetřování.

- Softwarové aplikace a analytika: Využití pokročilých analytických nástrojů a algoritmů pro analýzu dat z různých zdrojů umožňuje identifikaci vzorů a trendů, které mohou naznačovat zvýšené riziko přestupků. Tímto způsobem mohou být cíleny policejní patrolovací akce na problematické oblasti.
- Drony se čím dál častěji používají k monitorování velkých oblastí, například při veřejných akcích nebo v oblastech těžko přístupných pro osobní vozidla. Tyto technologie potencionálně zvyšují efektivitu a pokrytí monitorovaných zón.

#### Technologie v prevenci přestupků

- Mobilní aplikace pro komunitní zpravodajství, které umožňují občanům hlásit přestupky nebo podezřelé aktivity v reálném čase. Tato spolupráce posiluje zapojení komunity a zvyšuje povědomí o bezpečnostních otázkách. Např. aplikace ECHO zaměřená na pohřešované osoby.<sup>71</sup>
- Systémy pro sledování vozidel: Technologie, jako GPS sledování, umožňují nejen sledování odcizených vozidel, ale také monitorování jejich pohybu a predikci možných trestných činností spojených s vozidly.
- Biometrické technologie: Tyto technologie, jakou jsou otisk prstů nebo rozpoznání obličeje, mohou pomoci identifikovat pachatele v reálném čase. Umožňují rychlý přístup k identitě podezřelých a podporují efektivitu vyšetřování dopravních přestupků.

---

<sup>71</sup> MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU, Plán budovy, [online].[cit. 2025-01-02], Dostupné z WWW: <https://www.mpo.gov.cz/assets/cz/e-komunikace-a-posta/studie-k-narodnimu-planu-obnovy/2024/10/Studie-22.pdf>

## 8 Výsledky praktické části

Znalost pravidel je pro účastníky silničního provozu zásadní pro zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy. Je proto nezbytné, aby byli o změnách pravidel informováni včas a měli přehled o možných sankcích za jejich porušení.

### 8.1 Formulace problému

Z dostupných informací často vyplývá, že někteří účastníci silničního provozu nejen že neznají pravidla, ale mnozí nemají ani povědomí o sankcích, které jim mohou hrozit za jejich porušení. Tímto způsobem mohou být hrozící sankce neúčinné, což činí jejich přísnost méně relevantní. Pokud by mělo docházet ke zpřísnění sankcí, mělo by se zaměřit na aktuální nejzávažnější problémy, ale zároveň by bylo nutné důsledněji ověřovat, zda účastníci silničního provozu mají dostatečné legislativní povědomí a zda vůbec vědí, jaké důsledky mohou nastat v případě porušení pravidel.

### 8.2 Formulace cílů

Cílem praktické části bakalářské práce bude zjistit

- Zda jsou účastníci silničního provozu řádně obeznámeni s novelizací zákona o silničním provozu s přísnějšími sankcemi.
- Zda si řidiči motorových vozidel dávají větší pozor na dodržování pravidel silničního provozu vzhledem k novelizaci zákona.
- Pohled řidičů na bezpečnost v silničním provozu.
- Zda je novelizace zákona dost přísná a zda to ovlivnilo jejich přístup v předcházení přestupkových jednáních v silničním provozu.

### 8.3 Výzkumné předpoklady – hypotézy

**Hypotéza 1:** Řidiči, kteří se často setkávají s kontrolami policie, pocítují větší bezpečnost na silnicích než ti, kteří kontroly zažívají jen zřídka nebo vůbec.

**Hypotéza 2:** Zpřísnění pokut a zvýšení počtu kontrolních zařízení (radarů, kamer) bude považováno za účinný nástroj pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu.

**Hypotéze 3:** Většina respondentů bude podporovat zavedení přísnějších pokut a sankcí za závažné přestupky, jako je jízda pod vlivem alkoholu, řízení bez pásů nebo používání mobilního telefonu.

**Hypotéze 4:** Respondenti, kteří často používají mobilní telefon během řízení, budou méně nakloněni zpřísnění pravidel týkajících se používání mobilních telefonů v autě.

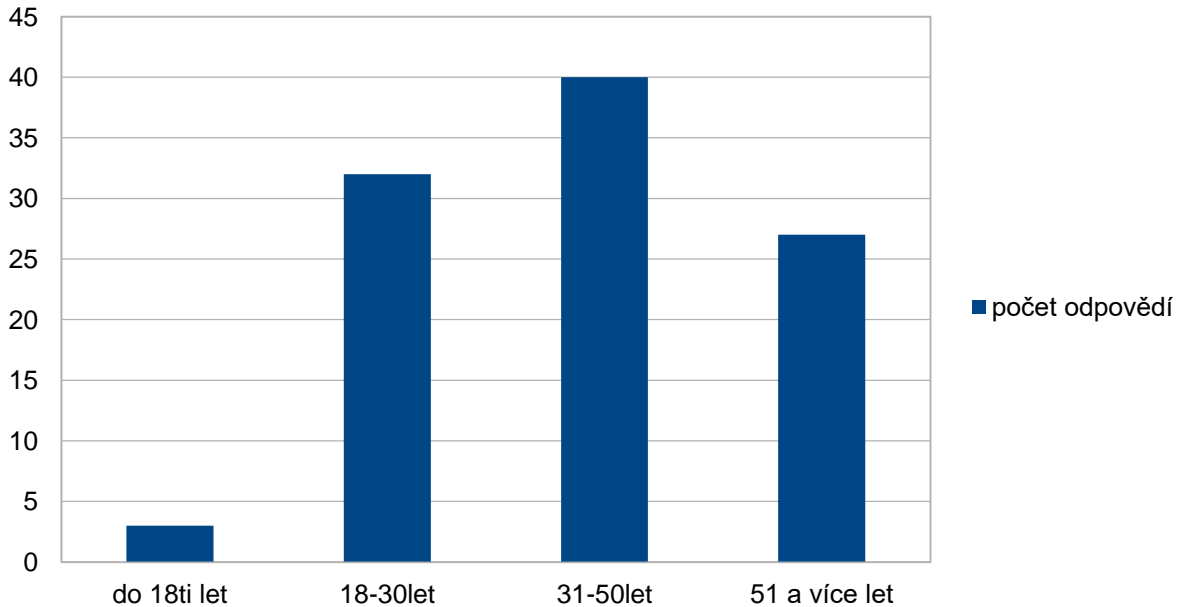
## 8.4 Metoda šetření

Dotazníkové šetření bylo navrženo s cílem zjistit názory, postoje a chování účastníků silničního provozu ve vztahu k přestupkům v silničním provozu, povědomí o novelizacích zákona č. 361/2000 Sb. (o provozu na pozemních komunikacích) a názory na bezpečnostní a legislativní změny v oblasti silničního provozu. Dotazník se zaměřuje na demografické údaje, zkušenosti s přestupky, chování při řízení a vnímání efektivity legislativních změn. Cílem šetření je získat komplexní obraz o tom, jak účastníci silničního provozu vnímají a dodržují pravidla silničního provozu, jak jsou informováni o novelizacích zákona, jak hodnotí změny v legislativě a jaký mají názor na bezpečnost na silnicích. Dále je cílem identifikovat případné rozdíly v chování a názorech na základě věkových skupin, pohlaví, zkušeností s řízením a dalších demografických faktorů. Pro tento dotazníkový výzkum bude použita **náhodná stratifikovaná metoda výběru vzorku**, která zajistí, že vzorek respondentů bude co nejvíce reprezentativní pro různé skupiny účastníků silničního provozu. Vzorek bude čítat minimálně 100 respondentů, aby byla zajištěna statistická významnost výsledků. Dotazník bude distribuován v tištěné formě a to přímo v provozu na silnicích. Dotazník obsahuje **uzavřené otázky**, které respondentům umožní vybrat jednu nebo více odpovědí z předdefinovaných možností. To usnadní analýzu a statistické zpracování dat. Některé otázky mají i prostor pro **otevřené odpovědi**, kde mohou respondenti specifikovat vlastní názory a doporučení.

## 8.5 Výsledky průzkumu

### Otázka č. 1

Jaký je Váš věk?



*Graf č. 3- Věková škála respondentů<sup>72</sup>*

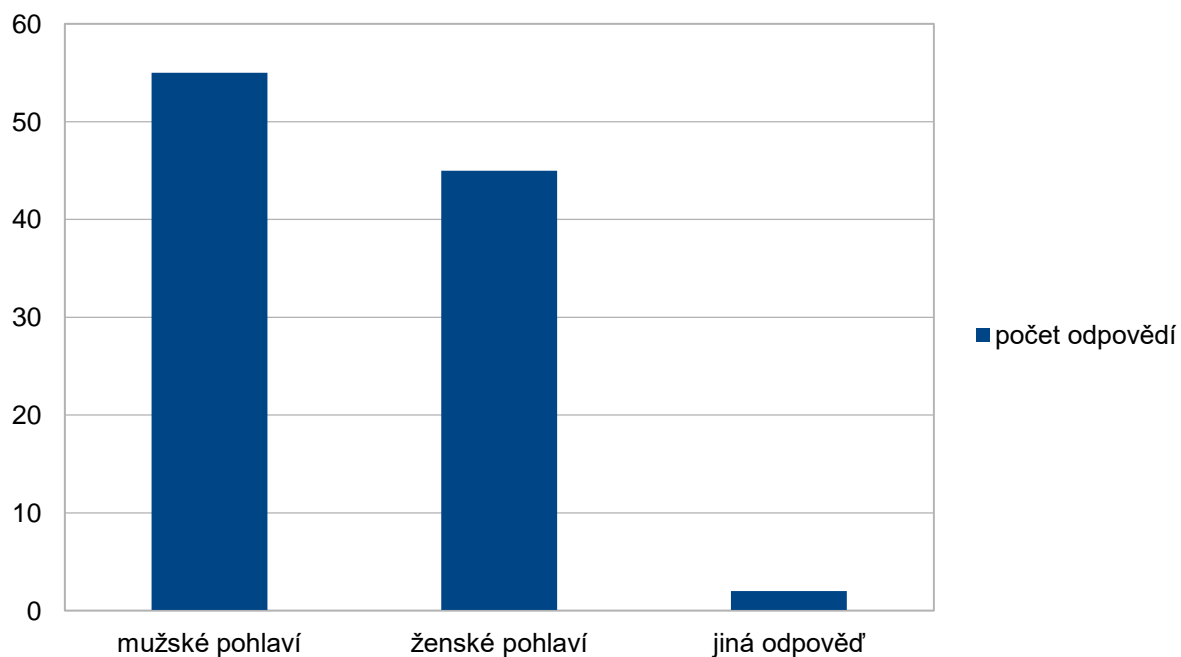
Podle vyhodnocených dotazníků spadá do věkové kategorie 31–50 let - 40 respondentů, do 18 let máme zaznamenané 3 odpovědi, odpovědi mezi 18 let -30let - 32 respondentů a do věkové kategorie 51 a více let - 27 respondentů. Nejvíce respondentů spadá do věkové kategorie **31–50 let** (39%), což odpovídá demografickému segmentu, který je aktivní

a zkušený, ale zároveň už má dostatečnou praxi v řízení. Mladší věkové skupiny do 18 let představuje (3%), věkové rozmezí 18–30 let představuje (34 %) respondentů, což ukazuje na výraznou účast mladších řidičů. Kategorie 51 a více let byla zastoupena (26%) respondentů, což ukazuje na relevantní vzorek i starších řidičů, kteří mohou mít odlišný pohled na změny v legislativě.

<sup>72</sup> Autor práce 2025, vlastní šetření

## Otázka č. 2

Jaké je Vaše pohlaví?



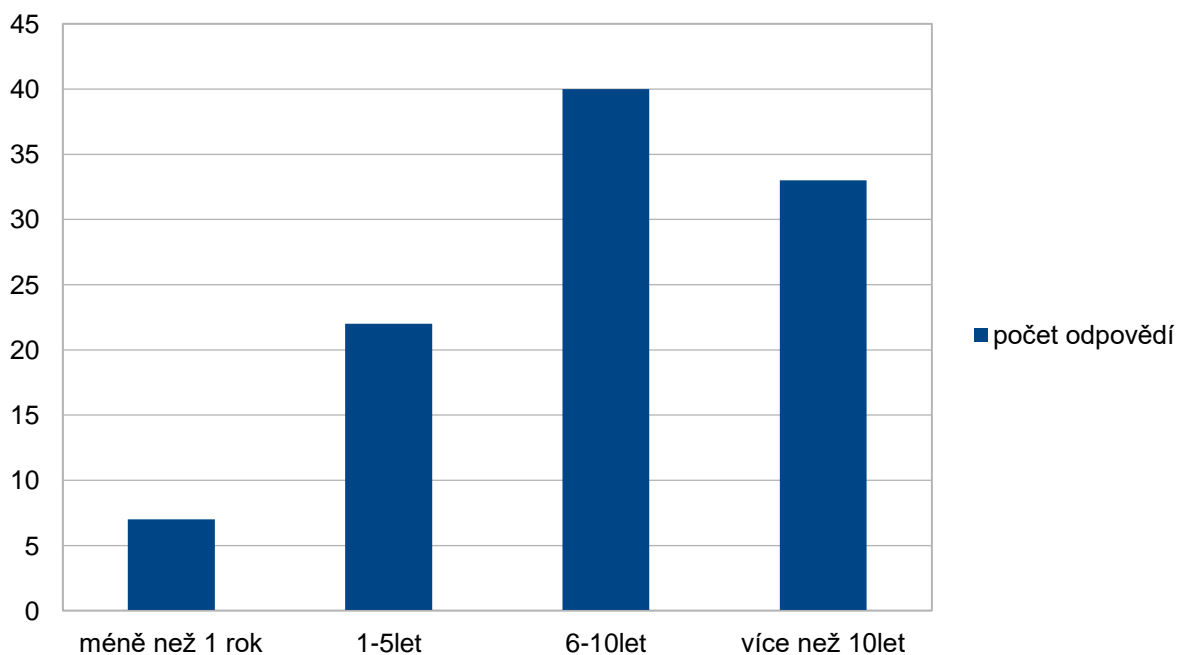
**Graf č. 4 - Pohlaví respondentů<sup>73</sup>**

Většina respondentů byla mužského pohlaví, konkrétně (54%), což odpovídá 55 respondentům. Ženské pohlaví reprezentovalo (44%), tedy 45 respondentů. Možnost "jiná odpověď" byla zvolena pouze dvěma respondenty, což představuje (2 %).

<sup>73</sup> Autor práce 2025, vlastní šetření

### Otázka č. 3

Jak dlouho řídíte motorová vozidla?



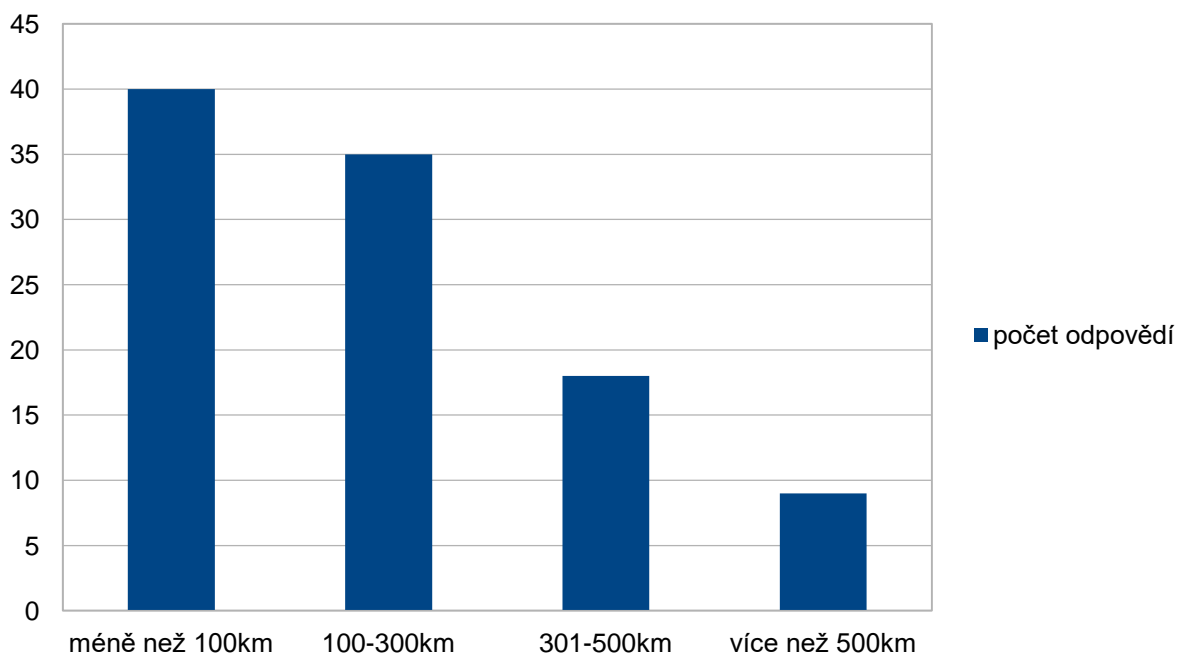
*Graf č. 5 - Zkušenosti s řízením motorových vozidel<sup>74</sup>*

Největší podíl respondentů (39%) uvedl, že řídí 6–10 let, což odpovídá 40 respondentům. Kategorii 1–5 let uvedlo 22% respondentů, což představuje 22 osob. Skupina, která řídí více než 10 let, byla zastoupena 32% respondentů, což odpovídá 33 osobám. Pouze 7% respondentů řídí méně než 1 rok, což znamená 7 respondentů, což odpovídá mladším řidičům nebo těm, kteří si v poslední době udělali řidičský průkaz.

<sup>74</sup> Autor práce 2025, vlastní šetření

#### Otázka č. 4

Jaký je váš průměrný počet kilometrů, které týdně najezdíte?



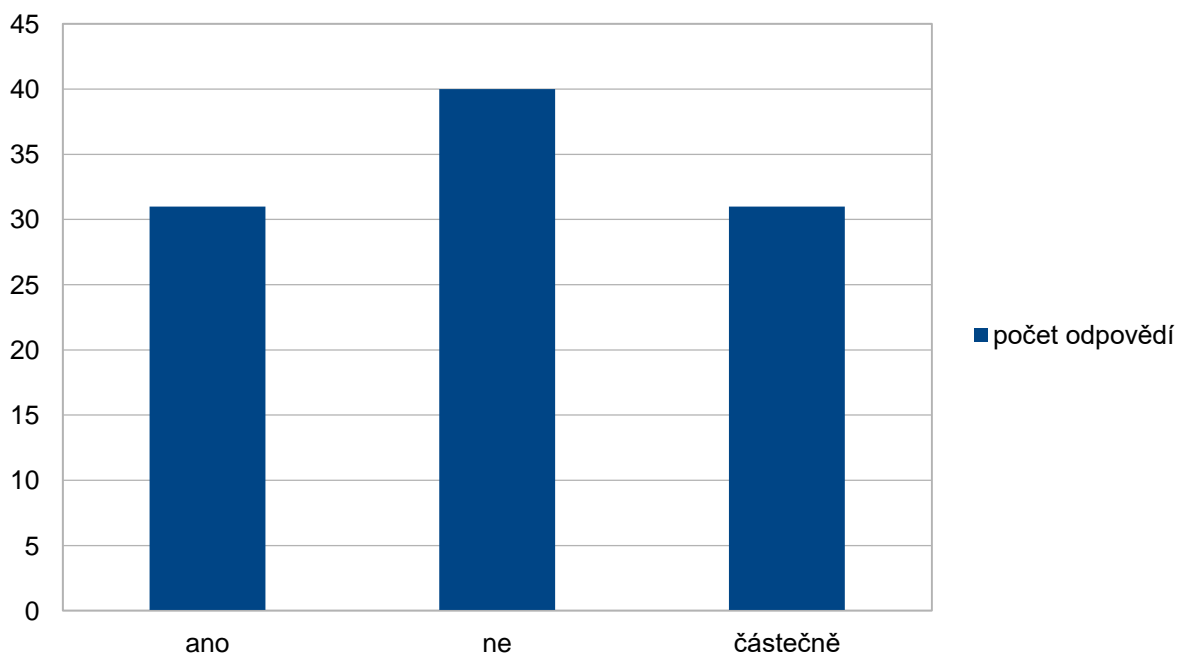
#### *Graf č. 6 - Počet naježděných kilometrů týdně<sup>75</sup>*

Většina respondentů jezdí méně než 100 km týdně, což představuje 40 respondentů (39%). V kategorii 100–300 km se nachází 35 respondentů (34%), což může zahrnovat pracovní dojíždění nebo častější cestování na kratší vzdálenosti. Pouze 18 % respondentů, což je 18 respondentů, jezdí 301–500 km týdně a 9% respondentů, což odpovídá 9 osobám, překračuje 500 km týdně. To ukazuje na menší podíl velmi intenzivních řidičů, kteří mají potřebu pravidelně cestovat na dlouhé vzdálenosti.

<sup>75</sup> Autor práce 2025, vlastní šetření

## Otázka č. 5

Jste obeznámeni s novelizacemi zákona č. 361/2000 Sb.?



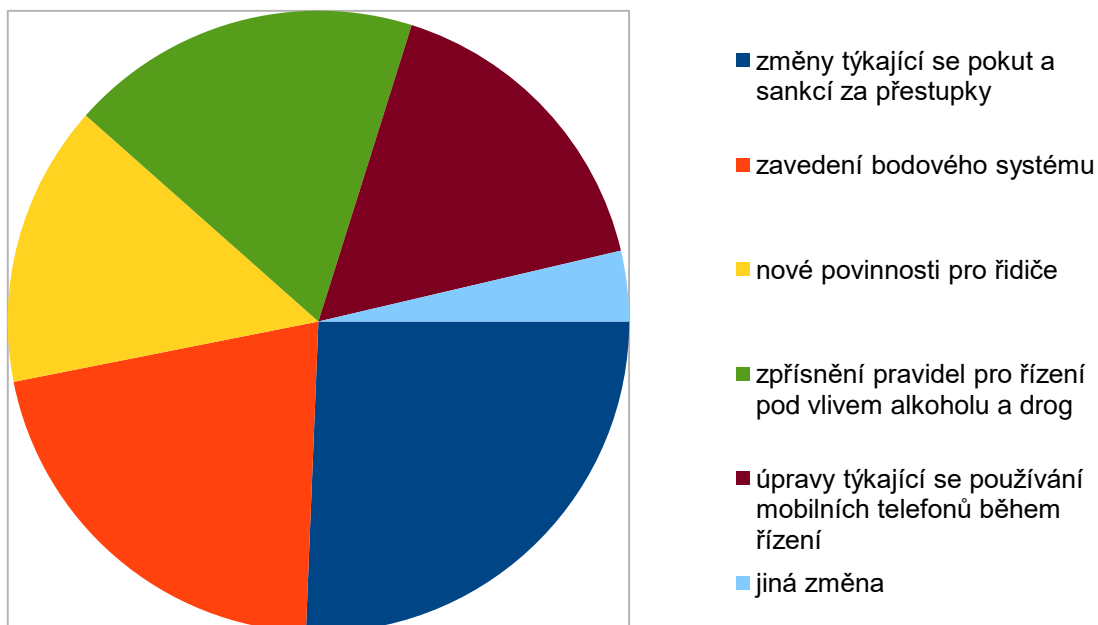
### *Graf č. 7 - Znalost novely zákona <sup>76</sup>*

Tento výsledek ukazuje, že přibližně 30% respondentů, což je 31 osob, je plně obeznámeno se změnami v zákoně. Naopak více než 60% respondentů uvedlo, že buď vůbec nejsou se změnami seznámeni (39%, což odpovídá 40 respondentům), nebo mají jen základní přehled (31%, což je 31 respondentů). To naznačuje, že pro velkou část řidičů jsou tyto změny nepřehledné nebo málo známé, což může naznačovat potřebu lepší osvěty o novinkách v silničním zákonodárství.

<sup>76</sup> Autor práce 2025, vlastní šetření

### Otázka č. 6

Jaké změny v zákoně č. 361/2000 Sb. považujete za nejdůležitější?



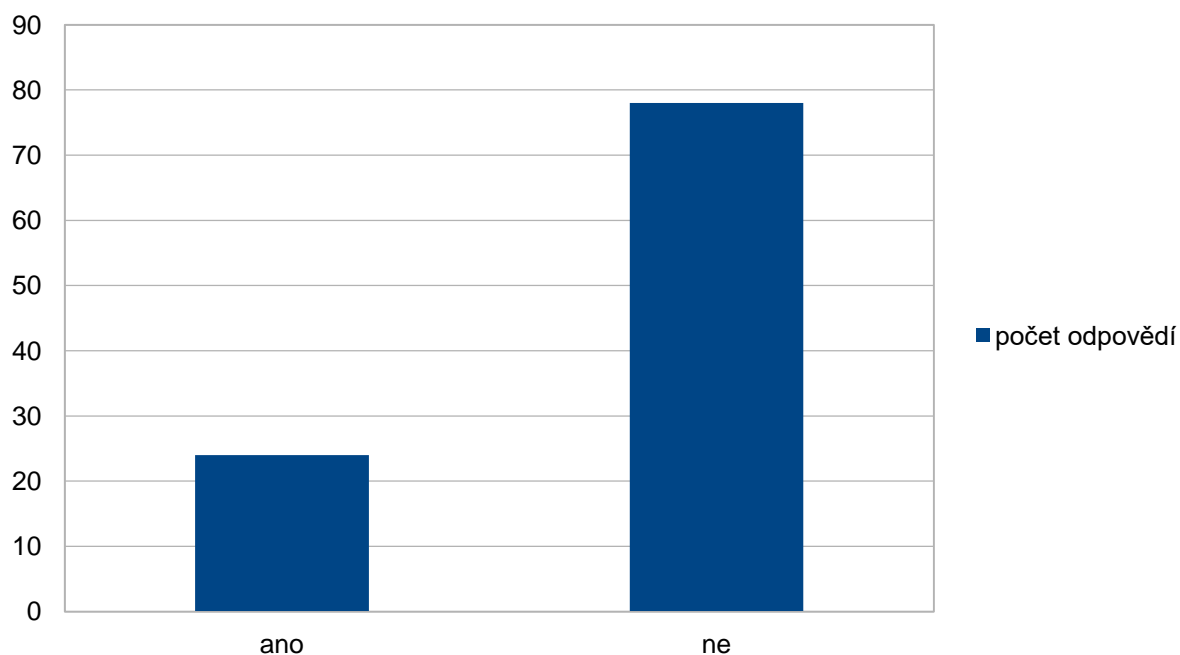
### Graf č. 8 - Nejdůležitější změny zákona dle řidičů<sup>77</sup>

Tento výběr ukazuje, že změny týkající se pokut a sankcí za přestupky (69%, což je 70 respondentů) a zavedení bodového systému (57%, což odpovídá 58 respondentům) byly vnímány jako nejzásadnější. Změny týkající se povinností pro řidiče a používání mobilních telefonů během řízení byly vnímány jako důležité, ale měly nižší zastoupení, konkrétně 39%, což je 40 respondentů, a 44%, což je 45 respondentů. Zpřísnění pravidel pro řízení pod vlivem alkoholu a drog považuje za klíčové 49% respondentů, což je 50 osob. Méně než 10 % respondentů, což je 10 respondentů, označilo jinou změnu, což ukazuje na soustředění na zmíněné oblasti.

<sup>77</sup> Autor práce 2025, vlastní šetření

### Otázka č. 7

Měli jste někdy problém s dodržováním pravidel stanovených zákonem č. 361/2000 Sb.?



**Graf č. 9 - Dodržování pravidel<sup>78</sup>**

Většina respondentů, konkrétně 76%, což odpovídá 78 respondentům, uvedla, že neměla problém s dodržováním pravidel, což ukazuje na relativně odpovědný přístup řidičů k dodržování předpisů. Naopak 24%, což je 24 respondentů, odpovědělo, že měli problém, což odpovídá realitě, že každý řidič může občas porušit pravidla nebo se dopustit přestupku.

<sup>78</sup> Autor práce 2025, vlastní šetření

### Otázka č. 8

Pokud jste někdy porušili pravidla uvedená v tomto zákoně, jaký typ přestupku to byl?



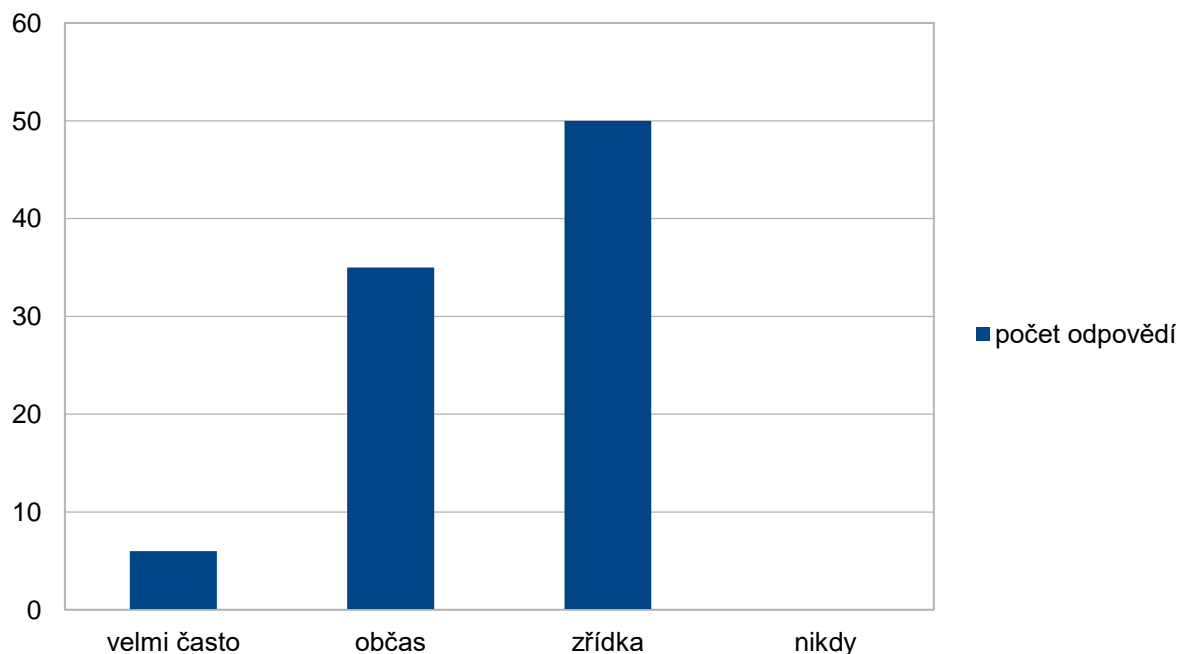
**Graf č. 10 - Typ přestupků uvedených respondenty <sup>79</sup>**

Nejčastější přestupky, které respondenti uvedli, jsou rychlostní přestupky (44%, což je 45 respondentů) a nesprávné parkování (29%, což odpovídá 30 respondentům). Použití mobilního telefonu během řízení zmínilo 24% respondentů, což je 24 osob, což naznačuje, že tento problém stále přetrvává mezi řidiči. Jízda pod vlivem alkoholu nebo drog se objevila pouze u 3% respondentů, což je 3 osoby, což naznačuje relativně nízkou míru tohoto přestupku. Nezastavení na stopce označilo 5% respondentů, což je 5 osob. Nezabezpečení dětí v autě uvedlo 8% respondentů, což odpovídá 8 osobám. Dalších 7% respondentů, což je 7 osob, označilo jiný přestupek.

<sup>79</sup> Autor práce 2025, vlastní šetření

### Otázka č. 9

Jak často se podle vás setkáváte s kontrolami, které provádějí policisté v souvislosti s přestupky řidičů?



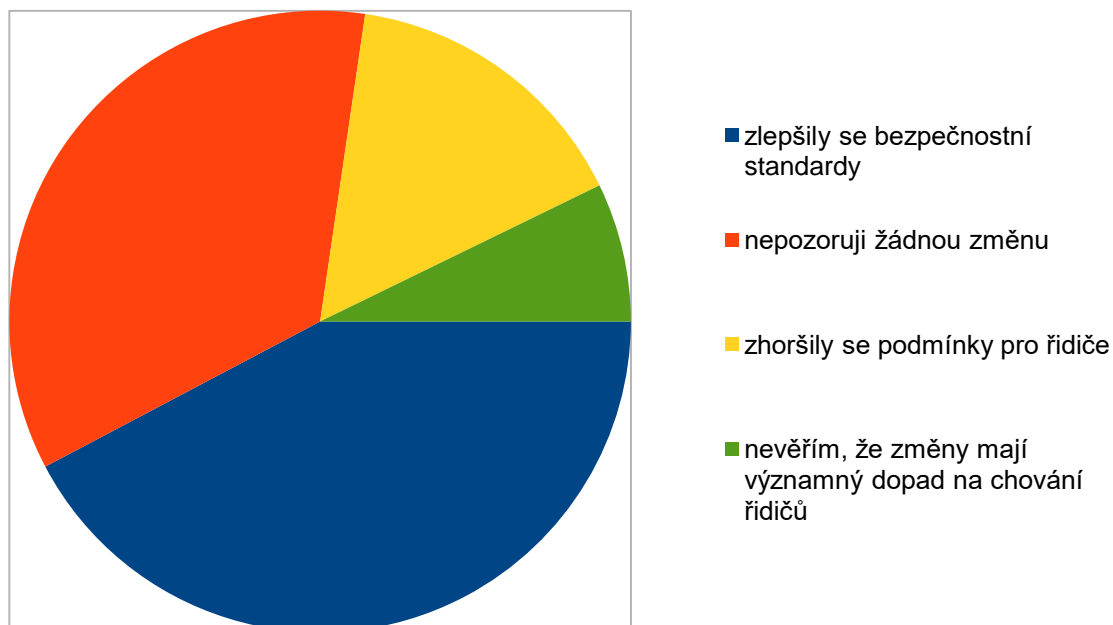
### Graf č. 11 - Množství kontrol prováděných policisty<sup>80</sup>

Většina respondentů, konkrétně 49%, což je 50 respondentů, se setkává s kontrolami zřídka. Občas uvedlo 34%, což odpovídá 35 respondentům, což naznačuje, že kontrolní činnost není vnímána jako velmi častá. Pouze 6% respondentů, což je 6 osob, se setkává s kontrolami velmi často, což naznačuje, že přítomnost policie na silnicích není pro většinu řidičů pravidelná. Odpověď nikdy nebyla ani u jednoho vyhodnocovaného dotazníku zaznamenána, což poukazuje na to, že každý z respondentů se už s nějakou silniční kontrolou setkal.

<sup>80</sup> Autor práce 2025, vlastní šetření

### Otázka č. 10

Jaký dopad mají podle vás změny v zákoně č. 361/2000 Sb. na chování řidičů?



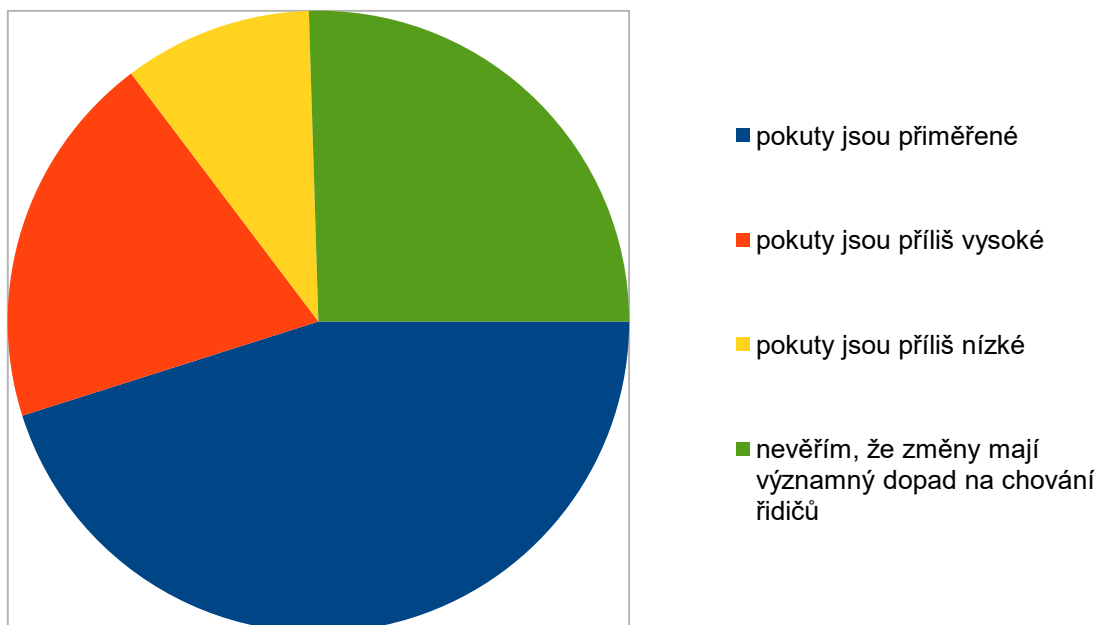
**Graf č. 12 - Dopad změn v zákoně<sup>81</sup>**

Podle odpovědí na tuto otázku, jaký dopad mají podle nich změny v zákoně č. 361/2000 Sb. na chování řidičů, se většina, konkrétně 40% respondentů (41 osob), domnívá, že se bezpečnostní standardy zlepšily. 33% respondentů (34 osob) uvedlo, že žádnou změnu nepozorují, což naznačuje, že pro tuto skupinu řidičů změny neovlivnily jejich chování. 15 % respondentů (15 osob) považuje změny za zhoršení podmínek pro řidiče, což naznačuje, že vnímají nové předpisy jako negativní. Pouze 7 % respondentů (7 osob) věří, že změny nemají významný dopad na chování řidičů, což ukazuje na skepsi ohledně efektivity těchto úprav.

<sup>81</sup> Autor práce 2025, vlastní šetření

### Otázka č. 11

Jak hodnotíte výši pokut za přestupky podle aktuální legislativy?



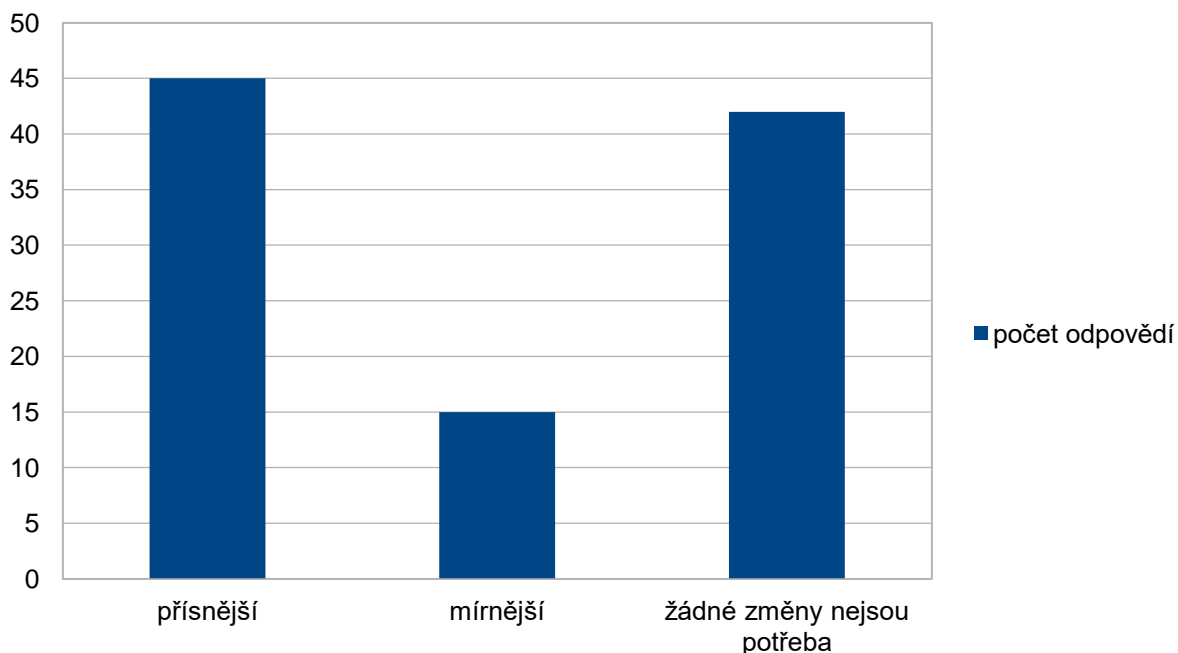
### Graf č. 13 - Názor na výši pokut<sup>82</sup>

Výši pokut hodnotí jako přiměřenou 45 % respondentů, což je 46 osob, což naznačuje, že většina respondentů vnímá současnou legislativu jako spravedlivou a adekvátní. 20% respondentů, což je 20 osob, uvedlo, že pokuty jsou příliš vysoké, což může naznačovat, že část řidičů považuje sankce za příliš přísné, zejména v případě drobných přestupků. 10% respondentů, což je 10 osob, uvedlo, že pokuty jsou příliš nízké, což by mohlo naznačovat názor, že sankce by měly být přísnější, aby měly skutečný motivační účinek na řidiče. Zajímavé je, že 25 % respondentů, což je 26 osob, odpovědělo, že neví, jak by výši pokut hodnotili, což naznačuje, že část řidičů nemá jasno v účinnosti pokut nebo se k této otázce nevyjadřuje. Celkově tedy většina respondentů preferuje zachování současné úrovně pokut, přičemž existuje i menší podíl, který by rád viděl změny.

<sup>82</sup> Autor práce 2025, vlastní šetření

## Otázka č. 12

Měly by být změny v zákoně č. 361/2000 Sb. podle vás přísnější nebo mírnější?



### **Graf č. 14 - Názor na výši přestupků<sup>83</sup>**

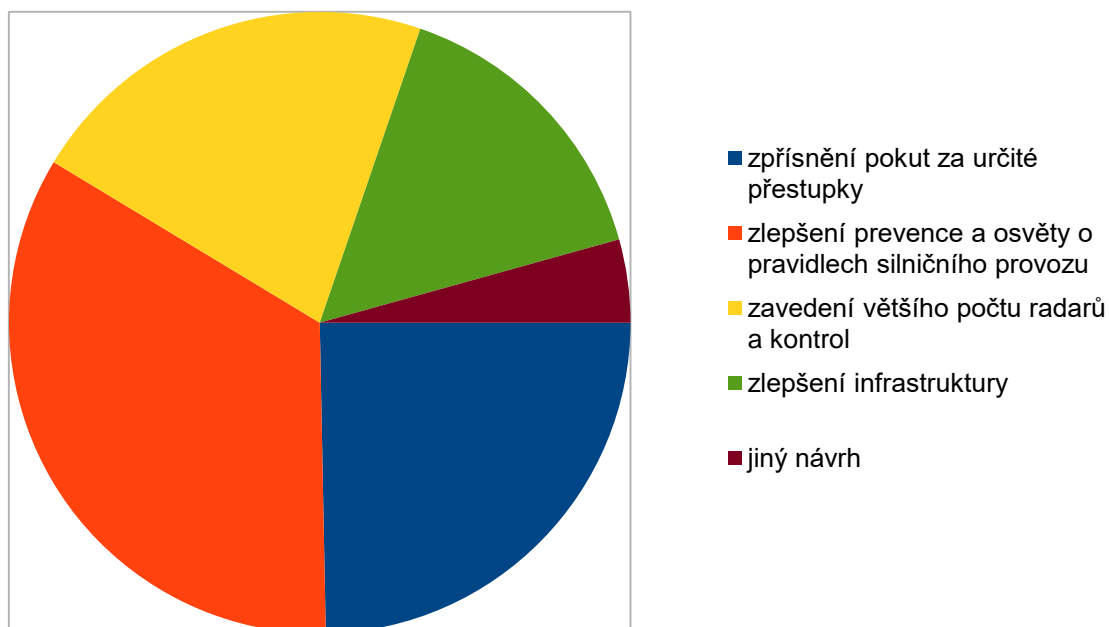
Výsledek této otázky ukazuje silný trend ve prospěch přísnějších změn – 44% respondentů, což je 45 osob, by rádo vidělo přísnější pravidla. Na druhé straně 15% respondentů, což je 15 osob, by uvítalo mírnější změny, což naznačuje, že pro ně je současný režim v oblasti sankcí dostatečný a přísnější pravidla by mohla být vnímána jako přetížení nebo omezování svobody řidičů. V této kategorii by mohli být respondenti, kteří vnímají silniční provoz jako relativně bezpečný a nepovažují zpřísnění pravidel za nezbytné.

Zajímavé je, že 41% respondentů, což je 42 osob, odpovědělo, že žádné změny nejsou potřeba. To může znamenat, že tento segment populace považuje současný právní rámec za dostatečně efektivní a preferuje stabilitu, bez nutnosti dalších zásahů do již zavedených pravidel.

<sup>83</sup> Autor práce 2025, vlastní šetření

### Otázka č. 13

Jaké další změny byste doporučili pro zlepšení bezpečnosti na silnicích?



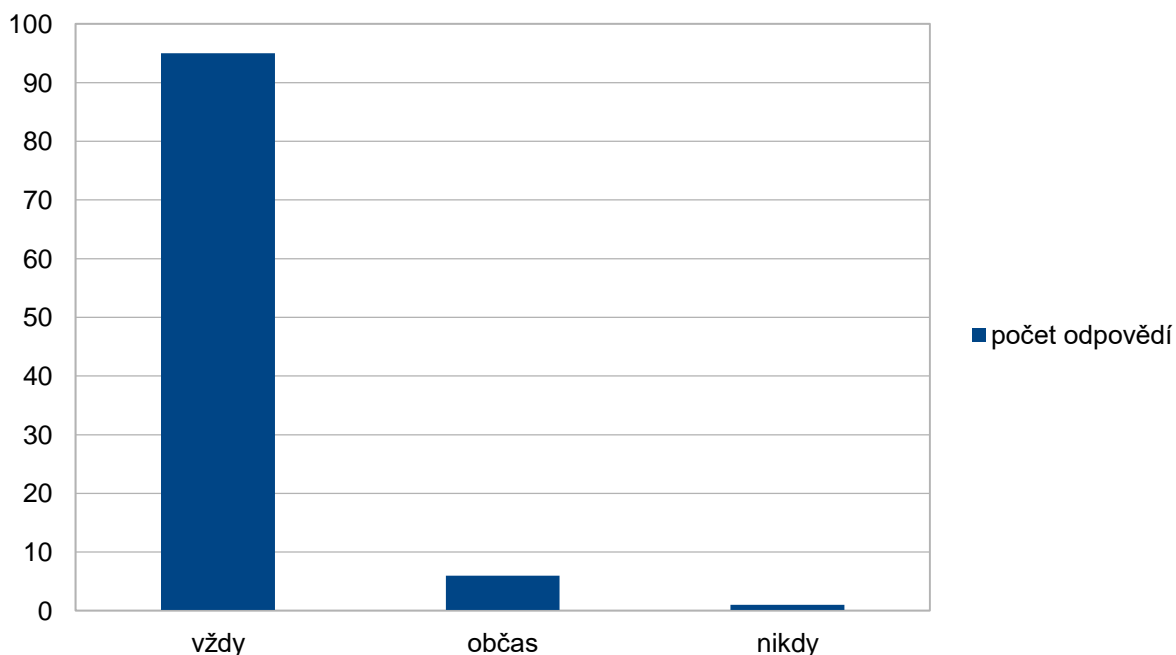
#### **Graf č. 15 - Doporučení respondentů pro zlepšení bezpečnosti <sup>84</sup>**

Tato otázka odhalila několik klíčových trendů. Zlepšení prevence a osvěty o pravidlech silničního provozu bylo označeno jako klíčová změna pro 54% respondentů (55 osob), což naznačuje, že většina vnímá osvětové kampaně jako účinný způsob, jak zlepšit bezpečnost na silnicích. Zprísňení pokut za určité přestupky podpořilo 39% respondentů (40 osob), což ukazuje, že přísnější sankce mohou být považovány za efektivní preventivní opatření. Zavedení většího počtu radarů a kontrol, které podpořilo 34% respondentů (35 osob), naznačuje, že část respondentů považuje současný dozor za nedostatečný. Zlepšení infrastruktury, jako je více parkovacích míst nebo lepší dopravní značení, považovalo za důležité 24 % respondentů (25 osob), což ukazuje, že někteří lidé vnímají problémy spíše v oblasti infrastruktury než v pravidlech silničního provozu. Možnost "jiný návrh" uvedlo 7 % respondentů (7 osob), což naznačuje, že část respondentů má alternativní nápady, které nezapadají do výše zmíněných kategorií.

<sup>84</sup> Autor práce 2025, vlastní šetření

#### Otázka č. 14

Jak často používáte bezpečnostní pás při řízení?



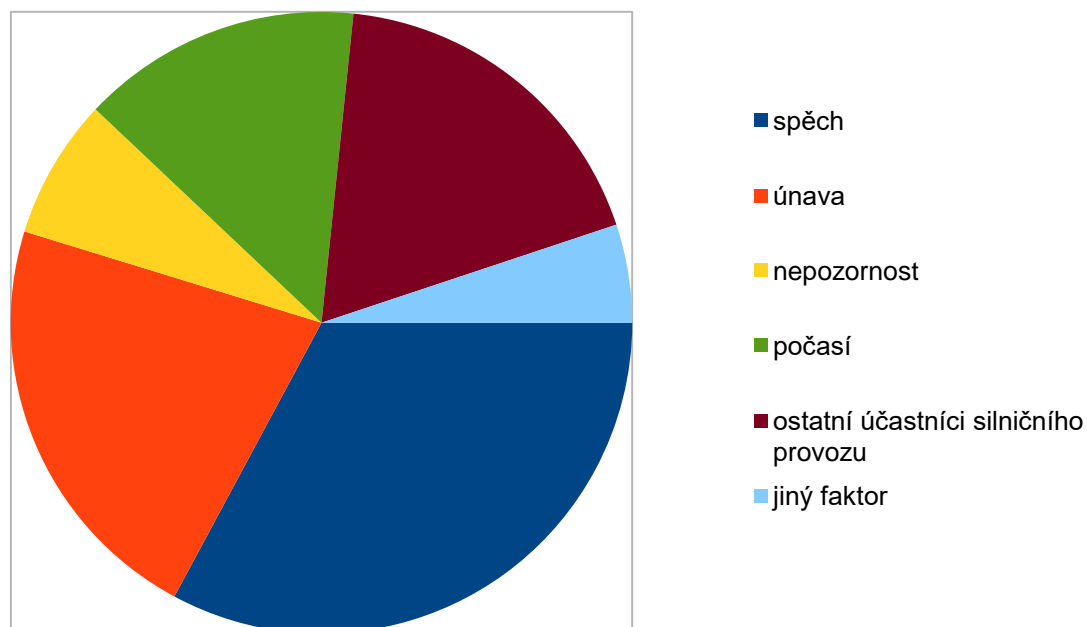
#### **Graf č. 16 - Používání bezpečnostního pásu respondenty <sup>85</sup>**

Odpovědi na tuto otázku ukazují na velmi pozitivní trend, protože 93% respondentů (95 osob) používá bezpečnostní pás vždy. Tento výsledek je v souladu s dlouhodobými snahami o propagaci používání bezpečnostních pásů jako základního prvku silniční bezpečnosti. Zbýlých 6% respondentů (6 osob) používá pás občas, což naznačuje, že i když jde o relativně nízký podíl, stále existuje menší segment řidičů, kteří bezpečnostní pás používají nepravidelně. Pouze 1% respondentů (1 osoba) uvedlo, že nikdy používá bezpečnostní pás, což je velmi nízký podíl a ukazuje na vysokou úroveň povědomí o významu tohoto bezpečnostního prvku.

<sup>85</sup> Autor práce 2025, vlastní šetření

### Otázka č. 15

Jaké faktory nejčastěji ovlivňují vaše rozhodování během řízení?



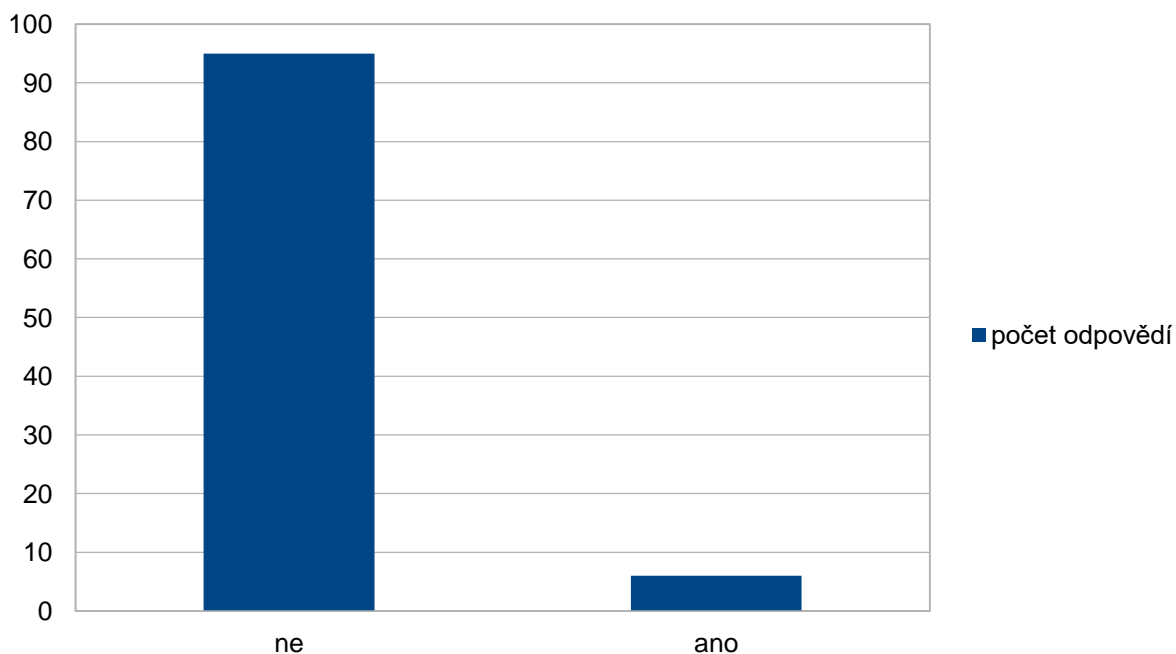
**Graf č. 17 - Faktory ovlivňující rozhodování v řízení respondentů <sup>86</sup>**

Na tuto otázku odpovědělo 44% respondentů (45 osob), že nejvíce jejich rozhodování ovlivňuje spěch. To ukazuje, že spěch je častým faktorem, který může vést k porušování pravidel, například k rychlé jízdě, nezastavení na červenou nebo jiným nebezpečným praktikám. Únava byla dalším faktorem, který ovlivňuje rozhodování 29% řidičů (30 osob), což naznačuje, že i únava může hrát roli v riziku nehody, zvláště pokud řidič není plně soustředěn na silniční provoz. Nepozornost je faktorem u 10% respondentů (10 osob), což naznačuje, že i malá míra nepozornosti může být příčinou nehod. Počasí ovlivňuje rozhodování 20% respondentů (20 osob) a ostatní účastníci silničního provozu hrají roli u 25% respondentů (25 osob), přičemž faktory jako špatné počasí nebo agresivní chování jiných řidičů mohou zvýšit stres a riziko na silnici. Tento výsledek ukazuje na širokou paletu faktorů, které mohou ovlivnit chování řidičů a jejich bezpečnost na silnicích. 7% respondentů (7 osob) uvedlo, že jiný faktor ovlivňuje jejich rozhodování, což naznačuje, že existují i další důvody, které mohou ovlivnit chování řidičů na silnicích. Tento výsledek ukazuje na širokou paletu faktorů, které mohou ovlivnit chování řidičů a jejich bezpečnost na silnicích.

<sup>86</sup> Autor práce 2025, vlastní šetření

### Otázka č. 16

Máte nějaké návrhy na zlepšení legislativy týkající se přestupků řidičů motorových vozidel?



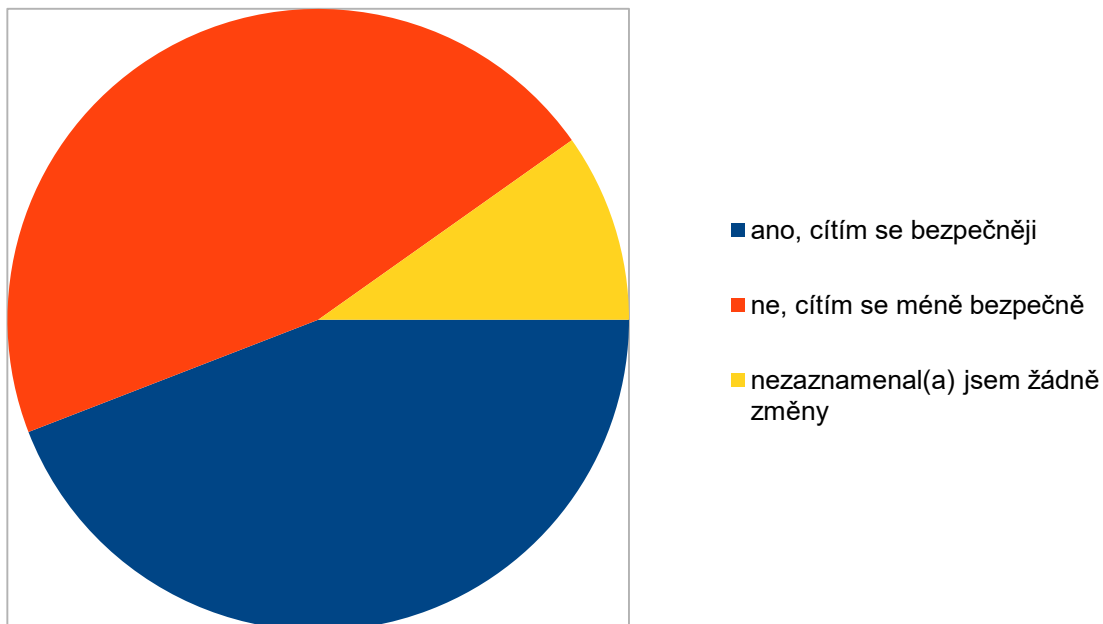
### Graf č. 18 - Návrhy respondentů na zlepšení legislativy <sup>87</sup>

Většina respondentů (88%, což je 90 osob) neměla konkrétní návrhy na zlepšení legislativy, což naznačuje, že aktuální právní rámec považují za dostatečný. Tato odpověď ukazuje, že většina řidičů je spokojena s tím, jak zákon o silničním provozu v současnosti funguje a nemá pocit, že by bylo nutné zavádět zásadní změny. Naopak 12% respondentů (12 osob) mělo nějaké návrhy, což může naznačovat, že pro určitou část populace je vždy prostor pro zlepšení pravidel nebo jejich aplikace.

<sup>87</sup> Autor práce 2025, vlastní šetření

### Otázka č. 17

Cítíte se bezpečně na silnicích v ČR po zavedení novelizace zákona č. 361/2000 Sb.?



**Graf č. 19 - Pocit bezpečí na silnicích** <sup>88</sup>

44% respondentů (45 osob) uvedlo, že se po změnách v legislativě cítí bezpečněji, což ukazuje na pozitivní vnímání novelizace a jejího vlivu na bezpečnostní standardy na silnicích. Tento výsledek může být spojený s většími sankcemi, přísnějším vymáháním pravidel a zlepšením infrastruktury, což přispívá k celkové ochraně účastníků silničního provozu. Naopak 46% respondentů (47 osob) nepozorovalo žádné změny, což může ukazovat na to, že přijaté změny měly spíše drobný nebo pozvolný vliv na vnímání bezpečnosti. Pouze 10% respondentů (10 osob) se cítí méně bezpečně, což je relativně nízký podíl a může signalizovat, že i při přísnějších opatřeních se většina respondentů na silnicích cítí bezpečně.

<sup>88</sup> Autor práce 2025, vlastní šetření

## 9 Shrnutí průzkumu

Na základě výsledků je patrné, že většina respondentů spadá do věkové kategorie 31 - 50 let (39%), což odráží zkušenost a stabilitu této věkové skupiny v silničním provozu, Mladší řidiči ve věkové skupině 18 - 30 let tvoří 34% a 26% účastníků je starších než 51 let. Pouze 3% respondentů jsou mladší než 18 let. Co se týče pohlaví, 54% respondentů byli muži a 44% ženy.

Pokud jde o zkušenosti s řízením, 39% respondentů má za sebou 6 – 10 let praxe, 32% více než 10 let a 22% respondentů má 1 – 5 let praxe. V oblasti průměrné týdenní kilometráže většina respondentů (39%) jezdí méně než 100 km týdně, 34% najezdí 100 – 300 km, 18% najezdí 301 – 500 km a pouze 9% respondentů najezdí více než 500 km týdně.

V otázce obeznámenosti s novelizacemi zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích se 30% respondentů cítilo plně informováno, 31% mělo pouze základní přehled a 39% uvedlo, že nejsou informováni. Nejvíce respondentů považovalo změny týkající se pokut a sankcí (69%) a zavedení bodového systému (57%) za klíčové. Zpřísnění pravidel pro řízení pod vlivem alkoholu a drog bylo považováno za důležité pro 49% účastníků.

Při otázce dodržování pravidel byla většina respondentů (76%) v souladu s předpisy, zatímco 24% přiznalo porušení pravidel. Nejčastější přestupky zahrnovaly rychlostní přestupky (44%), nesprávné parkování (29%) a použití mobilního telefonu během řízení (24%). Jízda pod vlivem alkoholu nebo drog byla uvedena pouze (3%) účastníků.

Co se týče četnosti silničních kontrol, většina respondentů (49%) se s kontrolami setkává zřídka, pouze 6% se s nimi setkává velmi často. Změny v zákoně č. 361/2000 Sb. byly většinou respondentů vnímány pozitivně, kdy 40% považovalo zlepšení bezpečnostních standardů za nejvýznamnější efekt, 33% nepozorovalo žádnou změnu a 15% považovalo změny za zhoršení podmínek pro řidiče. Výši pokut považuje za přiměřenou 45% respondentů, 20% pokuty považuje a příliš vysoké a 10% za příliš nízké.

Pokud jde o změny v legislativě, 44% respondentů by preferovalo přísnější pravidla, 41% považuje současný stav za dostatečný a 15% by uvítalo mírnější přístup.

Pro zlepšení bezpečnosti na silnicích respondenti navrhli zvýšení prevence a osvěty (54%), zpřísnění pokut (39%) a větší počet radarů a kontrol (34%).

Při otázce používání bezpečnostního pásu 93% respondentů uvedlo, že pás používá vždy, což ukazuje na velmi vysokou úroveň povědomí o bezpečnosti. Nejvíce faktorů ovlivňujících rozhodování řidičů tvoří spěch (44%), únava (29%) a ostatní (25%). Pouze 6% uvedlo jiný faktor.

Na závěr, po zavedení novelizace zákona č. 361/2000 Sb., se většina respondentů (44%) cítí bezpečněji, 46% nepozorovalo žádné změny a 10% respondentů se cítí méně bezpečně. Celkové výsledky naznačují, že většina řidičů vnímá zlepšení bezpečnostních standardů a zvyšující se důraz na pravidla silničního provozu.

Tento výstup z průzkumu ukazuje, že změny v legislativě byly vnímány pozitivně, avšak zůstává prostor pro další zlepšení, zejména v oblasti osvěty a kontroly.

Před samotným vyhodnocením dotazníku byly dále stanoveny 4 hypotézy, které mohl dotazník vyvrátit či potvrdit.

**H1: Řidiči, kteří se často setkávají s kontrolami policie, pocít'ují větší bezpečnost na silnicích než ti, kteří kontroly zažívají jen zřídka nebo vůbec.**

Na základě výsledků průzkumu, kde 6% respondentů uvedlo, že se setkávají s kontrolami velmi často a 34% občas, nelze jednoznačně potvrdit tuto hypotézu. Ačkoli 44% respondentů se cítí bezpečněji po zavedení novelizace zákona, většina (46%) nezaznamenala žádnou změnu v pocitu bezpečnosti. To naznačuje, že časté kontroly nemají výrazný vliv na vnímání bezpečnosti, neboť většina respondentů vnímá změny bezpečnosti spíše díky legislativním změnám než přítomností policejních kontrol.

**H2: Zpřísnění pokut a zvýšení počtu kontrolních zařízení (radarů, kamer) bude považováno za účinný nástroj pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu.**

Podle výsledků průzkumu se většina respondentů (39%) domnívá, že přísnější pokuty a větší počet kontrolních zařízení by pomohly zlepšit bezpečnost na silnicích. 54% respondentů podporuje zlepšení prevence a osvěty o pravidlech silničního provozu, což je podpůrný faktor pro tuto hypotézu. Respondenti, kteří podporují zpřísnění pokut a zvýšení kontrol (zejména 39%), tak skutečně vnímají tyto změny jako účinné nástroje pro zlepšení bezpečnosti.

**H3: *Většina respondentů bude podporovat zavedení přísnějších pokut a sankcí za závažné přestupky, jako je jízda pod vlivem alkoholu, řízení bez pásů nebo používání mobilního telefonu.***

S ohledem na statistickou významnost lze hypotézu považovat za potvrzenou. Většina respondentů (44%) by ráda viděla přísnější pravidla, zejména v oblasti závažných přestupků. Respondenti podporují přísnější pravidla pro řízení pod vlivem alkoholu a drog (49%) nebo používání mobilních telefonů (39%). Tento výsledek ukazuje, že zpřísnění sankcí za tyto přestupky je vnímáno jako účinný nástroj k zajištění bezpečnosti.

**H4: *Respondenti, kteří často používají mobilní telefon během řízení, budou méně nakloněni zpřísnění pravidel týkajících se používání mobilních telefonů v autě.***

Tato hypotéza nebyla, z hlediska statistické významnosti, tolik výrazná. Avšak je možné říci, že byla částečně potvrzena. 24% respondentů uvedlo, že používají mobilní telefon během řízení, ale přesto 44% respondentů považuje zpřísnění pravidel ohledně používání mobilního telefonu za důležité. To naznačuje, že i když část respondentů mobilní telefon během jízdy používá, většina podporuje přísnější pravidla, což může signalizovat rostoucí povědomí o nebezpečích tohoto chování.

## 10 Závěr

Tato bakalářská práce se zabývá problematikou přestupků v silniční dopravě, konkrétně přestupky řidičů motorových vozidel, přičemž klíčovým legislativním rámcem byl zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Hlavním cílem bylo poskytnout přehled důležitých informací týkajících se silničního provozu a přestupků a tím přispět k lepší informovanosti řidičů.

V teoretické části jsem se zaměřil na vysvětlení klíčových pojmů a souvislostí, které se úzce vztahují k problematice přestupků. Pozornost byla věnována zejména nejčastějším prohřeškům, jako jsou jízda pod vlivem alkoholu či omamných látek, překročení rychlosti, nepoužití bezpečnostních pásů nebo telefonování za jízdy. Dále byly rozebrány způsoby řešení přestupků – od udělení pokuty na místě až po možnost domluvy. Významnou část práce tvořila i analýza aktuální novely zákona, která zpřísňuje sankce za závažné přestupky, zejména ty spojené s alkoholem a drogami, a naopak zmírňuje postihy za méně závažná porušení.

Praktická část byla postavena na dotazníkovém šetření mezi řidiči, které přineslo zajímavé poznatky. Ukázalo se, že mnoho řidičů stále není dostatečně obeznámeno s novelizací zákona č. 361/2000 sb., přestože je v platnosti už více než rok. To naznačuje, že by se zákonodárci a zároveň i obecně strana Policie ČR, měli více zabývat informováním veřejnosti. Samotné informování by mělo být intenzivnější a mohlo by probíhat již před samotným zavedením změn do praxe. Průzkum rovněž odhalil, že většina řidičů se v minulosti dopustila některého z přestupků, avšak s kontrolami ze strany Policie ČR se setkávají jen zřídka. Respondenti se shodli, že některé sankce jsou příliš přísné, zatímco u nejzávažnějších přestupků by naopak mohlo dojít k dalšímu zpřísnění. Rovněž podpořili myšlenku větší osvěty a prevence v oblasti dopravních pravidel.

Z analýzy vyplývá, že časté změny v dopravní legislativě mohou být pro řidiče matoucí. Nabízí se proto možnost zavedení povinných školení, která by motoristům pomohla lépe se orientovat v nových pravidlech dříve, než vejdou v platnost. Věřím, že takové opatření by mohlo pozitivně ovlivnit informovanost i chování řidičů na silnicích. Tato záležitost by se jistě dala také řešit pomocí informačních kampaní v médiích.

Další diskutovanou oblastí je systém sankcionování přestupků. Někteří řidiči poukazují na to, že pokuty mohou být příliš vysoké, zejména pro osoby s nižšími příjmy. V této souvislosti by česká legislativa mohla čerpat inspiraci ze zahraničních modelů, například ze Švýcarska. Ve Švýcarsku jsou dopravní přestupky trestány poměrně přísně, a to zejména kvůli důrazu na bezpečnost silničního provozu. Pokuty jsou tam vysoké a u vážnějších přestupků hrozí i trestní postihy nebo zákaz řízení. Pokud řidič ve Švýcarsku překročí rychlost extrémně (např. o 50 km/h ve městě nebo o 80 km/h na dálnici), může být obviněn z trestného činu „Raserei“ (šílená jízda), což vede k vysokým pokutám, zákazu řízení a v krajních případech i k vězení. Limit alkoholu v krvi je tam 0,5 ‰, pro profesionální řidiče a začátečníky (do 3 let od získání řidičského průkazu) 0,1 ‰. Při zjištění 0,8 ‰ a více hrozí řidiči velice vysoká pokuta, odebrání řidičského průkazu a někdy i trest odnětí svobody. Například telefonování bez hands-free stojí 100 CHF (1 CHF = 26.40 Kč). Velmi zajímavé je, že pokuty do 300 CHF se platí na místě nebo převodem bez soudního řízení. Vyšší pokuty mohou být vyměřeny podle výše příjmu a majetku řidiče, takže milionář zaplatí klidně i stovky tisíc franků. Tento systém se nazývá „denní sazba pokuty“ (Tagesansatzm jour-amande, pena pecuniaria giornaliera) a používá se hlavně u závažných přestupků. Soud určí počet denních sazeb podle závažnosti přestupku (např. 30 až 300 dnů). Denní sazba pokuty se vypočítá podle čistého denního příjmu řidiče (po odečtení daní a nutných výdajů). Celková pokuta se pak vypočítá jako počet dnů x denní sazba. Dle mého názoru by stálo za zvážení, zda by se český legislativní řád neměl, alespoň z části, inspirovat zmíněným švýcarským modelem. Věřím, že většina řidičů by se, s ohledem na možné a přísné sankce, vyvarovala rizikovému chování a vedlo by to k příznivému vlivu na bezpečnost silničního provozu.

Závěrem lze konstatovat, že novela zákona o provozu na pozemních komunikacích, která zpřísnuje postihy za nejzávažnější přestupky, je krokem správným směrem. Je na zákonodárcích a vedení Policie ČR, aby zajistili efektivní komunikaci těchto změn směrem k řidičům a zároveň hledali vyvážený přístup k vymáhání pravidel, čímž by nová legislativa skutečně ještě více přispěla ke zvýšení bezpečnosti na silnicích.

## 11 Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. *Zákon o silničním provozu s komentářem* (ve znění 42 novel), Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016, s. 468. ISBN 978-80-9060-241-0

ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J. a ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod: teorie a praxe*, Praha: Karolinum, 2006, s. 218. ISBN 80-246-1096-5

GERLOCH, A. *Teorie práva*, Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2004, s. 187. ISBN 80-86473-85-6

HEJDA, J. a DUBEN, R., *Veřejně prospěšné organizace a jich postavení v systému prevence a ochrany proti drogovým závislostem*. Praha: Vltavín, 2002, s. 187. ISBN 80-86587-02-9

HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H., *Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou*. Praha: LEGES, 2009. s. 368. ISBN 978-80-87212-15-8

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

JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, Zákon o některých přestupcích. Komentář*. Praha: C. H. Beck, 2017. Beckovy komentáře. s. 1160 ISBN 978-80-7400-666-1

KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 640. ISBN 978-80-7400-418-6

KUBŮ, F., ZAVŘEL, P. *Zlatá stezka: historický a archeologický výzkum významné středověké obchodní cesty. Úsek Prachatice – státní hranice*. 1. vydání. České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích, 2009. 263 s. ISBN 978-80-87311-06-6

KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*, 5. aktualizované vydání podle stavu k 1. 1. 2024, Praha: Nakladatelství LEGES, 2024, s. 960. ISBN 978-80-7502-730-6

LISÁ, Z., *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*, 1. vydání, Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, s. 131. ISBN 978-80-7357-615-8

MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO MEDIA s.r.o., 2009. 159 s. ISBN 978-80-87040-14-0

MASAŘÍK, J. – KRICNER, V. *Správní právo – obecná část*, 6. aktualizované vydání, Praha: Armex publishing, 2011, s. 158, ISBN 978-80-87451-00-7

PRÁŠKOVÁ, H. *Základy odpovědnosti za správní delikty*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013. s. 448. ISBN 978-80-7400-456-8

SBORNÍK POLICEJNÍ AKADEMIE, *Bezpečnostní teorie a praxe*, Sborník Policejní Akademie ČR, PRAHA, 1996, 97s. ISBN 1211-2461

## Elektronické zdroje

ARROWS.CZ, právní poradna, [online].[cit. 2024-12-29] Dostupné z WWW: <https://www.arws.cz/novinky-v-arrows/k-povinnosti-podstoupit-odber-krve-pri-silnicni-kontrola>

BESIP.CZ [online].[cit.2025-12-22]. Dostupné z WWW: <https://www.besip.gov.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Technicka-zpusobilost-k-provozu>

BESIP.CZ [online].[cit.2025-12-29]. Dostupné z WWW <https://www.besip.gov.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Novy-bodovy-system/Tabulka-prestupku>

BESIP.CZ, [online].[cit. 20204-12-30] Dostupné z WWW: <https://www.besip.gov.cz/Pro-odborniky-O-Besip/BESIP-o-nas>

BESIP.CZ, [online].[cit. 2024-12-30], Dostupné z WWW: <https://www.besip.gov.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Novy-bodovy-system/Tabulka-prestupku>

BESIP.CZ, Národní strategie bezpečnosti 2021-2030,[online].[cit. 20204-12-30] Dostupné z WWW: <https://www.besip.gov.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/aktualni-strategie>

BESIP.CZ, Řidičák na zkoušku, [online].[cit. 2024-12-30]. Dostupné z WWW: <https://www.besip.gov.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Novy-bodovy-system/RNZ>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU [online].[cit. 2024-12-30]. Dostupné z WWW: <https://www.cdv.cz/tisk/na-ceskych-silnicich-zemre-rocne-80-nepripoutanych-osob>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, [online].[cit. 2024-12-11] Dostupné z WWW: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/doprava/FILE/000-Studie\\_vliv\\_dopravy\\_na\\_ZP-20231002.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/doprava/FILE/000-Studie_vliv_dopravy_na_ZP-20231002.pdf)

Centrum dopravního výzkumu, nepřiměřená rychlost, [online].[cit. 2024-12-30]  
Dostupné z WWW: <https://www.cdv.cz/tisk/neprimerena-rychlost-je-nejtragictejsi-pricinou-dopravnich-nehod->

ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN, Agresivita zabíjí, [online].[cit. 2024-11-29]  
Dostupné z WWW: <https://www.agresivitazabiji.cz/>

DOPRAVNÍ NEHODY, statistiky, [online].[cit. 2024-12-27] Dostupné z WWW:  
<https://www.nehody.cdv.cz/statistics.php>

Dopravní značka sdílená zóna. [online].[cit. 2025-02-16]. Dostupné z WWW:  
<https://www.az-pneu.cz/clanky/sd%C3%ADlena-zona-nova-dopravni-znacka-2024-pravidla>

EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL.[online].[cit. 2024-12-28] Dostupné z WWW:  
<https://www.etsc.eu/drink-driving/blood-alcohol-content-bac-driving-limits-across-europe/>

LEDABYLOVÁ, P., Nepřipoutaný pasažér při havárii vyletěl z vozu. Policie.cz [online].[cit. 2024-12-29]. Dostupné z WWW:  
<https://www.policie.cz/clanek/nepripoutany-pasazer-pri-havarii-vyletel-z-vozu-asp>.

MINISTERSTVO DOPRAVY, Projekt Start driving, [online].[cit. 2024-12-31].  
Dostupné z WWW: <https://www.md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/P/rojetk-START-DRIVING-pokracje-vzdelanim-zacina>

MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU, Plán budovy, [online].[cit. 2025-01-02],  
Dostupné z WWW: <https://www.mpo.gov.cz/assets/cz/e-komunikace-a-posta/studie-k-narodnimu-planu-obnovy/2024/10/Studie-22.pdf>

MINISTERSTVO VNITRA, *Průvodce zákonem 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky,* [online].[cit. 2024-12-30] Dostupné z WWW:  
<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>

NAUČ SE ŘÍDIT.CZ, [online]. [cit. 2025-01-13]. Dostupné z WWW:  
<https://www.naucseridit.cz/autoskola/pozadavky-na-mentora-a-jeho-povinnosti/>

NZTA.NZ, belt up, [online].[cit. 2024-12-30] Dostupné z WWW: <https://www.nzta.govt.nz/> a IDNES.CZ [online].[cit. 2024-12-30]. Dostupné z WWW: <https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/poutani-bezpecnost-pasy>

POLICIE GOV.CZ, [online].[cit. 2024-12-29] Dostupné z WWW: <https://www.policie.gov.cz/policiste-dostali-novy-pristroj.aspx>

POLICIE GOV.CZ, Pozor na silnici!, [online].[cit. 2024-12-31] Dostupné z WWW: <https://www.youtube.com/watch?v=t1XZREWEHus>

POLICIE GOV.CZ, Prevence v dopravě, [online].[cit. 2024-01-30] Dostupné z WWW: <https://www.policie.gov.cz/clanek/kapitoly-prevence-v-doprave.aspx>

POLICIE.GOV.CZ, [online].Dostupné z WWW: <https://www.policie.gov.cz/clanek-radaravy-meric>

ŘITIČI.CZ, Platforma Vize 0, Národní strategie bezpečnosti 2021-2030, [online].[cit. 2024-01-06] Dostupné z WWW: <https://www.ritici.cz>

SLOVNÍK CIZÍCH SLOV, [online].[cit.2025-01-02]. Dostupné z WWW: <https://www.slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/slovo/sankce>

START DRIVING, [online]. [cit. 2024-01-16]. Dostupné z WWW: <https://www.startdriving.cz/>

ŠLEZINGR, R., Novinky pro řidiče v roce 2024: tady je přehled nejdůležitějších změn, [online].[cit. 2024-12-29]. Dostupné z WWW: <https://www.tipcars.com-magazin/nase-tema/novinky-2024-prehled-ridici-zmeny-pravidla-boovy-system-alkohol-522023.html>

Žena v autě [online].[cit. 2024-11-06] Dostupné z WWW: <https://www.zenavaute.cz/agresivita-za-volantem-jak-to-vidi-cesky/>

## Legislativní dokumenty

ZÁKON č. 250/2016 Sb. ze dne 3. 8. 2016, o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. [online].[cit. 2024-12-30] Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>

VYHLÁŠKA 341/2002 Sb., [online].[cit. 2025-12-22] Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-341#cast6>

ZÁKON č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, §125c odst. 1 písm. c) [online].[cit. 2024-12-28] Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

## Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity také poznatky z praxe.

Seznam grafů, obrázků a tabulek,

Graf č. 1 – Vývoj nehod a jejich závažnosti: Technický stav vozidla

Graf č. 2 – Nehody zaviněné alkoholem napříč všemi věkovými kategoriemi

Graf č. 3- Věková škála respondentů

Graf č. 4 - Pohlaví respondentů <sup>71</sup>

Graf č. 5 - Zkušenosti s řízením motorových vozidel

Graf č. 6 - Počet naježděných kilometrů týdně

Graf č. 7 - Znalost novely zákona

Graf č. 8 - Nejdůležitější změny zákona dle řidičů

Graf č. 9 - Dodržování pravidel

Graf č. 10 - Typ přestupků uvedených respondenty

Graf č. 11 - Množství kontrol prováděných policisty

Graf č. 12 - Dopad změn v zákoně

Graf č. 13 - Názor na výši pokut

Graf č. 14 - Názor na výši přestupků

Graf č. 15 - Doporučení respondentů pro zlepšení bezpečnosti

Graf č. 16 - Používání bezpečnostního pásu respondenty

Graf č. 17 - Faktory ovlivňující rozhodování v řízení respondentů

Graf č. 18 - Návrhy respondentů na zlepšení legislativy

Graf č. 19 - Pocit bezpečí na silnicích

Obrázek č. 1 - Dopravní značení – Sdílená zóna

Obrázek č. 2 – Dopravní značení Parkoviště P +D

Obrázek č. 3 – Dopravní značení Bezpečný odstup

Obrázek č. 4 – Dopravní značení Zastavovací terč pro střídavý provoz

Tabulka č. 1 – Přehled evidovaných jednání 2023 2024 zařazených do bodového systému

Tabulka č. 2: Přestupky mentora

## **Seznam příloh**

Dotazník pro respondenty – informovanost o novele zákona č. 361/2000 Sb.

Kompletní tabulka sankcí a změn v bodovém systému 2024

## **Přílohy**

### **Příloha 1 – Dotazník**

Jmenuji se Petr Strolený a jsem studentem třetího ročníku bakalářského studia na fakultě VŠERS, kde navštěvuji obor bezpečnostně-právní činnost. Tento dotazník je součástí výzkumu pro bakalářskou práci zaměřenou na přestupky řidičů motorových vozidel, zejména na problematiku novelizace zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Vaše odpovědi budou anonymní a použity pro účely této studie. Moc Vám děkuji za Váš čas a odpovědi.

**1. Jaký je váš věk?**

- do 18 let
- 18–30 let
- 31–50 let
- 51 a více let

**2. Jaké je vaše pohlaví?**

- Muž
- Žena
- Jiná odpověď (prosím specifikujte): \_\_\_\_\_

**3. Jak dlouho řídíte motorová vozidla?**

- Méně než 1 rok
- 1–5 let
- 6–10 let
- Více než 10 let

**4. Jaký je váš průměrný počet kilometrů, které týdně najedíte?**

- méně než 100 km
- 100–300 km
- 301–500 km
- více než 500 km

**5. Jste obeznámeni s novelizacemi zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, které byly provedeny v posledních letech?**

- Ano
- Ne

- Částečně (mám jen základní přehled)

**6. Jaké změny v zákoně č. 361/2000 Sb. považujete za nejdůležitější? (Můžete označit více možností.)**

- Změny týkající se pokut a sankcí za přestupky
- Zavedení bodového systému
- Nové povinnosti pro řidiče (např. povinnost mít v autě reflexní vestu)
- Zpřísnění pravidel pro řízení pod vlivem alkoholu a drog
- Úpravy týkající se používání mobilních telefonů během řízení
- Jiná změna (prosím specifikujte): \_\_\_\_\_

**7. Měli jste někdy problém s dodržováním pravidel stanovených zákonem č. 361/2000 Sb.?**

- Ano
- Ne

**8. Pokud jste někdy porušili pravidla uvedená v tomto zákoně, jaký typ přestupku to byl? (Můžete označit více možností.)**

- Nezastavení na stopce
- Rychlostní přestupky
- Nesprávné parkování
- Použití mobilního telefonu během řízení
- Jízda pod vlivem alkoholu nebo drog
- Nezabezpečení dětí v autě
- Jiný přestupek (prosím specifikujte): \_\_\_\_\_

**9. Jak často se podle vás setkáváte s kontrolami, které provádějí policisté v souvislosti s přestupky řidičů?**

- Velmi často
- Občas
- Zřídka
- Nikdy

**10. Jaký dopad mají podle vás změny v zákoně č. 361/2000 Sb. na chování řidičů?**

- Zlepšily se bezpečnostní standardy
- Nepozoruji žádnou změnu
- Zhoršily se podmínky pro řidiče
- Nevěřím, že změny mají významný dopad na chování řidičů

**11. Jak hodnotíte výši pokut za přestupky podle aktuální legislativy?**

- Pokuty jsou přiměřené
- Pokuty jsou příliš vysoké
- Pokuty jsou příliš nízké
- Nevím/Neodpovídám

**12. Měly by být změny v zákoně č. 361/2000 Sb. podle vás přísnější nebo mírnější?**

- Přísnější
- Mírnější
- Žádné změny nejsou potřeba

**13. Jaké další změny byste doporučili pro zlepšení bezpečnosti na silnicích?**

- Zpřísnění pokut za určité přestupky
- Zlepšení prevence a osvěty o pravidlech silničního provozu
- Zavedení většího počtu radarů a kontrol

- Zlepšení infrastruktury (např. více parkovacích míst, zlepšení dopravního značení)
- Jiný návrh (prosím specifikujte): \_\_\_\_\_

**15. Jak často používáte bezpečnostní pás při řízení?**

- Vždy
- Občas
- Nikdy

**16. Jaké faktory nejčastěji ovlivňují vaše rozhodování během řízení (např. spěch, únava, počasí)? (Můžete označit více možností.)**

- Spěch
- Únava
- Nepozornost
- Počasí
- Ostatní účastníci silničního provozu
- Jiný faktor (prosím specifikujte): \_\_\_\_\_

**17. Máte nějaké návrhy na zlepšení legislativy týkající se přestupků řidičů motorových vozidel?**

- Ano (prosím specifikujte): \_\_\_\_\_

Ne

**18. Cítíte se bezpečně na silnicích v ČR po zavedení novelizace zákona č. 361/2000 Sb.?**

- Ano, cítím se bezpečněji
- Ne, cítím se méně bezpečně
- Nezaznamenal(a) jsem žádné změny

# Příloha 2 - Kompletní tabulka sankcí a změn v bodovém systému 2024

## Tabulka přestupků

HLAVNÍ ZMĚNY V BODOVÉM SYSTÉMU A SANKCÍCH 2023/2024

PŘESTUPEK	STARŠÍ BODOVÁ POKUTA (Kč)	SOUČASNÁ BODOVÁ POKUTA (Kč)	STARŠÍ POKUTA VE SPRÁVNÉM ŘÍZENÍ (Kč)	SOUČASNÁ POKUTA VE SPRÁVNÉM ŘÍZENÍ (Kč)	POVOVNÍ BODY	SOUČASNÉ BODY	STARÝ ZÁKAZ ŘÍZENÍ (měsíce)	SOUČASNÝ ZÁKAZ ŘÍZENÍ (měsíce)
<b>NEJZÁVAŽNĚJŠÍ PŘESTUPKY</b>								
Jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky	-	-	2 500 - 20 000	7 000 - 25 000	7 (nad 0,3 ‰)	6 (nad 0,3 ‰)	6 až 12	6 až 18
Stav vyklučující způsobilost	-	-	25 000 - 50 000	7 000 - 25 000	7	6	12 až 24	6 až 18
Odmítnutí podrobení se testu na alkohol a jiné návykové látky	-	-	25 000 - 50 000	25 000 - 75 000	7	6	12 až 24	10 až 36
Vyláčení na železniční přehradě přes zaskaz	do 2 500 (pouze nemotorová vozidla)	4 500 - 5 500	2 500 - 5 000	7 000 - 25 000	7	6	1 až 6	-
Otáčení se, couvání, jízda v protisměru na dálnici	-	4 500 - 5 500	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000	7	6	6 až 12	-
Porušení zkušku předjíždění	-	4 500 - 5 500	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000	7	6	6 až 12	-
Jízda na červenou, nezastavení na signál, pokyn "Stůj"	do 2 500	4 500 - 5 500	2 500 - 5 000 (4, 7 500 roztvář)	7 000 - 25 000	5	6	1 až 6 (roztvář, úmysl u pokynu)	4 až 6 (úmysl u pokynu)
<b>PŘEKROČENÍ RYCHLOSTI</b>								
a 40 km/h v obci (50 km/h mimo obec) a více	-	-	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000	5	6	6 až 12	6 až 18
a 20 km/h v obci (30 km/h mimo obec) a více	do 2 500	2 500 - 3 500	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000	3	4	1 až 6 (roztvář)	-
a 10 km/h a více v obci nebo mimo ní	do 1 000	1 500 - 2 000	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	2 (v obci a více než 5 km/h, mimo obec a více než 10 km/h)	2	-	-
a méně než 10 km/h v obci nebo mimo ní	do 1 000	do 1 500 (domluva)	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	2 (v obci a více než 5 km/h)	-	-	-
<b>OMEZENÍ NEBO OHROŽENÍ CHODCE</b>								
Ohrožení chodce	do 2 500	2 500 - 3 500	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000	4 nebo 5	6	1 až 6 (roztvář)	-
Omezení chodce	do 2 500	2 500 - 3 500	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000	4	4	-	-
Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce	do 2 500	2 500 - 3 500	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000	3	2	-	-
<b>DOPRAVNÍ NEHODA</b>								
Dopravní nehoda s ublížením na zdraví	-	-	25 000 - 50 000	2x pokuta za přestupek vedoucí k nehodě	7 (smrt, těžká újma)	6 (smrt, těžká újma)	12 až 24	6 až 18 nebo 10 až 36
Nepředání nezastavení vozidla	do 10 000	-	2 500 - 5 000	7 000 - 25 000	7	4	1 až 6 (roztvář)	4 až 6
Nezaměření PCR	do 10 000	2 500 - 3 500	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000	-	-	1 až 6 (roztvář)	-
Neprokázání totožnosti	do 10 000	2 500 - 3 500	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000	-	-	1 až 6 (roztvář)	-
Opuštění místa nehody	do 10 000	-	2 500 - 5 000	7 000 - 25 000	7	4	1 až 6 (roztvář)	4 až 6

<b>STŘEDNĚ ZÁVAŽNĚJŠÍ PŘESTUPKY</b>								
Telefon za volantem	do 1 000	2 500 - 3 500	1 500 - 2 500	4 000 - 10 000	2	4	-	-
Rídit bez pásu, dítě bez autosedačky	do 2 000	1 500 - 2 000	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	4 (autosedačka) nebo 3 (pasy)	4	-	-
Nedání přednosti v jízdě	do 2 500	2 500 - 3 500	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000	4	4	1 až 6 (roztvář)	-
Ohrožení při přeházení z pruhu do pruhu	do 2 000	1 500 - 2 000	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	5	4	-	-
Neuposlechnutí zkušku nebo příkazu směru jízdy	do 2 000	-	1 500 - 2 500	7 000 - 25 000	-	-	-	4 až 6
Porušení zkušku zastavení nebo stání, které způsobí přehradu provozu	do 2 000	2 500 - 3 500	1 500 - 2 500	4 000 - 10 000	-	-	-	-
Jízda na motocyklu nebo mopadu bez ochranné přilby	do 2 000	1 500 - 2 000	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	3	4	-	10 až 24
Rízení bez řidičského oprávnění	-	-	25 000 - 50 000	25 000 - 75 000	4	4	12 až 24	18 až 36
Jízda se zadržujícím řidičským příkazem	-	-	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000	7	4	6 až 12	6 až 18
"12 bodů u 'cizince' + jízda v zkušku činnosti u cizince"	-	-	25 000 - 50 000	25 000 - 75 000	-	4	12 až 24	18 až 36
<b>PROFESNÍ, ZDRAVOTNÍ, TECHNICKÁ NEZPŮSOBILOST</b>								
Rízení bez profesní způsobilosti	-	-	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000	3	2	6 až 12	6 až 18
Nepodrobení se pravidelné lékařské prohlídce	do 1 500 (domluva)	-	5 000 - 10 000	2 000 - 5 000	-	-	6 až 12	-
Rízení s pozastaveným řidičským oprávněním	-	-	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000	-	-	6 až 12	6 až 18
Jízda technicky nezpůsobilým vozidlem	2 500 - 3 500	-	5 000 - 10 000	4 000 - 10 000	5	6	6 až 12	-
Jízda bez registrační značky	-	-	5 000 - 10 000	4 000 - 10 000	-	-	6 až 12	6 až 18
Zakrytí registrační značky	-	-	5 000 - 10 000	4 000 - 10 000	-	-	6 až 12	6 až 18
Jízda se zadržujícím osvědčením o registraci vozidla	-	-	10 000 - 20 000	7 000 - 25 000	-	-	6 až 12	4 až 6
Antiradar, neoprávněné ubíjí vjízdajících světla	do 10 000	-	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000	-	-	-	4 až 6
<b>AUTOŠKOLA</b>								
Účel autokoly - ubíjí alkohol, nápoje nebo jiné za jízdy	-	-	10 000 - 20 000	7 000 - 25 000	-	-	6 až 12	6 až 18
Účel autokoly - pod vlivem alkoholu nebo jiné	-	-	10 000 - 20 000	7 000 - 25 000	-	-	6 až 12	6 až 18
Účel autokoly - zdravotní stav	-	-	10 000 - 20 000	7 000 - 25 000	-	-	6 až 12	6 až 18
Účel autokoly - odmítnutí se podrobit testu na alkohol (drogy)	-	-	10 000 - 20 000	7 000 - 25 000	-	-	6 až 12	6 až 18
<b>MĚNĚ ZÁVAŽNĚJŠÍ PŘESTUPKY</b>								
Nezavazovací světla	do 2 000	do 1 500 (domluva)	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	-	-	-	-
Špatné parkování	do 2 000	do 1 500 (domluva)	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	-	-	-	-
Vyhazování věcí z auta za jízdy	do 2 000	do 1 500 (domluva)	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	-	-	-	-
Obtěžování ostatních nadměrným hlukem, rozstřikáváním kaludí	do 2 000	do 1 500 (domluva)	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	-	-	-	-
Porušení zkušku zastavení nebo stání	do 2 000	do 1 500 (domluva)	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	-	-	-	-
Jízda bez pásu (přepravovaná osoba)	do 2 000	1 500 - 2 000	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	-	-	-	-
Parkování na místě pro invalidy	do 2 500	2 500 - 3 500	5 000 - 10 000	4 000 - 10 000	2	2	-	-
Omezení jízdy	do 2 500	1 500 - 2 000	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000	-	-	1 až 6 (roztvář)	-
Nepodrobení se dopravně psychologickému vyšetření	do 10 000	-	2 500 - 5 000	2 000 - 5 000	-	-	-	-
Nezodpovězení RP nebo ORV (osvědčení) o registraci vozidla	do 10 000	-	2 500 - 5 000	2 000 - 5 000	-	-	-	-
Technická sáňková kontrola	do 3 000	2 500 - 3 500	1 500 - 2 500	4 000 - 10 000	-	-	-	-
Ostatní drobné přestupky	do 2 000	do 1 500 (domluva)	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	-	-	-	-

<b>JINÉ PŘESTUPKY</b>								
FO provozovatel nemá totožnost řidiče	do 10 000	-	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000	-	-	-	-
přestupky právnických a podnikajících fyzických osob	do 10 000	-	do 10 000	10 000 - 100 000	-	-	-	-

Příkazem na místě lze projednat pouze přestupky stanovené v odst. 7 a die § 125f odst. 1, domluva možná pouze u § 125c odst. 1 písm. k), nelze upustit ani podmíněně, pokud vlak mělo probíhnout společné řízení, pak ano.

Přehledná tabulka všech přestupků v XLSX