

**POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY**  
**V PRAZE**

Fakulta bezpečnostního managementu

Katedra policejních činností

**Vymahatelnost dopravního práva – dopravní přestupky**  
**(zahraniční komparace)**

*Bakalářská práce*

**Law Enforcement of traffic law – traffic offenses**  
**(foreign comparisons)**

Bachelor thesis

VEDOUCÍ PRÁCE

**pplk. Mgr. Jindřich Komárek, Ph. D.**

AUTOR PRÁCE

**Andrea Tomenendálová**

**PRAHA**

**2022**

## **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že předložená práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

**V Praze, dne 10. března 2022**

**Andrea Tomenendálová**

## **Poděkování**

Tímto bych ráda poděkovala vedoucímu bakalářské práce pplk. Mgr. Jindřichu Komárkovi, Ph.D. za odborné vedení, vstřícnost a pomoc.

## **ANOTACE**

Předmětem práce je identifikovat pojem vymahatelnost práva, určit jeho postavení ve vztahu k právu dopravnímu. Analyzovat systém vymahatelnosti dopravního práva a dopravních přestupků v České republice. Vymežit právní předpisy vztahující se k dopravnímu právu v České republice a vybraných zemích. Zjištěné informace analyzovat a porovnat s vybranými zeměmi. Vymežit základní problémy v oblasti vymáhání dopravního práva a dopravních přestupků jak v České republice, tak v ostatních zemích. Popsat druhy sankcí za dopravní přestupky, rozdělení pravomocí v této oblasti, výkon dohledu pravomoci. Popis bodového systému v České republice.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

bezpečnost silničního provozu \* bodový systém \* dopravní právo \* dopravní přestupky \* pravomoc \* sankce \* silniční doprava \* vymahatelnost dopravního práva

## **ANNOTATION**

The subject of the thesis is to identify the concept of law enforcement, to determine its position in relation to traffic law. Analyze the system of enforcement of traffic law and traffic offenses in the Czech Republic. Define legal regulations related to traffic law in the Czech Republic and selected countries. Analyze the information obtained and compare it with selected countries. Define the basic problems in the department of traffic law enforcement and traffic offenses in the Czech republic and in other countries. Describe the types of sanctions for traffic offenses, division of competences in this department, exercise of supervisory competence. Description of the traffic law enforcement system in the Czech republic.

## **KEYWORDS**

traffic safety \* traffic law enforcement system \* traffic law \* traffic offenses \* jurisdiction \* sanctions \* traffic transport \* law Enforcement of traffic law

## Obsah

Úvod.....	7
1. Vymahatelnost práva .....	8
2. Základní právní úprava v oblasti dopravního práva .....	10
2.1 Přehled změn v oblasti vymáhání postihů za dopravní přestupky.....	12
2.2 Vývoj legislativy silničního provozu .....	16
3. Přehled změn v zákoně o silničním provozu od 1. 1. 2022.....	19
3.1 Změny v bodovém systému .....	19
3.2 Změny v postihu přestupků .....	20
4. Právní kvalifikace – přešupek, trestný čin.....	22
5. Rozhodnutí o přestupku.....	24
5.1 Sankce za dopravní přestupky .....	26
6. Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem o silničním provozu .....	27
7. Pravomoci Policie ČR při silničních kontrolách.....	31
8. Nejčastěji páchané dopravní přestupky v ČR.....	34
9. Exekuce jako nástroj k vymáhání pravomocně uložených a nezaplacených pokut .....	35
9.1 Další možné nástroje k vymáhání pravomocně uložených a nezaplacených pokut – zahraniční komparace.....	36
10. Přehled systémů postihů dopravních přestupků v ostatních zemích .....	38
10.1 Slovenská republika .....	38
10.2 Spolková republika Německo .....	40
10.3 Rakousko.....	42
10.4 Polsko.....	43
11. Komparace systémů postihů a vymáhání nejčastějších dopravních přestupků s ostatními zeměmi .....	45
12. Bezpečný a sledovaný prostor – méně dopravních přestupků .....	51
13. Úvahy de lege ferenda.....	54
14. Závěr .....	56

Seznam použité literatury.....	60
Seznam použitých internetových zdrojů.....	61
Seznam příloh.....	64

## Úvod

Cílem bakalářské práce je analýza systémů vymahatelnosti dopravního práva, popis vybraných dopravních přestupků v České republice a jejich postihů a zároveň porovnání s vybranými zeměmi. V práci jsou dále definovány základní pojmy v oblasti silniční dopravy, dopravního práva, přestupkového zákona. Definován je zde vůbec samotný pojem vymahatelnost práva v rámci České republiky. Právní úprava vymahatelnosti dopravního práva a přehled změn v daných zákonných úpravách. Vývoj silniční legislativy a přehled provedených novel v zákonech, týkajících se dopravního práva.

Předmětem práce je popis systému vymahatelnosti dopravního práva v České republice, rozdělení pravomocí v této oblasti, výkon dohledu pravomoci. Popis bodového systému v České republice. Přehled postihů za jednotlivé dopravní přestupky. Možnosti vymáhání nezaplacených pravomocných pokut za dopravní přestupky s ohledem na nejnovější úpravu zákonů souvisejících s vymáháním dopravního práva s účinností k 1. 1. 2022.

Součástí práce je komparace zjištěných výsledků s ostatními zeměmi, konkrétně Slovensko, Spolková republika Německo, Rakousko a Polsko. Popis používaných systémů v jednotlivých zemích. Vyhodnocení analýzy systémů, a srovnání postihů u nejběžnějších přestupků v jednotlivých zemích.

V závěru jsou zhodnoceny zjištěné informace a doporučení na zlepšení stávající situace v dopravě. Návrhy řešení na stávající problémy, a to především v činnosti policie a jejich kontrole dodržování pravidel silničního provozu, ve vzdělávání budoucích řidičů, a infrastruktury v dopravě.

## 1. Vymahatelnost práva

Pojem vymahatelnost práva je spojena se subjektivním právem. Subjektivní právo, můžeme také říci oprávnění, je míra možného a dovoleného chování subjektu práva chovat se způsobem objektivním právem nezakázaným. Na rozdíl od práva objektivního je u subjektivní právní odpovědnosti předpoklad zaviněného porušení právních povinností, můžeme také hovořit o odpovědnosti za zavinění. Zatímco objektivní odpovědnost je odpovědností za protiprávní stav. Není zde tedy předpoklad zavinění. A právě u subjektivního práva je důležitá jeho vymahatelnost. Jestliže vznikne právní nárok, je právo vymahatelné, tudíž zakládá nárok na donucení splnit povinnost<sup>1</sup>. Vymáhání práva probíhá primárně prostřednictvím státu, resp. použitím veřejné moci. Stát by měl garantovat práva a donucovat ke splnění povinností. Moderní právo však také zná vymáhání práva svémocí, v zákonem stanoveném rozsahu jde o jednání v nutné obraně, jednání v krajní nouzi a zadržení věci<sup>2</sup>.

Žijeme v právním státě a funkčnost takového státu je založena hlavně na srozumitelnosti, jednoznačnosti a vymahatelnosti práva. Vymahatelnost práva v České republice je ovšem na velmi nízké úrovni, zejména z důvodu neschopnosti státu a orgánů státní moci právo vymáhat. Především pokud jde o soudní spory, je takové řízení velmi zdlouhavé a často nevede ke zdárnému konci. Dlouhodobě na problém nízké vymahatelnosti práva v České republice upozorňuje také prof. JUDr. Pavel Šámal, Ph.D., bývalý soudce a později i předseda Nejvyššího soudu ČR, od roku 2020 soudce Ústavního soudu ČR a hlavní autor nového trestního zákoníku. Poukazuje právě na nesrozumitelnost práva, nesourodost a nepřehlednost především procesního práva, což následně vede ke zbytečnému prodlužování řízení.

---

<sup>1</sup> GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 8. aktualizované vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2021. Právnícké učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-838-9

<sup>2</sup> Tamtéž



Nový trestní řád a nový občanský soudní řád by měl zjednodušit procesní úkony občanů, soudů, státních zastupitelství a policie, a tím pádem zrychlit jak civilní, tak trestní řízení a zlepšit tak vymahatelnost práva.

V případě vymáhání dopravního práva, zejména udělených pravomocných pokut za dopravní přestupky, které jsou neuhrazené, a kterých je v České republice téměř 60 %, výrazně pomohla novela zákonů o Policii ČR, obecní policii a Celní správě. Zákonům, které se vztahují k dopravnímu právu bude věnována další kapitola.

## 2. Základní právní úprava v oblasti dopravního práva

Mezi základní zákonné úpravy, které se týkají dopravního práva řadíme především zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o provozu na pozemních komunikacích). Tento zákon upravuje hlavně práva a povinnosti účastníků silničního provozu, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravy, které se týkají řídičských oprávnění a řídičských průkazů, působnosti a pravomoci orgánů státní správy a Policie České republiky a také úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích. Tento zákon je od nabytí své účinnosti 1.1. 2001 neustále novelizován a upravován, v souvislosti se změnami v silniční dopravě a neustálému vývoji silniční dopravy, inovací v oblasti dopravy a provozu na pozemních komunikacích<sup>3</sup>.

Dalším ze stěžejních zákonů, které se týkají problematiky dopravního práva je zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen zákon o pozemních komunikacích), ve znění pozdějších předpisů. V tomto zákoně nalezneme kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů, a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady. Mezi přestupky podle tohoto zákona patří např. užití zpoplatněné komunikace bez uhrazení mýtného nebo časového poplatku, řízení přetíženého vozidla, neodstranění překážky bránící provozu, znečišťování silnic a dálnic, nedovolené umístování reklam apod<sup>4</sup>.

Státní správu podle tohoto zákona vykonávají silniční správní úřady, a to Ministerstvo dopravy, krajský úřad, obecní úřad obce s rozšířenou působností a obecní úřad, celní úřad a újezdni úřad. Celní úřad odpovídá za výkon správy daní, s výjimkou řízení o přestupcích. Projednává pouze přestupky týkající se mýtného nebo časového poplatku a přestupky související s nízkorychlostním kontrolním vážením. Státní dozor na silnicích, dálnicích, místních komunikacích

---

<sup>3</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v posledním znění

<sup>4</sup> Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

a veřejně dostupných účelových komunikacích vykonávají silniční správy úřady, správní dozor v oblasti poskytování služby elektronického mýtného vykonává Ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy také provádí vrchní státní dozor výkonem státního dozoru silničních správních úřadů.

Dalším důležitým zákonem v této oblasti je zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o silniční dopravě). Tento zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy motorovými vozidly, prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, práva a povinnosti osob s tím spojených, pravomoc a působnost orgány státní správy v této oblasti. Tento zákon zahrnuje jak vnitrostátní, tak mezinárodní silniční dopravu, která zajišťuje přepravu osob, zvířat nebo věcí, linkovou osobní dopravu, ale i provozování taxislužby. Přestupky podle tohoto zákona spočívají zejména v nevedení záznamů o době řízení, bezpečnostních přestávkách, neplatných dokladech spojených s přepravou nebezpečných látek a další. Státní správu v oblasti silniční dopravy vykonává Ministerstvo dopravy a dopravní úřady, kterými jsou Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností ve věcech městské autobusové dopravy a taxislužby a krajské úřady ve věcech ostatních. Státní odborný dozor v oblasti silniční dopravy vykonávají spolu s Ministerstvem dopravy a dopravními úřady také celní úřady. Celní úřady odpovídají za výkon správy daní, s výjimkou řízení o přestupcích. Celní úřady pouze podávají dopravním úřadům nebo Ministerstvu dopravy návrhy na zahájení řízení a uložení pokuty<sup>5</sup>.

Stěžejní pro oblast vymahatelnosti dopravního práva jsou zákony týkající se pravomocí státních orgánů, a to zejména zákon č. 273/2008, o Policii ČR (dále jen zákon o Policii ČR), zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii (dále jen zákon o obecní policii) a zákon č. 17/2012 Sb., o celní správě České republiky (dále jen zákon o celní správě). Všechny tyto jmenované zákony prošly poměrně podstatnou změnou a od 1.1. 2022 vešel v účinnost zákon č. 418/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění

---

<sup>5</sup> Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě v posledním znění

pozdějších předpisů, zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen zákon č. 418/2001 Sb.).

Změny se týkají právě vymahatelnosti dopravního práva a zlepšení situace ohledně velkého množství nezaplacených pokut. Celní správa a policisté touto novelou získali mnohem účinnější pravomoci při provádění kontrol vozidel a následného zjištění nezaplacené pravomocné pokuty <sup>6</sup>.

## 2.1 Přehled změn v oblasti vymáhání postihů za dopravní přestupky

Jak již bylo uvedeno podstatná část pravomocných pokut (60 %) končí v neuhrazených pohledávkách, čímž se snižuje hlavně ekonomická situace státu. Na zachycení a následnou identifikaci dopravních přestupků je vynaložena nemalá finanční částka a tyto náklady nejsou reflektovány a návratnost těchto nákladů v podobě zaplacených pravomocných pokut je velmi mizivá. Tuto situaci by měla zlepšit právě uvedená změna zákonů o Policii ČR, obecní policii a celní správě. Do této novely neměl prakticky policista ani celník žádné oprávnění k tomu, aby mohl na místě vymáhat po řidiči zaplacení již pravomocně uložené pokuty. Tato novela se dotkne i cizinců, u kterých byla vymahatelnost pokut na velmi nízké úrovni.

V části první zákona č. 418/2001 Sb. jsou uvedeny změny týkající se zákona o Policii ČR. V §42a zákona č. 418/2001 Sb. je definováno oprávnění policisty při kontrole vozidla požadovat po řidiči kontrolovaného vozidla uhrazení jeho pravomocného nedoplatku, či nedoplatku provozovatele kontrolovaného vozidla na pokutě za přestupek podle zákona o silničním provozu, zákona o pozemních komunikacích nebo zákona o silniční dopravě. Řidič má možnost uhrazení nedoplatku přímo na místě kontroly motorového vozidla v hotovosti nebo bezhotovostním převodem, k němuž je dán platební příkaz prostřednictvím platební karty. Součástí tohoto ustanovení je také povinnost policisty obdržené

---

<sup>6</sup> Zákon č. 418/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony v posledním znění

peněžní prostředky v hotovosti odevzdat nejpozději následující pracovní den správci daně, příslušnému podle místa jeho uhrazení. V rámci tohoto oprávnění policisty je Generální ředitelství cel zavázáno poskytnout dálkový a nepřetržitý přístup k informacím, které vedou ke zjištění pravomocného nedoplatku <sup>7</sup>.

V případě, že řidič zjištěnou neuhrazenou pohledávku zaplatí na místě, je věc kladně vyřízena a může pokračovat dál v jízdě. Ovšem v případě, že se tak nestane a řidič pohledávku neuhradí na místě, má policista podle části první zákona č. 418/2001 Sb. oprávnění takové vozidlo odstavit na nejbližší místo, kde nebude bránit bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a zajistit nemožnost takového vozidla pokračovat dál v jízdě. K tomu mu slouží oprávnění vycházející z úpravy zákona o Policii ČR, a to zejména zadržet tabulku poznávací značky na vozidle, nebo použít jiný technický prostředek k zabránění v jízdě, tzv. botičku. Tento postup se nepoužije v případě, že se jedná o vozidla integrovaného záchranného systému, vozidla ozbrojených sil, horské služby, obecní policie, zpravodajských služeb apod. O odejmutí tabulky poznávací značky nebo použití technického prostředku k zabránění v jízdě sepíše policista úřední záznam, ten následně předá Ministerstvu dopravy, které zajišťuje, že přístup k těmto informacím bude možno nepřetržitě a na dálku sledovat. Stejnopis oznámení je předán i řidiči motorového vozidla, a v případě, že řidič není provozovatelem kontrolovaného vozidla, uvědomí o tomto skutku policista také provozovatele motorového vozidla, s výjimkou sdělení o výši nedoplatku na pokutě <sup>8</sup>.

Toto nové oprávnění pro Policii ČR je velkou změnou ve vymahatelnosti nezaplacených pravomocných pokut. Jakmile je řidič, který má takový nedoplatek policií zachycen, prakticky není možné, aby mohl dál pokračovat v jízdě bez uhrazení pohledávky. V případě, že tak neučiní na místě, musí tak učinit následně, aby tedy mohl dál „použít“ své vozidlo. Vrácení tabulky poznávací značky i odejmutí technického prostředku k zabránění v jízdě je podmíněno uhrazením nedoplatku.

---

<sup>7</sup> Zákon č. 418/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony v posledním znění

<sup>8</sup> Tamtéž

V části druhé zákona č. 418/2001 Sb. jsou uvedeny změny týkající se zákona o Celní správě ČR. Oprávnění, které podle novely platí u policistů o zadržení tabulky poznávací značky nebo použití technického prostředku v případě kontroly vozidla, jehož řidič má neuhrazený pravomocný nedoplatek na pokutě, platí stejně tak i u pracovníků celní správy <sup>9</sup>.

V neposlední řadě je v části čtvrté zákona č. 418/2001 Sb. upravena pravomoc obecní policie. Obecní policie má toto oprávnění omezeno pouze na území obce, ve které byla zřízena a má svoji působnost. Pokud je tedy v dané obci obecní policie zřízena, má pouze na území dané obce oprávnění při kontrole vozidla, při níž je zjištěn u řidiče nedoplatek na pokutě, zadržet tabulku poznávací značky či použít technického prostředku k zabránění v jízdě <sup>10</sup>.

Změna se dotkla také těchto pravomocně uložených a nezaplacených pokut a jejich následného rozpočtového určení. V případě přestupků uložených podle zákona o provozu na pozemních komunikacích nebo podle zákona o silniční dopravě se příjmy z takto nevyvozených pokut rozdělí a ze 30 % jdou příjmy do státního rozpočtu a ze 70 % jsou příjmem obce, orgánu, který pokutu uložil.

Pokuta, která je uložena za přestupek podle zákona o pozemních komunikacích a je nevyvozena bude rozdělena stejně jako v předchozím případě, avšak s výjimkou pokut uložených za nedodržení hodnot při kontrolním vážení nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu při jízdě s jízdní soupravou.

Cílem této úpravy je jednoznačně zvýšení vymahatelnosti pravomocně uložených a nezaplacených pokut za dopravní přestupky. Očekává se narůst příjmů jak do státního rozpočtu, tak i do ostatních veřejných rozpočtů. Samozřejmě je s tím také spojen růst nákladů na zajištění opatření této novely. Jedná se zejména o zajištění technického zázemí, dostupnost evidence nedoplateků použitím bezpečné platformy, navýšení počtu technických prostředků k zabránění vozidlu v jízdě, úpravy registru silničních vozidel s ohledem na zadržené tabulky

---

<sup>9</sup> Zákon č. 418/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony v posledním znění

<sup>10</sup> Tamtéž

poznávací značky. Dalším důležitým aspektem této novely je zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Už nebude tak jednoduché se placení pokuty vyhýbat, tím by se měla zvýšit i snaha řidičů, páchat vědomě dopravní přestupky, a to zejména takové, které jsou postihovány vyššími pokutami. Ty jsou většinou s ohledem na bezpečný provoz řazeny k těm nejvíce ohrožujícím, a měla by se také zvýšit míra respektování pravidel silničního provozu. Jestliže se zvýšením vymahatelnosti dopravního práva, zvýší i zájem řidičů o důslednější dodržování pravidel silničního provozu, pak lze hovořit i o snížení počtu lidských životů, které jsou na silnicích zbytečně mařeny. Předpokládá se také příznivý dopad na stav dopravní infrastruktury v souvislosti s jízdou přetížených vozidel.

Touto novelou je kladen bezesporu největší důraz na zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Silniční doprava je obecně jednou z nejméně bezpečných, v porovnání například s leteckou, lodní nebo drážní dopravou. A návrh této novely byl zpracován právě na základě Akčního programu Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do roku 2020. I nová Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (BESIP) do roku 2030 se zaměřuje na zvýšení vymahatelnosti dopravního práva.

Resortní akční plán, jež schválila vláda ČR v roce 2017 a jímž byla revidována dosavadní Národní strategie bezpečnosti silničního provozu obsahuje nápravná opatření, kterými jsou bezpečná komunikace, bezpečné vozidlo, bezpečné chování účastníků a podpůrná opatření. Resortní akční plán je vyhodnocován každý rok a sleduje plnění opatření stanovená v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu <sup>11</sup>.

Opatření bezpečná komunikace zahrnuje především práci policistů, v oblasti jejich proškolení pro provádění bezpečnostních inspekcí na úsecích častých smrtelných nehod, na úsecích křížení železničního přejezdu a pozemní komunikace, tipování míst pro postupné zavádění systémů vysokorychlostního vážení, zajištění jednotného systému dopravních informací a modernizaci telefonních center pro příjem a zpracování tísňového volání <sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> *Mvcr.cz* [online]. [cit. 5.3.2022]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/migrace/docDetail.aspx?docid=21799261&docType=ART&chnum=5>

<sup>12</sup> Tamtéž

Opatření bezpečné vozidlo se týká hlavně kontrol technického stavu vozidla, ale také i kontrol technických požadavků na vybavení jízdních kol, dohled policie nad provozovateli silniční dopravy, a zajištění nízkorychlostního vážení vozidel.

Opatření bezpečného chování účastníků silničního provozu se zaměřuje na preventivně informační aktivity, klade důraz na rozvoj bezpečného chování na silnicích. Je potřeba zvýšit dohled policistů hlavně na dodržování nejvyšší povolené rychlosti a také na dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly zejména na dálnicích a silnicích I. tříd. Zahrnuje také kontrolu policistů s ohledem na užívání alkoholu a jiných návykových látek za volantem. V rámci tohoto opatření se zaměřuje také na dohled ostatních účastníků silničního provozu jako jsou chodci, cyklisté a motocyklisté.

V rámci podpůrných opatření jde hlavně o zvyšování kvality poskytování psychosociální pomoci účastníkům dopravních nehod, při kterých dochází k závažným újmám na zdraví, případně k úmrtím. Pravidelného revidování účinnosti zákona o provozu na pozemních komunikacích, revize systému správního trestání. Vyhodnocování Resortního akčního plánu za předchozí období a následná úprava a stanovení priorit pro další období.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu má za cíl zejména snížit počet usmrcených osob při dopravních nehodách. Tohoto cíle se podařilo v roce 2019 dosáhnout, avšak Česká republika dosud nedosáhla úrovně průměru zemí Evropské unie, co se týče úrovně bezpečnosti silničního provozu <sup>13</sup>.

## **2.2 Vývoj legislativy silničního provozu**

Zákonná úprava provozu na pozemních komunikacích nastala až v roce 1997, kdy byla legislativně ukotvena v zákoně č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

---

<sup>13</sup> *Mvcr.cz* [online]. [cit. 5.3.2022]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/migrace/docDetail.aspx?docid=21799261&docType=ART&chnum=5>



Tento zákon byl ale posléze nahrazen současným zákonem o silničním provozu, jehož účinnost se datuje k 1. 1. 2019. V souvislosti se změnami v oblasti dopravy už také prošel mnoha novelami.

Pro oblast vymáhání dopravního práva je důležitá novela zákona o silničním provozu, která je obsažená v zákoně č. 411/ 2005 Sb., změna zákona o silničním provozu a změna některých dalších zákonů, účinná od 1. 7. 2006 (dále jen zákon č. 411/2005 Sb.). Tato novela mimo jiné přinesla také institut tzv. systému bodového hodnocení.

*Podle §123a zákona o silničním provozu se bodovým hodnocením zajišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu, nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští.*

*Přehled jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání je stanoven v příloze k tomuto zákonu <sup>14</sup>.*

Tento systém navrhovala zavést sama Policie ČR. Návrh byl zpracovat ho již do původního zákona o silničním provozu účinného od 1. 1. 2001, tato úprava však neprošla z důvodů absence centrálního registru řidičů.

Následná novela zákona o silničním provozu upravena v zákoně č. 133/2011 Sb., změna zákona o silničním provozu a změna některých dalších zákonů, která nabyla účinnosti 1. 8. 2011 (dále jen zákon č. 133/2011 Sb.) celý systém bodového hodnocení přepracovala. Změny se týkaly většiny dopravních přestupků ve smyslu zpřísnění nebo zmírnění počtu bodů, které se za porušení pravidel silničního provozu řidiči přičítají. Kvalifikace některých dopravních přestupků byly propojeny a některé byly ze systému bodového hodnocení úplně vypuštěny.

---

<sup>14</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v posledním znění

Poslední novela zákona o silničním provozu obsažená v zákoně 365/2021 Sb., změna zákona o silničním provozu a změna některých dalších zákonů, nabyla účinnosti 1. 1. 2022 (dále jen zákon č. 365/2021 Sb.). Návrh tohoto zákona byl předložen a rozeslán poslancům již na začátku roku 2019. Zdlouhavé legislativní procesy a vytíženost naší vlády ale vedla k tomu, že tento zákon bych projednán a schválen až po uplynutí takřka tří let. Hlavním cílem této novely je především zvýšení bezpečnosti silničního provozu, protože dlouhodobě zaostáváme za ostatními evropskými zeměmi ve statistice zemřelých nebo těžce zraněných osob na silnicích. Účelem této novely bylo celý systém vymahatelnosti dopravního práva po 14 letech fungování zjednodušit, vrátit se zpět ke třem sazbám bodů (2 b, 4 b a 6 b), a zároveň také stanovit pouze čtyři pásma pokut (blokových i těch ve správním řízení), zpřísnit postihy závažných a vědomých činů, zakročit proti pirátům silnic, snížit pokuty za bagatelní přestupky a nešikanovat tak slušné řidiče.

Zároveň také reflektovat dnešní elektronickou dobu a zavést možnost nechat se informovat o stavu bodového konta pomocí SMS, e-mailu nebo datové schránky <sup>15</sup>.

Systém bodového hodnocení přestupků a trestných činů proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích spáchanými řidiči motorových vozidel byl zaveden od 1. 7. 2006. Za toto delší období již můžeme spatřovat některé obecné vývojové trendy, týkající se rozložení počtu bodovaných řidičů, přestupků a trestných činů. Zpočátku šlo o nárůst podílu bodovaných řidičů a následně se jejich podíl v podstatě stabilizoval a začalo docházet i k jeho klesání. Lze z toho tedy usoudit, že zavedení systému bodového hodnocení má smysl pro udržení dlouhodobého trendu snižování počtu závažných následků dopravních nehod. Je také zřejmé, že ženy jsou lepšími a ukázněnějšími řidiči na základě faktu, že podíl bodovaných žen mezi řidičkami je téměř čtyřnásobně nižší, než je to v případě mužů. Ačkoliv podíl žen – řidiček na celkové řidičské populaci byl v roce 2020 již 45,4 % (40 % v roce 2007), podíl bodovaných žen – řidiček je jen 18,4 % (mezi bodovanými) a podíl 12bodových pouhých 8,2 % (mezi 12bodovými) <sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> *Mdcr.cz* [online]. [cit. 20.1.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/bodovysystem>

<sup>16</sup> *Mdcr.cz* [online]. [cit. 20.1.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/bodovysystem>

### 3. Přehled změn v zákoně o silničním provozu od 1. 1. 2022

#### 3.1 Změny v bodovém systému

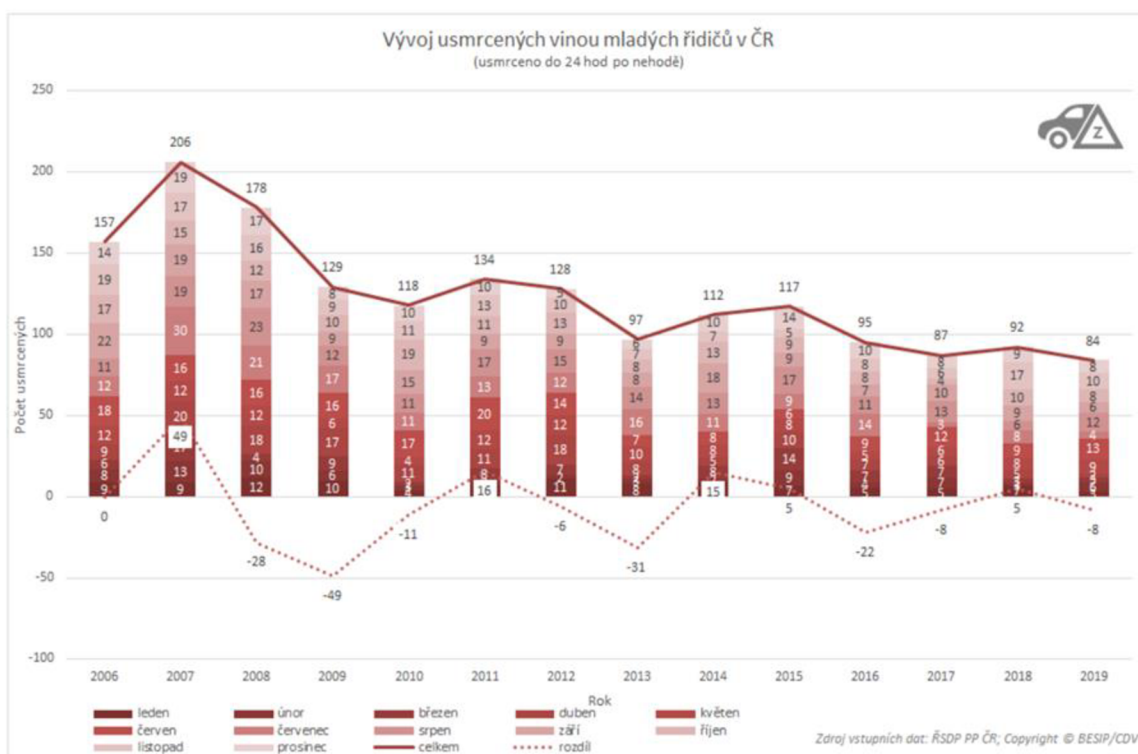
Zjednodušením bodového systému se v novele zákona o silničním provozu přešlo zpátky ke dvoubodovému přestupku. Nově tedy úprava bodového systému obsahuje tři sazby: 2, 4 a 6 podle závažnosti přestupku. I tak jde o výraznější zjednodušení oproti stávajícím pěti sazbám. (Příloha č. 1 Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností a počet bodů za tato jednání).

Systém blokových pokut na místě se změnil na čtyři pásma, první pásmo blokové pokuty do 1 500 Kč, druhé pásmo do 1 500 Kč, třetí pásmo do 2 500 Kč a čtvrté pásmo do 5 000 Kč; a také se tomu přizpůsobila pásma pokut ve správním řízení, ta jsou také čtyři, první pásmo je v rozmezí od 2 500 do 5 000, druhé pásmo v rozmezí od 4 000 Kč do 10 000 Kč, třetí pásmo v rozmezí od 7 000 Kč do 25 000 Kč, a čtvrté pásmo v rozmezí od 25 000 do 75 000 Kč. Poslední nejvyšší sazba je určena jen pro ty nejzávažnější přestupky jako je odmítnutí testu na alkohol a drogy nebo řízení bez řidičského oprávnění. Tím by mělo dojít k tomu, že jsou zde dané pevné částky za přestupky, a tím tedy by neměl být žádný prostor pro korupci. Bude tedy přesně jasné, jaká bloková pokuta bude udělena na místě. Současně se také rozšířil okruh přestupků, které lze vyřídit pokutou na místě. Další podstatnou systémovou změnou je změna, která se týká začínajících řidičů. Jde o tzv. „Řidičák na zkoušku“, je to model převzatý z Velké Británie, podle kterého bude mít začínající řidič po dobu dvou let namísto současné 12 bodové hranice poloviční, tedy jen 6 bodovou. Po dosažení 6 bodů tedy může přijít o řidičský průkaz. Nemusí se však nutně jednat jen o mladé řidiče, řidičák na zkoušku se týká všech prvořidičů, tedy i těch, kteří se rozhodli absolvovat autoškolu později. Řidiči s krátkou praxí jsou totiž podle statistik častými viníky dopravních nehod s vážnými následky <sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> Mdcz.cz [online]. [cit. 20.1.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/bodovysystem>

**Graf č. 1 – Vývoj usmrcených vinou mladých řidičů v ČR**



Zdroj: Mdcz.cz [online]. [cit. 20.1.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/bodovsystem/systemove-zmeny>

Novela zákona rovněž umožní, dostávat informace o stavu a změnách bodového konta prostřednictvím SMS, e-mailu nebo datové schránky. Bude stačit vyplnit žádost a odevzdat ji na jednom z úřadů obce s rozšířenou působností (těch je v ČR 206) <sup>18</sup>.

### 3.2 Změny v postihu přestupků

Novela zákona o silničním provozu přinesla také zpřísnění postihů za nejzávažnější přestupky. Spodní hranice pokuty, kterou je možné udělit ve správním řízení zůstala zpravidla na podobné úrovni, avšak navýšila se její horní hranice. Bude tedy možné vzhledem k okolnostem uložit vyšší pokutu. Jedná se o případy, kdy řidič páchá stejné přestupky opakovaně nebo takové, které rozhodně nejsou způsobeny omylem či náhodně. Nejvyšší možná pokuta, kterou

<sup>18</sup> Mdcz.cz [online]. [cit. 20.1.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/bodovsystem>

bude možné ve správním řízení udělit, je 75 000 korun. Vztahuje se na nejzávažnější porušení zákona, jako je odmítnutí testu na alkohol či jiné návykové látky. Novinkou v zákoně bude, že v případě spáchání přestupku, při kterém byla způsobena dopravní nehoda se horní hranice pokuty ve správním řízení bude navyšovat na dvojnásobek. Nejvyšší možná výše pokuty je v tomto případě však omezena na 100 000 Kč. K takovým případům ale bude docházet jen výjimečně, a to u silničního pirátství. Hlavním cílem je, aby úřad měl ve správním řízení větší prostor ke zohlednění všech podmínek, za kterých nehoda vznikla. Pro celou řadu bagatelních přestupků se snižují postihy – pokuty na místě. Namísto původních 2 000 korun, by měly vyjít nanejvýš na 1 500 Kč. Pokuty na místě jsou fixně dané, a to skoro pro všechny přestupky – 1 500, 2500 a 5 000 Kč. Výjimku tvoří přestupky drobné, bagatelní, jako je například neoprávněné stání a zastavení či mírné překročení rychlosti. U těchto přestupků je sazba do 1 500 Kč právě proto, aby policista na místě mohl případný přestupek vyřešit domluvou <sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> *Mdcr.cz* [online]. [cit. 20.1.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/bodovysystem>

#### 4. Právní kvalifikace – přestupek, trestný čin

Vymezení přestupku je definováno v zákoně o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, zák. č. 250/2016 Sb. (dále jen přestupkový zákon). §5 přestupkového zákona uvádí, že přestupek je „*společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin*“. Trestný čin podle zákona č.40/2009 Sb., trestní zákoník (dále jen trestní zákoník) § 13 odst. 1 je *protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně*. Tento zákon dále vymezuje v § 13 odst. 2, že k jeho odpovědnosti je třeba úmyslného zavinění, pokud trestní zákon výslovně nestanoví, že je potřeba k odpovědnosti za trestný čin pouhé nedbalostní zavinění<sup>20</sup>.

V podstatě, jakmile dojde k porušení pravidel silničního provozu může vzniknout odpovědnost za přestupek<sup>21</sup>. O přestupku lze hovořit v případě, že nejde o trestný čin nebo o jiný správní delikt. Přestupky i trestné činy jsou protiprávním jednáním proti společnosti a rozdíl mezi nimi je jednak v projednávání různými institucemi, kdy trestný čin projednává soud, v jehož obvodě byl trestný čin spáchán a přestupek projednává obecní úřad obce s rozšířenou působností, taktéž podle místa spáchání. Další odlišností podle zákona o silničním provozu § 123b jsou správní tresty a ochranná opatření ukládané za přestupky nebo trestné činy. Porovnáme-li trestné činy s přestupky, tak u přestupků je jich méně a obecně je můžeme považovat za mírnější než právě tresty uložené za trestné činy. Například za přestupek nelze uložit trest odnětí svobody, zatímco za trestný čin v oblasti dopravy ano. Následky mohou být tak závažné, že se v takovém případě vyvodí odpovědnost za trestný čin, nikoliv za přestupek. Těmito trestnými činy spáchanými na pozemních komunikacích jsou způsobeny vážné dopravní nehody. Jsou to například ublížení na zdraví, usmrcení z nedbalosti nebo konzumace alkoholu. Za takto závažné porušení pravidel

---

<sup>20</sup> Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich v posledním znění

<sup>21</sup> *Dopravnipravo.cz* [online]. [cit. 22.1.2022]. Dostupné z: <http://www.dopravnipravo.cz/dopravni-prestupky/>

silničního provozu vedoucí k výše zmíněným událostem může řidič přijít o řidičské oprávnění, aniž by dosáhl hranice 12 bodů. Například pokud hladina alkoholu v krvi dosáhne hranice 1 promile, je řidič nezpůsobilý řídit motorové vozidlo. Neschopnost jej řídit může vzniknout ale i s nižší hladinou. Pod vlivem alkoholu řidič nesmí řídit ani motocykl, kolo nebo jet na zvířeti.

O přestupcích jako takových se nevede žádná celostátní evidence. Přestupky se zaznamenávají do karty řidiče a evidence údajů o řidičích je vedena v registru řidičů, což je informační systém veřejné správy, jehož správcem je obec s rozšířenou působností. Evidence údajů o řidičích, shromažďovaných z registru řidičů, je vedena v centrálním registru řidičů, který je informačním systémem veřejné správy, jehož správcem je ministerstvo. O trestných činech, z důvodu závažnosti provinění, se vede celostátní evidence v podobě rejstříku trestů. V rejstříku trestů se vede evidence o osobách, které jsou pravomocně odsouzené soudy v trestním řízení. Důležitou internetovou stránkou týkající se rejstříků, důležitých informací, možnosti poskytnutí výpisů a opisů, jak fyzickým, tak právnickým osobám, je portál veřejné správy a jako organizační složka státu je podřízena ministerstvu spravedlnosti.

## 5. Rozhodnutí o přestupku

Přestupky podle zákona o silničním provozu projednává v přenesené působnosti obecní úřad obce s rozšířenou působností. K projednávání přestupků a vedení řízení o zadržení řidičského průkazu jsou na území hlavního města Prahy příslušné úřady městských částí hlavního města Prahy.

Pokuty vybírá orgán, který je uložil. Přestupky podle tohoto zákona nelze vyřešit domluvou, což je ve správním právu nejjednodušší forma rozhodnutí <sup>22</sup>. Přestupky, které lze vyřešit domluvou, jsou pouze porušení předpisů v menší míře jako např. nezapnutí směrového světla, překročení rychlosti v obci a mimo obec o méně než 10km/h. a jiné.

Nejčastější formou rozhodnutí o přestupku bývá příkaz na místě. Podle § 91, odst. 1 přestupkového zákona lze příkazem na místě uložit pouze pokutu, v případě, že nestačí pouze domluva a obviněný nebo osoba jednající za obviněného, který je právnickou nebo podnikající fyzickou osobou, souhlasí se zjištěným stavem věci, s právní kvalifikací skutku, s uložením pokuty a její výší a s vydáním příkazového bloku. Příkazem na místě lze uložit pokutu nejvýše 10 000 Kč. Mladistvému obviněnému lze příkazem na místě uložit pokutu nejvýše 2500 Kč; to neplatí, je-li mladistvý podnikající fyzickou osobou.

Příkazem na místě lze projednat pouze přestupky uvedené v § 125c odst. 7 nebo přestupek podle § 125f odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Přestupek, za který se ukládá zákaz činnosti, nelze projednat příkazem na místě.

Příkaz na místě znamená, že řidič dostane pokutový blok, případně složenku. Podepsáním řidičem se toto rozhodnutí stává pravomocným a vykonatelným, tzn. nelze se proti němu dále odvolat a je vymahatelné. Z právního hlediska není rozhodující, zdali uloženou pokutu přestupce zaplatí na místě nebo zda převezme poštovní poukázku a pokutu zaplatí až následně, v obou případech je uložení pokuty konečným řešením dopravního přestupku. V případě

---

<sup>22</sup> *Dopravnipravo.cz* [online]. [cit. 22.1.2022]. Dostupné z: <http://www.dopravnipravo.cz/dopravni-prestupky/>



následného nesouhlasu a obrany je věc právě z důvodu souhlasu přestupce s přestupkem a s vyřízením věci v blokovém řízení prakticky nenapadnutelná.

Jediným opravným prostředkem proti příkazu na místě je přezkumné řízení, je to však velmi složité a není zde jistota, že věc bude rozhodnuta ve prospěch řidiče, podpisem příkazu na místě se vlastně pachatel přestupku uznal vinným a vzdal se práva na odvolání <sup>23</sup>.

Další možností řešení dopravního přestupku je vedení řízení o přestupku, které je ukončeno rozhodnutím. Touto formu správní orgán vede s řidičem řízení o přestupku, ve kterém je zapotřebí dostatečně prokázat, že daný přestupek spáchal. Řízení o přestupku lze vést tzv. příkazním řízením. Příkazní řízení se vede v případě, že je dostatek důkazů o spáchání přestupku a nemusí tedy proběhnout tzv. klasické správní řízení o přestupku. Správní orgán vydá tzv. Příkaz, ve kterém je uvedena specifikace přestupku, stanovena výše pokuty a případně i doba zákazu řízení, odůvodnění přestupku a poučení o odvolacím prostředku.

V případě nesouhlasu s příkazem, lze proti němu podat odpor ve lhůtě 8 dnů ode dne doručení ke správnímu orgánu, který příkaz vydal. Odpor má odkladný účinek, to znamená, že pokud byla příkazem uložena pokuta, tak tuto není povinnost uhradit.

Správní řízení zahájí správní orgán nejpozději do 60 dnů od doby, kdy se o přestupku dozvěděl, jde např. o oznámení Policií ČR, v případě podání odporu proti příkaznímu řízení atd. Správní orgán vyzve pachatele přestupku k dostavení se k ústnímu projednání věci. Zde se může seznámit s důkazy, vyjádřit se ke skutečnostem, které se mu kladou za vinu, a může také navrhnout důkazy na svou obhajobu, podávat návrhy a opravné prostředky <sup>24</sup>. Jakmile dojde k prošetření celého přestupku správní orgán zhodnotí důkazy a skutečnosti a vydá rozhodnutí, kde je stejně jako v případě příkazního řízení, uvedena specifikace přestupku,

---

<sup>23</sup> *Dopravnipravo.cz* [online]. [cit. 22.1.2022]. Dostupné z: <http://www.dopravnipravo.cz/dopravni-prestupky/>

<sup>24</sup> Zákon č. 250/2016 Sb., *o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich* v posledním znění  
Zákon č. 500/2004 Sb., *správní řád* v posledním znění

stanovena výše pokuty a případně i doba zákazu řízení, odůvodnění přestupku a poučení o odvolacím prostředku.

Proti rozhodnutí lze podat odvolání, a to do 15 dnů od jeho doručení. Odvolání má odkladný účinek, tedy pokud byla příkazem uložena pokuta či zákaz řízení, tak není povinnost tuto uhradit a řidičský průkaz není povinnost odevzdávat. Nejčastěji se odvolání podává ke krajskému úřadu, a to prostřednictvím správního orgánu, který ve věci rozhodoval.

## 5.1 Sankce za dopravní přestupky

Problematiku sankcí za přestupky řeší přestupkový zákon v §11. Za přestupek lze uložit sankci v podobě napomenutí, pokuty, zákazu činnosti, propadnutí věci nebo zákazu pobytu. Sankce může být uložena samostatně nebo s jinou sankcí. Pokud jde o přestupky v dopravě, jak již bylo uvedeno, nejmírnější sankcí je napomenutí, které lze uplatnit pouze za přestupky mírnějšího rázu. Další nejčastější sankcí je příkaz na místě v podobě blokové pokuty. Za přestupky závažnější lze udělit i zákaz řízení.

Dalším určitým typem sankce je i zaznamenávání bodů v registru řidičů. Body, které se přičítají jsou doplněním klasické sankce a mohou vést k nutnosti odevzdání řidičského průkazu a pozbytí řidičského oprávnění. V případě, že se pachatel dopustí více přestupků projednávaných ve společném řízení, uloží se sankce podle ustanovení vztahujícího se na přestupek nejpřísněji postižitelný. Zákaz činnosti lze uložit, jestliže jej lze uložit za některý z těchto přestupků<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA a kol. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4

## 6. Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem o silničním provozu

Institut bodového hodnocení, jak již bylo zmíněno v první kapitole byl do zákona o silničním provozu implementován zákonem č. 411/2005 Sb. V důvodové zprávě k tomuto zákonu se uvádí, že bodový systém obecně spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel jsou za vybrané přestupky a trestné činy proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích přidělovány body do určité výše, případně odečítány od předem stanoveného základu. Tyto body samy o sobě nejsou sankcí za přestupek nebo trestný čin, jsou pouze administrativním opatřením ohodnocujícím nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu a registrujícím jeho spáchání.

V praxi to znamená, že bude-li spáchán dopravní přestupek, bude řidiči uložena sankce podle zákona o přestupcích, zároveň však půjde-li o přestupek, který je zahrnut do systému bodového hodnocení, bude mu udělen stanovený počet bodů. Maximální výše bodů, které může řidič dosáhnout je 12, u začínajících řidičů pouze 6 po dobu dvou let od prvotního získání řidičského oprávnění.

Pokud se tak stane, pozbývá řidič odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel a tím i řidičské oprávnění. K opětovnému nabytí odborné způsobilosti a vrácení řidičského oprávnění je zapotřebí přezkoušení z odborné způsobilosti. V praxi to znamená podrobit se zkoušce z odborné způsobilosti, zároveň se však žadatel o vrácení řidičského oprávnění musí podrobit dopravně psychologickému vyšetření. O vrácení řidičského oprávnění lze však v tomto případě požádat nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění <sup>26</sup>.

Po zavedení bodového systému se nemalá část veřejnosti mylně domnívala, že body za spáchání přestupků se odečítají. Body se ale naopak přičítají, řidič začíná tzv. „s čistým kontem“. Tyto body jsou stanoveny za příslušné přestupky fixně, tzn. že při záznamu bodů nebude správním uvážení ohledně počtu

---

<sup>26</sup> zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v posledním znění

bodů. Body jsou zaznamenávány poté, co rozhodnutí o přestupku nebo rozsudek obdrží obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný k zaznamenání bodů a zaznamenává je správní orgán (obecní úřad obce s rozšířenou působností) příslušný podle místa trvalého bydliště řidiče. Policii, obecní policii, obecním úřadům a soudům je uložena povinnost oznamovat ohledně přestupků nebo trestných činů, které jsou zařazeny do bodového systému, správním orgánům. Správní orgánu ovšem nemá tuto oznamovací povinnost vůči řidiči. Sdělení o počtu bodů v registru řidičů poskytuje správní orgán výlučně na žádost řidiče. Pouze v případě, že řidič dosáhl maximálního počtu možných bodů je tuto skutečnost správní orgán povinen řidiči neprodleně sdělit.

V bodovém systému je také možnost zaznamenané body před dosažením jejich plného počtu odečítat. Odečítání bodů se podle §123e zákona o silničním provozu provádí tak že, po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů, po dobu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou další 4 body z celkového počtu dosažených bodů zbývajících po odečtení bodů z předchozího roku, a po dobu 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou všechny zbývajících body. K tomuto dni provede příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností záznam v registru řidičů o odečtení bodů z dosaženého počtu stanovených bodů řidiči, a to nejpozději do 3 pracovních dnů ode dne, kdy vznikl řidiči nárok na odečtení bodů.

Odečítání bodů lze také provádět podle § 123e odst. 4 zákona o silničním provozu na základě písemné žádosti řidiče, ke které je doloženo potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy podle zvláštního právního předpisu, které není starší než 1 měsíc od podání žádosti, a nemá ke dni ukončení školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů ohodnocená méně než 6 body. Podle přílohy k zákonu o silničním provozu, kde je taxativně vymezen seznam bodovaných přestupků a jejich fixní bodové ohodnocení nelze tuto možnost odečítání bodů využít v případě, kdy řidič spáchal některý z nejzávažnějších přestupků jako jsou jízda bezprostředně po požití alkoholu nebo jiné návykové látky, odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření ke zjištění, zda není

ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby, otáčení se, couvání nebo jízda v protisměru na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla, vjíždění na železniční přejezd v případě, kdy je to zakázáno, předjíždění v případě, kdy je to zakázáno, o ohrožení chodce na přechodu pro chodce, překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 40 km.h-1 a více v obci nebo o 50 km.h-1 a více mimo obec, nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn k zastavení vozidla daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou a ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje, nebo ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení nebo couvání <sup>27</sup>.

Bodové hodnocení by z mého pohledu mělo být pro řidiče jakousi formou dalšího postihu zejména z psychologického hlediska. Jak již bylo zmíněno, řidič začíná s čistým stavem bodového konta a může se tedy považovat za rozumného a ohleduplného řidiče, který dodržuje pravidla silničního provozu a chová se na silnici slušně, zejména i ve vztahu k ostatním účastníkům provozu. Ve chvíli, kdy obdrží nějaké „trestné“ body je jeho čisté konto narušeno a s tím tedy i status rozumného a ohleduplného řidiče. Je celá řada přestupků, které jsou méně závažnějšího rázu a trestem za takového přestupky je napomenutí nebo nejčastěji příkaz na místě tedy bloková pokuta. Za závažnější přestupky už ale kromě blokové pokuty jsou takovému řidiči přiděleny body do registru řidičů a stává se tímto nebezpečnějším a problematičtějším řidičem. Jsem si zcela jistá, že na většinu řidičů toto bude fungovat. Je zde snaha, aby pokud možno žádné trestné body nedostal a tyto základní a nejdůležitější pravidla silničního provozu, které se týkají hlavně bezpečnosti silničního provozu, dodržoval. Ovšem bodové hodnocení je určeno od začátku primárně pro tzv. řidiče recidivisty a piráty silnic,

---

<sup>27</sup> zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v posledním znění

kteří se opakovaně dopouštějí porušování zákona o silničním provozu, a pro takové řidiče si myslím nějaké bodové hodnocení nemá moc velkou psychologickou účinnost. Zároveň se také zavedením bodového systému měla zajistit čitelnost postihů pachatelů dopravních přestupků. Zajímavé na celém systému je to, že tento systém postihuje pouze řidiče motorových vozidel. Ze základních pojmů § 2 zákona o silničním provozu vyplývá, že řidič je ten, kdo řídí motorové nebo nemotorová vozidla, anebo tramvaj. Řidič nemotorového vozidla je pak samozřejmě takový cyklista, na kterého se také vztahují pravidla silničního provozu, ten ale žádné bodové hodnocení v případě, že se dopustí dopravního přestupku nedostává. Zejména v současné době, kdy se nám provoz cyklistů na pozemních komunikacích značně zvyšuje, by určitě bylo dobré toto změnit v systému postihu dopravních přestupků.

Samozřejmě další oblastí, která se týká postihu dopravních přestupků je vůbec takového řidiče, který páchá dopravní přestupek zachytit. Tomuto tématu bude věnována další kapitola.

## 7. Právomoci Policie ČR při silničních kontrolách

Při páchání dopravních přestupků je také důležité, že bude řidič při tomto jednání zachycen a následně řádně potrestán. Státní správu ve věcech bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vykonává Ministerstvo vnitra a Policie ČR. V rámci Policie ČR jsou to okresní a krajské inspektoráty a ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

Státní správu ve věcech provozu na pozemních komunikacích vykonává Ministerstvo dopravy. Jako další organizace působící v oblasti dopravy můžeme uvést autoškoly a pojišťovny, dále pak i okresní úřady měst a obcí.

Policejní prezídium metodicky odpovídá hlavně za metodické a kontrolní činnosti, tvorbu interních aktů řízení, dohled nad silničním provozem, plánování dopravně bezpečnostních akcí a bezpečnostních opatření, metodiku šetření dopravních nehod, dodržování sociálních předpisů v silniční dopravě, provádění technických kontrol vozidel v silničním provozu, kontroly vozidel převážejících nebezpečný náklad na území ČR (ADR), evidenci registrovaných dopravních nehod na území ČR, činností dálničního oddělení, řešení přestupků odvolacího řízení v oblasti silničního provozu, problematiku dopravně inženýrské činnosti v oblasti pozemních komunikací, oblast návrhů legislativních změn, oblast vzdělávání dopravních policistů, oblast prevence, oblast komunikace se sdělovacími prostředky, oblast mezinárodní spolupráce (TISPOL). Organizace TISPOL, která vznikla v roce 1997 ve Švédsku, se zabývá politikou bezpečnosti silničního provozu, jejím základním mottem se stala „Vize nula – Vision zero“ a tato organizace sdružuje převážnou většinu dopravních policí na evropském kontinentu, včetně Služby dopravní policie ČR, která oslavila v roce 2019 sto let od svého založení.

Krajská ředitelství policie řeší problematiku ve věcném rozsahu stejném jako ředitelství služby dopravní policie, s výjimkou oblasti iniciování a návrhů legislativních změn<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> HABICH, Lukáš a Martin KLOUBEK. *Činnost policejních služeb: stav k 1.6.2019*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2019. ISBN 978-80-7251-481-6

Mezi základní cíle Ředitelství služby dopravní policie patří systematická analýza dopravně bezpečnostní situace, k tomu se využívá statistika dopravní nehodovosti, informace o hustotě provozu a podobně.

Dopravní inspektoráty územních odborů, městských a obvodních ředitelství lze považovat za základní prvek dopravně bezpečnostní činnosti. Policisté, kteří jsou zařazeni na dopravní inspektoráty dohlíží na bezpečnost silničního provozu s důrazem na místní znalost dopravně bezpečnostní situace, mají přímý vliv na dopravně bezpečnostní situaci s důrazem na plynulý provoz.

Základní obsah činnosti dopravních inspektorátů spočívá v dohledu nad silničním provozem, řešením dopravních nehod, řízení dopravy v případě potřeby, zejména u dopravních nehod, dopravně inženýrskou činností zaměřenou na oblast bezpečnosti pozemních komunikací, kontrolu technického stavu vozidel, kontrolu povinností všech účastníků silničního provozu, tedy řidičů motorových, nemotorových vozidel, chodců a dalších, kontrolu řízení vozidel pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, kontrolu dodržování sankce zákazu řízení motorových vozidel, kontrolu dodržování sociálních předpisů v silniční dopravě zaměřenou na dobu řízení, bezpečností přestávky a dobu odpočinku řidičů profesionálů, kontrolu zaměřenou na překračování hmotnosti vozidel, jejich výšky a délky, kontrolu vozidel přepravujících nebezpečný náklad, řešení přestupků v příkazním řízení, odhalování trestných činů souvisejících se silniční dopravou, oznamování komunikačních závad, provádění prevence<sup>29</sup>.

V rámci dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích jsou příslušníci Policie ČR ve služebním stejnokroji oprávněni zejména, dávat pokyny k řízení provozu na pozemních komunikacích, zastavovat vozidla, zabránit v jízdě řidiči, zadržet řidičský průkaz, zakázat řidiči jízdu na nezbytně nutnou dobu nebo mu přikázat směr jízdy, vyžaduje-li to bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, popř. jiný veřejný zájem, vyzvat řidiče a učitele autoškoly k vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem, nebo jinou návykovou látkou, vyzvat

---

<sup>29</sup> HABICH, Lukáš a Martin KLOUBEK. *Činnost policejních služeb: stav k 1.6.2019*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2019. ISBN 978-80-7251-481-6



řidiče motorového vozidla k předložení dokladů k řízení a provozu vozidla, vyzvat řidiče motorového vozidla ke kontrole maximální přípustné hmotnosti na nápravu, maximální přípustné hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy nebo technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy, rozhodnout o odstranění vozidla, je-li překážkou provozu na pozemní komunikaci, postupem podle § 45 odst. 4 zákona o silničním provozu, nebo vozidla, které neoprávněně stojí na vyhrazeném parkovišti, použít technických prostředků k zabránění odjezdu vozidla podle zvláštního právního předpisu, vybírat kauce podle § 124a zákona o silničním provozu, zadržet osvědčení o registraci vozidla podle § 6b zákona o silničním provozu, zajistit vozidlo nebo osvědčení o registraci vozidla podle § 124c zákona o silničním provozu<sup>30</sup>.

Policie ČR musí řidiče při páchání dopravního přestupku zajistit, aby mohlo následně dojít k jeho řešení a postihu. Policie ČR tedy neřeší přestupek jako takový ve smyslu postihu, ale její hlavní činnost spočívá ve vyšetřování, zjišťování, odhalování a dokumentace přestupků nebo trestných činů spáchaných porušením právního předpisu.

Další významnou roli v oblasti dopravy představují organizace jako REPADO A BESIP. REPADO je rehabilitační program pro řidiče, kteří způsobili dopravní nehodu, při níž došlo k usmrcení, ale je vhodný pro všechny osoby, které čeká soud za trestný čin v dopravě a mají snahu získat nižší nebo podmíněný trest, nebo jako podpůrný program k možnosti vrácení řidičského oprávnění již po polovině uloženého trestu.

BESIP je vlastně součástí Ministerstva dopravy, je to oddělení, které koordinuje oblast bezpečnosti silničního provozu, jak již vyplývá z jeho názvu. Jeho náplní jsou různé celostátní kampaně na podporu bezpečnosti silničního provozu, dopravní výchovu dětí ve školách. Hlavním cílem této organizace je snížit počet usmrcených osob na českých silnicích. V souvislosti s tímto cílem byla v roce 2004 schválena vládou ČR Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.

---

<sup>30</sup> *Policie.cz* [online]. [cit. 22.1.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>

## 8. Nejčastěji páchané dopravní přestupky v ČR

Jak vyplývá ze statistiky přestupků a trestných činů Ministerstva dopravy ČR za rok 2021 je nejčastěji evidovaným a bodovaným dopravním přestupkem překročení rychlosti v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h). Na druhé pozici držení v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení při řízení vozidla a na třetí pozici porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu. Tyto tři nejčastěji páchané přestupky tvoří 60 % evidovaných bodovaných jednání. Mezi další často evidované a bodované přestupky patří například nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě, nezastavení vozidla v případech, kdy je povinen toto učinit a odmítnutí vyšetření na přítomnost alkoholu nebo jiné omamné látky<sup>31</sup>.

Celkem bylo za rok 2021 evidováno 325 775 přestupků a 12 960 trestných činů. Za obecně nejzávažnější jednání je považována jízda pod vlivem omamné látky, ať už se jedná o alkohol nebo jinou návykovou látku. V souvislosti s řízením pod vlivem návykové látky bylo za rok 2021 zaevidováno celkem 21 343 přestupků a trestných činů. V průměru bylo za rok 2021 spácháno 929 přestupků nebo trestných činů za den<sup>32</sup>.

Srovnání meziročních trendů v oblasti dopravních přestupků a trestných činů, které jsou evidovány pro roky 2020 a 2021 jde o poměrně stabilní situaci. Významně se nezměnil ani počet evidovaných přestupků a trestných činů ani složení nejčastějších jednání vedených v bodových evidenci. V souvislosti s tím, že silniční doprava neustále houstne a počet řidičů na silnicích neustále přibývá, můžeme hovořit o slušné bilanci.

---

<sup>31</sup> *Mdcr.cz* [online]. [cit. 17.2.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2021/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>

<sup>32</sup> *Mdcr.cz* [online]. [cit. 17.2.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2021>

## 9. Exekuce jako nástroj k vymáhání pravomocně uložených a nezaplacených pokut

V práci jsem již definovala problematiku vymáhání dopravního práva, možnosti vymáhání zjištěného pravomocného nedoplatku pokut za dopravní přestupky přímo na místě při kontrole vozidla, ať už policisty, celníky nebo příslušníky obecní policie. V této kapitole si přiblížíme, jaké další možnosti jsou v českém právním řádu ukotveny pro zajištění zaplacení pohledávky za přestupek v dopravě.

V případě pokut, které jsou uloženy příkazem na místě a nejsou uhrazeny jsou předány v rámci tzv. dělené správy orgánům celní správy k vymožení. V první fázi řízení si orgán celní správy ověří základní informace o nezaplaceném příkazu, jsou to informace, týkající se identifikace osoby, uložené částky pokuty a právní kvalifikace skutku. Problematická je zejména identifikace cizinců, a to z důvodu nedostupných údajů z cestovního dokladu, neuvádí se zde přesná adresa pobytu cizince – přestupce, a není možné ji vymoci jiným způsobem.

V případě, že lze u dlužníka elektronicky zjistit jeho majetek, pomocí např. existujícího účtu v bance, zaměstnavatele na území České republiky, příjem sociálních dávek, je možnost vymožení pohledávky značně zvýšena. V takovém případě je nařízena tzv. exekuce. Exekuce je řízení, ve kterém se jedná vymožení peněžitého dluhu, případně vymožení nepeněžité povinnosti, jako je například vyklizení bytu nebo vydání věci v případě, že tato povinnost nebyla splněna dobrovolně. Exekuci může provádět soud prostřednictvím soudního exekutora, ale i obecní či krajský úřad a také finanční úřad.<sup>33</sup> Exekuční řízení se zahajuje na návrh, poté co soud přezkoumal existenci dluhu a vyzval dlužníka k jeho zaplacení. V případě, že dlužník tuto výzvu neuposlechne, je vydán exekuční titul, což je vykonatelné rozhodnutí soudu nebo exekutora, orgánu činného v trestním

---

<sup>33</sup> Ekcr.cz [online]. [cit. 5.3.2022]. Dostupné z: <https://www.ekcr.cz/1/exekutori-radi/794-6-co-je-to-exekuce?w=>

řízení, vykonatelný rozhodčí nález, notářský zápis apod. Na základě exekučního titulu je vydán exekuční příkaz<sup>34</sup>.

Pohledávky za pravomocně uložené a nezaplacené pokuty lze v České republice řešit tzv. daňovou exekucí podle § 178 odst. 5 zákona č. zákona č. 280/2009 Sb., daňový řád, a to zejména srážkami ze mzdy, příkázáním pohledávky z účtu přestupce, prodejem movitých a nemovitých věcí apod<sup>35</sup>.

### **9.1 Další možné nástroje k vymáhání pravomocně uložených a nezaplacených pokut – zahraniční komparace**

V České republice je stejně tak jako ve většině zemí Evropské unie nastaven systém, kdy pokuty, které jsou hrazené na místě nejčastěji formou příkazu na místě, mají nižší sazbu než ty, které jsou řešeny až ve správním řízení. Toto opatření by mělo motivovat přestupce k zaplacení pokuty přímo na místě, aby nedošlo k navýšení sazby za pokutu a vyhne se tak i časovým nákladům na vyřízení věci.

V případě, že pokuta zaplacená na místě není může příslušný orgán použít jiného prostředku k donucení přestupce k zaplacení pokuty. Na Slovensku je zaveden systém, který v minulosti využívala i Česká republika. Jedná se o zadržení řidičského průkazu. Na místě je přestupci vystaven náhradní doklad, ten však ale platí pouze na území Slovenské republiky, a navíc má omezenou platnost na 15 dnů. Do té doby musí být nezaplacená pokuta uhrazená. V případě, že pohledávku neuhradí, je mu do 30 dnů řidičský průkaz zadržen rozhodnutím a věc je postoupena k výkonu rozhodnutí. Řidičský průkaz je řidič vrácen až po výkonu rozhodnutí. Obdobně jako u nás je věc řešena formou exekuce<sup>36</sup>. Pokud řidič na Slovensku např. nezaplatí mýtné, nebo nepředloží doklad o zaplaceném povinném ručení, a je mu za takový přestupek udělena pokuta, kterou však

---

<sup>34</sup> Zákon č. 120/2001 Sb., o soudních exekutorech a exekuční činnosti (exekuční řád) a o změně dalších zákonů v posledním znění

<sup>35</sup> Zákon č. 280/2009 Sb., daňový řád v posledním znění

<sup>36</sup> zák. č. 8/2009 Z.z. z 3. decembra 2008 o cestnej premávke a o zmene a doplnení zákonov v posledním znění

nezaplatí na místě, může mu být zadrženo osvědčení o registraci vozidla nebo také tabulka poznávací značky.

V Německu a obdobně také v Rakousku platí ještě přísnější pravidla při nezaplacení pravomocně uložené a neuhrazené pokuty. Je sice také zahájeno exekuční řízení jako u nás, ale v případě neuhrazení vymahatelné pohledávky může být nařízena donucovací vazba v délce až 6 týdnů<sup>37</sup>. V Rakousku v případě, že není zaplacená pravomocně uložená pokuta, je dlužník vyzýván upomínkou k úhradě, v případě, že tak neučiní musí být nařízen náhradní trest odnětí svobody. Ten nesmí také jako v Německu překročit dobu delší než 6 týdnů. Navíc si vězni, kteří ve vězení nepracují, na výkon trestu přispívají<sup>38</sup>.

V České republice se řešilo možné zavedení některých systémů používaných v okolních zemích, avšak např. pro donucovací vazbu nebyly shledány podmínky z hlediska přiměřenosti, zejména s ohledem na Listinu základních práv a svobod občanů České republiky, a tento institut tak nebyl shledán vhodným.

Dalším možným řešením používaným v ostatních zemích je zadržení osvědčení o registraci vozidla. Z naší právní úpravy, zákona o provozu na pozemních komunikacích vyplývá, že osvědčení o registraci vozidla lze zadržet jen v případech stanovených tímto zákonem, to je zejména v případě, že je při technické prohlídce vozidla zjištěna nebezpečná závada na vozidle. Toto opatření v našem zákoně úzce souvisí s ohrožením bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích technickým stavem vozidla a nedoplatek na pokutě tedy nesplňuje zákonnou podmínku.

V souvislosti s tímto bylo tedy v České republice zamítnuto použití těchto systémů vymahatelnosti dopravního práva a do novely zákona byly implementovány pouze změny související s pravomocemi orgánů Policie ČR, celníků a obecní policie ve formě odnětí tabulky poznávací značky nebo použití technického prostředku k zabránění v jízdě, při zjištění nedoplatku na pravomocně uložené pokutě.

---

<sup>37</sup> *Zákon o správních deliktech (OWiG)* ve znění zveřejněném dne 19. února 1987 (BGBl. I str. 602), který byl naposledy novelizován článkem 31 zákona ze dne 5. října 2021 (BGBl. I str. 4607)"

<sup>38</sup> *Správní trestní zákon z roku 1991 – VStG*

## 10. Přehled systémů postihů dopravních přestupků v ostatních zemích

Stejně tak jako Česká republika má každá země nastavený svůj systém postihů dopravních přestupků a vymáhání dopravního práva. V dalších podkapitolách si představíme systémy využívané na Slovensku, v Německu a Rakousku a také v Polsku.

### 10.1 Slovenská republika

Na Slovensku upravuje pravidla silničního provozu zák. č. 8/2009 Z.z. z 3. decembra 2008 o cestnej premávke a o zmene a doplnení zákonov. V tomto zákoně je také upraveno řešení správních deliktů v dopravě. Slovensko nemá zavedený bodový systém tak jako je tomu v České republice, ale k potrestání řidičů porušujících pravidla stanovená v zákoně o silničním provozu používá režim 3krát a dost. Slovensko je také zemí, ve které jsou za dopravní přestupky ty nejvyšší pokuty, přestože ve srovnání s průměrnými platy okolních zemí nejsou na nijak vysoké úrovni. Slovensko má poměrně složitě odstupňované výše pokut, které se týkají překročení rychlosti. V případě překročení nejvyšší povolené rychlosti v obci je nejnižší sazba 15 EUR (v přepočtu zhruba 400 Kč) v rozmezí od 6 do 10 km/h. V České republice je překročení rychlosti v obci o méně než 10 km/h možno domluvou případně pokutou do 1 500 Kč. Stejně tak jako u nás je na Slovensku maximální povolená rychlost v obci stanovena na 50 km/h. Překročení této rychlosti o více než 20 km/h je už trestáno pokutou ve výši 96 EUR (v přepočtu necelých 2 500 Kč). Překročí-li řidič rychlost o výše než 40 km/h je stanovena výše pokuty od 342 EUR do 798 EUR v případě překročení o více než 70 km/h (v přepočtu zhruba od 9000 Kč do 20 000 Kč) <sup>39</sup>.

---

<sup>39</sup> zák. č. 8/2009 Z.z. z 3. decembra 2008 o cestnej premávke a o zmene a doplnení zákonov v posledním znění

V České republice takto vysoké překročení rychlosti možno řešit pouze ve správním řízení s pokutou v rozmezí 7–25 tis. Kč a navíc přidělením 6 bodů do bodového systému, s možností zákazu řízení na 6 až 18 měsíců. Nedodržování nejvyšší povolené rychlosti je na Slovensku, stejně jako u nás, nejčastějším jednáním proti pravidlům silničního provozu a také má za následek největší počet dopravních nehod. Za překročení nejvyšší povolené rychlosti mimo obec na Slovensku je nejnižší pokuta za překročení rychlosti o více než 11 až 15 km/h 30 EUR (v přepočtu zhruba 700 Kč) a nejvyšší možnou sankcí při překročení o více než 75 km/h pokuta 798 EUR (v přepočtu bezmála 20 000 Kč).

Hlavním rozdílem v ukládání blokových pokut na Slovensku a u nás je ten, že v případě Slovenska je řidiči, který zaplatí blokovou na místě v blokovém řízení se podle odstavce 1 ukládá pokuta pouze ve výši dvou třetin pokuty podle § 139a zák. č. 8/2009 Z.z.

Pokud jde o systém 3krát a dost, který je na Slovensku zaveden, dá se hovořit o poměrně přísném systému. Podle § 92 odst. 3 zák. č. 8/2009 Z.z. z 3. decembra 2008 o cestnej premávke a o zmene a doplnení zákonov se řidičské oprávnění se odebere tomu, kdo jako řidič motorového vozidla během posledních pěti let třikrát poruší pravidla silničního provozu, v jehož důsledku vznikne dopravní nehoda s následkem na životě nebo zdraví, nebo během posledních pěti let dvakrát poruší pravidla silničního provozu požitím alkoholu nebo jiné návykové látky nebo se odmítne podrobit vyšetření k jejich zjištění nebo se ve lhůtě podle § 91a ods. 1 a po spáchání dvou skutků podle § 91a ods. 1 se dopustí dalšího porušení pravidla silničního provozu závažným způsobem nebo překročení rychlosti jízdy vozidel stanovené tímto zákonem nebo vyplývající z dopravní značky nebo dopravního zařízení <sup>40</sup>.

V posledním bodě jde právě o to, že poruší-li držitel řidičského oprávnění v posledních dvanácti měsících jako řidič motorového vozidla třikrát závažným způsobem pravidla silničního provozu, bude takovému řidiči řidičský průkaz zadržen a orgán Policejního sboru rozhodne o povinnosti řidiče podrobit se

---

<sup>40</sup> Zákon č. 8/2009 Z.z. z 3. decembra 2008 o cestnej premávke a o zmene a doplnení zákonov v posledním znění

doškolovacímu kurzu, přezkoušení odborné způsobilosti, přezkoumání zdravotní způsobilosti a přezkoumání psychologické způsobilosti. Podobně je tomu u nás u vybudovaných řidičů, u řidičů, kterým byl soudem stanoven trest zákazu řízení apod. Nicméně v našem systému se musí takový řidič podrobit psychologickému vyšetření, přezkoumání zdravotní způsobilosti, přezkoušení odborné způsobilosti, avšak nemusí absolvovat žádný doškolovací kurz. Slovenský zákon o silničním provozu zatím ve své novele platné ode dne 1.1. 2022 nezpřísnil žádným způsobem podmínky postihů pro mladé začínající řidiče, jako je tomu v naší novele zákona o silničním provozu platné taktéž ode dne 1.1. 2022.

Obecně nejzávažnější a nejnebezpečnější porušení pravidel silničního provozu je řízení pod vlivem návykové látky, za takové porušení hrozí řidiči na Slovensku nejvyšší možná výše pokuty 1 000 EUR (v přepočtu 25 000 Kč) a spolu s tím i zákaz řízení na dobu až pěti let. U nás se výše pokuty za takový přestupek pohybuje řádově mezi 7–25 tis. Kč, zákaz řízení ale jen na dobu 6–18 měsíců a do bodového hodnocení se řidiči přičte 6 bodů. Zde je názorně vidět, že ačkoliv se peněžité sankce pohybuje přibližně na stejné úrovni, tak sankce v podobě zákazu řízení je na Slovensku mnohem tvrdší. A v návaznosti na to, že řidič u nás sice k tomu dostane přidělené trestné body, které se mu po ale po uplynutí určitého kalendářního období, jak již zde bylo uvedeno, odečtou, nevidím tento druh postihu jako dostačující a výchovný. I kdyby tento řidič přestupek spáchal opakovaně, tak mu hrozí zákaz řízení maximálně na 18 měsíců. Výjimku tvoří případy, kde je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky způsobena dopravní nehoda, či dojde k ublížení na zdraví, nebo usmrcení jiné osoby v důsledku tohoto jednání. Pak už se samozřejmě jedná o trestný čin a sazby jsou zde jiné. Na Slovensku stejně tak jako je tomu v České republice platí nulová tolerance alkoholu v krvi.

## **10.2 Spolková republika Německo**

Německo využívá k postihu řidičů taktéž kromě sankcí v podobě peněžní pokuty a zákazu řízení, bodový systém podobný tomu našemu. Hranice nejvyššího možného počtu dosažených bodů je pouze 8. Původně jich Německo



mělo v systému nastavených 18. Podle nové úpravy je možné řidiči uložit nejvýše 3 trestné body z původních 7 bodů. Tak jako v ostatních srovnávaných zemích dochází ke změnám v souvislosti se zvyšováním míry provozu a s tím spojený narůst porušování dopravních předpisů.

V Německu se od 9. listopadu 2021 zvýšila také sazba pokut, a to dvojnásobně oproti stávajícím sazbám. Německo také zvedlo sazby pokut za nejrozšířenější přestupek v podobě překročení rychlosti. Ze 35 EUR (v přepočtu zhruba 900 Kč) na 70 EUR (v přepočtu zhruba 1 800 Kč) v případě překročení rychlosti o 20 km/h v zastavěné oblasti a mimo zastavěné oblasti z 30 na 60 EUR. Při překročení rychlosti o více než 40 km/h je to ze současných 200 EUR (v přepočtu 5 000 Kč) minimálně 400 EUR (v přepočtu 10 000 Kč). Zákaz řízení hrozí při překročení o více než 31 km/h v zástavbě, a o více než 41 km/h mimo zástavbu. Zákaz řízení rovněž hrozí při opakovaném překročení rychlosti o více než 25 km/h. Nicméně tyto zákazy řízení jsou v řádu měsíců. Co se týče bodového hodnocení tak např. za telefonování za volantem lze v Německu uložit 1 až 2 body, za jízdu na červenou 1 bod a za jízdu pod vlivem alkoholu 2 body. Nejvyšší možný počet bodů 3 je v Německu udělován za zvlášť závažné delikty, jako je např. zabití z nedbalosti, nebezpečné zásady do silničního provozu, jízda v opilosti, neposkytnutí pomoci apod.

Jak jsem již uvedla jízda pod vlivem alkoholu je považována za nejvíce ohrožující přestupek, avšak v Německu jsou k takovému jednání poněkud benevolentní. Vyjma řidičů do 21 let a začínajících řidičů, kteří nevlastní řidičské oprávnění déle než dva roky, je zde povolena míra alkoholu v krvi do 0,5 promile. Cyklisté tuto hranici mají dokonce vyšší, a to 1,6 promile alkoholu v krvi.

Jakmile je řidiči naměřena hodnota v rozmezí od 0,5 promile do 1,1 promile hrozí pokuta od 500 do 1 500 EURO (v přepočtu 12 500 Kč až 37 500 Kč) a současně s tím i zákaz řízení po dobu trvání jednoho měsíce. V případě, že je hodnota vyšší než 1,1 promile pokuta je několásobně vyšší, s tím je spojený soudní zákaz řízení po dobu trvání až pěti let a v případě způsobení dopravní nehody i trest odnětí svobody <sup>41</sup>.

---

<sup>41</sup> *Portalridice.cz* [online]. [cit. 17.2.2022]. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/tolerance-alkoholu-v-nemecku>

Německo má také zavedený systém odečtu bodů. O mnoho přísnější, než je ten náš systém. Pokud řidič obdrží jeden bod, odečte se mu po 2,5 letech, pokud jde o 2 body ty se mu odečtou po 5 letech a v případě 3 bodového přestupku se tyto odečtou až po 10 letech.

### 10.3 Rakousko

Stejně tak jako na Slovensku platí i v Rakousku pravidlo 3krát a dost. Ve chvíli, kdy řidič spáchá dopravní přestupek následují po něm tři fáze. V případě, že jde o řidičův první přestupek dostane pokutu. Mimořádně vysoké jsou zde pokuty na řízení pod vlivem alkoholu nebo drog. V Rakousku je také povolena míra alkoholu v krvi do 0,5 promile, začínající řidiči, kteří nemají řidičák déle jak dva roky a řidiči MHD mají povolenou pouze 0,1 promile alkoholu v krvi a cyklisté mají povoleno 0,8 promile. Za druhý spáchaný přestupek, který řidič spáchá v průběhu čtyř let od prvního spáchaného přestupku mu je nařízeno povinné přeškolení ve školícím středisku. Rakousko v roce 2021 zpřísnilo postihy za porušování pravidel silničního provozu co se týče výše pokut a významnou roli hrála právě i změna doby, po kterou řidič nesmí spáchat další přestupek, a to ze dvou let na čtyři roky. A poslední fází je již samotné odebrání řidičského oprávnění. Takový přestupek, za který byl řidiči odebrán řidičský průkaz se vymaže z registru po čtyřech letech a po uplynutí této doby, je bráno jako by tento nespáchal.

Rakousko má vymezený seznam 13 dopravních přestupků, které jsou kvalifikovány jako závažné a jsou za ně udělovány body. Patří mezi ně třeba průjezd na červenou, nezastavení na stopce, ohrožení chodce, nepoužití dětských zádržných systémů, vjíždění na železniční přejezd na červenou a objíždění stažených závor, ale také nedodržení dostatečné bezpečné vzdálenosti od 0,2 do 0,4 vteřiny. Pokud nedodrží bezpečnou vzdálenost pod 0,2 vteřiny (vzdálenost 7 metrů při rychlosti 130 km/h) je mu dopravními policisty odebrán řidičský průkaz okamžitě na místě.

Spáchané přestupky se pak zaznamenávají jak do místního, tak do centrálního registru řidičů.

#### **10.4 Polsko**

Polsko má k nám nejpodobnější systém bodového hodnocení. Nejvyšší přípustný počet bodů je 24, pro začínající řidiče je v prvním roce pouze 20 bodová hranice. Přestupky mají rozpětí od 1 do 10 bodů, přičemž za jeden přestupek je možno dostat maximálně 10 bodů. 10 bodů může být přiděleno řidiči, který řídí pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky a za nedání přednosti v jízdě. Například za průjezd na červenou se nepočítají body, ale takovému řidiči je přidělena vysoká pokuta.

Také Polsko má toleranci v požití alkoholu před jízdou, a to 0,2 promile alkoholu v krvi. Pokud je přítomnosti alkoholu v krvi v rozmezí od 0,2 promile do 0,5 promile je řidiči přiděleno 10 bodů, pokuta až 5 000 PLN (v přepočtu až 25 000 Kč) a zákaz řízení na dobu 6 měsíců až 3 roky. Pokud je přítomnost alkoholu v krvi vyšší než 0,5 promile je řidiči přiděleno opět 10 bodů a toto jednání pak projednává soud, který určí výši pokuty, může udělit odnětí svobody až na 2 roky a zákaz řízení na dobu od jednoho roku až 10 let.

Co se týče překročení maximální povolené rychlosti jsou současně s pokutou přidělovány body i za minimální překročení ale peněžité postih je poměrně v malé výši oproti jiným zemím. V případě překročení maximální povolené rychlosti do 10 km/h je to 1 bod a pokuta 50 PLN (v přepočtu necelých 300 Kč), do 20 km/h jsou to 2 body a pokuta 50 – 100 PLN (v přepočtu 300 – 600 Kč), do 30 km/h jsou to 4 body a pokuta a pokuta 100 – 200 PLN (v přepočtu 600 – 1000 Kč), do 40 km/h je to 6 bodů a pokuta 200 – 300 PLN (v přepočtu 1000 – 1 600 Kč), do 50 km/h je to 8 bodů a pokuta 400 – 500 PLN (v přepočtu 2000 – 2 600 Kč), překročení maximální povolené rychlosti o více než 50 km/h je přiděleno 10 bodů a pokuta je stejná jako v předchozí případě, tedy 400 – 500 PLN. Přidělením vyššího počtu bodů (9bodů) se v Polsku také trestá

předjíždění v případech, kdy je to zakázáno, konkrétně na přechodu pro chodce a nedání přednosti v jízdě na pěší nebo cyklistické křižovatce (8 bodů) <sup>42</sup>.

Zdá se tedy, že Polsko jako jediná ze srovnávaných zemí v případě postihu přestupků upřednostňuje přidělování vyššího počtu bodů a menších peněžitých pokut.

---

<sup>42</sup> Havex [online]. [cit. 17.2.2022]. Dostupné z: <https://www.havex.cz/cz/polsko-dopravni-predpisy>

## 11. Komparace systémů postihů a vymáhání nejčastějších dopravních přestupků s ostatními zeměmi

Každá z uvedených zemí má v souvislosti s postihy za dopravní přestupky či trestné činy za cíl jednoznačně snížit nehodovost, snížit počty mrtvých na silnicích a zlepšit kvalitu a bezpečnost silničního provozu. V následujících tabulkách je přehledně uvedeno, jaký postih čeká řidiče v dané zemi za nejčastěji páchané dopravní přestupky.

Používání telefonního či jiného záznamového zařízení při řízení vozidla zcela jistě odvádí pozornost od řízení, snižuje u řidiče vnímání okolního provozu a adekvátní a rychlé reakce při vyhodnocování dopravní situace. Je také jedním z nejčastěji páchaných přestupků u nás. V tabulce č. 1 můžeme vidět postihy v daných zemích za takové jednání. Co se týče výše blokových pokut jsou sankce takřka srovnatelné jak u nás, tak na Slovensku a v Německu. Polsko má obecně nastaveny nejnižší pokuty za dopravní přestupky a taktéž v Rakousku není finanční postih tak velký jako např. u nás. Co se týče zemí, které mají zavedený bodový systém tak naopak nejvyšší počet bodů postihne polského řidiče, následně českého řidiče a nejméně bodů obdrží řidič v Německu, zde je ale vyšší postih ve finanční podobě. Zákaz řízení současně hrozí také jen v Německu, ale pouze jen na jeden měsíc.

**Tabulka č. 1 - Telefonování za jízdy**

Přestupek	Telefon za volantem		
	Bloková pokuta (Kč)	Body	Zákaz řízení (měs.)
ČR	2 500	4	-
Slovensko	Do 2 700	-	-
Rakousko	Od 1 500	-	-
Německo	2 700 – 4 000	1 - 2	1
Polsko	1 000	5	-

Zdroj: vlastní zpracování

Používání telefonického a jiného přístroje za volantem je zjistitelné pouze formou kamerového záznamu, podobně jako u měření rychlosti, nebo přímo v provozu zastavením vozidla hlídkou policie. Tento přestupek se velmi těžko dokazuje v případě, že policejní hlídka zastaví vozidlo přímo v provozu, protože v tu danou dobu už samozřejmě řidič telefon v ruce nedrží a je prakticky nemožné mu takovéto jednání bez přímého důkazu dokázat. Policie v řadě evropských zemích začala testovat speciální značky, určené k detekci používání mobilního přístroje řidičem, tento systém je použitelný jen pro předcházení přestupku, působí tedy preventivně na řidiče, aby zanechal tohoto jednání za volantem. Používání mobilního přístroje odvádí pozornost řidiče od řízení a je také příčinou častých dopravních nehod. Organizace působící v dopravě jako je BESIP, Česká asociace pojišťoven nebo právě policie ČR upozorňují na nebezpečnost takového jednání zejména prostřednictvím kampaní, reklam v médiích, které mají apelovat na řidiče v tomto směru.

Dalším z nejčastějších a obecně nejzávažnějších přestupků je jízda v opilosti. V tabulce č. 2 jsou opět přehledně znázorněny postihy v jednotlivých zemích. Jak již bylo v předchozí kapitole uvedeno, nulová tolerance, co se týče míry alkoholu v krvi platí jen v České republice a na Slovensku. V Německu je povoleno 0,5 promile alkoholu v krvi a u cyklistů dokonce 1,6 promile. V Rakousku je tato hranice také 0,5 promile a u cyklistů pouze 0,8 promile alkoholu v krvi. V Polsku je limit do 0,2 promile alkoholu v krvi. S ohledem na to, že v některých zemích je povolená tolerance míry alkoholu v krvi, zvolila jsem pro srovnání postihy, které hrozí řidiči, pokud bude mít více než 0,5 promile alkoholu v krvi.

Zde je patrné, že v zemích, kde je nulová tolerance ohledně alkoholu za volantem jsou poměrně tvrdé sankce za takové jednání. Výše pokuty jak u nás, tak na Slovensku je prakticky téměř stejná, V České republice je takové jednání navíc hodnoceno 6 body a zákazem řízení od 6 do 18 měsíců. Na Slovensku je zákaz řízení na dobu až 60 měsíců. V Rakousku hrozí za takový čin poměrně vysoká pokuta, ale zákaz řízení pouze na 3 týdny a v Německu je takové potrestání vůbec nejnižší. Polsko, ač má také jistou toleranci alkoholu v krvi při řízení, tak překročení výše uvedené hranice může vést až trestu odnětí svobody

a zákaz řízení až na 10 let, udělen je nejvyšší počet bodů 10. Přesnou výši trestu pak v Polsku projednává soud.

Jistá míra tolerance alkoholu v krvi byla navrhována i u nás, zejména u cyklistů a vodáků se projednávala možnost nulové tolerance. Taková změna však neprošla, a jsem toho názoru, že je to jen dobře. Alkohol dle mého názoru rozhodně nepatří za volant, a v případě cyklistů, kdy, již zákon o silničním provozu nám ve vymezení základních pojmů říká, že řidič je i ten kdo řídí nemotorové vozidlo, tzn. cyklista, jezdec na zvířeti, také ne. V Polsku byl nejvyšší počet cyklistů, kteří skončili za mřížemi z důvodu překročení hranice míry alkoholu v krvi. Polská vláda se také proto rozhodla, že pokud bude mít řidič více než 0,5 promile alkoholu v krvi jde o trestný čin. Pokud navíc takový řidič způsobí dopravní nehodu dostane nekompromisně doživotní zákaz řízení motorového vozidla. V České republice je takové jednání kvalifikováno jako trestný čin až v případě, že dojde k dopravní nehodě a hodnota alkoholu v krvi je více než 1 promile.

**Tabulka č. 2 - Jízda pod vlivem alkoholu**

<b>Přestupek</b>	<b>Jízda pod vlivem alkoholu (více než 0,5 promile alkoholu v krvi)</b>		
<b>Postih</b>	<b>Bloková pokuta (Kč)</b>	<b>Body</b>	<b>Zákaz řízení (měsíce)</b>
ČR	7 000 – 25 000	6	6 - 18
Slovensko	4 000 - 27 000	-	do 60
Rakousko	Od 5 500 – 90 000	-	3 týdny
Německo	13 500	2	do 3
Polsko	odnětí svobody až na 2 roky	10	1 – 10 let (soudem určené)

Zdroj: vlastní zpracování

Vymáhání dopravního práva v souvislosti s jízdou po požití alkoholu je zajišťováno pomocí náhodných dechových zkoušek při silničních kontrolách. Tyto dechové zkoušky se provádějí i u těch řidičů, u kterých není podezření na požití alkoholu. Toto opatření zajišťuje policie, avšak s ohledem na nákladnost těchto testů na alkohol není prováděno automaticky u každé běžné silniční kontroly. Provádí se ale vždy v souvislosti s šetřením dopravní nehody. Taktéž to můžeme vidět i u provádění testů na přítomnost jiných omamných látek. Tyto testy jsou

finančně ještě nákladnější, a tak se provádějí jen u řidičů, kteří jsou podezřelí z tohoto jednání.

Zajímavým systémem souvisejícím s jízdou pod vlivem alkoholu je tzv. Alcolock. Tento systém je běžně používán v USA, Austrálii nebo Kanadě a je zaměřen především na řidiče, kteří již za přestupek – jízdu pod vlivem alkoholu byli trestáni. Je využíván také v profesionální dopravě. Je to elektronické zařízení, které slouží k tomu, aby řidič, který usedne za volant po požití alkoholu nemohl nastartovat vozidlo. Před 10 lety tento systém zavedlo také Švédsko a v mnoha dalších zemích se provádějí testovací pokusy tohoto zařízení. Takovéto zařízení k zabránění v jízdě s vozidlem je možné pomocí čipové karty využít také v případě, že řidič usedne za volant bez řidičského oprávnění, ať už z důvodu zákazu řízení nebo v případě, že řidičský průkaz nevlastní, nebo z důvodu jiných omezení.

V neposlední řadě je zde oblíbený nešvar hlavně českých řidičů, a to je nedodržování maximální povolené rychlosti. Překročení nejvyšší povolené rychlosti také velmi často vede ke způsobení dopravní nehody. Pro srovnání jsem vybrala překročení rychlosti o více než 20 km/h v obci, a to z toho důvodu, že jde o nejčastější přestupek, který lze vidět na českých silnicích. Výše peněžitě pokuty je opět nejnižší v případě Polska, hrozí zde 4 body, a je tomu tak i v České republice, avšak výše peněžní pokuty je více než dvojnásobná. V Rakousku je pokuta za takové překročení druhá nejnižší, avšak v případě výraznějšího překročení rychlosti jsou pokuty mnohem vyšší.

**Tabulka č. 3 – Překročení nejvyšší povolené rychlosti o více než 20 km/h v obci**

Přestupek	Překročení rychlosti o více než 20 km/h v obci		
	Bloková pokuta (Kč)	Body	Zákaz řízení (měsíce)
ČR	2 500	4	-
Slovensko	2 000	-	-
Rakousko	1 250	-	-
Německo	2 000	2	-
Polsko	600 – 1 000	4	-

Zdroj: vlastní zpracování



Vymáhání dopravního práva v souvislosti s překročením nejvyšší povolené rychlosti je zajišťováno Policií ČR, ta má výhradní oprávnění k měření rychlosti. S některými omezeními smí měřit rychlost i obecní/městská policie. Obecní či městská policie smí měřit rychlost pouze na místech, které jsou jí určena Policií ČR. Měření rychlosti v ČR probíhá za použití radarových nebo laserových měřičů rychlosti, tzv. úsekového měření nebo použití systému GESIG TRAVIMO. Systémy měření mají zpravidla stejný princip fungování, a to dlouhodobé sledování dodržování předepsané rychlosti na určitých místech. V případě stacionárních měřičů rychlosti (radarů) jde o měření rychlosti pouze v aktuálním místě, resp. pár desítek metrů před tímto zařízením. Naproti tomu tzv. úsekové měření pracuje na principu výpočtu průměrné rychlosti za daný úsek. K měření rychlosti používá Policie ČR i mobilní radary, které jsou umístěny přímo na vozidle na přední masce a také radary zabudované přímo ve vozidle. Jedná se o měřiče GESIG TRAVIMO nebo POLCAM. Tyto radary jsou kromě tachometru vybaveny i kamerou. Policie ČR tak může odhalit hříšníky, kteří nedodrží předepsanou rychlost, přímo v provozu a bezprostředně po spáchání dopravního přestupku.

Automatické měřiče rychlosti, tedy napevno umístěné kamery a radary, jsou v oblasti vymáhání dopravního práva v praxi těmi nejúčinnějšími a nejdůslednějšími pro zaznamenávání protiprávního jednání. Pravděpodobnost zachycení dopravního přestupku je zde velmi vysoká a taktéž zajištění viníka je jednodušší s ohledem na zaznamenání tabulky poznávací značky takového vozidla. Podle tabulky poznávací značky je sice zjištěn majitel vozidla, a ne přímo řidič vozidla, který se přestupku dopustil, ale v České republice donedávna využívaný institut osoby blízké, již byl zrušen a majitel vozidla tak nemá jinou možnost než pokutu zaplatit sám, nebo nahlásit řidiče tohoto vozidla. Tímto opatřením se také zvedla vymahatelnost těchto dopravních přestupků. Ve Velké Británii například toto opatření funguje tak, že majitel zaznamenaného vozidla je povinen nahlásit řidiče, který se tohoto jednání dopustil. Ve Francii byl kvůli tomu i přijat nový zákon, zaznamenané nedovolené jednání se zašle spolu s výměrou pokuty majiteli vozidla, ten tuto musí do 45 dnů uhradit, a až následně poté může označit viníka.

**Tabulka č. 4 Přehled systémů vymahatelnosti dopravního práva v jednotlivých zemích**

<b>Přehled využívaných systémů</b>	
ČR	Bodový systém
Slovensko	3krát a dost
Rakousko	3krát a dost
Německo	Bodový systém
Polsko	Bodový systém

Zdroj: vlastní zpracování

Dvě z pěti porovnávaných zemí používají pro vymáhání dopravního práva nejen peněžních postihů (blokových pokut) a zákazů řízení, ale i systému 3krát a dost a tři zmiňované se v posledním bodě řídí přidělováním trestných bodů.

## 12. Bezpečný a sledovaný prostor – méně dopravních přestupků

Vytváření bezpečného prostoru na komunikacích pro všechny účastníky silničního provozu je jedním z důležitých bodů ke snížení počtu dopravních přestupků a snížení počtu dopravních nehod. Z dlouhodobého hlediska směřuje jakákoliv použitá strategie bezpečnosti silničního provozu k opatřením, která se týkají zabezpečení každého účastníka silničního provozu, ve smyslu vytváření prostředí tak, aby co nejméně docházelo ke kolizním situacím. Každá země k tomuto úkolu přistupuje vzhledem k svým možnostem, ať už finančním či z hlediska infrastruktury. Strategie Udržitelná bezpečnost je nejznámějším konceptem, týkajícím se právě dopravních nehod a poškození zdraví a majetku účastníků silničního provozu. Je to koncepce dlouholetá, na rozdíl od většiny strategií bezpečnosti, které se zaměřují na kratší období do 10 let. Tyto strategie bývají přesnější a udávají jasné cíle, čeho je potřeba v dané oblasti v zemi dosáhnout, kterou oblast zlepšit a na jaké konkrétní opatření se zaměřit.

Důležitou roli pro tyto strategie bezpečnosti jsou finanční prostředky. Aby bylo použití opatření navrhovaných pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu efektivní, je nezbytné zvýšit příjem finančních prostředků. Nabízí se možnost změny v právních předpisech, a to vzhledem k příjmu finančních prostředků ze zaplacených pokut za dopravní přestupky. Ty jsou sice příjmem hlavně obce, ve které byl přestupek spáchán a částečně jdou do státního rozpočtu, ale mnohem efektivnější by bylo tyto prostředky směřovat právě zpátky přímo do dopravy.

Ze zemí Evropské unie toto opatření zavedla například Belgie. Má zřízený fond bezpečnosti silničního provozu, kam jdou právě finanční prostředky z vybraných pokut na dopravních přestupcích a z tohoto fondu jsou pak realizovány činnosti dopravní policie v oblasti sledování protiprávního jednání v provozu, různé bezpečnostně dopravní akce, sledování nebezpečných jevů na silnicích, jako je agresivita řidičů, nedodržování povolené rychlosti atd.<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> WINKELBAUER, Martin et al. *Nejlepší příklady opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu*. 1. vyd. Lucemburg: Úřad pro publikace Evropské unie, 2010. ISBN 978-92-79-15252-8

Toto opatření se jeví jako maximálně slibné v rámci zlepšení situace financování pro vytváření bezpečného prostředí na silnicích, navíc je to opatření, které vyžaduje minimum nákladů na jeho realizaci <sup>44</sup>.

Další oblastí, kde se ostatní země v Evropě snaží zajistit bezpečnější prostředí jsou místa, kde dochází k vzájemnému potkávání chodců a cyklistů ve větší míře. Opatření, které zajišťuje větší bezpečnost v těchto místech je vytváření zón. U nás existuje standardně obytná a pěší zóna, kde je rychlost stanovena na max 20 km/h, právě pro setkávání chodců a cyklistů s vozidly, ale také jsou zde povoleny hry dětí na silnici. Dále pak máme zóny s rychlostním omezením na 30 km/h, nejčastěji budované v sídlištích a zastavěných oblastech.

Místem s nejčastějším vznikem kolizních situací je pak křižovatka. Je to místo, kde je největší počet možných kolizních bodů, a zde se jeví jako nejlepší možné opatření výstavba mimoúrovňových křižovatek, a tam kde to možné není, výstavba kruhových objezdů. Kruhové objezdy si v poslední době v České republice získaly na popularitě, a to i z důvodů mnohdy přetížených křižovatek se světelným signalizačním zařízením. Kruhové objezdy mají mnohem větší kapacitu, co se průjezdnosti týče.

K zajištění větší bezpečnosti silničního provozu je zapotřebí použití celého spektra opatření, které jsou pro danou zemi a lokalitu nejvíce potřebné. K vyhodnocování potřeb opatření a tipování míst s větším počtem dopravních nehod a kolizí pomáhají databáze míst častých dopravních nehod.

V České republice tuto databázi vytvořilo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i a společnost VARS Brno, a.s., významnou měrou se na vzniku této databáze podílela také Policie ČR.

Tyto databáze slouží nejenom k identifikaci míst častých dopravních nehod, ale také se v databázi následně sleduje, jak byla opatření, která se v takových místech zavedla efektivní, zda došlo k poklesu nehodovosti v takovém místě, a také jak bylo finančně náročné toto opatření zavést.

---

<sup>44</sup> WINKELBAUER, Martin et al. *Nejlepší příklady opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu*. 1. vyd. Lucemburg: Úřad pro publikace Evropské unie, 2010. ISBN 978-92-79-15252-8

Vymáhání dopravního práva je jednoznačně spojeno s činností policie, popř. celní správy. Snaha je docílit co nejmenšího počtu dopravních přestupků a dopravních nehod právě zvýšeným sledováním protiprávního jednání na silnicích. V případě České republiky toto sledování pomocí dopravních a bezpečnostních kontrol zaostává.

Jako příklad z praxe uvedu sama sebe jako aktivní řidičku, kdy i pro výkon svého povolání používám automobilovou dopravu každý den. Po dobu mého aktivního řízení, což je více jak 20 let, jsem absolvovala namátkovou policejní kontrolu pouze třikrát. Při výkonu povolání, což je 10 let, v označeném výcvikovém vozidle „Autoškola“ jsme policejní kontrolu absolvovali dvakrát, ale to jen při akcích, které probíhají takřka každoročně, a jsou jimi příprava a výcvik budoucích dopravních policistů. Není tedy divu, že je zde opravdu velmi velký prostor pro páchání dopravních přestupků, když šance na přistižení jsou vzhledem k počtu dopravních kontrol velmi malé až mizivé. Je na místě zvýšit jednak propagaci policejních kontrol prostřednictvím médií, a to opakovaně a dlouhodobě. Ne tak jak je tomu v České republice nyní, kdy se párkrát do roka vyhlásí dopravně bezpečnostní akce a řidiči si tak dají na chvíli pozor a následně páchají dopravní přestupky dál. Na tyto kontroly je potřeba poukazovat pravidelně, zajistit dostatečnou propagaci těchto kontrol a také zajistit, aby tyto kontroly byly obtížně sledovatelné.

Jakékoliv opatření, které bude zavedeno pro zvýšení bezpečnosti provozu na českých silnicích je zcela nepochybně spojeno s potřebou vyšších finančních nákladů. Je ale vždy potřeba zhodnotit, jak se budou finanční náklady spojené se zavedením opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu státu vracet, např. formou menšího počtu řešených dopravního přestupků, menšího počtu usmrcených osob na silnicích apod.

### 13. Úvahy de lege ferenda

Silniční doprava, jak již bylo uvedeno je jednou z nejnebezpečnějších forem dopravy, a tak je velmi důležité neustále inovovat a zdokonalovat systémy a opatření, která jsou pro zajištění větší bezpečnosti na silnicích používána.

Jako naprosto klíčovou oblast pro vymáhání dopravního práva spatřuji práci Policie ČR. Tady je opravdu velký prostor pro zlepšování stávající situace. Zákony, které jsou zde nastavené i s ohledem na provedené novely v pravomocích policejních orgánů, mohou být efektivně a spolehlivě využívány jen s dostatečným počtem příslušníků dopravní policie. Příslušníků dopravní policie jakož i policie obecně je dlouhodobě nedostatek, a tak i přes veškerou moderní techniku, kterou dopravní policie v současné době disponuje, není tento aspekt možno v budoucnosti zlepšovat. Je zapotřebí zlepšit prostředí a atraktivnost tohoto zaměstnání, aby se počet nových uchazečů o práci u policie zvýšil a tím se zajistila potřebná kontrola protiprávních jednání na silnicích.

Pro zajištění finančních prostředků v oblasti bezpečnosti dopravy bych jako naprosto efektivní opatření viděla systém, který jsem již v práci zmínila, a to systém, který používá např. Velká Británie. Jde o zřízení fondu bezpečnosti silničního provozu, kam se převádějí finanční prostředky z vybraných pokut za dopravní přestupky, které jsou následně přerozdělovány a jsou z nich realizovány právě činnosti dopravní policie v oblasti sledování protiprávního jednání v provozu, různé bezpečnostně dopravní akce, sledování nebezpečných jevů na silnicích, jako je agresivita řidičů, nedodržování povolené rychlosti a jiné.

Obecné povědomí českých občanů je dlouhodobě upínáno k tomu, že vybírání pokut je systematicky zaměřováno na to, aby se především naplnily pokladny měst a obcí a o jejich následném použití se mohou jen domnívat, pro jaké účely jsou následně používány. V tomto směru by právě vytvoření fondu bezpečnosti silničního provozu zajistilo transparentnost používání finančních prostředků ze zaplacených pokut na dopravních přestupcích.

Na místě je také zlepšit vnímání policie českou veřejností, zviditelnit úspěchy policie v různých odvětvích, aby se zajistila větší míra autority vůči těmto orgánům.

V neposlední řadě bych určitě také zmínila práci zákonodárců v oblasti dopravy. Jen za období posledních deseti let se na postu ministra dopravy vystřídal 8 ministrů, a to určitě nepřispívá k dobrému vývoji ministerstva a jeho úspěšné a efektivní činnosti. Vzhledem tomu, jak se silniční doprava neustále zvyšuje a mění se potřeby v této oblasti, je zapotřebí pružněji a rychleji reagovat na změny, zejména v případě novelizací zákonů týkajících se dopravy, dopravní infrastruktury a vymáhání dopravního práva.

## 14. Závěr

Ve své bakalářské práci jsem se snažila nastínit problematiku dopravního práva a dopravních přestupků a způsoby jeho vymáhání v různých zemích. Podrobnou analýzou zjistit různé nástroje a formy postihů dopravních přestupků využívané v okolních zemích. Touto analýzou jsem zjistila, že ze zemí Evropské unie, které jsou k nám nejbližší, jako je Slovensko, Polsko, Rakousko a Německo, je oblast postihů dopravních přestupků velmi podobný a v některých případech dokonce i shodný jako je v České republice, avšak některé země jsou daleko razantnější v oblasti postihů dopravních přestupků. Následnou komparací byly upřesněny rozdíly v jednotlivých zemích v používání bodového hodnocení k postihů řidičů nebo účinnějšího systému ve formě peněžitých pokut. Zcela odlišný přístup srovnávaných zemí k toleranci alkoholu, ať už za volantem nebo při jízdě na kole.

System vymáhání dopravního práva by měl jednoznačně vést ke zlepšení situace na silnicích, zejména k vymýcení řidičů, kteří opakovaně porušují pravidla silničního provozu a chovají se na silnicích nebezpečně a agresivně. V tomto se většina zemí v Evropě naprosto shoduje.

Každá země má zavedený svůj systém vymáhání dopravního práva zejména s ohledem na zákonnou úpravu, dopravní infrastrukturu, stav silnic a v neposlední řadě také s ohledem na roční statistiky, které přehledně vypovídají o tom, jaký přestupek je páchán v dané zemi nejčastěji, a který považují s ohledem na bezpečnost a plynulost silničního provozu za významně nebezpečný.

V každé zemi je snaha, aby na silnicích vládl řád a ohleduplnost řidičů nejen mezi sebou, ale i ve vztahu k ostatním účastníkům silničního provozu, a aby na silnicích umíral co nejmenší počet osob.

Za největší přínos pro vymáhání dopravního práva považuji zejména činnost Policie. Jsou to hlavně příslušníci tohoto sboru, kteří se snaží dopravní přestupky v provozu zachytit a neposlušné řidiče potrestat. V této oblasti je důležité, aby dopravních policistů bylo dostatečné množství, a aby měli pro efektivní práci také tu nejmodernější techniku. V České republice je takové



techniky dostatečné množství, a v té nejlepší kvalitě, avšak co nám chybí jsou právě dopravní policisté. Nedostatečné platové hodnocení a náročnost a nebezpečnost tohoto zaměstnání vede k tomu, že se k práci u policie moc zájemců nehlásí.

Řešením by samozřejmě mělo být zvýšení atraktivnosti tohoto zaměstnání co se týče platového ohodnocení, možnost rychlejšího osobního růstu v platových třídách a bonusů k základním složkám platu.

Další problémovou oblast spatřuji ve vzdělávání budoucích řidičů. Vzhledem k narůstajícímu počtu silniční dopravy a modernizaci jak infrastruktury v dopravě, tak i automobilového průmyslu považuji systém nynějšího vzdělávání budoucích řidičů za nedostatečný. Systém, kterým jsou budoucí řidiči vzděláváni neprošel za poslední léta žádnou zásadní změnou. Jediná oblast, ve které po několika letech schvalování novely zákona o silničním provozu došlo ke změně je oblast zkoušek, které musejí budoucí řidiči skládat, aby získali řidičské oprávnění. Zpřísnil se systém počtu možných zkoušek, které může žadatel skládat v případě neúspěchu, a to z neomezeného počtu pokusů ve lhůtě 6 měsíců od první zkoušky, na systém 3krát a dost, tzn. na zkoušku z pravidel silničního provozu má nyní jen 3 pokusy a taktéž 3 pokusy na praktickou jízdu. Prodloužila se i lhůta k ukončení zkoušek ze 6 měsíců na 1 rok. Toto opatření by mělo vést k větší připravenosti žadatele na zkoušky, nemělo by docházet k tomu, že i nepřipravení žadatelé to půjdou na zkoušku tzv. zkusit, jestli to nevyjde. Budoucí řidiče by to mělo více motivovat k učení a zájmu o to, aby byli u zkoušek úspěšní.

Do systému teoretické zkoušky z pravidel silničního provozu, která se provádí formou testu na počítači se po rakouském vzoru v letošním roce začali přidávat i otázky interaktivní, které nutí řidiče více přemýšlet a zapojovat i myšlení a nejenom se nazpaměť učit správné odpovědi na textové otázky. Jde ale stále jen o to, že otázky jsou předem známé a dá se je bez problémů naučit.

Větší problematikou je nedostatečný počet praktických jízd v autoškole. Začínající řidič se učí zejména praxí v provozu, získává zkušenosti a schopnosti v řízení. Počet jízd, které jsou zákonem stanovené je 14, kdy jedna jízda trvá 1,5 hodiny.

Za takto malé množství jízd připravit řidiče do dnešního provozu na všechny možné situace, se kterými se může v budoucnu setkat, je takřka nereálné. Základní počet jízd v kurzu je samozřejmě možné navyšovat dalšími kondičními jízdami, které se může žadatel připlatit, to se však většinou děje až po neúspěšné zkoušce z praktické jízdy. Nejenom tedy systém zkoušek, ale i systém vzdělávání budoucích řidičů by měl reagovat na stále se zvyšující provoz.

Velký problém na českých silnicích je častá agresivita řidičů. Tento problém je samozřejmě hlavně o každém z nás, jak se na silnicích chovat, aby nedocházelo k ohrožování ostatních účastníků silničního provozu, zejména právě chodců a cyklistů, kteří jsou nejohroženější skupinou v silničním provozu a jsou jeho součástí. Pomáhají v tom různě kampaně organizací zaměřujících se na bezpečnost chodců v provozu, hlavně co se týče viditelnosti chodce při snížených světelných podmínkách. Cyklistům v provozu je věnováno více pozornosti, upravují se komunikace, aby měli svůj vyhrazený jízdní pruh, zvyšuje se počet cyklostezek v zastavěných oblastech. Ale jsou to často i sami cyklisti a chodci, kteří se v provozu nechovají podle předpisů.

Problém agresivity řidičů na silnicích je u nás velmi rozšířen a tento problém by se dal označit za stupňující se. Agresivní projevy chování řidičů jako je vybrzdování, troubení, nedodržování bezpečné vzdálenosti od vozidel, ale také i nevhodná verbální i neverbální gestikulace mezi řidiči je na českých silnicích vidět poměrně často. Tento problém by se dal částečně vyřešit psychologickými vyšetřeními již pro budoucí řidiče. Nyní toto vyšetření absolvují pouze ti, kteří o řidičské oprávnění z nějakého důvodu přišli. Pokud by bylo agresivní chování za volantem u řidiče zjištěno na místě, navrhovala bych odebrání řidičského průkazu na místě a následně nutnost provedení psychologického vyšetření u takového řidiče.

Ve dvanácté kapitole jsou pomocí syntézy zhodnoceny používané strategie k zajištění bezpečnosti silničního provozu, zhodnocení důležitostí těchto strategií v oblasti dopravy. Na to, jaké přínosy mají tyto strategie při vytváření nových opatření pro zajištění větší bezpečnosti na silnicích.

Závěrem lze říci, že systém postihů dopravního práva je v České republice nastaven tak, aby na české řidiče působil výchovně, co se týká bodového ohodnocení. Snižuje se nám sice počet dopravních nehod, ale zvyšuje se závažnost dopravních nehod. Je zapotřebí pružněji reagovat na zvyšující se provoz hlavně také rychlejší modernizací silnic a dálnic. Zavedení nové úpravy ve vymahatelnosti dopravního práva jako je zajištění tabulky poznávací značky nebo zajištění vozidla proti pohybu pomocí technického prostředku bude možno hodnotit až po uplynutí nejméně jednoho roku. Kdy je vyhodnocován a revidován Resortní akční plán, na jehož základě se pak připravují další návrhy na změny a úpravy v systémech používaných k účinnější vymahatelnosti dopravního práva.

## Seznam použité literatury

1. GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 8. aktualizované vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2021. Právnícké učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-838-9
2. HABICH, Lukáš a Martin KLOUBEK. *Činnost policejních služeb: stav k 1.6.2019*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2019. ISBN 978-80-7251-481-6
3. VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA a kol. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4
4. WINKELBAUER, Martin et al. *Nejlepší příklady opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu*. 1. vyd. Lucemburg: Úřad pro publikace Evropské unie, 2010. ISBN 978-92-79-15252-8
5. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* v posledním znění
6. Zákon č. 13/1997 Sb., *o pozemních komunikacích* v posledním znění
7. Zákon č. 111/1994 Sb., *o silniční dopravě* v posledním znění
8. Zákon č. 418/2021 Sb., *kterým se mění zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony* v posledním znění
9. Zákon č. 250/2016 Sb., *o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich* v posledním znění
10. Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník* v posledním znění

11. Zákon č. 500/2004 Sb., *správní řád* v posledním znění
12. Zák. č. 8/2009 Z.z. z 3. decembra 2008 *o cestnej premávke a o zmene a doplnení zákonov* v posledním znění
13. Zákon č. 120/2001 Sb., *o soudních exekutorech a exekuční činnosti (exekuční řád) a o změně dalších zákonů* v posledním znění
14. Zákon č. 280/2009 Sb., *daňový řád* v posledním znění
15. *Zákon o správních deliktech (OWiG)* ve znění zveřejněném dne 19. února 1987 (BGBl. I str. 602), který byl naposledy novelizován článkem 31 zákona ze dne 5. října 2021 (BGBl. I str. 4607)"
16. *Správní trestní zákon z roku 1991 – VStG*

## **Seznam použitých internetových zdrojů**

1. Zakonyprolidi.cz: *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* v posledním znění [online]. [cit. 17.2.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>
2. Zakonyprolidi.cz: *Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích* v posledním znění [online]. [cit. 17.2.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>
3. Zakonyprolidi.cz: *Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě* v posledním znění [online]. [cit. 17.2.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>
4. Zakonyprolidi.cz: *Zákon č. 418/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony* v posledním znění [online]. [cit. 3.3.2022].  
Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2021-418>

5. Mdcz.cz [online]. [cit. 20.1.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/bodovysystem>
6. Zakonyprolidi.cz: *Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich* v posledním znění [online]. [cit. 17.2.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>
7. Dopravnipravo.cz [online]. [cit. 22.1.2022]. Dostupné z: <http://www.dopravnipravo.cz/dopravni-prestupky/>
8. Zakonyprolidi.cz: *Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník* v posledním znění [online]. [cit. 17.2.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>
9. Zakonyprolidi.cz: *Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád* v posledním znění [online]. [cit. 17.2.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>
10. Policie.cz [online]. [cit. 22.1.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>
11. Mdcz.cz [online]. [cit. 20.1.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/bodovysystem/systemove-zmeny>
12. Mdcz.cz [online]. [cit. 17.2.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2021/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>
13. Mdcz.cz [online]. [cit. 17.2.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2021>
14. Zakonypreludi.sk: *Zák. č. 8/2009 Sb., Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení zákonov* [online]. [cit. 17.2.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8>

15. Portalridice.cz [online]. [cit. 17.2.2022]. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/tolerance-alkoholu-v-nemecku>
16. Havex.cz [online]. [cit. 17.2.2022]. Dostupné z: <https://www.havex.cz/cz/polsko-dopravni-predpisy>
17. Ekcr.cz [online]. [cit. 5.3.2022]. Dostupné z: <https://www.ekcr.cz/1/exekutori-radi/794-6-co-je-to-exekuce?w=>
18. Zakonyprolidi.cz: *Zákon č. 120/2001 Sb., o soudních exekutorech a exekuční činnosti (exekuční řád) a o změně dalších zákonů v posledním znění* [online]. [cit. 5.3.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-120>
19. Mvcr.cz [online]. [cit. 5.3.2022]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/migrace/docDetail.aspx?docid=21799261&docType=ART&chnum=5>
20. Zakonyprolidi.cz: *Zákon č. 280/2009 Sb., daňový řád v posledním znění* [online]. [cit. 5.3.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-28>
21. Gesetze-im-internet.de: *Zákon o správních deliktech (OWiG)* [online]. [cit. 5.3.2022]. Dostupné z: [https://www.gesetze-im-internet.de/owig\\_1968/](https://www.gesetze-im-internet.de/owig_1968/)
22. Ris.bka.gv.at: *Správní trestní zákon z roku 1991 (VStG)* [online]. [cit. 5.3.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10005770>

## Seznam příloh

Příloha č. 1 k zákonu č. 361/2000 Sb.

Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností a počet bodů za tato jednání

<b>Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích</b>	<b>Počet bodů</b>
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po jeho požití, po kterou je řidič ještě pod vlivem alkoholu, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po jejím užití, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	6
řízení motorového vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky	6
odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou	6
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	6
otáčení se, couvání nebo jízda v protisměru na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla	6
vjíždění na železniční přejezd v případě, kdy je to zakázáno	6
předjíždění vozidla v případě, kdy je to zakázáno	6
překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 40 km.h-1 a více v obci nebo o 50 km.h-1 a více mimo obec	6



nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn k zastavení vozidla daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	6
ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje, nebo ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení nebo couvání	6
omezení chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu pro chodce	4
neprodlené nezastavení vozidla při dopravní nehodě nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení nehody	4
nedání přednosti v jízdě v případě, kdy je k tomu řidič povinen	4
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny řidičského oprávnění	4
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí	4
překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 20 km.h-1 a více v obci nebo o 30 km.h-1 a více mimo obec	4
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	4

řízení motorového vozidla řidičem, který pozbyl právo k řízení motorového vozidla na území České republiky	4
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích z důvodu nebezpečné závady	4
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	4
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	4
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	4
neponechání při rychlosti vyšší než 50 km.h <sup>-1</sup> vzdálenosti alespoň 50 metrů za vozidlem jedoucím před vozidlem řidiče, jde-li o vozidla o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg, jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 10 m, zvláštního vozidla <sup>2</sup> ) nebo autobusu, nebo neponechání při rychlosti vyšší než 80 km.h <sup>-1</sup> vzdálenosti alespoň 30 metrů za vozidlem jedoucím před vozidlem řidiče	4
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 10 km.h <sup>-1</sup> a více	2
řízení motorového vozidla bez profesní způsobilosti	2
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	2