

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**PŘESTUPKY V DOPRAVĚ SE ZAMĚŘENÍM NA
PŘEKRAČOVÁNÍ NEJVYŠŠÍ DOVOLENÉ
RYCHLOSTI**

Autor práce: Jakub Pokorný

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

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

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2026

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

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Jakub Pokorný
Studijní program: Bezpečnostně právní činnost
Forma studia: Kombinovaná
Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Přestupky v dopravě se zaměřením na překračování nejvyšší dovolené rychlosti



Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Traffic Violations with a Focus on Speeding

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií
Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.




Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): červen 2025

Cíl bakalářské práce:

Cílem bakalářské práce je zhodnotit vývoj a četnost přestupků překročení nejvyšší povolené rychlosti v České republice a na základě právní, psychologické a statistické analýzy navrhnout doporučení pro zefektivnění prevence a správního trestání tohoto typu dopravních přestupků.

Student:	30. 10. 2015	
Jakub Pokorný	datum	podpis
Vedoucí práce:	26. 12. 2025	
JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.	datum	podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry:	29. 1. 2020	
doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	datum	podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti:	22. 1. 2020	
doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	datum	podpis
Rektor:	1. 2. 2026	
doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	datum	podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval(a) 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 vedoucí(ho) 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. Jozef Bandžak, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

POKORNÝ, J. *PŘESTUPKY V DOPRAVĚ SE ZAMĚŘENÍM NA PŘEKRAČOVÁNÍ NEJVYŠŠÍ POVOLENÉ RYCHLOSTI* bakalářská práce. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2026 52 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Klíčová slova: přestupky v dopravě, překročení rychlosti, rychlost jízdy, bezpečnost silničního provozu, dopravní nehody

Práce se zabývá problematikou přestupků v dopravě se zaměřením na překračování nejvyšší dovolené rychlosti jako jednoho z nejčastějších a nejzávažnějších porušení pravidel silničního provozu. Práce analyzuje tento jev z hlediska právního, technického i preventivního a poukazuje na jeho význam pro bezpečnost silničního provozu.

Teoretická část práce se věnuje vymezení dopravních přestupků jako správních deliktů, jejich právní úpravě a charakteristice překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Dále se zaměřuje na význam rychlosti pro vznik dopravních nehod a jejich následky, včetně vlivu rychlosti na posuzování viny. Pozornost je věnována také sankčnímu systému, zejména pokutám, bodovému hodnocení a zákazu řízení motorových vozidel.

Práce se rovněž zabývá způsoby měření rychlosti a analyzuje faktory, které vedou řidiče k překračování rychlostních limitů. Tyto faktory zahrnují zejména psychologické, sociální, technické a environmentální vlivy. Významná část práce je věnována prevenci, včetně využití moderních technologií a asistenčních systémů ve vozidlech, které přispívají ke snižování rizikového chování řidičů.

ABSTRACT

POKORNÝ, J. *TRAFFIC VIOLATIONS WITH A FOCUS ON SPEEDING* :
Bachelor Thesis. České Budějovice: The College of European and Regional Studies,
2026. 52 p. Supervisor : JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.,

Key words: traffic offences, exceeding the speed limit, vehicle speed, road safety,
traffic accidents

Bachelor Thesis addresses the issue of traffic offences, with a particular focus on exceeding the maximum permitted speed as one of the most frequent and serious violations of road traffic regulations. The study analyses this phenomenon from legal, technical, and preventive perspectives, highlighting its significance for road safety.

The theoretical part of the thesis defines traffic offences as administrative delicts, examines their legal regulation, and characterises the offence of exceeding the maximum permitted speed. Furthermore, it explores the role of speed in the occurrence of traffic accidents and their consequences, including its impact on the assessment of liability. Special attention is also paid to the system of sanctions, particularly fines, the penalty points system, and driving bans.

Bachelor Thesis also examines the methods used for speed measurement and analyses the factors that lead drivers to exceed speed limits. These factors include, in particular, psychological, social, technical, and environmental influences. A substantial part of the thesis is devoted to prevention, including the use of modern technologies and in-vehicle assistance systems that contribute to reducing risky driving behaviour.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	12
2 Přestupky v dopravě.....	13
2.1. Přestupky v dopravě – obecná charakteristika	13
3 PŘEKRAČOVÁNÍ NEJVYŠŠÍ DOVOLENÉ RYCHLOSTI.....	14
3.1. Překračování nejvyšší dovolené rychlosti – obecná charakteristika.....	14
3.2. Přehled právní úpravy v ČR.....	16
3.3 Význam rychlosti pro bezpečnost silničního provozu	18
3.4 Druhy dopravních přestupků.....	20
3.4.1 Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu	20
3.4.2 Přestupky proti povinnostem řidiče	21
3.4.3 Přestupky provozovatele vozidla	21
4 Sankce za překročení nejvyšší povolené rychlosti.....	21
4.1 Cíl sankcí.....	21
4.1.1 . Prevence jako hlavní cíl sankcí	22
4.1.2 Ochrana života, zdraví a majetku.....	22
4.1.3 Represivní funkce sankcí	23
4.2 Bodový systém ČR.....	24
4.3 Odebrání řidičského průkazu z důvodu překročení nejvyšší povolené rychlosti..	26
5 Měření rychlosti	28
5.1 Měření rychlosti- obecně.....	28
5.2 Způsoby měření rychlosti.....	29
6 Faktory ovlivňující překračování rychlosti	30
6.1. Překračování nejvyšší povolené rychlosti jako ohrožování silničního provozu ..	30
7 Prevence a opatření	34
7.1 Prevence se zaměřením na lidský faktor	34

7.2 Asistenční systémy ve voze jakožto prevence před rychlou jízdou.....	36
8 Trestněprávní souvislosti překročení nejvyšší dovolené rychlosti.....	38
8.1 Překročení nejvyšší povolené rychlosti v trestněprávní rovině.....	38
8.2 Kdy překročení rychlosti přechází do trestněprávní roviny.....	40
8.3 Vliv rychlosti na posuzování viny při dopravních nehodách.....	43
Závěr	47
Seznam použitých zdrojů	49
Seznam tabulek a grafů	53
Přílohy	53

Úvod

Přestupky v dopravě se zaměřením na překračování nejvyšší dovolené rychlosti představují aktuální a společensky významné téma, které úzce souvisí nejen s právní regulací silničního provozu, ale především s ochranou života, zdraví a majetku jeho účastníků. Silniční doprava je v současné době jedním z nejrozšířenějších způsobů přepravy osob i zboží a tvoří nedílnou součást každodenního života moderní společnosti. S rostoucí intenzitou dopravy a zvyšujícím se počtem motorových vozidel však dochází také k nárůstu negativních jevů, mezi které patří zejména dopravní nehody a porušování pravidel silničního provozu.

Jedním z nejčastějších a současně nejzávažnějších dopravních přestupků je překračování nejvyšší dovolené rychlosti. Tento typ protiprávního jednání je dlouhodobě považován za jeden z hlavních rizikových faktorů, které se podílejí na vzniku dopravních nehod, a to zejména těch s vážnými následky na zdraví či životech účastníků silničního provozu. Rychlost jízdy má zásadní vliv nejen na pravděpodobnost vzniku dopravní nehody, ale také na její průběh a intenzitu následků. Se zvyšující se rychlostí dochází k výraznému prodloužení brzdné dráhy vozidla, omezení schopnosti řidiče adekvátně reagovat na vzniklé situace a současně k nárůstu kinetické energie při případném střetu. Tyto skutečnosti vedou k tomu, že následky dopravních nehod jsou při vyšších rychlostech zpravidla výrazně závažnější.

Dodržování stanovených rychlostních limitů proto představuje jeden ze základních předpokladů bezpečné účasti na silničním provozu. Rychlost však nelze vnímat pouze jako hodnotu vyjádřenou dopravním značením nebo právním předpisem. Právní úprava ukládá řidičům povinnost přizpůsobit rychlost jízdy konkrétním podmínkám, jako jsou povětrnostní podmínky, stav vozovky, hustota provozu nebo přítomnost dalších účastníků silničního provozu. I jízda v rámci maximální povolené rychlosti tak může být v určitých situacích nebezpečná, pokud není přizpůsobena aktuálním okolnostem.

Problematika překračování nejvyšší dovolené rychlosti je komplexním jevem, který nelze redukovat pouze na individuální selhání jednotlivce. Jedná se o fenomén ovlivněný celou řadou faktorů, mezi něž patří zejména psychologické aspekty chování řidičů, jejich zkušenosti, míra vnímání rizika, sociální prostředí, technické vlastnosti

vozidel či charakter dopravní infrastruktury. Významnou roli hraje také společenské vnímání rychlé jízdy, které může být v některých případech spojováno s určitou mírou tolerance nebo dokonce akceptace.

Z hlediska právního rámce je překročení nejvyšší dovolené rychlosti kvalifikováno jako přestupek, který je upraven zejména zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Tyto právní předpisy stanovují základní povinnosti účastníků silničního provozu a současně upravují sankční mechanismy, jejichž účelem je zajistit dodržování pravidel a přispět k ochraně bezpečnosti silničního provozu. Sankce za překročení rychlosti mají nejen represivní charakter, ale především preventivní funkci, neboť směřují k tomu, aby odrazovaly účastníky provozu od porušování právních norem.

V určitých případech však může překročení nejvyšší dovolené rychlosti dosáhnout takové intenzity, že překračuje rámec správního práva a přechází do roviny trestního práva. Jedná se zejména o situace, kdy je rychlá jízda spojena se vznikem dopravní nehody s následkem na zdraví nebo životě. V těchto případech je jednání řidiče posuzováno podle trestního zákoníku a může vést k uložení přísnějších sankcí, včetně trestu odnětí svobody.

Vedle represivních opatření nabývá stále většího významu také oblast prevence. Moderní přístupy ke zvyšování bezpečnosti silničního provozu zdůrazňují nutnost kombinace legislativních, technických a vzdělávacích opatření. Patří sem například využívání moderních technologií pro měření rychlosti, zavádění asistenčních systémů ve vozidlech nebo realizace preventivních kampaní zaměřených na změnu chování řidičů. Efektivní prevence vyžaduje komplexní přístup, který zohledňuje všechny relevantní faktory ovlivňující dopravní chování.

Cílem této bakalářské práce je analyzovat problematiku přestupků v dopravě se zaměřením na překračování nejvyšší dovolené rychlosti, a to z hlediska právního, bezpečnostního a preventivního. Práce se zaměřuje na právní úpravu této problematiky, charakteristiku tohoto přestupku, sankční mechanismy, způsoby jeho zjišťování a dokazování, jakož i na faktory, které vedou řidiče k porušování rychlostních limitů. Součástí práce je rovněž posouzení významu rychlosti pro bezpečnost silničního provozu a analýza trestněprávních souvislostí tohoto jednání.

Práce je strukturována do několika tematických celků. V úvodních kapitolách je věnována pozornost vymezení dopravních přestupků a jejich právní úpravě. Následující část se zaměřuje na samotné překračování nejvyšší dovolené rychlosti a jeho význam pro bezpečnost silničního provozu. Další kapitoly se zabývají sankčními mechanismy, způsoby měření rychlosti a faktory ovlivňujícími chování řidičů. Pozornost je věnována také preventivním opatřením a moderním technologiím. Závěrečná část práce se zaměřuje na trestněprávní souvislosti překročení rychlosti.

Zpracování této problematiky přispívá k hlubšímu pochopení příčin a důsledků překračování rychlosti a zdůrazňuje význam odpovědného a ohleduplného chování účastníků silničního provozu jako základního předpokladu pro zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Překračování nejvyšší dovolené rychlosti představuje závažný problém v oblasti bezpečnosti silničního provozu a patří mezi nejčastěji zaznamenané dopravní přestupky. Teoretická část práce se proto zaměřuje na vymezení teoretického rámce, v němž bude daný problém zkoumán, a zároveň popisuje metodologii, která bude využita k jeho analýze. Cílem je porozumět tomuto jevu jak z hlediska právních předpisů, tak z pohledu společenských, psychologických a statistických souvislostí.

Z metodologického hlediska bude práce kombinovat různé přístupy. Využita bude zejména kvantitativní analýza dostupných statistických dat od Policie ČR, Ministerstva dopravy a dalších relevantních institucí, která umožní zhodnotit vývoj a četnost těchto přestupků. Dále bude provedena kvalitativní analýza právních norem a případových rozhodnutí správních orgánů. Možným doplňkem analýzy může být také dotazníkové šetření nebo expertní rozhovory, které by přinesly hlubší pohled na vnímání a hodnocení daného problému odbornou i laickou veřejností.

Cílem bakalářské práce je zhodnotit vývoj a četnost přestupků překročení nejvyšší povolené rychlosti v České republice a na základě právní, psychologické a statistické analýzy navrhnout doporučení pro zefektivnění prevence a správního trestání tohoto typu dopravních přestupků.

Pro dosažení stanovených cílů byly uplatněny následující metody zkoumání:

- studium právnícké a jiné odborné literatury, právních předpisů a internetových zdrojů,
- deskriptivní metoda,
- základní metodou zpracování práce byla teoretická analýza doplněná o další logické metody,
- komparační metoda,
- interdisciplinární přístup.

2 Přestupky v dopravě

2.1. Přestupky v dopravě – obecná charakteristika

Přestupky v dopravě představují specifickou kategorii správních deliktů, které spočívají v porušení právních povinností stanovených pro účastníky provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o protiprávní jednání nižší společenské škodlivosti než trestné činy, jejichž postih je realizován v rámci správního práva. Hlavním účelem jejich právní úpravy je ochrana bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, stejně jako ochrana života, zdraví a majetku jeho účastníků.

Právní rámec dopravních přestupků v České republice je vymezen především zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který stanoví pravidla silničního provozu a povinnosti jednotlivých účastníků. Obecná úprava odpovědnosti za přestupky a proces jejich projednávání je pak obsažena v zákoně č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Tyto právní předpisy společně vytvářejí systém, který umožňuje efektivní postih porušení dopravních pravidel.¹

Mezi typické dopravní přestupky lze zařadit zejména překročení nejvyšší dovolené rychlosti, nedání přednosti v jízdě, nerespektování světelné signalizace, nepoužití bezpečnostních pásů či neoprávněné používání mobilního telefonu během řízení. Závažnou kategorii představují přestupky spočívající v řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, které významně zvyšují riziko vzniku dopravních nehod.

Sankční mechanismus u dopravních přestupků zahrnuje především ukládání pokut, a to buď v příkazním řízení na místě, nebo ve správním řízení. V případě závažnějších přestupků může být uložena také sankce zákazu činnosti, typicky zákaz řízení motorových vozidel. Významnou součástí postihu je rovněž bodový systém, v jehož

¹ HENDRYCH, Dušan a kol. *Správní právo: obecná část*. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016. ISBN 978-80-7400-624-1, s. 15

rámci jsou za vybrané přestupky přičítány body do registru řidiče. Dosažení stanovené hranice bodů vede k pozbytí řidičského oprávnění.²

Lze konstatovat, že právní úprava dopravních přestupků plní nejen represivní, ale především preventivní funkci. Jejím cílem je motivovat účastníky silničního provozu k dodržování pravidel a tím přispívat ke snižování nehodovosti a zvyšování celkové bezpečnosti dopravy.³

3 PŘEKRAČOVÁNÍ NEJVYŠŠÍ DOVOLENÉ RYCHLOSTI

3.1. Překračování nejvyšší dovolené rychlosti – obecná charakteristika

Překračování nejvyšší dovolené rychlosti představuje jeden z nejčastějších a současně nejzávažnějších přestupků v oblasti silničního provozu. Tento delikt spočívá v porušení zákonné povinnosti řidiče dodržovat rychlostní limity stanovené právními předpisy nebo dopravním značením. Právní úprava této povinnosti je zakotvena především v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který v § 18 stanoví nejen maximální dovolené rychlosti, ale zároveň ukládá řidiči obecnou povinnost přizpůsobit rychlost jízdy konkrétním podmínkám provozu.

Podle uvedeného ustanovení je řidič povinen přizpůsobit rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla, stavu a povaze vozovky, povětrnostním podmínkám a dalším okolnostem, které lze předvídat. Z tohoto důvodu nelze otázku rychlosti redukovat pouze na formální dodržení stanoveného limitu. I jízda pod maximální povolenou rychlostí může být v konkrétních situacích považována za protiprávní, pokud není přizpůsobena aktuálním podmínkám.⁴

² PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. ISBN 978-80-7502-221-9, s. 23

³ MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. Praha: C. H. Beck, 2015. ISBN 978-80, s. 39

⁴ NOVOPACKÝ, Daniel; VETEŠNÍK, Pavel; BEZDĚKOVSKÝ, Karel. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7676-494-1, s. 273–276, 310–315.

Z hlediska právní teorie je překročení nejvyšší dovolené rychlosti kvalifikováno jako správní delikt, konkrétně přestupek. Tento přestupek je typicky konstruován jako tzv. ohrožovací delikt. To znamená, že k naplnění jeho skutkové podstaty postačuje samotné porušení právní povinnosti, aniž by bylo nutné prokazovat vznik škodlivého následku.⁵

Společenská škodlivost tohoto jednání spočívá především v ohrožení základních hodnot chráněných právem, zejména života, zdraví a majetku účastníků silničního provozu.

Význam regulace rychlosti je úzce spojen s její zásadní rolí v oblasti dopravní nehodovosti. Rychlost jízdy patří mezi klíčové faktory ovlivňující vznik dopravních nehod i jejich následky. Se zvyšující se rychlostí dochází k prodloužení brzdné dráhy⁶

Empirické studie dlouhodobě potvrzují, že nepřiměřená nebo nepovolená rychlost patří mezi nejčastější příčiny dopravních nehod s vážnými následky. Například analýzy Centra dopravního výzkumu uvádějí, že rychlost je jedním z dominantních rizikových faktorů, které se podílejí na nehodách s usmrcením či těžkým zraněním. Z těchto důvodů je regulace rychlosti jedním ze základních nástrojů prevence dopravních nehod a ochrany bezpečnosti silničního provozu.

Překročení nejvyšší dovolené rychlosti lze rozlišovat podle několika kritérií. Základním hlediskem je míra překročení stanoveného limitu, která má zásadní význam pro posouzení závažnosti přestupku i pro určení sankce. Právní úprava rozlišuje jednotlivé kategorie překročení rychlosti, přičemž přísněji jsou postihována výraznější překročení limitu.⁷

Dalším významným kritériem je místo spáchání přestupku. Rozlišuje se zejména mezi překročením rychlosti v obci a mimo obec. V obci je zpravidla uplatňován přísnější přístup, což je odůvodněno vyšší koncentrací účastníků silničního provozu, včetně chodců a cyklistů, kteří patří mezi zranitelné účastníky. Tento aspekt reflektuje zvýšenou společenskou nebezpečnost jednání v intravilánu obcí.

Z hlediska správního trestání je překročení rychlosti sankcionováno prostřednictvím různých druhů správních sankcí. Nejčastější sankcí je pokuta, která může být uložena v

⁵PRÁŠKOVÁ, Helena. Přestupkové právo. Obecná část. 2. vyd. Praha: Leges, 2022. ISBN 978-80-7502-612-5, s. 45–47, s. 120–123.

⁶VETEŠNÍK, Pavela kol. Dopravní právo. Praha: C. H. Beck, 2016. ISBN 978-80-7400-590-9, s. 35–38, 40–42.

⁷MICHÁLEK, Radim. Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Praha: WoltersKluwer, 2014. ISBN 978-80-7478-489-7, s. 88–92.

příkazním řízení na místě nebo ve správním řízení. V případě závažnějších forem tohoto přestupku může být uložena také sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.⁸

Vedle těchto sankcí hraje významnou roli také bodový systém, který představuje specifický nástroj preventivní i evidenční povahy. Řidičům jsou za jednotlivé přestupky přičítány body, přičemž jejich kumulace může vést až k pozbytí řidičského oprávnění. Tento systém má především preventivní charakter a jeho cílem je motivovat řidiče k dodržování pravidel silničního provozu.⁹

Judikatura správních soudů rovněž potvrzuje závažnost překračování rychlosti. Nejvyšší správní soud opakovaně konstatoval, že k naplnění skutkové podstaty přestupku postačuje samotné překročení stanoveného limitu, bez ohledu na konkrétní následky.

Z širšího hlediska lze překračování rychlosti považovat za jeden z nejvýznamnějších faktorů dopravní nehodovosti. Právní úprava tohoto přestupku proto plní nejen funkci represivní, spočívající v postihu protiprávního jednání, ale především funkci preventivní. Jejím cílem je minimalizovat výskyt rizikového chování řidičů a chránit základní hodnoty společnosti, zejména život a zdraví osob.

Lze tedy uzavřít, že překročení nejvyšší dovolené rychlosti představuje typický ohrožovací přestupek s významným dopadem na bezpečnost silničního provozu. Jeho právní úprava reflektuje vysokou společenskou škodlivost tohoto jednání a prostřednictvím kombinace sankčních a preventivních nástrojů usiluje o jeho omezení.¹⁰

3.2. Přehled právní úpravy v ČR

Právní úprava přestupků v dopravě v České republice je založena na kombinaci obecné právní úpravy správního trestání a zvláštní právní úpravy silničního provozu. Tento systém odpovídá tradiční koncepci správního práva, v níž obecné normy upravují

⁸ KOPECKÝ, Martin. Správní právo. Obecná část. Praha: C. H. Beck, 2021. ISBN 978-80-7400-820-7, s. 198–202.

⁹ ONDRUŠOVÁ, Monika; ONDRUŠ, Roman; VYTOPIIL, Petr. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Praha: Leges, 2017, s. 55–60, 215–220. ISBN 978-80-7502-212-7.

¹⁰ ONDRUŠOVÁ, Monika; ONDRUŠ, Roman; VYTOPIIL, Petr. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Praha: Leges, 2017, s. 55–60, 215–220. ISBN 978-80-7502-212-7.

odpovědnost za správní delikty a procesní pravidla, zatímco zvláštní právní předpisy konkretizují jednotlivé skutkové podstaty.¹¹

Základním právním předpisem upravujícím pravidla silničního provozu je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Tento zákon stanoví základní povinnosti účastníků silničního provozu a obsahuje rovněž právní úpravu dopravních přestupků. Pro oblast rychlosti jízdy je klíčové ustanovení § 18, které upravuje nejen maximální rychlostní limity, ale i obecnou povinnost řidiče přizpůsobit rychlost jízdy konkrétním podmínkám.

Obecná úprava přestupků je obsažena v zákoně č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Tento zákon vymezuje základní znaky přestupku, podmínky odpovědnosti a druhy sankcí. Přestupek je zde definován jako společensky škodlivý protiprávní čin, který je jako přestupek označen zákonem. Tato definice navazuje na tradiční pojetí správních deliktů v české právní teorii.

Z hlediska právní teorie je překročení nejvyšší dovolené rychlosti považováno za ohrožovací delikt. To znamená, že k naplnění skutkové podstaty postačuje samotné porušení právní povinnosti, aniž by bylo nutné prokazovat vznik konkrétní škody. Tento koncept je charakteristický pro správní trestání, jehož cílem je především prevence a ochrana veřejných zájmů.¹²

Významnou roli v právní úpravě přestupků hraje systém správních sankcí. Zákon o odpovědnosti za přestupky rozlišuje několik druhů sankcí, mezi které patří zejména pokuta, zákaz činnosti nebo napomenutí. V oblasti dopravních přestupků je nejčastější sankcí pokuta, zatímco zákaz řízení motorových vozidel je ukládán v závažnějších případech, například při výrazném překročení rychlosti.¹³

Specifickým institutem dopravního práva je bodový systém, který představuje evidenční a preventivní nástroj. Jeho podstatou je zaznamenávání bodů za jednotlivé

¹¹HENDRYCH, Dušan a kol. *Správní právo. Obecná část*. 8. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012. s. 274-279. 80-210-3350-9

¹²PRŮCHA, Petr. *Správní právo. Obecná část*. 8. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2012. s. 303-308, ISBN 80-7239-157-7.

¹³ČERVENÝ, Zdeněk; VLK, Václav. *Přestupkové právo*. Praha: Linde, 2009. ISBN 978-80-7201-768-3, s. 21-27.

přestupky, přičemž dosažení stanoveného počtu bodů vede k pozbytí řidičského oprávnění. Tento systém má především preventivní funkci a směřuje k omezení opakovaného porušování pravidel silničního provozu.

Procesní stránka projednávání přestupků je upravena především zákonem č. 250/2016 Sb., přičemž subsidiárně se uplatní zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. Správní řád stanoví základní zásady činnosti správních orgánů, pravidla dokazování a postup při vydávání rozhodnutí.

Judikatura správních soudů, zejména Nejvyššího správního soudu, má významnou roli při výkladu právní úpravy přestupků. Soudní rozhodnutí zdůrazňují preventivní charakter správního trestání a potvrzují, že překročení rychlosti je deliktem ohrožovacím.

3.3 Význam rychlosti pro bezpečnost silničního provozu

Rychlost jízdy patří mezi nejvýznamnější faktory ovlivňující bezpečnost silničního provozu. Právní úprava obsažená v Zákon č. 361/2000 Sb. stanovuje nejen maximální povolené rychlosti, ale především obecnou povinnost řidiče přizpůsobit rychlost konkrétním podmínkám. Tento princip představuje základní pilíř bezpečného chování v dopravě, jelikož reflektuje proměnlivost prostředí, ve kterém se silniční provoz odehrává.¹⁴

Zákon ukládá řidiči povinnost jet takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Tento požadavek je úzce spjat s fyzikálními zákonitostmi pohybu vozidla. Brzdná dráha roste přibližně s druhou mocninou rychlosti, což znamená, že například zdvojnásobení rychlosti vede až ke čtyřnásobnému prodloužení brzdné dráhy. Současně roste kinetická energie vozidla, která je přímo úměrná hmotnosti a druhé mocnině rychlosti, což má zásadní dopad na závažnost dopravních nehod.

Vedle samotné brzdné dráhy je nutné zohlednit také reakční dobu řidiče. Ta se obvykle pohybuje kolem jedné sekundy, během níž vozidlo při vyšší rychlosti urazí výrazně delší vzdálenost. Například při rychlosti 50 km/h ujede vozidlo za jednu sekundu přibližně 14

¹⁴ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

metrů, zatímco při rychlosti 90 km/h již přibližně 25 metrů. Tato skutečnost významně omezuje schopnost řidiče reagovat na náhlé překážky či změny dopravní situace.

Podle poznatků BESIP představuje nepřiměřená rychlost jeden z hlavních faktorů vzniku dopravních nehod, zejména těch s tragickými následky. Analýzy dlouhodobě ukazují, že rychlost ovlivňuje nejen pravděpodobnost nehody, ale především její následky. Při střetu vozidla s chodcem například pravděpodobnost přežití dramaticky klesá s rostoucí rychlostí nárazu – zatímco při rychlosti kolem 30 km/h je šance na přežití vysoká, při rychlosti 50 km/h již výrazně klesá a při vyšších rychlostech se blíží minimálním hodnotám.¹⁵

Význam rychlosti je rovněž patrný v kontextu tzv. konfliktních situací, kdy dochází ke střetu zájmů jednotlivých účastníků silničního provozu. Vyšší rychlost snižuje časový prostor pro vyhodnocení situace a zvyšuje pravděpodobnost chybného rozhodnutí. Tento faktor je zvláště kritický v městském prostředí, kde dochází k častému kontaktu vozidel cílems chodci a cyklisty.

Z hlediska prevence dopravních nehod je proto klíčové vnímat rychlost jako dynamickou veličinu. BESIP zdůrazňuje, že řidiči by měli rychlost neustále přizpůsobovat aktuálním podmínkám, jako jsou hustota provozu, stav vozovky, viditelnost nebo přítomnost zranitelných účastníků provozu. Maximální povolená rychlost by tak měla být chápána jako horní hranice, nikoli jako doporučená hodnota.¹⁶

Dalším důležitým aspektem je vliv rychlosti na psychiku řidiče. Vyšší rychlost může vést ke snížení koncentrace, zúžení zorného pole (tzv. tunelové vidění) a horšímu vnímání periferních podnětů. To dále zvyšuje riziko přehlédnutí důležitých informací, například dopravního značení nebo pohybu jiných účastníků provozu.

Význam rychlosti je také úzce spojen s technickým stavem vozidla a kvalitou infrastruktury. Moderní bezpečnostní systémy, jako jsou ABS nebo ESP, sice přispívají ke zvýšení bezpečnosti, avšak nedokážou plně eliminovat negativní důsledky

¹⁵ BESIP. Rychlost. Ministerstvo dopravy ČR. <https://www.besip.cz/Tematicke-stranky/Rychlost>

¹⁶ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

nepřiměřené rychlosti. Stejně tak kvalita vozovky či dopravního značení může ovlivnit bezpečnost jízdy, avšak klíčovým faktorem zůstává vždy chování řidiče.

Lze tedy konstatovat, že rychlost jízdy představuje komplexní faktor, který ovlivňuje všechny fáze dopravní nehody – od jejího vzniku až po její následky. Dodržování zákonných ustanovení, odpovědné chování řidičů a důraz na preventivní opatření jsou nezbytné pro minimalizaci rizik spojených s nepřiměřenou rychlostí. Efektivní kontrola rychlosti a vzdělávání účastníků silničního provozu proto patří mezi klíčové nástroje ke zvyšování bezpečnosti na pozemních komunikacích.¹⁷

3.4 Druhy dopravních přestupků

Dopravní přestupky lze podle české právní úpravy rozdělit do následujících základních skupin.

3.4.1 Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu

- překročení nejvyšší dovolené rychlosti
- nedání přednosti v jízdě
- nesprávné předjíždění
- porušení pravidel jízdy v jízdnicích pruzích
- nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly
- nerespektování dopravního značení nebo světelné signalizace

¹⁷ BESIP. Rychlost. Ministerstvo dopravy ČR. <https://www.besip.cz/Tematicke-stranky/Rychlost>

3.4.2 Přestupky proti povinnostem řidiče

- nepoužití bezpečnostních pásů
- používání mobilního telefonu bez hands-free během řízení
- nezajištění přepravovaných osob (např. dětí)
- nepředložení dokladů při silniční kontrole
- řízení bez příslušného řidičského oprávnění

3.4.3 Přestupky provozovatele vozidla

- provozování technicky nezpůsobilého vozidla
- nezajištění povinného ručení
- umožnění řízení vozidla osobě bez oprávnění
- nepodání vysvětlení k určení řidiče (tzv. odpovědnost provozovatele)¹⁸

4 Sankce za překročení nejvyšší povolené rychlosti

4.1 Cíl sankcí

Sankce za překročení nejvyšší dovolené rychlosti představují významný nástroj regulace silničního provozu a ochrany jeho účastníků. Právní úprava této problematiky vychází především z Zákon č. 361/2000 Sb., který stanovuje pravidla provozu na pozemních komunikacích, včetně povinností řidičů dodržovat stanovené rychlostní

¹⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

limity. Překročení těchto limitů je kvalifikováno jako přešůpek, za který mohou být ukládány sankce různého charakteru. Smysl těchto sankcí však nelze chápat pouze jako represivní reakci na porušení právní normy, ale především jako komplexní nástroj prevence a ochrany veřejného zájmu.¹⁹

4.1.1. Prevence jako hlavní cíl sankcí

Jedním z nejdůležitějších cílů sankcí za překročení rychlosti je prevence dopravních nehod. Rychlost jízdy totiž zásadně ovlivňuje schopnost řidiče reagovat na nenadálé situace a zároveň prodlužuje brzdou dráhu vozidla. Čím vyšší je rychlost, tím menší je prostor pro bezpečné zastavení či vyhnutí se překážce. V důsledku toho dochází nejen ke zvýšení pravděpodobnosti vzniku dopravní nehody, ale také ke zvýšení závažnosti jejích následků.

Sankce v tomto kontextu plní především funkci **generální prevence**, tedy působí na široký okruh účastníků silničního provozu. Vědomí možného postihu, ať už ve formě pokuty, bodového hodnocení nebo zákazu řízení, motivuje řidiče k dodržování pravidel. Tento odstrašující efekt je zásadní pro udržení disciplíny na pozemních komunikacích.

Vedle generální prevence je důležitá také **individuální prevence**, která směřuje k tomu, aby konkrétní pachatel přešůpku neopakoval své protiprávní jednání. Uložení sankce má vést k uvědomění si důsledků vlastního chování a ke změně přístupu k dodržování pravidel silničního provozu.

4.1.2 Ochrana života, zdraví a majetku

Dalším zásadním cílem sankcí je ochrana základních hodnot, zejména života a zdraví osob. Dopravní nehody způsobené nepřiměřenou rychlostí často vedou k vážným zraněním či úmrtím. Právní úprava proto klade důraz na minimalizaci rizik spojených s nebezpečným chováním řidičů.

Ochranná funkce sankcí se projevuje i ve vztahu k majetku. Dopravní nehody způsobují značné ekonomické škody, a to nejen na vozidlech, ale také na infrastruktuře. Omezení

¹⁹ BERAN, Tomáš. *Dopravní přešůpky v praxi*. Praha: C. H. Beck, 2025. ISBN 978-80-7400-964-8. s. 25-48

rychlosti a jeho důsledné vymáhání tak přispívá k ochraně majetkových hodnot a snižování finančních ztrát.

Jak uvádí Helena Kučerová, sankce v oblasti dopravních přestupků mají sloužit nejen k potrestání pachatele, ale především k zajištění bezpečnosti silničního provozu jako celku. Tento přístup zdůrazňuje preventivní a ochranný charakter právní úpravy.²⁰

4.1.3 Represivní funkce sankcí

Vedle preventivní a ochranné funkce mají sankce také **represivní charakter**. Ten spočívá v postihu za porušení právní povinnosti. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti je považováno za protiprávní jednání, které narušuje stanovený právní řád a ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu.

Represivní funkce sankcí má význam zejména z hlediska spravedlnosti a legitimacy právního systému. Společnost prostřednictvím sankcí vyjadřuje nesouhlas s nebezpečným chováním a dává najevo, že porušování pravidel nebude tolerováno. Tím se posiluje důvěra veřejnosti v právní systém a jeho schopnost chránit základní hodnoty.²¹

Sankce za překročení rychlosti mohou mít různé formy, například:

- pokuty,
- bodové hodnocení řidiče,
- zákaz řízení motorových vozidel.

Každá z těchto forem má specifický účel a dopad na pachatele přestupku.²²

²⁰ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi aneb projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. Praha: Linde, 2002. ISBN 80-7201-321-1, s. 106-110

²¹ BERAN, Tomáš. *Dopravní přestupky v praxi*. Praha: C. H. Beck, 2025. ISBN 978-80-7400-964-8, s. 59

²² KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi aneb projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. Praha: Linde, 2002. ISBN 80-7201-321-1, s. 112

4.2 Bodový systém ČR

Bodový systém v České republice představuje významný nástroj správního práva, jehož účelem je dlouhodobé sledování a hodnocení chování řidičů v silničním provozu. Tento systém je upraven zejména v Zákon č. 361/2000 Sb., který stanovuje pravidla provozu na pozemních komunikacích a současně zakotvuje mechanismus bodového hodnocení řidičů. Zavedení bodového systému v roce 2006 znamenalo zásadní změnu v přístupu k postihování dopravních přestupků, neboť umožnilo nejen sankcionovat jednotlivá porušení pravidel, ale také systematicky sledovat jejich opakování v čase a reagovat na dlouhodobé rizikové chování řidičů.

Princip fungování bodového systému spočívá v evidenci přestupků prostřednictvím přiřítání bodů, které jsou řidičům zaznamenávány za porušení vybraných povinností v silničním provozu. Každému přestupku je přiřazen konkrétní počet bodů odpovídající jeho závažnosti, přičemž závažnější porušení pravidel je hodnoceno vyšším počtem bodů. Body jsou zapisovány do registru řidičů, který představuje centrální evidenci vedenou příslušnými orgány veřejné správy. Důležitým znakem tohoto systému je jeho kumulativní charakter, kdy se body postupně sčítají a vytvářejí celkový obraz o chování konkrétního řidiče v delším časovém horizontu.²³

K samotnému záznamu bodů dochází až na základě pravomocného rozhodnutí o přestupku nebo po zaplacení pokuty v blokovém řízení. Tento postup zajišťuje, že body jsou zapisovány pouze v případech, kdy je vina řidiče jednoznačně prokázána. Záznam bodů provádí obecní úřad obce s rozšířenou působností, který zároveň vede evidenci bodového hodnocení a komunikuje s řidičem v případě dosažení stanovené hranice bodů. Řidič má možnost kdykoli požádat o výpis ze svého bodového konta, čímž je zajištěna transparentnost systému a možnost kontroly správnosti evidovaných údajů.

Zásadním momentem v rámci fungování bodového systému je dosažení hranice dvanácti bodů. Tento limit představuje maximální možný počet bodů, po jehož dosažení dochází k pozbytí řidičského oprávnění. Tento stav je označován jako vybodování a má závažné právní důsledky. Jakmile řidič dosáhne této hranice, je o této skutečnosti

²³ NOVOTNÝ, Pavel. *Bodový systém a pravidla silničního provozu*. Brno: Computer Press, 2006. ISBN 978-80-7226-736-1. s. 32

informován příslušným správním orgánem a je vyzván k odevzdání řidičského průkazu. Od tohoto okamžiku nesmí řídit motorová vozidla, přičemž porušení této povinnosti by mohlo vést k dalším právním postihům.²⁴

Navrácení řidičského oprávnění po vybodování není automatické a je podmíněno splněním několika zákonných požadavků. Řidič může o jeho obnovení požádat nejdříve po uplynutí jednoho roku, přičemž musí prokázat svou odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel. V praxi to znamená absolvování přezkoušení z pravidel silničního provozu a v některých případech také lékařského nebo psychologického vyšetření. Tento proces zajišťuje, že se do silničního provozu vracejí pouze osoby, které jsou schopny řídit bezpečně a odpovědně.

Bodový systém zároveň obsahuje mechanismy právní ochrany řidiče. Pokud se řidič domnívá, že mu byly body zaznamenány neoprávněně, má právo podat námitky proti provedenému záznamu. O těchto námitkách rozhoduje příslušný správní orgán, který přezkoumává správnost evidence. Tento proces představuje důležitý prvek právní jistoty, neboť umožňuje eliminovat případné chyby a zajišťuje, že zásahy do práv řidičů jsou prováděny v souladu se zákonem.²⁵

Vedle represivního charakteru má bodový systém také významnou motivační a preventivní funkci. Systém umožňuje odečítání bodů v případě, že řidič po určité době nespáchá žádný bodovaný přestupek. Tento mechanismus podporuje žádoucí chování a motivuje řidiče k dodržování pravidel silničního provozu. Další možností je absolvování školení bezpečné jízdy, které může rovněž vést ke snížení bodového hodnocení. Tím systém neplní pouze funkci postihující, ale také výchovnou.

Fungování bodového systému je zajišťováno spoluprací několika institucí. Policie České republiky zajišťuje kontrolu dodržování pravidel silničního provozu a odhalování přestupků. Správní orgány následně rozhodují o vině a ukládají sankce, včetně zaznamenání bodů. Registr řidičů pak slouží jako centrální databáze, která umožňuje evidenci a správu údajů o bodovém hodnocení jednotlivých řidičů.²⁶

²⁴ NOVOTNÝ, Pavel. *Bodový systém a pravidla silničního provozu*. Brno: Computer Press, 2006. ISBN 978-80-7226-736-1, s. 45

²⁵ SCHRÖTER, Zdeněk. *Nová pravidla a bodový systém*. Praha: Grada, 2006. ISBN 978-80-247-1642-8, s. 10-55

²⁶ NOVOTNÝ, Pavel. *Bodový systém a pravidla silničního provozu*. Brno: Computer Press, 2006. ISBN 978-80-7226-736-1, s. 46

Význam bodového systému spočívá především v jeho schopnosti sledovat dlouhodobé chování řidičů a identifikovat osoby, které opakovaně porušují pravidla silničního provozu. Na rozdíl od jednorázových sankcí, jako jsou pokuty, umožňuje tento systém komplexní hodnocení řidiče a přijetí odpovídajících opatření. Tím přispívá k eliminaci rizikových řidičů ze silničního provozu a ke zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích.

Lze tedy uzavřít, že bodový systém v České republice představuje efektivní nástroj, který kombinuje evidenční, preventivní a sankční prvky. Jeho fungování je založeno na postupném přičítání bodů za porušení pravidel, přičemž dosažení stanovené hranice vede k pozbytí řidičského oprávnění. Systém zároveň obsahuje mechanismy ochrany práv řidičů i prvky motivace k odpovědnému chování. Jeho hlavním smyslem je především zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ochrana života, zdraví a majetku jeho účastníků.²⁷

4.3 Odebrání řidičského průkazu z důvodu překročení nejvyšší povolené rychlosti

Odebrání řidičského oprávnění v souvislosti s překročením nejvyšší dovolené rychlosti představuje jeden z nejzávažnějších zásahů do práv řidiče v oblasti silničního provozu. K tomuto opatření však nedochází při každém porušení rychlostních limitů, ale pouze v případech, kdy je jednání řidiče vyhodnoceno jako závažné nebo opakované. Právní úprava vychází z principu přiměřenosti, kdy závažnost sankce odpovídá nebezpečnosti konkrétního jednání.

²⁷ SCHRÖTER, Zdeněk. *Nová pravidla a bodový systém*. Praha: Grada, 2006. ISBN 978-80-247-1642-8, s. 10-55

Z hlediska fungování sankčního systému je klíčové rozlišovat mezi běžným překročením rychlosti a tzv. kvalifikovaným překročením, které již představuje výrazné ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Jak uvádí Helena Kučerová, překročení rychlosti se stává důvodem pro uložení přísnějších sankcí zejména tehdy, pokud jeho rozsah výrazně přesahuje stanovené limity a zvyšuje riziko vzniku dopravní nehody. V těchto případech je přestupek projednáván ve správním řízení a může vést až k zákazu řízení motorových vozidel.²⁸

Zákaz řízení představuje v praxi formu dočasného odebrání řidičského oprávnění. Tento trest je ukládán zejména za výrazné překročení rychlosti, které je považováno za zvlášť nebezpečné. Podle odborné literatury může být zákaz řízení uložen na několik měsíců až let, přičemž jeho délka závisí na konkrétních okolnostech případu, jako je míra překročení rychlosti, místo spáchání přestupku nebo případné ohrožení dalších účastníků provozu (Kučerová, 2002).

Vedle přímého odebrání řidičského oprávnění prostřednictvím zákazu řízení existuje také systém nepřímého odebrání, který je založen na bodovém hodnocení řidičů. Jak uvádí Pavel Novotný, bodový systém umožňuje sledovat dlouhodobé chování řidiče a reagovat na opakované porušování pravidel. Každý přestupek je ohodnocen určitým počtem bodů, přičemž jejich postupné sčítání může vést až k dosažení maximální hranice, po jejímž překročení dochází k automatickému pozbytí řidičského oprávnění.

Tento mechanismus je významný zejména v případech, kdy řidič opakovaně překračuje rychlost v menším rozsahu. Jednotlivé přestupky samy o sobě nemusí vést k odebrání oprávnění, avšak jejich kumulace v čase může mít stejný důsledek jako jednorázové závažné porušení pravidel. Bodový systém tak plní důležitou roli při identifikaci rizikových řidičů a umožňuje jejich postupné vyloučení z provozu.

Dalším důležitým institutem je možnost okamžitého zadržení řidičského průkazu. Policie může tento krok učinit v situaci, kdy existuje důvodné podezření, že řidič spáchal závažný přestupek, za který lze uložit zákaz řízení. Zadržení průkazu má preventivní

²⁸ SCHRÖTER, Zdeněk. *Nová pravidla a bodový systém*. Praha: Grada, 2006. ISBN 978-80-247-1642-8, s. 13

charakter a slouží k tomu, aby bylo zabráněno dalšímu ohrožování bezpečnosti silničního provozu. O konečném odebrání řídičského oprávnění však rozhoduje až správní orgán.

Odebrání řídičského oprávnění představuje jednu z nejpřísnějších sankcí, která má silný odstrašující účinek. Jejím cílem není pouze potrestání konkrétního řidiče, ale především ochrana ostatních účastníků silničního provozu.²⁹

Po uplynutí doby zákazu řízení nebo po dosažení maximálního počtu bodů není návrat k řízení automatický. Řidič musí splnit stanovené podmínky, které obvykle zahrnují přezkoušení z odborné způsobilosti a případně i lékařské či psychologické vyšetření. Tento postup má zajistit, že se do provozu vracejí pouze osoby, které jsou schopny dodržovat pravidla a řídit bezpečně.

Z odborného hlediska lze tedy konstatovat, že odebrání řídičského oprávnění za překročení rychlosti může nastat dvěma základními způsoby. Prvním je přímé odebrání v důsledku závažného jednorázového porušení pravidel, druhým je nepřímé odebrání v důsledku opakovaného porušování pravidel prostřednictvím bodového systému. Oba tyto mechanismy mají společný cíl, kterým je zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ochrana jeho účastníků.³⁰

5 Měření rychlosti

5.1 Měření rychlosti- obecně

Základním důvodem měření rychlosti je snaha o snížení dopravní nehodovosti. Nepřiměřená rychlost patří mezi nejčastější příčiny dopravních nehod. Policie proto zaměřuje měření zejména na rizikové úseky, kde dochází k častému porušování pravidel nebo nehodám .

²⁹ HORZINKOVÁ, Eva; KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-666-1, s. 47

³⁰ SCHRÖTER, Zdeněk. *Nová pravidla a bodový systém*. Praha: Grada, 2006. ISBN 978-80-247-1642-8. s. 18

Odborné studie potvrzují, že kontrola rychlosti je jedním z neúčinnějších nástrojů ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Zavedení a vymáhání rychlostních limitů významně přispívá ke snížení počtu nehod i jejich závažnosti³¹

5.2 Způsoby měření rychlosti

Radarové měření

Radarové měření rychlosti patří mezi nejrozšířenější metody používané policií při kontrole dodržování rychlostních limitů. Tato metoda je založena na Dopplerově jevu, kdy radar vysílá elektromagnetické vlny, které se odrážejí od projíždějícího vozidla. Na základě změny frekvence odraženého signálu je následně vypočtena rychlost vozidla. Radarové měření může být realizováno staticky (např. pevné radary u silnic), mobilně (v policejních vozidlech) nebo pomocí ručních radarových zařízení. Výhodou této metody je rychlé a okamžité zjištění rychlosti, nevýhodou může být nižší přesnost v hustém provozu, kdy radar může zachytit více vozidel současně.³²

Laserové měření

Laserové měření rychlosti, označované jako LIDAR, využívá principu měření času, za který se laserový paprsek odrazí od vozidla zpět k měřicímu zařízení. Na rozdíl od radarového měření umožňuje velmi přesné zaměření konkrétního vozidla, což eliminuje chyby způsobené hustým provozem. Laserová zařízení jsou často používána policií ve formě ručních měřičů. Nevýhodou této metody je nutnost přímé viditelnosti vozidla a citlivost na nepříznivé povětrnostní podmínky.³³

³¹Elvik,R. (2019). *Road Safety Management*. Emerald Publishing. ISBN: 978-1787545264, s. 45-70

³² BARTOŠ, Jiří. *Dopravní telematika*. Praha: ČVUT, 2015. ISBN 978-8001059019, s. 112–118

³³ BARTOŠ, Jiří. *Dopravní telematika*. Praha: ČVUT, 2015. ISBN 978-8001059019, s. 120–123

Úsekové měření

Úsekové měření rychlosti je moderní metoda založená na výpočtu průměrné rychlosti vozidla mezi dvěma body. Na začátku a na konci sledovaného úseku jsou umístěny kamery, které zaznamenávají čas průjezdu vozidla a jeho registrační značku. Na základě těchto údajů je vypočtena průměrná rychlost. Tento systém má výrazný preventivní účinek, protože nutí řidiče dodržovat rychlost v celém úseku, nikoli pouze v místě měření.³⁴

6 Faktory ovlivňující překračování rychlosti

6.1. Překračování nejvyšší povolené rychlosti jako ohrožování silničního provozu

Překračování nejvyšší dovolené rychlosti představuje jeden z nejvýznamnějších problémů současné silniční dopravy. Rychlost jízdy zásadním způsobem ovlivňuje nejen pravděpodobnost vzniku dopravní nehody, ale především její závažnost. S rostoucí rychlostí se výrazně prodlužuje brzdná dráha vozidla, zhoršuje se schopnost řidiče reagovat na vzniklé situace a současně narůstá kinetická energie při případném střetu, což vede k vážnějším následkům na zdraví i majetku. Přestože jsou tyto skutečnosti dlouhodobě známé a systematicky zdokumentované, řidiči často rychlostní limity nedodržují. Důvody tohoto chování jsou komplexní a zahrnují široké spektrum faktorů, které lze rozdělit na psychologické, sociální, technické, environmentální a legislativní.

Jedním z klíčových faktorů je psychologické vnímání rizika. Řidiči často podceňují pravděpodobnost vzniku dopravní nehody, zejména pokud mají pocit, že situaci plně kontrolují. Tento jev je označován jako optimistické zkreslení, kdy jedinec věří, že negativní události postihují spíše ostatní než jeho samotného. Tento subjektivní pocit bezpečí je posilován zejména při jízdě na známých komunikacích nebo v podmínkách,

³⁴ ELVIK, Rune. *Road Safety Management*. Bingley: Emerald Publishing, 2019. ISBN 978-1787545264, s. 65–72

kteřé řidič vyhodnotí jako „bezpečné“, například při nízkém provozu nebo dobré viditelnosti.

Dalším významným psychologickým faktorem je úroveň zkušeností a sebevědomí řidiče. Zkušenější řidiči mají často tendenci jezdit rychleji, protože se domnívají, že jejich schopnosti jsou dostatečné k zvládnutí i rizikovější situace. Tento efekt může být umocněn dlouhodobou absencí negativní zkušenosti, například nehody, což vede k posilování rizikového chování. Naopak méně zkušení řidiči mohou být opatrnější, avšak zároveň náchylnější k chybám v odhadu situace.

Významnou roli hrají také osobnostní charakteristiky jednotlivce. Výzkumy ukazují, že osoby s vyšší mírou impulzivity, agresivity nebo potřebou vyhledávání vzrušení mají větší tendenci překračovat rychlostní limity. Tito jedinci často vnímají rychlou jízdu jako zdroj pozitivních emocí nebo jako prostředek seberealizace.

Vedle psychologických faktorů je nutné zohlednit i vliv sociálního prostředí. Chování řidičů je významně ovlivněno společenskými normami a očekáváními. Pokud je překračování rychlosti v určitém prostředí běžné a společensky tolerované, zvyšuje se pravděpodobnost, že se tohoto jednání dopustí i další řidiči. Tento efekt je patrný zejména v dopravních situacích, kdy většina vozidel jede rychleji než povolený limit, čímž vzniká tlak na ostatní účastníky provozu, aby se přizpůsobili.³⁵

Významným sociálním faktorem je také přítomnost spolujezdců. Studie ukazují, že zejména mladí řidiči jsou více náchylní k riskantní jízdě v přítomnosti vrstevníků, což může vést ke zvýšené rychlosti a nebezpečnému chování. Naopak přítomnost rodinných příslušníků může mít spíše uklidňující efekt a vést ke snížení rychlosti.

Důležitou roli hrají také technické faktory, zejména vlastnosti vozidla. Moderní automobily jsou vybaveny pokročilými bezpečnostními systémy a poskytují vysoký komfort jízdy, což může vést k pocitu větší bezpečnosti a tím i k vyšší ochotě překračovat rychlostní limity. Například kvalitní odhlučnění kabiny nebo stabilizační systémy mohou způsobit, že řidič vnímá jízdu ve vysoké rychlosti jako méně rizikovou, než ve skutečnosti je.

³⁵ BARTOŠ, Jiří. *Dopravní telematika*. Praha: ČVUT, 2015. ISBN 978-8001059019, s. 140–145.

Kromě vozidla samotného ovlivňuje rychlost jízdy také charakter komunikace. Široké a přehledné silnice s kvalitním povrchem vedou řidiče k vyšší rychlosti, zatímco úzké a nepřehledné komunikace naopak podporují opatrnější jízdu. Tento jev je často označován jako „self-explaining roads“, tedy komunikace, které svým designem intuitivně naznačují vhodnou rychlost jízdy.

Environmentální podmínky představují další významnou skupinu faktorů. Počasí, viditelnost a hustota provozu výrazně ovlivňují chování řidičů. Například za dobrého počasí a nízkého provozu mají řidiči tendenci jezdit rychleji, zatímco za nepříznivých podmínek, jako je déšť nebo mlha, dochází obvykle ke snížení rychlosti. Nicméně ne všichni řidiči přizpůsobují rychlost aktuálním podmínkám, což představuje významné riziko.

Neméně důležitým faktorem je legislativa a její vymáhání. Přítomnost dopravního dohledu, zejména měření rychlosti, má prokazatelný vliv na chování řidičů. Pokud je pravděpodobnost odhalení a postihu vysoká, dochází ke snížení průměrné rychlosti na komunikacích. Naopak v prostředí s nízkou mírou kontroly mají řidiči tendenci pravidla porušovat častěji.³⁶

S tím souvisí i výše sankcí a jejich vnímaná spravedlnost. Pokud jsou sankce považovány za přiměřené a důsledně vymáhané, mají větší preventivní účinek. Důležitou roli hraje také informovanost řidičů o pravidlech a jejich důsledcích.

V posledních letech se do popředí dostávají také technologické faktory, zejména využití asistenčních systémů ve vozidlech. Například adaptivní tempomat nebo systémy upozorňující na překročení rychlosti mohou přispět ke snížení rizikového chování. Na druhou stranu existuje riziko, že řidiči budou na tyto systémy příliš spoléhat a sníží svou pozornost.

Celkově lze konstatovat, že překračování rychlosti je výsledkem komplexní interakce mnoha faktorů. Nejedná se pouze o individuální rozhodnutí řidiče, ale o kombinaci jeho psychologických vlastností, sociálního prostředí, technických podmínek a legislativního rámce. Efektivní řešení tohoto problému proto vyžaduje komplexní přístup, který

³⁶ BARTOŠ, Jiří. *Dopravní telematika*. Praha: ČVUT, 2015. ISBN 978-8001059019, s. 150–155.

zahrnuje nejen represivní opatření, ale také prevenci, vzdělávání a vhodný návrh dopravní infrastruktury.³⁷

³⁷ BARTOŠ, Jiří. *Dopravní telematika*. Praha: ČVUT, 2015. ISBN 978-8001059019, s. 153-158

7 Prevence a opatření

7.1 Prevence se zaměřením na lidský faktor

Prevence překračování nejvyšší povolené rychlosti patří mezi klíčové oblasti bezpečnosti silničního provozu, protože nepřiměřená rychlost významně ovlivňuje jak pravděpodobnost vzniku dopravní nehody, tak i závažnost jejích následků. Rychlost má přímý vliv na délku brzdné dráhy, reakční čas řidiče i energii nárazu, a proto je její regulace jedním ze základních nástrojů ochrany života a zdraví účastníků silničního provozu. Efektivní prevence přitom nemůže být založena pouze na jednom opatření, ale musí kombinovat legislativní, technické, infrastrukturní i vzdělávací přístupy.

Z hlediska legislativy je zásadní nejen stanovení rychlostních limitů, ale především jejich důsledné vymáhání. Praxe ukazuje, že samotná existence pravidel nestačí, pokud není spojena s reálnou kontrolou. Významnou roli proto hrají policejní kontroly, automatizované radarové systémy a úsekové měření rychlosti. Tyto nástroje zvyšují pravděpodobnost odhalení přestupku, což má zásadní vliv na chování řidičů. Důležitým prvkem je také bodový systém, který umožňuje postihovat opakované porušování pravidel a v krajním případě odebrat řidičské oprávnění. Tento systém působí nejen represivně, ale i preventivně, protože vede řidiče k dlouhodobé změně jejich dopravního chování.

Vedle legislativních opatření se stále více uplatňují moderní technologie. Inteligentní dopravní systémy umožňují nejen sledování dopravy, ale také aktivní prevenci rizikového chování. Jedním z nejvýznamnějších nástrojů je systém Intelligent Speed Assistance (ISA), který využívá kombinaci GPS a rozpoznávání dopravních značek k informování řidiče o aktuální rychlosti a limitech. V některých případech dokáže systém rychlost i automaticky omezit. Tyto technologie pomáhají snižovat vliv lidské chyby a podporují bezpečnější styl jízdy. Kromě ISA se využívají také adaptivní tempomaty nebo pokročilé navigační systémy, které řidiče upozorňují na změny rychlostních limitů.³⁸

³⁸ ZÁMEČNÍK, Petr; ŘEZÁČ, Pavel. *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: Karolinum, 2013. ISBN 978-80-246-2030-4, s. 112–125.

Velmi důležitou roli hraje také infrastruktura. Charakter komunikace významně ovlivňuje chování řidičů, a proto lze vhodným návrhem silnic dosáhnout přirozeného snížení rychlosti. Mezi účinná opatření patří například zpomalovací prahy, zúžení jízdních pruhů, zvýšené křižovatky nebo optické prvky na vozovce. Tyto prvky vytvářejí prostředí, které řidiče vede k opatrnější jízdě bez nutnosti přímého dohledu. Moderní koncept „samovysvětlujících komunikací“ vychází z předpokladu, že samotná struktura silnice by měla intuitivně naznačovat bezpečnou rychlost jízdy.

Významnou součástí prevence je také vzdělávání a osvěta. Mnoho řidičů podceňuje rizika spojená s překračováním rychlosti, zejména pokud jde o menší překročení limitu. Přitom i malé zvýšení rychlosti výrazně zvyšuje riziko nehody i její následky. Vzdělávací kampaně proto usilují o změnu postojů řidičů a o zvýšení jejich povědomí o rizicích. Důležitá je také dopravní výchova již od raného věku, která pomáhá vytvářet správné návyky. Efektivní kampaně často využívají emocionální apel nebo reálné příběhy, které mají silnější dopad na chování jednotlivců.

Psychologické faktory rovněž významně ovlivňují dodržování rychlosti. Řidiči mají tendenci přeceňovat své schopnosti a podceňovat riziko, zejména v známém prostředí nebo při dobrých podmínkách. Sociální normy navíc mohou podporovat rychlou jízdu jako běžné chování. Proto je důležité budovat kulturu bezpečné jízdy, ve které je dodržování pravidel považováno za standard. K tomu mohou přispět nejen kampaně, ale i přístup autoškol, médií nebo zaměstnavatelů.³⁹

V současnosti nabývá na významu také využití dat a analytických nástrojů. Moderní technologie umožňují sběr velkého množství dat o dopravním provozu, což umožňuje identifikovat riziková místa a cíleně zaměřit preventivní opatření. Analýza dopravních nehod, sledování rychlosti nebo využití telematiky poskytují důležité informace pro tvorbu dopravní politiky. Díky tomu lze efektivněji rozmístit kontrolní zařízení nebo upravit infrastrukturu.

Celkově lze konstatovat, že prevence překračování nejvyšší povolené rychlosti musí být komplexní a dlouhodobá. Kombinace legislativních opatření, moderních technologií,

³⁹ European Commission. Road Safety – Speed [online]. Brussels: European Commission, [cit. 2026-03-29]. Dostupné z: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/road-safety/road-users/speed_en

vhodně navržené infrastruktury a systematického vzdělávání představuje nejúčinnější způsob, jak snížit počet dopravních nehod a zvýšit bezpečnost na silnicích.⁴⁰

7.2 Asistenční systémy ve voze jakožto prevence před rychlou jízdou

Asistenční systémy ve vozidlech zaměřené na kontrolu rychlosti představují v současnosti jeden z nejvýznamnějších technologických nástrojů prevence dopravních nehod. Jejich význam roste zejména v kontextu moderní dopravní politiky Evropské unie, která se snaží systematicky snižovat počet obětí na silnicích. Tyto systémy jsou součástí širší skupiny pokročilých asistenčních systémů řidiče (ADAS – Advanced Driver Assistance Systems) a jejich hlavním cílem je minimalizovat lidské chyby, které jsou nejčastější příčinou dopravních nehod.

Základním principem fungování systémů kontroly rychlosti je neustálé porovnávání aktuální rychlosti vozidla s povoleným rychlostním limitem. K tomu systém využívá kombinaci několika technologií. Jednou z nich je kamera umístěná na čelním skle vozidla, která snímá dopravní značky a pomocí algoritmů rozpoznává jejich význam. Druhým zdrojem informací jsou digitální mapové podklady a GPS, které obsahují databázi rychlostních limitů pro konkrétní úseky komunikací. Tyto dva zdroje se vzájemně doplňují, čímž se zvyšuje přesnost systému i v situacích, kdy může dojít k chybě jednoho z nich, například při špatné viditelnosti nebo dočasné změně dopravního značení.

Po vyhodnocení aktuální situace systém porovnává zjištěný rychlostní limit s rychlostí vozidla, kterou získává z palubních senzorů. V případě překročení limitu dochází k aktivaci určité formy reakce. Nejjednodušší variantou je informativní funkce, kdy systém pouze upozorní řidiče na překročení rychlosti prostřednictvím vizuálního signálu na displeji nebo zvukového upozornění. Tato forma je nejméně invazivní a ponechává plnou kontrolu nad vozidlem na řidiči.⁴¹

⁴⁰ BESIP. Rychlost [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, [cit. 2026-03-29]. Dostupné z: <https://besip.cz/Temata/Rychlost>

⁴¹ VRABLOVÁ, Nikola. Systém ISA: náš nový spolujezdec, který nikdy nemlčí [online]. Portalridice.cz, 2024 [cit. 2026-03-29]. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/system-isa-nas-novy-spolujezdec-ktery-nikdy-nemlci>

Pokročilejší systémy využívají tzv. haptickou zpětnou vazbu. V praxi to znamená, že plynový pedál začne klást odpor při snaze o další zrychlení, čímž řidiče fyzicky upozorňuje na překročení rychlosti. Tento způsob je považován za účinnější než pouhé vizuální upozornění, protože zapojuje i fyzické vnímání řidiče. Nejvyspělejší varianty systémů pak dokážou aktivně zasahovat do řízení vozidla tím, že omezují výkon motoru nebo automaticky upravují rychlost tak, aby odpovídala stanovenému limitu. Přesto je zachována možnost zásahu řidiče, který může systém překonat, například silnějším sešlápnutím plynového pedálu, což je důležité z hlediska bezpečnosti i právní odpovědnosti.

Systém Intelligent Speed Assistance (ISA) je v současnosti nejvýznamnějším představitelem těchto technologií. Od roku 2022 je v Evropské unii povinnou součástí nově homologovaných vozidel, což znamená jeho postupné rozšíření napříč vozovým parkem. ISA může fungovat v několika režimech – od čistě informativního až po aktivní omezování rychlosti. Tato variabilita umožňuje přizpůsobení systému různým podmínkám i preferencím výrobců.⁴²

Asistenční systémy kontroly rychlosti úzce spolupracují s dalšími technologiemi ve vozidle. Například adaptivní tempomat automaticky udržuje nastavenou rychlost a zároveň přizpůsobuje jízdu aktuální dopravní situaci, zejména vzdálenosti od vozidla jedoucího vpředu. Systém rozpoznávání dopravních značek poskytuje aktuální informace o rychlostních limitech a doplňuje tak funkci ISA. Společně tyto systémy vytvářejí komplexní bezpečnostní ekosystém, který výrazně snižuje riziko překročení rychlosti.

Z hlediska prevence dopravních nehod mají tyto systémy zásadní význam. Nepřiměřená rychlost je jedním z hlavních faktorů ovlivňujících nehodovost, a proto její kontrola vede ke snížení počtu dopravních nehod i jejich následků. Systémy působí preventivně zejména tím, že snižují počet neúmyslných přestupků, které vznikají například v důsledku nepozornosti nebo neznalosti aktuálního rychlostního limitu. Zároveň zvyšují povědomí řidiče o jeho jízdě a vedou k větší disciplíně.

Důležitý je také dlouhodobý psychologický efekt těchto systémů. Opakovaná upozornění na překročení rychlosti vedou k postupné změně řidičských návyků. Řidiči si

⁴² BEDNÁŘ, Marek. Nová auta začnou dostávat hlídače rychlosti [online]. iDNES.cz, 2022 [cit. 2026-03-29]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/isa-asistent-omezovac-rychlosti.A220711_145857_automoto_fdv

začínají více uvědomovat svou rychlost a přizpůsobují jí svůj styl jízdy. Tento efekt je klíčový, protože prevence není založena pouze na okamžitém zásahu, ale i na dlouhodobé změně chování.

Zároveň však existují i určitá omezení těchto systémů. Jejich funkčnost může být ovlivněna kvalitou mapových podkladů, viditelností dopravních značek nebo aktuálními změnami v dopravním značení. Proto je důležité, aby řidič zůstal aktivním účastníkem řízení a nespolehal se na technologie bezvýhradně. Asistenční systémy jsou navrženy jako podpora, nikoli náhrada lidského rozhodování.

Význam těchto systémů v oblasti prevence je podporován i statistickými odhady, podle nichž může jejich plošné zavedení vést k výraznému snížení počtu dopravních nehod a obětí na silnicích. Kombinace technologického pokroku, legislativních opatření a vzdělávání řidičů tak vytváří komplexní přístup k řešení problematiky rychlosti v dopravě.⁴³

8 Trestněprávní souvislosti překročení nejvyšší dovolené rychlosti

8.1 Překročení nejvyšší povolené rychlosti v trestněprávní rovině

Překročení nejvyšší dovolené rychlosti je v právním systému České republiky primárně kvalifikováno jako přestupek, nikoli jako trestný čin. Tato skutečnost vychází ze systematiky právní úpravy, která rozlišuje mezi méně závažným porušením pravidel silničního provozu a jednáním, které dosahuje vyšší míry společenské škodlivosti a naplňuje znaky trestného činu. Samotné překročení rychlosti, byť i výrazné, tedy zpravidla nevede k trestní odpovědnosti, pokud není spojeno s dalšími okolnostmi,

⁴³ Redakce. Inteligentní asistent rychlosti ISA [online]. inSmart.cz, 2022 [cit. 2026-03-29]. Dostupné z: <https://insmart.cz/inteligentni-asistent-rychlosti-isa-evropa/>

zejména se vznikem škodlivého následku nebo s intenzivním ohrožením chráněných zájmů, jako je život a zdraví osob.

Základní právní rámec upravující povinnosti řidiče stanoví Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Tento zákon ukládá řidiči povinnost přizpůsobit rychlost jízdy nejen stanoveným limitům, ale také konkrétním podmínkám, jako je stav vozovky, hustota provozu, povětrnostní situace nebo vlastní schopnosti řidiče. Porušení těchto povinností je v běžných případech kvalifikováno jako přestupek. Sankce za takové jednání zahrnují zejména pokuty, přidělení trestných bodů a v závažnějších případech i zákaz řízení. Přestupkové právo tak plní především preventivní a represivní funkci v oblasti méně závažných porušení pravidel.⁴⁴

K posunu do roviny trestního práva dochází v okamžiku, kdy překročení rychlosti nabývá vyšší míry nebezpečnosti. Rozhodující není pouze samotná výše rychlosti, ale především okolnosti konkrétního případu. Trestní odpovědnost nastupuje zejména tehdy, pokud v důsledku nepřiměřené rychlosti dojde ke vzniku škodlivého následku. Právní úprava trestných činů je obsažena v Zákon č. 40/2009 Sb. trestním zákoníku, který stanoví skutkové podstaty jednotlivých trestných činů a podmínky trestní odpovědnosti.⁴⁵

Jednou z nejčastějších situací, kdy se překročení rychlosti stává trestným činem, je způsobení dopravní nehody s následkem na zdraví nebo životě. Pokud řidič porušením důležité povinnosti, například nepřiměřenou rychlostí, způsobí jinému ublížení na zdraví, může být jeho jednání kvalifikováno jako trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti. V případě, že dojde k usmrcení jiné osoby, jedná se o trestný čin usmrcení z nedbalosti. V těchto případech je nepřiměřená rychlost často posuzována jako porušení důležité povinnosti uložené zákonem, což má zásadní vliv na právní kvalifikaci i výši trestu.

Další významnou kategorií je trestný čin obecného ohrožení. K tomu dochází tehdy, pokud řidič svým jednáním vytvoří stav, kdy je ohrožen život nebo zdraví většího počtu osob. Typickým příkladem může být jízda extrémní rychlostí v obci, projíždění křižovatek bez respektování dopravních signálů nebo kombinace vysoké rychlosti s dalšími nebezpečnými manévry. V těchto případech již nejde pouze o individuální

⁴⁴ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné. Obecná část*. 7. vyd. Praha: Leges, 2017. ISBN 978-80-7502-259-3, s. 212–220.

⁴⁵ Zákon č. 361/2000 Sb.. Zákon o provozu na pozemních komunikacích [online]. [cit. 2026-03-29]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

porušení pravidel, ale o jednání, které má potenciál způsobit rozsáhlé škody a ohrozit širší okruh osob.

Důležitým aspektem při posuzování trestní odpovědnosti je forma zavinění. V dopravních případech se nejčastěji jedná o nedbalostní trestné činy. Nedbalost může být vědomá, kdy si řidič je vědom možného následku, ale bez dostatečných důvodů spoléhá, že k němu nedojde, nebo nevědomá, kdy si řidič možnost následku nepřipouští, ačkoli by ji vzhledem k okolnostem měl předvídat. Překročení rychlosti je typickým příkladem jednání, které může naplňovat znaky nedbalosti, zejména pokud řidič ignoruje dopravní situaci nebo podmínky na vozovce.⁴⁶

Významnou roli při posuzování konkrétního případu hraje také intenzita porušení povinností. Například výrazné překročení rychlosti v obci, kde se pohybují chodci, bude hodnoceno přísněji než obdobné překročení na přehledném úseku dálnice. Soudy při rozhodování zohledňují nejen samotnou rychlost, ale i další okolnosti, jako je hustota provozu, denní doba, viditelnost nebo chování ostatních účastníků silničního provozu.

Z hlediska prevence je důležité zdůraznit, že hranice mezi přestupkem a trestným činem není pevně stanovena konkrétní hodnotou rychlosti, ale je dána celkovým posouzením situace. To znamená, že i relativně menší překročení rychlosti může vést k trestní odpovědnosti, pokud má závažné následky, zatímco výrazné překročení rychlosti bez dalších okolností zůstane pouze přestupkem. Tento přístup umožňuje pružně reagovat na různé situace a zohlednit jejich konkrétní nebezpečnost.

Právní úprava v České republice tak rozlišuje mezi běžnými přestupky a závažnými případy, které vyžadují trestněprávní postih. Tento systém umožňuje efektivně postihovat nebezpečné jednání a zároveň působit preventivně na chování řidičů.⁴⁷

8.2 Kdy překročení rychlosti přechází do trestněprávní roviny

Z hlediska právní kvalifikace je však nutné důsledně rozlišovat, zda se jedná o přestupek, nebo zda již konkrétní jednání naplňuje znaky trestného činu. Toto rozlišení je

⁴⁶ Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník [online]. [cit. 2026-03-29]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>

⁴⁷ Policie České republiky. Rychlost a její vliv na dopravní nehody [online]. [cit. 2026-03-29]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/rychlost-a-jeji-vliv-na-dopravni-nehody.aspx>

zásadní nejen z pohledu právních následků pro pachatele, ale také z hlediska systematiky právního řádu, který vychází z principu diferencované odpovědnosti podle závažnosti protiprávního jednání. Zatímco přestupky jsou považovány za méně závažné delikty a jsou projednávány ve správním řízení, trestné činy představují závažnější porušení chráněných společenských vztahů a jsou řešeny v rámci trestního práva.

Základní právní úprava pravidel silničního provozu je obsažena v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který stanoví povinnosti účastníků provozu, včetně dodržování nejvyšší dovolené rychlosti. Porušení těchto povinností je zpravidla kvalifikováno jako přestupek podle zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Přestupek je v tomto kontextu chápán jako společensky škodlivé protiprávní jednání, které nedosahuje intenzity trestného činu. Typickým znakem přestupku je nižší míra společenské škodlivosti, což se odráží i v druhu ukládaných sankcí, mezi něž patří zejména pokuty, zákaz činnosti či bodové hodnocení řidiče.⁴⁸

Klíčovým kritériem pro odlišení přestupku od trestného činu je míra společenské škodlivosti jednání, která představuje tzv. materiální znak deliktu. Tento znak vyžaduje individuální posouzení konkrétního případu, přičemž se hodnotí zejména význam chráněného zájmu, způsob provedení činu, jeho následky, okolnosti spáchání a míra zavinění pachatele. Samotné překročení rychlosti, byť i výrazné, zpravidla nenaplňuje dostatečnou intenzitu společenské škodlivosti pro vznik trestní odpovědnosti, pokud není spojeno s dalšími závažnými okolnostmi. Právě absence těchto okolností je důvodem, proč je většina případů překročení rychlosti řešena v režimu správního práva.

K přechodu do trestní roviny dochází v okamžiku, kdy jednání řidiče překročí hranici běžného porušení dopravních předpisů a začne ohrožovat nebo porušovat základní chráněné hodnoty, zejména život a zdraví osob. Typickým příkladem je situace, kdy řidič v důsledku nepřiměřené rychlosti způsobí dopravní nehodu s vážnými následky. V takovém případě může být jeho jednání kvalifikováno jako trestný čin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti nebo usmrcení z nedbalosti. Podstatným aspektem je zde skutečnost, že řidič porušil důležitou povinnost uloženou právním předpisem, tedy

⁴⁸ BOHADLO, D. a kol. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Komentář*. 2. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7676-420-0, s. 45–60.

povinnost přizpůsobit rychlost jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla a aktuálním podmínkám na pozemní komunikaci.⁴⁹

Vedle následkových trestných činů je možné překročení rychlosti posuzovat jako trestný čin i v případech, kdy k samotnému škodlivému následku nedojde, avšak jednání řidiče dosahuje takové intenzity, že představuje reálné ohrožení většího počtu osob. V těchto situacích může být naplněna skutková podstata trestného činu obecného ohrožení. Jedná se například o extrémní překročení rychlosti v hustě obydlených oblastech, v blízkosti školských zařízení nebo na jiných frekventovaných místech, kde se pohybuje větší množství osob. Rozhodující je přitom konkrétní míra rizika, kterou jednání řidiče vytváří, a rozsah potenciálně ohrožených osob.⁵⁰

Důležitým aspektem posuzování je rovněž otázka zavinění. V dopravních deliktech se nejčastěji uplatňuje nedbalostní forma zavinění, kdy si pachatel neuvědomuje možnost vzniku škodlivého následku, ačkoliv by si ji vzhledem k okolnostem uvědomit měl a mohl, nebo ji sice předvídá, ale bez přiměřených důvodů spoléhá na to, že k ní nedojde. V některých extrémních případech však může být překročení rychlosti spojeno i s úmyslným jednáním, například při riskantní jízdě s vědomím vysokého rizika vzniku nehody. Tato skutečnost může významně ovlivnit právní kvalifikaci jednání a vést k přísnějšímu posouzení v trestním řízení.⁵¹

Při posuzování konkrétního případu je nezbytné zohlednit všechny relevantní okolnosti. Mezi tyto okolnosti patří zejména místo spáchání (například obec versus dálnice), hustota provozu, povětrnostní podmínky, technický stav komunikace i vozidla nebo chování ostatních účastníků silničního provozu. Významnou roli hraje rovněž rozsah překročení rychlosti, přičemž extrémní překročení může být jedním z indikátorů zvýšené společenské škodlivosti, avšak samo o sobě není rozhodující. Vždy je nutné posuzovat konkrétní situaci jako celek.

Zásadní roli při vymezování hranice mezi přestupkem a trestným činem hraje princip subsidiarity trestní represe. Tento princip vyjadřuje, že trestní právo má být použito pouze

⁴⁹ JELÍNEK, J. a kol. *Trestní právo hmotné. Obecná část*. Praha: Leges, 2017. ISBN 978-80-7502-199-0, s. 123–125, 214–216.

⁵⁰ ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní zákoník. Komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012. ISBN 978-80-7400-428-5, s. 35-36

⁵¹ NOVOTNÝ, F. a kol. *Trestní právo hmotné*. 3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2010. ISBN 978-80-7380-291-2, s. 169–172.

jako prostředek ultima ratio, tedy jako krajní prostředek ochrany společnosti. To znamená, že trestní odpovědnost by měla nastupovat pouze tehdy, pokud ochrana společenských vztahů není dostatečně zajištěna prostředky jiných právních odvětví, zejména práva správního. V kontextu překročení rychlosti to znamená, že většina případů zůstává v rovině přestupkového práva, zatímco trestní právo se uplatní pouze u nejzávažnějších forem jednání.⁵²

Z výše uvedeného vyplývá, že neexistuje žádná pevně stanovená hranice rychlosti, jejímž překročením by se jednání automaticky stalo trestným činem. Rozhodující je vždy komplexní posouzení konkrétní situace, zejména s ohledem na vzniklý následek nebo intenzitu ohrožení chráněných zájmů. Překročení rychlosti tak přechází do trestní roviny pouze tehdy, pokud je spojeno s dalšími okolnostmi, které výrazně zvyšují jeho společenskou škodlivost. Tento přístup odpovídá základním zásadám trestního práva a zajišťuje přiměřenou reakci právního řádu na různé formy protiprávního jednání v silničním provozu.

8.3 Vliv rychlosti na posuzování viny při dopravních nehodách

Problematika rychlosti jízdy patří mezi stěžejní témata v oblasti dopravního práva i bezpečnosti silničního provozu. Rychlost je jedním z nejčastěji zkoumaných faktorů při analýze dopravních nehod, neboť významně ovlivňuje nejen jejich vznik, ale i průběh, následky a následné právní posouzení jednání účastníků. Její význam se projevuje jak v rovině technické, tak v rovině právní, přičemž tyto dvě oblasti jsou při posuzování viny neoddělitelně propojeny.

Z právního hlediska je zásadní rozlišovat mezi překročením nejvyšší dovolené rychlosti a nepřiměřenou rychlostí. Překročení rychlostního limitu je objektivně zjistitelné a představuje porušení právní povinnosti, které může být přímo spojeno se vznikem odpovědnosti za dopravní nehodu. V těchto případech bývá dokazování jednodušší, neboť existují konkrétní důkazy o porušení právní normy. Naopak nepřiměřená rychlost

⁵² Ministerstvo vnitra ČR. *Průvodce novou úpravou přestupkového práva*. Dostupné z: <https://www.mv.gov.cz>

není pevně stanovena konkrétní hodnotou a její posouzení závisí na okolnostech konkrétní situace. Řidič je povinen přizpůsobit rychlost jízdy zejména svým schopnostem, technickému stavu vozidla, povětrnostním podmínkám, viditelnosti, stavu komunikace a aktuální dopravní situaci. Tato obecná povinnost činí posuzování nepřiměřené rychlosti výrazně složitějším.⁵³

Z technického hlediska má rychlost zásadní vliv na dynamiku dopravní nehody. Se zvyšující se rychlostí dochází k výraznému nárůstu kinetické energie, která se při střetu přeměňuje na destruktivní síly působící na vozidla i jejich posádku. Tento nárůst není lineární, ale kvadratický, což znamená, že i relativně malé zvýšení rychlosti může mít výrazný dopad na závažnost následků. Současně se prodlužuje reakční i brzdná dráha, čímž se snižuje schopnost řidiče včas reagovat na vzniklou situaci. Rychlost tak zásadním způsobem ovlivňuje nejen pravděpodobnost vzniku nehody, ale i její závažnost.

Při posuzování viny je klíčovým aspektem existence příčinné souvislosti mezi rychlostí a vznikem dopravní nehody. Samotné porušení povinnosti dodržet stanovenou nebo přiměřenou rychlost nepostačuje k přičtení viny. Je nezbytné prokázat, že právě rychlost byla příčinou nehody nebo že alespoň významně přispěla k jejímu vzniku či ke zhoršení jejích následků. V praxi se často posuzuje hypotetická otázka, zda by k nehodě došlo i v případě, že by řidič jel nižší nebo přiměřenou rychlostí. Pokud by k nehodě došlo i za těchto podmínek, může být význam rychlosti pro posouzení viny omezený.

Dopravní nehody jsou zpravidla výsledkem souběhu více faktorů. Vedle rychlosti může jít například o nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nevěnování se řízení nebo technickou závadu vozidla. V takových případech je nutné posoudit míru vlivu jednotlivých faktorů a určit, zda rychlost představovala hlavní příčinu nehody, nebo pouze jeden z dílčích faktorů. Toto posouzení má zásadní význam pro určení míry zavinění jednotlivých účastníků.⁵⁴

Rychlost se významně promítá i do hodnocení míry zavinění. Pokud je prokázáno, že řidič jel výrazně vyšší rychlostí, než bylo povoleno nebo přiměřené, a tato skutečnost měla přímý vliv na vznik nehody, bývá jeho vina hodnocena jako zásadní. Naopak v případech, kdy rychlost představuje pouze doplňkový faktor, může být vina rozdělena

⁵³ HIRT, Miroslav. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada Publishing, 2012, s. 25–35. ISBN 978-80-247-4308-0.

⁵⁴ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 45–60. ISBN 978-80-7380-211-0.

mezi více účastníků. Nepřiměřená rychlost tak často vystupuje jako spolupříčina nehody, která ovlivňuje celkové hodnocení situace.

Specifickým problémem je dokazování nepřiměřené rychlosti. Na rozdíl od překročení rychlostního limitu, které lze doložit například měřením, je nepřiměřená rychlost posuzována na základě nepřímých důkazů. Patří sem zejména stopy na vozovce, deformace vozidel, výpovědi svědků nebo znalecké posudky. Znalci z oboru dopravy rekonstruují průběh nehody a stanovují pravděpodobnou rychlost vozidla v době střetu. Současně hodnotí, zda byla tato rychlost přiměřená daným podmínkám a zda bylo možné nehodě zabránit při nižší rychlosti.

Důležitým aspektem je rovněž otázka předvídatelnosti. Řidič je povinen předvídat možné rizikové situace, které mohou v silničním provozu nastat, a přizpůsobit tomu své jednání. Pokud například jede rychlostí, která mu neumožňuje reagovat na běžně předvídatelnou překážku, může být jeho jednání hodnoceno jako nedbalostní. Rychlost tak úzce souvisí s požadavkem opatrnosti a odpovědného chování v silničním provozu.⁵⁵

Rychlost má zásadní vliv i na závažnost následků dopravní nehody, což se následně promítá do právní kvalifikace skutku. Vyšší rychlost zvyšuje pravděpodobnost těžkých zranění nebo úmrtí, a tím i přísnější právní posouzení jednání. V závislosti na konkrétních okolnostech může být jednání kvalifikováno jako přestupek nebo jako trestný čin, například ublížení na zdraví z nedbalosti či usmrcení z nedbalosti. Rychlost je přitom často jedním z hlavních faktorů, které soudy zohledňují při rozhodování o vině a výši trestu. Výrazné překročení rychlosti nebo jízda nepřiměřenou rychlostí může být posouzena jako přitěžující okolnost.

Z hlediska prevence dopravních nehod představuje regulace rychlosti jeden z nejdůležitějších nástrojů. Právní předpisy stanovují maximální povolené rychlosti, které mají za cíl snížit riziko nehod a jejich následků. Vedle toho jsou využívána i technická opatření, jako jsou dopravní značky, zpomalovací prvky nebo automatizované systémy měření rychlosti. Přesto však zůstává rozhodující faktor v chování samotného řidiče a jeho schopnosti přizpůsobit rychlost konkrétní situaci.⁵⁶

⁵⁵ Univerzita Karlova. *Dopravní kriminalita*, s. 40–55. Dostupné z: <https://dspace.cuni.cz>

⁵⁶ VUT v Brně. *Faktory ovlivňující dopravní nehodovost*, s. 10–20. Dostupné z: <https://journals.lib.vutbr.cz>

Rychlost tak nelze chápat pouze jako technický údaj vyjádřený v kilometrech za hodinu, ale jako komplexní faktor, který ovlivňuje celé spektrum okolností spojených s dopravní nehodou. Její posouzení vyžaduje interdisciplinární přístup a důkladné zhodnocení všech relevantních skutečností. Právě propojení technických a právních aspektů je zásadní pro spravedlivé určení viny a odpovědnosti jednotlivých účastníků dopravní nehody.⁵⁷

⁵⁷ SEMELA, Miroslav. *Analýza silničních nehod I*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, 2012, s. 30–50. ISBN 978-80-214-4559-8.

Závěr

Autor se v předkládané bakalářské práci zabývá problematikou přestupků v dopravě se zaměřením na překračování nejvyšší dovolené rychlosti, a to z pohledu právního, technického i preventivního. Hlavním cílem práce bylo analyzovat tento jev, zhodnotit jeho význam pro bezpečnost silničního provozu a navrhnout možnosti, které by mohly přispět ke snížení jeho výskytu. Na základě provedené analýzy lze konstatovat, že překračování rychlosti představuje jeden z nejzávažnějších a zároveň nejčastějších dopravních přestupků, který má zásadní vliv na vznik dopravních nehod i jejich následky.

V rámci práce byla nejprve vymezena obecná charakteristika dopravních přestupků jako správních deliktů a jejich právní úprava v České republice. Bylo poukázáno na jejich význam z hlediska ochrany bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, stejně jako na jejich preventivní a represivní funkci. Následně byla podrobně rozebrána problematika překračování nejvyšší dovolené rychlosti, která byla identifikována jako jeden z hlavních rizikových faktorů dopravní nehodovosti.

Z provedené analýzy vyplynulo, že rychlost jízdy má zásadní vliv na všechny fáze dopravní nehody. Vyšší rychlost vede k prodloužení reakční i brzdné dráhy, zvyšuje kinetickou energii vozidla a tím i závažnost následků při střetu. Z těchto důvodů je dodržování rychlostních limitů a přizpůsobení rychlosti konkrétním podmínkám nezbytným předpokladem bezpečné jízdy. Rychlost je tedy nutné vnímat nejen jako technický údaj, ale jako komplexní faktor, který ovlivňuje bezpečnost celého silničního provozu.

Z právního hlediska bylo zjištěno, že překročení nejvyšší dovolené rychlosti je konstruováno jako ohrožovací přestupek, u něhož není nutné prokazovat vznik škodlivého následku. Právní úprava v České republice poskytuje širokou škálu sankčních nástrojů, mezi které patří pokuty, bodové hodnocení a zákaz řízení motorových vozidel. Tyto nástroje plní nejen represivní funkci, ale především funkci preventivní, jejímž cílem je ovlivnit chování řidičů a přispět ke snížení dopravní nehodovosti.

Významnou roli v systému postihu dopravních přestupků hraje bodový systém, který umožňuje dlouhodobé sledování chování řidičů. Tento systém přispívá k identifikaci

rizikových řidičů a umožňuje jejich postupné vyloučení z provozu v případě opakovaného porušování pravidel. Tím dochází ke zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích a k ochraně ostatních účastníků silničního provozu.

Práce se dále zaměřila na faktory ovlivňující překračování rychlosti. Bylo zjištěno, že se jedná o komplexní jev, který je ovlivněn nejen individuálním rozhodováním řidiče, ale také psychologickými, sociálními a technickými faktory. Významnou roli hraje například vnímání rizika, zkušenosti řidiče, tlak okolí nebo charakter komunikace. Tyto poznatky potvrzují, že řešení problematiky překračování rychlosti vyžaduje komplexní přístup.

V oblasti prevence bylo zdůrazněno, že účinné řešení tohoto problému musí kombinovat více nástrojů. Vedle sankcí a legislativních opatření je důležitá také role moderních technologií, jako jsou systémy měření rychlosti nebo asistenční systémy ve vozidlech. Tyto nástroje přispívají ke zvýšení kontroly nad dodržováním pravidel a zároveň působí preventivně na chování řidičů. Neméně důležitá je také role dopravní infrastruktury a vzdělávání, které mohou ovlivnit dlouhodobé návyky účastníků silničního provozu.

V rámci práce byly rovněž analyzovány trestněprávní souvislosti překročení rychlosti. Bylo konstatováno, že samotné překročení rychlosti zpravidla nepředstavuje trestný čin, avšak v kombinaci s dalšími okolnostmi, zejména se vznikem závažného následku, může vést k trestní odpovědnosti. Tato skutečnost zdůrazňuje význam odpovědného přístupu k řízení motorových vozidel.

Na základě zjištěných poznatků lze doporučit zejména posílení preventivních opatření zaměřených na změnu chování řidičů, důsledné vymáhání právních předpisů a další rozvoj technologických nástrojů, které přispívají ke kontrole rychlosti. Dále je vhodné zaměřit se na zlepšení dopravní infrastruktury a podporu vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Předložená práce potvrzuje, že překračování nejvyšší dovolené rychlosti představuje významný společenský problém, jehož řešení vyžaduje systematický a dlouhodobý přístup. Kombinace právních, technických a preventivních opatření je nezbytná pro dosažení vyšší úrovně bezpečnosti silničního provozu a ochrany života, zdraví a majetku jeho účastníků.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. HENDRYCH, Dušan a kol. *Správní právo: obecná část*. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016. ISBN 978-80-7400-624-1, s. 15
2. PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. ISBN 978-80-7502-221-9, s. 23
3. MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. Praha: C. H. Beck, 2015. ISBN 978-80, s. 39
4. NOVOPACKÝ, Daniel; VETEŠNÍK, Pavel; BEZDĚKOVSKÝ, Karel. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7676-494-1, s. 273–276, 310–315.
5. PRÁŠKOVÁ, Helena. *Přestupkové právo. Obecná část*. 2. vyd. Praha: Leges, 2022. ISBN 978-80-7502-612-5, s. 45–47, s. 120–123.
6. VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*. Praha: C. H. Beck, 2016. ISBN 978-80-7400-590-9, s. 35–38, 40–42.
7. MICHÁLEK, Radim. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: WoltersKluwer, 2014. ISBN 978-80-7478-489-7, s. 88–92.
8. KOPECKÝ, Martin. *Správní právo. Obecná část*. Praha: C. H. Beck, 2021. ISBN 978-80-7400-820-7, s. 198–202.
9. ONDRUŠOVÁ, Monika; ONDRUŠ, Roman; VYTOPIIL, Petr. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. Praha: Leges, 2017, s. 55–60, 215–220. ISBN 978-80-7502-212-7.
10. PRŮCHA, Petr. *Správní právo. Obecná část*. 8. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2012. s. 303–308, ISBN 80-7239-157-7.
11. ČERVENÝ, Zdeněk; VLK, Václav. *Přestupkové právo*. Praha: Linde, 2009. ISBN 978-80-7201-768-3, s. 21–27.
12. BERAN, Tomáš. *Dopravní přestupky v praxi*. Praha: C. H. Beck, 2025. ISBN 978-80-7400-964-8. s. 25- 48

13. KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi aneb projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. Praha: Linde, 2002. ISBN 80-7201-321-1, s. 106-110
14. NOVOTNÝ, Pavel. *Bodový systém a pravidla silničního provozu*. Brno: Computer Press, 2006. ISBN 978-80-7226-736-1. s. 32
15. SCHRÖTER, Zdeněk. *Nová pravidla a bodový systém*. Praha: Grada, 2006. ISBN 978-80-247-1642-8, s. 10-55
16. HORZINKOVÁ, Eva; KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-666-1, s. 47
17. Elvik, R. (2019). *Road Safety Management*. Emerald Publishing. ISBN: 978-1787545264, s. 45-70
18. BARTOŠ, Jiří. *Dopravní telematika*. Praha: ČVUT, 2015. ISBN 978-8001059019, s. 112–118
19. ZÁMEČNÍK, Petr; ŘEZÁČ, Pavel. *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: Karolinum, 2013. ISBN 978-80-246-2030-4, s. 112–125.
20. JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné. Obecná část*. 7. vyd. Praha: Leges, 2017. ISBN 978-80-7502-259-3, s. 212–220.
21. BOHADLO, D. a kol. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Komentář*. 2. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7676-420-0, s. 45–60.
22. ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní zákoník. Komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012. ISBN 978-80-7400-428-5. s. 35-36
23. NOVOTNÝ, F. a kol. *Trestní právo hmotné*. 3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2010. ISBN 978-80-7380-291-2, s. 169–172.
24. HIRT, Miroslav. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada Publishing, 2012, s. 25–35. ISBN 978-80-247-4308-0.
25. CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 45–60. ISBN 978-80-7380-211-0.
26. Univerzita Karlova. *Dopravní kriminalita*, s. 40–55. Dostupné z: <https://dspace.cuni.cz>
27. SEMELA, Miroslav. *Analýza silničních nehod I*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, 2012, s. 30–50. ISBN 978-80-214-4559-8.
- 28.

Elektronické zdroje

1. BESIP. Rychlost. Ministerstvo dopravy ČR. <https://www.besip.cz/Tematicke-stranky/Rychlost>
2. European Commission. Road Safety – Speed [online]. Brussels: European Commission, [cit. 2026-03-29]. Dostupné z: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/road-safety/road-users/speed_en
3. BESIP. Rychlost [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, [cit. 2026-03-29]. Dostupné z: <https://besip.cz/Temata/Rychlost>
4. VRABLOVÁ, Nikola. Systém ISA: náš nový spolujezdec, který nikdy nemlčí [online]. Portalridice.cz, 2024 [cit. 2026-03-29]. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/system-isa-nas-novy-spolujezdec-ktery-nikdy-nemlci>
5. BEDNÁŘ, Marek. Nová auta začnou dostávat hlídače rychlosti [online]. iDNES.cz, 2022 [cit. 2026-03-29]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/isa-asistent-omezovac-rychlosti.A220711_145857_automoto_fdv
6. Redakce. Inteligentní asistent rychlosti ISA [online]. inSmart.cz, 2022 [cit. 2026-03-29]. Dostupné z: <https://insmart.cz/inteligentni-asistent-rychlosti-isa-evropa/>
7. Policie České republiky. Rychlost a její vliv na dopravní nehody [online]. [cit. 2026-03-29]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/rychlost-a-jeji-vliv-na-dopravni-nehody.aspx>
8. Ministerstvo vnitra ČR. *Průvodce novou úpravou přestupkového práva*. Dostupné z: <https://www.mv.gov.cz>
9. VUT v Brně. *Faktory ovlivňující dopravní nehodovost*, s. 10–20. Dostupné z: <https://journals.lib.vutbr.cz>

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.
2. Zákon č. 361/2000 Sb.. Zákon o provozu na pozemních komunikacích [online]. [cit. 2026-03-29]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>
3. Zákon č. 40/2009 Sb.. Trestní zákoník [online]. [cit. 2026-03-29]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>

Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

- https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/pokuty-radar-rychlost-dopravni-prestuepek.A241110_191219_domaci_stud
- <https://www.pravnilinka.cz/vysoka-rychlost-vozidla-nemusi-mit-vliv-na-zavineni-nehody>
- https://www.idnes.cz/jihlava/zpravy/policie-radar-dalnice-d1-rychlost-prestuepek-velky-beranov.A250811_110939_jihlava-zpravy_mv

Seznam tabulek a grafů

Přílohy

Obrázek č. 1 obrázek úsekového radaru v obci na Liberecku

Obrázek č. 2 vozidla po nehodě vlivem překročení nejvyšší povolené rychlosti

Obrázek č. 3 fotka, která dokumentuje překročení nejvyšší povolené rychlosti



Obrázek č. 1 radar úsekového měření



Obrázek č.2 vozidla po nehodě vlivem překročení nejvyšší povolené rychlosti



Obrázek č. 3 fotka, která dokumentuje překročení nejvyšší povolené rychlosti