

UNIVERZITA PARDUBICE

FAKULTA EKONOMICKO-SPRÁVNÍ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2025

Eliška Marková

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní

Dopravní přestupky
Bakalářská práce

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: 2024/2025

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Eliška Marková**
Osobní číslo: **E22359**
Studijní program: **B0488A050001 Hospodářská politika a veřejná správa**
Specializace: **Veřejná ekonomika a správa**
Téma práce: **Dopravní přestupky**
Zadávající katedra: **Ústav správních a sociálních věd**

Zásady pro vypracování

Cílem práce je analýza právní úpravy dopravních přestupků a efektivity uložených sankcí. Komparována bude regulace před novelou a po novele provedené zákonem č. 271/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

Osnova:

- Historický vývoj silničního zákona.
- Stav silničního zákona před novelou 2024.
- Novela silničního zákona z roku 2024.
- Komparativní analýza před a po novele.
- Dopady novely na účastníky silničního provozu.
- Hodnocení účinnosti a přínosů novely.

Rozsah pracovní zprávy: **cca 35 stran**
Rozsah grafických prací: **-**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

HENDRYCH, Dušan. Správní právo: obecná část. 9. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2016. ISBN 978-80-7400-624-1.
JEMELKA, Luboš. Správní řád: komentář. 5. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2016. Beckova edice komentované zákony. ISBN 978-80-7400-607-4.
JEMELKA, Luboš. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích: komentář. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2020. Beckova edice komentované zákony. ISBN 978-80-7400-772-9.
KOPECKÝ, Martin. Příslušnost v řízení o přestupcích. Správní právo. 2017,50(6), s.297-313. ISSN 0139-6005.
PRÁŠKOVÁ, Helena. Nové přestupkové právo. Praha: Leges, 2017. ISBN 978-80-7502-221-9.
ŠROMOVÁ, Eva. Správní řízení od A do Z. 3. aktualizované a doplněné vydání. Olomouc: ANAG, 2020. ISBN 978-80-7554-259-5.

Vedoucí bakalářské práce: **JUDr. Jana Janderová, Ph.D.**
Ústav správních a sociálních věd

Datum zadání bakalářské práce: **1. září 2024**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2025**

prof. Ing. Jan Stejskal, Ph.D. v.r.
děkan

L.S.

doc. Ing. Jolana Volejníková, Ph.D. v.r.
garant studijního programu

V Pardubicích dne 1. září 2024

Prohlašuji:

Práci s názvem Dopravní přestupky jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 30. 04. 2025

Eliška Marková v.r.

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych tímto poděkovala vedoucí bakalářské práce JUDr. Janě Janderové, Ph.D., za odborné vedení, cenné rady a vstřícnost během celého procesu zpracování této práce. Velké poděkování patří také mé rodině a blízkým za jejich trpělivost, podporu a povzbuzení, které mi byly oporou po celou dobu studia.

ANOTACE

Cílem práce je analýza právní úpravy dopravních přestupků a efektivity uložených sankcí. Komparována bude regulace před novelou a po novele provedené zákonem č. 271/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní přestupek, sankce, správní řízení, bodový systém, novela, silniční provoz, dopravní nehodovost, správní trestání, právní úprava

TITLE

Traffic offences

ANNOTATION

The aim of the thesis is to analyse the legal regulation of traffic offences and the effectiveness of the imposed sanctions. The regulation before the amendment and after the amendment introduced by Act No. 271/2023 Coll., which amends Act No. 361/2000 Coll., on Road Traffic and on Amendments to Certain Acts (the Road Traffic Act), will be compared.

KEYWORDS

traffic offence, sanction, administrative procedure, demerit point system, amendment, road traffic, traffic accident rate, administrative punishment, legal regulation

OBSAH

SEZNAM ILUSTRACÍ A TABULEK.....	11
ÚVOD.....	12
1 Historický vývoj silničního zákona	13
1.1 Počátky právní úpravy dopravy	13
1.1.1 První zmínky o regulaci dopravy.....	13
1.1.2 Doba Rakouska-Uherska	14
1.1.3 První zákony o silnicích.....	14
1.1.4 Období první republiky.....	15
1.2 Vývoj po druhé světové válce.....	15
1.2.1 Zákon č. 56/1950 Sb.	16
1.2.2 Další vývoj v druhé polovině 20. století.....	16
1.3 Období po roce 1989.....	17
1.3.1 Přijetí nového zákona.....	17
1.3.2 Harmonizace s evropskou legislativou	17
1.3.3 Klíčové změny a aktuální trendy	17
2 Stav silničního zákona před novelou 2024	19
2.1 Dopravní přestupky a sankce před novelou 2024.....	19
2.1.1 Klasifikace dopravních přestupků	19
2.1.2 Bodový a sankční systém.....	20
2.1.3 Specifické přestupky	20
2.2 Problémy a nedostatky silničního zákona před novelou 2024.....	21
2.2.1 Kritika a diskuse	21
2.2.2 Identifikace problémových oblastí.....	22
2.2.3 Důvody pro novelizaci.....	22
3 Novela silničního zákona z roku 2024.....	24

3.1	Důvody a cíle novelizace	24
3.1.1	Analýza problémů předchozího stavu.....	25
3.1.2	Legislativní proces a příprava novely	26
3.2	Klíčové změny v novele 2024	27
3.2.1	Změny v bodovém systému	27
3.2.2	Změny v sankcích za dopravní přestupky.....	29
3.2.3	Nové povinnosti pro účastníky silničního provozu	30
3.2.4	Změny pro mladé řidiče	31
3.2.5	Očekávané dopady na bezpečnost silničního provozu	31
3.2.6	Reakce odborné veřejnosti a médií.....	33
4	Komparativní analýza před a po novele	34
4.1	Bodový systém – srovnání.....	34
4.2	Sankce a správní řízení – srovnání	36
4.3	Specifické skupiny – srovnání	40
4.4	Změny v aplikační praxi	41
5	Dopady novely na účastníky silničního provozu.....	44
5.1	Vývoj dopravní nehodovosti.....	45
5.1.1	Vývoj dopravní nehodovosti v České republice	45
5.1.2	Vývoj dopravní nehodovosti v Libereckém kraji	47
5.1.3	Vývoj dopravní nehodovosti ve vybraných městech Libereckého kraje	49
5.2	Vývoj bodového systému.....	52
5.2.1	Vývoj bodového systému v České republice	53
5.2.2	Vývoj bodového systému v Libereckém kraji	54
5.3	Shrnutí a trendy ve vývoji bezpečnosti silničního provozu.....	55
6	Hodnocení účinnosti a přínosů novely.....	58
6.1	Shrnutí kvantitativních dopadů novely	58
6.2	Praktické důsledky problematických ustanovení před novelou.....	58

6.3	Shrnutí přínosů nové právní úpravy.....	59
ZÁVĚR	60
POUŽITÁ LITERATURA	62

SEZNAM ILUSTRACÍ A TABULEK

Tabulka 1: Srovnání bodového hodnocení vybraných dopravních přestupků před a po novele	35
Tabulka 2: Srovnání výše pokut ve správním řízení u vybraných přestupků před a po účinnosti novely.....	37
Tabulka 3: Změny v právním postavení specifických skupin účastníků provozu po novele ...	41
Tabulka 4: Vývoj dopravní nehodovosti v České republice v letech 2014–2024	46
Tabulka 5: Vývoj dopravní nehodovosti v Libereckém kraji v letech 2014–2024	48
Tabulka 6: Vývoj dopravní nehodovosti ve městě Liberec v letech 2014–2024.....	49
Tabulka 7: Vývoj dopravní nehodovosti ve městě Jablonec nad Nisou v letech 2014–2024 ..	50
Tabulka 8: Vývoj dopravní nehodovosti ve městě Česká Lípa v letech 2014–2024.....	51
Tabulka 9: Vývoj dopravní nehodovosti ve městě Semily v letech 2014–2024	51
Tabulka 10: Vývoj bodového systému v České republice v letech 2014–2024	53
Tabulka 11: Vývoj bodového systému v Libereckém kraji v letech 2014–2024	54
Tabulka 12: Shrnutí hlavních problémů právní úpravy před novelou a způsob jejich řešení po roce 2024.....	59

Seznam grafů

Graf 1: Lineární trend dopravní nehodovosti v České republice v letech 2014–2024	47
--	----

ÚVOD

Právní úprava silničního provozu představuje významný nástroj regulace chování účastníků dopravy, jehož účelem je zajištění bezpečnosti, plynulosti a prevence vzniku škod. Vzhledem k vývoji společnosti, dopravních prostředků i dopravní infrastruktury podléhá tato oblast častým legislativním změnám. Jednou z klíčových úprav posledních let je novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, provedená zákonem č. 271/2023 Sb., která vstoupila v účinnost počátkem roku 2024.

Tato bakalářská práce se zaměřuje na analýzu právní úpravy dopravních přestupků a na hodnocení efektivity sankcí ukládaných v rámci přestupkového řízení. Zvláštní pozornost je věnována porovnání právního stavu před a po přijetí zmíněné novely.

Cílem práce je posoudit, zda došlo ke zlepšení právního rámce z hlediska jeho přehlednosti, účinnosti a preventivního působení na chování řidičů. Analýza vychází z právních norem, dostupných statistik a odborných stanovisek, přičemž je uplatněn především deskriptivní, analytický a komparativní přístup.

Práce je rozdělena do šesti tematických kapitol. První kapitola se věnuje historickému vývoji právní úpravy silniční dopravy, s důrazem na klíčové legislativní změny. Druhá kapitola popisuje stav zákona č. 361/2000 Sb. před novelou účinnou od roku 2024, včetně identifikace jeho problematických oblastí. Třetí kapitola se zaměřuje na samotnou novelu zákona – její důvody, průběh legislativního procesu a klíčové změny. Ve čtvrté kapitole je provedena komparativní analýza obou právních stavů, doplněná o hodnocení změn v aplikační praxi. Pátá kapitola se zabývá dopady novely na účastníky silničního provozu, a to jak z hlediska vývoje nehodovosti, tak změn v bodovém systému. Šestá kapitola hodnotí celkovou účinnost přijatých změn a jejich přínosy pro praxi.

1 HISTORICKÝ VÝVOJ SILNIČNÍHO ZÁKONA

Silniční zákon představuje jeden ze stěžejních právních předpisů upravujících pravidla silniční dopravy na území České republiky. Jeho základním účelem je zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, vymezení práv a povinností účastníků silničního provozu a vytvoření rámce pro správní trestání dopravních přestupků. Právní regulace této oblasti má dlouhou historickou tradici, jejíž vývoj reflektuje společenské, technické i legislativní proměny. V této kapitole je sledována geneze právní úpravy s důrazem na klíčové milníky a jejich význam v kontextu silničního práva.

1.1 Počátky právní úpravy dopravy

První formy právní regulace dopravy vznikaly jako spontánní reakce na potřebu organizace pohybu osob, zvířat a později i dopravních prostředků. Pravidla byla zpočátku stanovována místními autoritami a týkala se zejména užívání cest, jejich údržby a zajištění bezpečnosti. Postupně docházelo k systematizaci těchto opatření a jejich přechodu do psaného práva.

1.1.1 První zmínky o regulaci dopravy

Nejstarší prvky právní regulace dopravy lze nalézt již ve starověkých civilizacích, kde byly silniční komunikace budovány za účelem zajištění efektivního pohybu armád a obchodu. Nejvýraznějšího rozvoje dosáhla tato oblast v období římské říše, kde byl zaveden systematický přístup ke stavbě a správě komunikací. Římané zavedli kategorizaci cest na veřejné a soukromé, přičemž pro výstavbu hlavních tras byly stanoveny technické normy, včetně drenážních systémů a vrstevnaté struktury vozovky (Ryba, 2010, s. 12–13). Dochovalo se rovněž využívání prvků dopravního značení, například milníků s udáním vzdálenosti od Říma (Chlubný, 2004).

Po zániku římského impéria došlo ke značnému úpadku infrastruktury. Ve středověku byly cesty pouze výjimečně budovány nebo udržovány, většinou šlo o přírodní stezky s minimálním zásahem člověka. Významné obchodní komunikace, tzv. zemské stezky, byly využívány pro dálkový obchod, přičemž jejich užívání bylo často zpoplatněno formou mýta. Mýtné však zpravidla nebylo účelově využíváno na údržbu, což mělo negativní dopad na technický stav komunikací (Ryba, 2010, s. 19).

Nejstarší právní akty regulující dopravu na českém území pocházely z prostředí vrchnostenských instrukcí, městských statut a královských nařízení. Již ve 13. století byla stanovena povinnost poddaných zajišťovat údržbu komunikací a právní odpovědnost za jejich poškození, jak dokládají ustanovení v zemských zákonících (Popelka, 2013, s. 33–34).

1.1.2 Doba Rakouska-Uherska

Významný rozvoj právní regulace silniční dopravy byl zaznamenán v období Rakouska-Uherska. Až do počátku 18. století byla úroveň cestní sítě velmi nízká, mýtný systém neplnil svou údržbovou funkci a obchodníci často hledali cesty, jak se vyhnout oficiálním trasám (Kyncl, 2006, s. 16).

Zásadním mezníkem se stalo zřízení silniční reparační komise v roce 1720, která představovala první státní iniciativu v oblasti výstavby a údržby cest. V roce 1778 byl vydán tzv. Tereziánský patent, jenž představoval první komplexní právní předpis v této oblasti. Zavedeno bylo Ředitelství pro stavbu silnic, státní dozor a konkrétní technická opatření, včetně povinného vysazování silniční zeleně (Ryba, 2010, s. 26; Popelka, 2013, s. 34).

Pokus o reformu silniční správy v období vlády Josefa II. nebyl úspěšný, přičemž privatizace údržby vedla ke zhoršení kvality komunikací. V roce 1803 byl dvorským dekretem stanoven minimální profil státních silnic, a v roce 1804 byl zaveden tzv. konkurenční systém financování výstavby prostřednictvím příspěvků od zemí, šlechty a obyvatelstva.

Zásadní změnou bylo přijetí tzv. konkurenčního zákona z roku 1864, který právně rozlišil státní, zemské, okresní a obecní silnice. Údržba byla zajišťována ze samostatných silničních fondů. Technické a provozní podmínky byly postupně konkretizovány sérií předpisů, mezi nimiž vyniká vyhláška z roku 1875 o jízdě silničními parostroji, která poprvé stanovila pravidla bezpečnosti a omezení rychlosti (Ryba, 2010, s. 28–29).

1.1.3 První zákony o silnicích

Na přelomu 19. a 20. století došlo k významnému posunu v právní regulaci silniční dopravy, a to zejména v souvislosti s rozšířením automobilové dopravy. Dosavadní právní předpisy, zaměřené převážně na výstavbu a údržbu komunikací, již nepostačovaly novým požadavkům, a proto bylo přistoupeno k tvorbě specializovaných předpisů zaměřených na provoz motorových vozidel.

Prvním komplexním předpisem této povahy bylo nařízení č. 156/1905 ř. z., které stanovilo technické a provozní požadavky pro motorová vozidla, včetně jejich registrace, značení, udělování řidičských oprávnění a stanovení rychlostních limitů (Ryba, 2010, s. 36). Každý řidič musel vlastnit jízdní licenci, pro jejíž získání bylo třeba složit odbornou zkoušku. Maximální povolená rychlost činila v uzavřených osadách 15 km/h, mimo ně pak 45 km/h.

Nařízení č. 81/1910 ř. z. rozšířilo právní rámec i na motorové vlaky, zpřesnilo podmínky pro vlečné vozy a přineslo požadavek na zdravotní způsobilost žadatelů o řidičské oprávnění. Důležitým mezinárodním impulsem byla Mezinárodní úmluva o jízdě automobily z roku 1909, která stanovila pravidla pro značení vozidel, přeshraniční provoz a udělování oprávnění, a jejíž ustanovení byla implementována právě tímto nařízením (Hořín, Kopecký a Pavlíček, 2009).

1.1.4 Období první republiky

Po roce 1918 byla převzata rakousko-uherská právní úprava, která však postupně přestávala vyhovovat technickému rozvoji a společenským potřebám. V reakci na tyto skutečnosti bylo přistoupeno k přípravě a vydávání vlastních československých právních předpisů.

Nařízení č. 258/1919 Sb. omezilo provoz soukromých automobilů z důvodu nedostatku pohonných hmot. Nařízení č. 310/1920 Sb. dále upravilo zkoušení vozidel a řidičů a zavedlo nové kategorie vozidel i detailní zkušební proces.

Důležitým krokem bylo přijetí zákona č. 116/1927 Sb., kterým byl zřízen silniční fond určený k financování výstavby a údržby komunikací z výnosů daní a poplatků spojených s dopravou (Kyncl, 2006, s. 29). V průběhu meziválečného období docházelo k postupné kodifikaci vlastních norem a rozšiřování prováděcích vyhlášek, které upravovaly např. technický stav vozidel nebo značení.

Zásadní změnou v období okupace bylo zavedení pravostranného provozu na základě nařízení říšského protektora z března 1939. Tato změna vyžadovala rozsáhlé úpravy infrastruktury a představovala symbolické i praktické narušení československé právní kontinuity. Po roce 1945 bylo toto pravidlo zachováno a stalo se nedílnou součástí novodobé dopravní regulace (Ryba, 2010, s. 87–88).

1.2 Vývoj po druhé světové válce

Po skončení druhé světové války byla Československá republika postavena před úkol obnovy rozsáhle poškozené silniční infrastruktury i vozového parku. Právní úprava silničního provozu v tomto období byla formována potřebou sjednocení roztržité legislativy a adaptace na nové společenské a technické podmínky. V následujících desetiletích došlo k postupnému vytvoření moderního systému regulace silniční dopravy, který odrážel centrálně plánovaný charakter hospodářství a důraz na bezpečnost provozu.

1.2.1 Zákon č. 56/1950 Sb.

Zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích, představoval první ucelenou a systematickou právní úpravu silničního provozu po druhé světové válce. Jeho přijetím došlo ke zrušení dosavadních roztržitých předpisů, které pocházely z období rakousko-uherské monarchie, první republiky a okupační správy. Zákon vstoupil v platnost dne 1. ledna 1951 a stal se základním právním rámcem pro provoz na veřejných komunikacích v poválečném Československu (Ryba, 2010, s. 114).

Tato právní úprava upravovala pravidla provozu, stanovovala podmínky pro evidenci a technickou způsobilost vozidel, jakož i požadavky na řidičské oprávnění. Zaveden byl rovněž institut správního trestání za přestupky v silničním provozu, včetně možnosti ukládání pokut, zákazu činnosti či odebrání řidičského oprávnění. Zákon reflektoval potřebu zvýšení bezpečnosti a zaváděl povinné vybavení vozidel, maximální povolené rychlosti a pravidla pro vydávání řidičských průkazů.

1.2.2 Další vývoj v druhé polovině 20. století

V návaznosti na zákon č. 56/1950 Sb. docházelo v průběhu 60., 70. a 80. let 20. století k postupnému rozšiřování právní úpravy prostřednictvím zákonů a podzákonných předpisů. V roce 1961 byl přijat nový zákon č. 35/1961 Sb., o silničním provozu, který nahradil předchozí zákon a reagoval na dynamický nárůst motorizace. Tento předpis specifikoval pravidla jízdy, odpovědnost účastníků provozu a základní technické požadavky na vozidla (Ryba, 2010, s. 115).

Byla vydána řada prováděcích vyhlášek, které upravovaly technickou způsobilost vozidel, evidenci, řízení přestupků a správní řízení. Právní rámec silniční dopravy byl rovněž ovlivněn mezinárodními závazky, zejména v oblasti přepravy nebezpečných látek a harmonizace technických požadavků na vozidla. Významným krokem bylo přijetí zákona o pozemních komunikacích, který kategorizoval jednotlivé typy silnic a stanovil pravidla jejich správy a financování (Kyncl, 2006, s. 40–41).

V tomto období došlo k významnému rozvoji institucionální infrastruktury státní správy, která byla odpovědná za kontrolu technického stavu vozidel, vedení evidence a řízení silničního provozu. Systém se vyznačoval vysokou mírou centralizace a důrazem na kontrolní a represivní nástroje. Vývoj právní úpravy v druhé polovině 20. století tak vytvářel základ pro transformaci, která následovala po roce 1989.

1.3 Období po roce 1989

Po roce 1989 došlo v České republice k zásadním změnám právního systému, včetně oblasti silniční dopravy. Přejít od centrálně plánovaného hospodářství k právnímu státu a tržnímu prostředí si vyžádal reformu stávající právní úpravy. V oblasti silniční dopravy bylo cílem vytvořit moderní, transparentní a evropsky kompatibilní legislativní rámec.

1.3.1 Přijetí nového zákona

Významným mezníkem se stalo přijetí zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který nabyl účinnosti dne 1. ledna 2001. Tento zákon nahradil dosavadní roztržštěné právní předpisy a vytvořil jednotný rámec pro pravidla silničního provozu, práva a povinnosti účastníků dopravy, dopravní značení, sankce a další klíčové oblasti dopravního práva (Kočí a Kučerová, 2009, s. 29).

Zákon byl koncipován jako otevřená norma, umožňující reagovat na technologický a společenský vývoj prostřednictvím prováděcích předpisů. Nově zavedl bodový systém hodnocení řidičů, upřesnil pravidla přednosti v jízdě, upravil rychlostní limity a stanovil nové definice dopravních přestupků (Kyncl, 2006, s. 46).

1.3.2 Harmonizace s evropskou legislativou

Vstup České republiky do Evropské unie v roce 2004 vyžadoval harmonizaci právní úpravy silniční dopravy s evropským právem. Byly implementovány směrnice a nařízení EU, které upravují pravidla provozu, technické požadavky na vozidla, emisní limity, uznávání řidičských oprávnění či přeshraniční dopravu (Kočí a Kučerová, 2009, s. 27).

Klíčové změny zahrnovaly zavedení evropského vzoru řidičského průkazu, sjednocení systému profesních zkoušek a technických kontrol vozidel. Právní úprava se rovněž zaměřila na ochranu zranitelných účastníků provozu a podporu ekologicky šetrné dopravy (Kyncl, 2006, s. 47).

1.3.3 Klíčové změny a aktuální trendy

K dalším změnám došlo v reakci na technologický pokrok a nové formy mobility. Novelou zákona č. 361/2000 Sb. byla zavedena možnost elektronického řidičského průkazu, online přístup ke stavu bodového konta a digitalizace správních řízení (Portál dopravy ČR, 2024).

Reforma bodového systému účinná od 1. ledna 2024 přinesla tříúrovňové rozdělení přestupků, přehlednější strukturu sankcí a důraz na nejzávažnější porušení pravidel – např. řízení pod vlivem alkoholu či výrazné překročení rychlosti (Ministerstvo dopravy ČR, 2024).

Zákonodárce rovněž reagoval na rozvoj elektromobility legislativní podporou a zaváděním pobídek. Právní úprava byla rozšířena o pravidla chránící chodce a cyklisty a byla upravena ustanovení týkající se přednosti, bočního odstupu a nových bezpečnostních požadavků (Kyncl, 2006, s. 48).

Zvýšená pozornost je rovněž věnována inteligentním dopravním systémům, které využívají digitální technologie ke zvýšení bezpečnosti a efektivity dopravy, zejména v městském prostředí (Ministerstvo dopravy ČR, 2024).

2 STAV SILNIČNÍHO ZÁKONA PŘED NOVELOU 2024

Právní úprava dopravních přestupků a sankčního systému v České republice byla do konce roku 2023 založena především na zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a zákoně č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky, přičemž principy správního trestání vycházejí z obecné úpravy správního práva (Hendrych, 2016, s. 15). Tyto právní předpisy určovaly pravidla silničního provozu a stanovovaly sankce za jejich porušení. Ačkoli se jednalo o systém dlouhodobě fungující, byl často kritizován jako zastaralý a nepřehledný. Výhrady se týkaly zejména nejednoznačného bodového systému, nízké vymahatelnosti některých sankcí a zdlouhavého správního řízení. Uvedené nedostatky vedly k přijetí novely zákona č. 361/2000 Sb., provedené zákonem č. 271/2023 Sb., účinné od 1. ledna 2024, jejímž cílem bylo zvýšení efektivity, srozumitelnosti a důslednosti systému správního trestání.

2.1 Dopravní přestupky a sankce před novelou 2024

Systém dopravních přestupků byl do konce roku 2023 zakotven v ustanoveních zákona č. 361/2000 Sb., přičemž základním účelem této úpravy bylo zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu. Sankční systém plnil vedle represivní také preventivní a výchovnou funkci. Dopravní přestupky byly posuzovány podle své závažnosti a mohly být řešeny buď v blokovém řízení, nebo ve správním řízení s možností uložení vyšších sankcí.

2.1.1 Klasifikace dopravních přestupků

Klasifikace dopravních přestupků byla stanovena zejména v § 125c zákona č. 361/2000 Sb., kde byly jednotlivé skutkové podstaty vymezeny podle typu a závažnosti porušení. Přestupky bylo možné rozdělit do tří základních kategorií:

- závažná ohrožení bezpečnosti (např. řízení pod vlivem alkoholu – § 125c odst. 1 písm. c), jízda bez řidičského oprávnění – písm. b), nebo výrazné překročení rychlosti – písm. f), g)),
- porušení plynulosti provozu (např. jízda v jízdnicích pruzích – písm. l), nedodržení bezpečné vzdálenosti – písm. z)),
- formální a technickoprovozní pochybení (např. řízení bez technické kontroly – písm. q), řízení technicky nezpůsobilého vozidla – písm. r)).

Každý přestupek byl spojen s konkrétní sankcí, včetně pokuty, bodového ohodnocení nebo zákazu činnosti (Prášková, 2017, s. 81–83). Jednodušší případy bylo možné projednat blokově podle zákona č. 250/2016 Sb.

System byl dlouhodobě vnímán jako roztržitý a obtížně srozumitelný, což potvrdila i důvodová zpráva Ministerstva dopravy k novele zákona č. 361/2000 Sb., která stav popsala jako „složitý, nepřehledný a obtížně vymahatelný“ (Ministerstvo dopravy ČR, 2022).

2.1.2 Bodový a sankční systém

Bodový systém byl zaveden zákonem č. 411/2005 Sb. a upraven v § 123a–123f zákona č. 361/2000 Sb. Za jednotlivé přestupky bylo možné přičíst 2 až 7 bodů, přičemž po dosažení 12 bodů došlo k automatickému odebrání řidičského oprávnění (§ 123c), s povinností přezkoušení, lékařského a psychologického vyšetření (§ 123d, § 87 odst. 4) (Michálek, 2014, s. 111–113).

Vedle bodového systému existoval správní trestní systém podle § 125 zákona č. 361/2000 Sb. a § 35 a násl. zákona č. 250/2016 Sb., jehož nástroji byly napomenutí, pokuta, zákaz činnosti, propadnutí věci a zadržení řidičského průkazu (Jemelka, 2016, s. 89–90). Při správním trestání bylo nutno dbát zásad správního řízení, zejména zásady zákonnosti, rychlosti a hospodárnosti, které významně ovlivňovaly podobu rozhodování správních orgánů (Šromová, 2020, s. 22).

Možnost odečtu bodů byla upravena v § 123e zákona č. 361/2000 Sb. a zahrnovala školení bezpečné jízdy nebo období bez přestupků. Přesto byl systém hodnocen jako nepřehledný a nekorespondující se skutečnou závažností přestupků (Kučerová, 2006, s. 142; Prášková, 2017, s. 88).

2.1.3 Specifické přestupky

Některé skutkové podstaty byly považovány za zvláště závažné. Mezi ně patřilo řízení pod vlivem alkoholu (§ 125c odst. 1 písm. c)), překročení rychlosti (§ 125c odst. 1 písm. f), g)), nebo nedání přednosti v jízdě (§ 125c odst. 1 písm. m)). Tyto přestupky byly postihovány přísnějšími sankcemi – až 50 000 Kč pokuty, zákazem řízení a přičtením 7 bodů (Michálek, 2014, s. 125; Prášková, 2017, s. 92–93).

Další závažné přestupky zahrnovaly:

- nedovolené předjíždění (písm. h)),
- telefonování bez handsfree (písm. k)),
- nepoužití bezpečnostních pásů (písm. j)),
- nerespektování pokynu policisty (písm. e)).

Specifické povinnosti se týkaly i provozovatelů vozidel – např. umožnění řízení neoprávněné osobě (§ 10, § 125f). Tyto případy byly řešeny bez ohledu na to, zda provozovatel vozidlo řídil osobně (Jemelka, 2020, s. 423–424).

2.2 Problémy a nedostatky silničního zákona před novelou 2024

Právní úprava obsažená v zákoně č. 361/2000 Sb. byla dlouhodobě kritizována pro svou nepřehlednost, složitost a omezenou efektivitu. Ačkoli prošla řadou novelizací, základní konstrukce sankčního a bodového systému zůstávala po dvě dekády prakticky nezměněna. Výsledkem byla narůstající aplikační nejistota, roztříštěnost výkladů a nízká vymahatelnost některých ustanovení. Tato situace vedla k oslabení preventivního a výchovného působení celého systému správního trestání v dopravě.

2.2.1 Kritika a diskuse

Nejčastější výtkou odborné i laické veřejnosti bylo nepřehledné vymezení skutkových podstat přestupků. Ustanovení § 125c zákona č. 361/2000 Sb. obsahovalo desítky písmen a odstavců, které byly strukturálně složité a často jazykově těžko srozumitelné. Kritizováno bylo i to, že právní úprava nerozlišovala přestupky podle závažnosti přehledným způsobem, což vedlo k mechanické aplikaci bez ohledu na společenskou škodlivost konkrétního jednání (Kučerová, 2006, s. 145).

Kritika směřovala rovněž na bodový systém, jenž podle odborníků neodpovídal míře ohrožení, které jednotlivé přestupky ve skutečnosti představovaly. Docházelo tak k paradoxním situacím, kdy administrativní pochybení byla bodově postihována obdobně jako závažné protiprávní jednání (Prášková, 2017, s. 91). Ministerstvo dopravy v důvodové zprávě konstatovalo, že řidiči často nevěděli, jaké přestupky jsou bodovány a jaké důsledky může mít jejich spáchání (Ministerstvo dopravy ČR, 2022).

Dalším často zmiňovaným problémem byla nejednotná rozhodovací praxe správních orgánů. Rozdíly v ukládaných sankcích, délce řízení a právní kvalifikaci skutků mezi jednotlivými obcemi s rozšířenou působností vedly k nerovnosti před zákonem. Tato nerovnost byla označována za zásadní překážku právní jistoty (Michálek, 2014, s. 135).

Kritizována byla i nízká efektivita systému ve vztahu k recidivistům a rizikovým skupinám řidičů. Nebyly vytvořeny dostatečné mechanismy pro práci s těmito osobami – např. povinná školení, psychologická vyšetření či dopravní výchova – což vedlo k opakovanému porušování pravidel bez adekvátního zásahu ze strany veřejné moci (Jemelka, 2020, s. 431–432).

2.2.2 Identifikace problémových oblastí

Analýzy Ministerstva dopravy, odborné literatury i poznatky ze správní praxe jednoznačně identifikovaly několik oblastí, ve kterých byl stávající systém nefunkční. Za nejvýraznější byla označena strukturální nepřehlednost ustanovení § 125c zákona č. 361/2000 Sb., která komplikovala orientaci nejen řidičům, ale i úředníkům rozhodujícím v přestupkovém řízení (Prášková, 2017, s. 91; Kučerová, 2006, s. 148).

Další problém představovala disproporcionalita v bodovém hodnocení, kdy některá administrativní pochybení byla sankcionována přísněji než rizikové jednání v provozu. Tato skutečnost vedla k pocitu nespravedlnosti a oslabovala důvěru veřejnosti v systém (Ministerstvo dopravy ČR, 2022).

Nerovnost v rozhodovací praxi jednotlivých správních orgánů ztěžovala předvídatelnost rozhodnutí. Obce s rozšířenou působností přistupovaly k obdobným přestupkům odlišně, což narušovalo zásadu rovnosti před zákonem a vytvářelo nerovné podmínky mezi řidiči (Michálek, 2014, s. 138).

Nedostatky byly rovněž identifikovány v oblasti prevence. Chyběla systematická osvěta, školení a cílená opatření vůči specifickým skupinám řidičů, zejména recidivistům. Systém byl převážně represivní a postrádal motivační složku, která by vedla ke změně chování (Jemelka, 2020, s. 432).

2.2.3 Důvody pro novelizaci

Důvodová zpráva k novele zákona č. 361/2000 Sb., provedené zákonem č. 271/2023 Sb., shrnula klíčové impulzy pro legislativní změnu následovně:

- Složitost a nepřehlednost právní úpravy: více než 80 skutkových podstat v § 125c zákona vedlo k dezorientaci mezi řidiči i úředníky (Kučerová, 2006, s. 149),
- Nevyvážený bodový systém, který nereflektoval skutečnou závažnost jednání a byl postihován mechanicky (Prášková, 2017, s. 94),
- Nerovnoměrná správní praxe, kdy obdobné skutky byly postihovány rozdílně v závislosti na místní působnosti (Michálek, 2014, s. 139),
- Nízká vynutitelnost méně závažných přestupků, které byly v praxi bagatelizovány a obtížně postihovány,
- Absence preventivních nástrojů, jako jsou školení, práce s recidivisty či dopravní výchova (Jemelka, 2020, s. 435).

Novela usilovala o odstranění těchto nedostatků zavedením přehlednější právní úpravy, snížením počtu skutkových podstat, reformou bodového systému a posílením preventivního účinku právní regulace.

3 NOVELA SILNIČNÍHO ZÁKONA Z ROKU 2024

Novela zákona č. 361/2000 Sb., provedená zákonem č. 271/2023 Sb., představuje jeden z nejzásadnějších zásahů do právní úpravy silničního provozu od zavedení bodového systému v roce 2006. Jejím hlavním cílem bylo zjednodušení, zpřehlednění a zefektivnění systému správního trestání v oblasti dopravních přestupků, a to v reakci na dlouhodobě kritizované nedostatky předchozí právní úpravy. Novela nabyla účinnosti dne 1. ledna 2024 a její přijetí bylo výsledkem rozsáhlého legislativního procesu, včetně odborných diskusí, vládních analýz a připomínkového řízení.

V této kapitole je analyzován průběh legislativního procesu, obsah klíčových změn a očekávané dopady novely, zejména z hlediska bezpečnosti silničního provozu a účinnosti právní regulace. Pozornost je věnována rovněž reakcím odborné veřejnosti a návrhům na další vývoj právního rámce.

3.1 Důvody a cíle novelizace

Důvodová zpráva k zákonu č. 271/2023 Sb. uvádí jako primární impulz pro novelizaci snahu odstranit strukturální, interpretační a aplikační nedostatky stávající právní úpravy dopravních přestupků. Jedním z hlavních cílů bylo vytvoření přehledného a srozumitelného systému, který bude lépe odpovídat zásadě právní jistoty, předvídatelnosti a rovnosti před zákonem (Ministerstvo dopravy ČR, 2022).

Zejména bylo cíleno na:

- redukci počtu skutkových podstat dopravních přestupků a jejich kategorizaci podle závažnosti,
- reformu bodového systému s cílem zvýšit jeho transparentnost a výchovný efekt,
- sjednocení rozhodovací praxe správních orgánů a posílení právní jistoty,
- zrychlení a zefektivnění správního řízení, včetně rozšíření příkazního řízení,
- posílení prevence a systematické práce s rizikovými skupinami řidičů, zejména mladistvými.

Koncepce reformy vycházela ze zásad moderního správního práva a z požadavků na efektivní výkon veřejné správy v oblasti dopravní bezpečnosti. V odborné literatuře byly navržené změny hodnoceny jako logické a dlouhodobě potřebné (Kopecký, 2023, s. 211–212).

3.1.1 Analýza problémů předchozího stavu

Právní úprava silničního provozu v České republice, účinná do konce roku 2023, byla dlouhodobě předmětem odborné kritiky a analýz, které poukazyvaly na její závažné systémové nedostatky. Nejvíce kritizované byly především ustanovení § 125c zákona č. 361/2000 Sb., jež vymezovalo skutkové podstaty dopravních přestupků, a ustanovení upravující bodový systém hodnocení řidičů.

Za hlavní problém bylo označováno extrémně složité a nepřehledné členění skutkových podstat přestupků. Ustanovení § 125c obsahovalo více než osmdesát písmen a odstavců, přičemž mnohé z nich se překrývaly nebo byly formulovány s malými, avšak významovými odchylkami. Tato struktura způsobovala obtíže v orientaci nejen veřejnosti, ale i aplikujícím orgánům. V praxi často docházelo k rozdílnému výkladu skutkových podstat, což oslabovalo předvídatelnost právních důsledků (Kučerová, 2018, s. 221).

Dále bylo opakovaně poukazováno na nevyváženost bodového systému, kdy některé formální přestupky byly hodnoceny stejně přísně jako závažná jednání s přímým dopadem na bezpečnost provozu. Například řízení bez platného dokladu bylo bodově sankcionováno obdobně jako překročení rychlosti v obci o více než 20 km/h. Tento nesoulad mezi mírou společenské škodlivosti a právním postihem narušoval legitimitu systému a oslaboval jeho výchovné působení (Prášková, 2022, s. 167).

Dalším problematickým aspektem byla roztržitost a nerovnoměrnost správní praxe. Různé obce s rozšířenou působností uplatňovaly odlišné přístupy k vyhodnocování skutkových podstat, výši ukládaných pokut či délce zákazu činnosti. Tento stav vedl k nerovnosti před zákonem a k nízké důvěře veřejnosti ve spravedlivé rozhodování správních orgánů (Kučerová, Horzinková, 2019, s. 112).

Odborné analýzy rovněž konstatovaly nedostatečnou preventivní a edukativní složku právní úpravy. Dosavadní systém postrádal systematické nástroje práce s recidivisty, chyběla cílená dopravní výchova, mechanismy včasné identifikace rizikového chování či nástroje pozitivní motivace řidičů k dodržování pravidel (Kopecký, 2023, s. 214).

Všechny uvedené problémy byly identifikovány Ministerstvem dopravy ČR jako zásadní překážky efektivní právní regulace a sloužily jako východisko pro návrh novelizace, která byla zaměřena na odstranění výše uvedených nedostatků a zvýšení účinnosti a spravedlnosti systému správního trestání v oblasti dopravy.

3.1.2 Legislativní proces a příprava novely

Proces přípravy a přijetí novely zákona č. 361/2000 Sb., provedené zákonem č. 271/2023 Sb., probíhal v souladu se standardními pravidly legislativního procesu České republiky, a to v několika navazujících fázích, počínaje odbornou analýzou, přes přípravu návrhu zákona až po jeho projednání a schválení v Parlamentu.

Zákonodárná iniciativa vyšla z Ministerstva dopravy České republiky, které připravilo návrh novely na základě dlouhodobě akumulovaných poznatků z aplikační praxe, analýz nehodovosti, zpětné vazby od správních orgánů a připomínek odborné veřejnosti. Součástí přípravy bylo vyhodnocení účinnosti dosavadního právního rámce a jeho srovnání s právními úpravami v jiných členských státech Evropské unie (Ministerstvo dopravy ČR, 2022).

Návrh novely byl schválen vládou dne 7. prosince 2022 a následně předložen Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky jako sněmovní tisk č. 351. Legislativní proces v Poslanecké sněmovně probíhal v rámci tří standardních čtení:

- První čtení bylo provedeno dne 11. ledna 2023, kdy byl návrh zákona představen a následně přikázán k projednání Ústavněprávnímu výboru a Výboru pro bezpečnost.
- Druhé čtení se uskutečnilo dne 19. dubna 2023 a bylo doprovázeno podrobnou rozpravou, během níž byly předloženy pozměňovací návrhy, týkající se zejména výše pokut, způsobu odečtu bodů, zavedení nových povinností a přechodných ustanovení.
- Třetí čtení proběhlo dne 21. června 2023. Návrh zákona byl schválen většinou přítomných poslanců a postoupen do Senátu Parlamentu České republiky, kde byl projednán dne 26. července 2023. Senát návrh schválil bez pozměňovacích návrhů.

Zákon následně podepsal prezident republiky dne 28. července 2023 a byl publikován ve Sbírce zákonů dne 2. srpna 2023 pod číslem 271/2023 Sb., přičemž účinnosti nabyl k datu 1. ledna 2024.

Po legislativním schválení následovala implementační fáze, v jejímž rámci Ministerstvo dopravy připravilo podrobný soubor informačních materiálů, metodických pokynů a elektronických nástrojů. V rámci Portálu dopravy byly zveřejněny rozcestníky, přehledové tabulky, infografiky a video návody, které měly usnadnit orientaci veřejnosti i správních orgánů v nových pravidlech.

Celý legislativní proces probíhal v rámci zvýšené pozornosti odborné veřejnosti i médií, přičemž byla kladena důraz na transparentnost, participaci a otevřenost vůči připomínkám, což přispělo k vysoké míře legitimacy výsledné právní úpravy.

3.2 Klíčové změny v novele 2024

Zákon č. 271/2023 Sb., kterým byla novelizována právní úprava provozu na pozemních komunikacích, přinesl k datu 1. ledna 2024 řadu zásadních změn, jež se dotýkají jak řidičů, tak správních orgánů a dalších účastníků silničního provozu. Tato novela představuje nejrozsáhlejší zásah do konstrukce správního trestání dopravních přestupků od zavedení bodového systému v roce 2006.

Hlavní změny se soustředily do několika klíčových oblastí. Jednalo se zejména o:

- reformu bodového systému, který nově zavádí tři jasně definované úrovně závažnosti přestupků (nízká, střední a vysoká závažnost) a současně redukuje počet bodových hladin, což vede ke zpřehlednění systému;
- úpravu výše a struktury sankcí, včetně navýšení pokut u nejzávažnějších přestupků, zavedení institutu rychlého postihu u méně závažných prohřešků a posílení možností vedení řízení na dálku;
- zavedení nových povinností pro účastníky provozu, zejména v souvislosti s digitalizací dokladů, odpovědností provozovatelů vozidel a novými formami mobility;
- změny týkající se mladých a začínajících řidičů, směřující k větší prevenci rizikového chování a snížení míry nehodovosti v této věkové skupině.

Tyto změny reflektují jak vývoj v oblasti dopravních technologií, tak požadavky Evropské unie na vyšší úroveň bezpečnosti silničního provozu. Reforma byla současně motivována potřebou zvyšovat předvídatelnost právní úpravy, transparentnost výkonu veřejné správy a důvěru veřejnosti v účinnost a spravedlnost systému dopravních sankcí (Ministerstvo dopravy ČR, 2023).

3.2.1 Změny v bodovém systému

Jedním z nejvýznamnějších zásahů novely zákona č. 361/2000 Sb., provedené zákonem č. 271/2023 Sb., byla reforma bodového systému hodnocení řidičů, která nabyla účinnosti dnem 1. ledna 2024. Původní systém, fungující od roku 2006, byl dlouhodobě kritizován pro

svou nepřehlednost, nesrozumitelnost a disproporční přiřítání bodů za jednotlivé přestupky, což snižovalo jeho preventivní účinek (Kučerová, 2018, s. 218–219).

Nová právní úprava zjednodušila bodové hodnocení a stanovila tři základní úrovně závažnosti přestupků, přičemž každé z nich byla přiřazena pevná bodová hodnota:

- 6 bodů: přestupky s vysokým stupněm ohrožení života nebo zdraví, jako je řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, odmítnutí testu, řízení bez oprávnění nebo způsobení dopravní nehody s vážným následkem (§ 125c odst. 1 písm. a), c) zákona č. 361/2000 Sb.),
- 4 body: středně závažné přestupky, například výrazné překročení rychlosti, nebezpečné předjíždění či nedání přednosti v jízdě (§ 125c odst. 1 písm. f), g) zákona),
- 2 body: méně závažná porušení, jako je telefonování během jízdy bez handsfree, nepoužití bezpečnostních pásů nebo porušení méně významného dopravního značení (§ 125c odst. 1 písm. j), k) zákona).

Nový systém odstranil předchozí roztříštěnost, kdy bylo přestupkům přidělováno až sedm různých bodových hladin (od 2 do 7 bodů), a zavedl přehlednější třístupňovou strukturu. Cílem této změny bylo umožnit řidičům lépe porozumět důsledkům svého jednání a přispět tak k vyšší míře prevence (Ministerstvo dopravy ČR, 2022, s. 18).

Současně bylo zrušeno možnost odečtu bodů absolvováním školení bezpečné jízdy. Tento nástroj byl sice v minulosti vnímán jako motivační, ale v praxi býval často využíván formálně, bez prokazatelného dopadu na chování řidičů. Nadále zůstává zachována možnost automatického odečtu čtyř bodů po dvanácti měsících bez bodovaného přestupku (§ 123e zákona č. 361/2000 Sb.).

Další významnou změnou je rozšíření digitální dostupnosti údajů o bodovém kontu. Řidiči mohou nově sledovat svůj bodový stav prostřednictvím Portálu dopravy, datové schránky nebo systému eIdentita, což zvyšuje jejich informovanost a umožňuje včasné reakce na hrozící sankce (Ministerstvo dopravy ČR, 2023).

Reforma bodového systému tak posiluje právní jistotu, srozumitelnost a účelnost správního trestání v oblasti dopravy a přibližuje se evropskému trendu důrazu na transparentnost a výchovné působení práva (Kopecký, 2023, s. 214).

3.2.2 Změny v sankcích za dopravní přestupky

Novela zákona č. 361/2000 Sb., provedená zákonem č. 271/2023 Sb., přinesla zásadní úpravy v oblasti sankčního postihu dopravních přestupků. Cílem těchto změn bylo zvýšit účinnost, přiměřenost a předvídatelnost ukládaných sankcí, jakož i sjednotit aplikační praxi správních orgánů (Ministerstvo dopravy, 2024).

Jedním z hlavních opatření bylo zpřehlednění výše pokut pro jednotlivé skutkové podstaty přestupků. Před novelou se výše sankcí pohybovala v širokém zákonném rozmezí, což umožňovalo správním orgánům značnou diskreci, ale zároveň vedlo k rozdílné aplikační praxi. Novela proto zavedla typizované sankční sazby, které mají usnadnit rozhodování a zajistit rovný přístup k pachatelům přestupků (Ministerstvo dopravy ČR, 2022, s. 17).

Například za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek je nově stanovena pokuta až do výše 75 000 Kč (§ 125c odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb.). Za méně závažné přestupky, jako je telefonování za jízdy bez použití handsfree, činí maximální pokuta v blokovém řízení až 2 000 Kč (§ 125c odst. 3 písm. c)). Tyto pevně stanovené sazby mají přispět k vyšší právní jistotě účastníků správního řízení.

Významnou novinkou je rovněž rozšíření příkazního řízení, které umožňuje správním orgánům rozhodovat bez nutnosti nařizovat ústní jednání. Tento postup zkracuje délku řízení, snižuje administrativní náročnost a naplňuje zásady hospodárnosti a efektivity veřejné správy (§ 6 správního řádu; Kopecký, 2023, s. 202).

Zákonodárce se dále zaměřil na preferenci zákazu činnosti před ukládáním pokut u vybraných závažných přestupků. Toto opatření reflektuje poznatek, že krátkodobé omezení výkonu řidičského oprávnění může mít vyšší výchovný účinek než pouhý finanční postih. Typicky se uplatňuje v případech řízení pod vlivem alkoholu, jízdy bez oprávnění nebo opakovaného agresivního chování v provozu.

Novela dále zpřesnila odpovědnost provozovatelů vozidel. Nově je výslovně stanoveno, že provozovatel může být sankcionován za umožnění řízení osobě bez potřebného oprávnění nebo v rozporu s právními předpisy (§ 125f zákona č. 361/2000 Sb.). Cílem tohoto ustanovení je zabránit obcházení odpovědnosti a posílit preventivní funkci právní úpravy.

Změny v sankční politice tak směřují k posílení spravedlnosti, srozumitelnosti a účinnosti správního trestání. Reforma přispívá ke zvýšení právní jistoty a důvěry veřejnosti ve výkon veřejné správy v oblasti silničního provozu.

3.2.3 Nové povinnosti pro účastníky silničního provozu

Součástí novely zákona č. 361/2000 Sb., provedené zákonem č. 271/2023 Sb., je i zavedení nových povinností pro účastníky silničního provozu. Tyto změny reflektují technologický vývoj, potřebu zjednodušení administrativních úkonů a důraz na zvýšení odpovědnosti jednotlivých subjektů za bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Jednou z nejdůležitějších změn je zrušení povinnosti mít u sebe fyzicky řidičský průkaz a osvědčení o registraci vozidla při běžné silniční kontrole. Tato povinnost byla nahrazena možností ověření údajů elektronickou cestou prostřednictvím příslušných registrů. Podle § 6 odst. 8 zákona č. 361/2000 Sb. již není řidič povinen prokazovat tyto údaje doklady, pokud jsou dostupné v centrálních evidencích. Tato změna představuje významný krok směrem k digitalizaci veřejné správy (Ministerstvo dopravy ČR, 2023).

Významnou novinkou je rovněž rozšíření odpovědnosti provozovatele vozidla. Ten nově odpovídá za to, komu vozidlo svěřil. Musí ověřit, zda řidič splňuje zákonné požadavky, zejména držení příslušného řidičského oprávnění a nepřítomnost ovlivnění návykovými látkami. Tato povinnost je zakotvena v § 10 odst. 1 a rozvedena v § 125f zákona č. 361/2000 Sb. Smyslem této úpravy je posílení preventivní odpovědnosti provozovatelů a omezení případů, kdy vozidla řídí osoby nezpůsobilé nebo nelegitimně (Kučerová, Horzinková, 2019, s. 164).

Novela rovněž rozšiřuje působnost zákona na nové formy mobility, především na uživatele osobních přepravních prostředků, jako jsou elektrické koloběžky. Tito uživatelé jsou nově výslovně zařazeni mezi řidiče a vztahuje se na ně zákaz požívání alkoholu nebo jiných návykových látek před jízdou (§ 3 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.). Zákonodárce tím reaguje na narůstající počet nehod s účastí těchto prostředků a vyrovnává pravidla pro všechny účastníky provozu (Prášková, 2022, s. 176–177).

Dále byla zavedena možnost elektronického doručování správních rozhodnutí prostřednictvím datových schránek, Portálu dopravy nebo jiných elektronických prostředků. Nové znění § 124c zákona č. 361/2000 Sb. upravuje pravidla doručování a přispívá ke zrychlení a zefektivnění komunikace mezi správními orgány a účastníky řízení. Tato změna snižuje administrativní zátěž a zvyšuje dostupnost informací pro řidiče.

Zavedením těchto povinností a nástrojů se právní úprava přizpůsobuje současným požadavkům na efektivitu, transparentnost a odpovědnost v oblasti dopravy. Zároveň posiluje možnosti prevence a umožňuje účinnější kontrolu dodržování pravidel silničního provozu.

3.2.4 Změny pro mladé řidiče

Novela zákona č. 361/2000 Sb., provedená zákonem č. 271/2023 Sb., se zaměřila rovněž na zvýšení bezpečnosti specifických skupin účastníků silničního provozu, především mladých a začínajících řidičů. Tato skupina je z hlediska statistik dopravních nehod dlouhodobě identifikována jako riziková, přičemž příčinou bývá nezkušenost, podcenění rizik a impulzivní chování (Ministerstvo dopravy ČR, 2022, s. 21).

Jedním z klíčových opatření je zavedení tzv. zkušebního období, které se vztahuje na držitele nově uděleného řidičského oprávnění skupiny B. Po dobu 12 měsíců od získání oprávnění podléhají tito řidiči zvláštnímu režimu. Pokud během tohoto období spáchají přestupek ohodnocený čtyřmi nebo šesti body, jsou podle § 83a zákona č. 361/2000 Sb. povinni absolvovat doplňkové školení v autoškole a psychologické vyšetření. Tímto způsobem je umožněna včasná identifikace rizikového chování a jeho náprava prostřednictvím výchovných nástrojů.

Další významnou novinkou je zavedení institutu doprovázené jízdy, který umožňuje osobám starším 17 let zahájit výcvik s určeným mentorem. Mentor musí splňovat zákonem stanovené podmínky – být držitelem řidičského oprávnění po dobu nejméně 10 let, nesmí mít záznam v bodovém hodnocení ani v trestním rejstříku za vybrané trestné činy (§ 83b zákona č. 361/2000 Sb.). Tato forma přípravy na samostatné řízení je inspirována rakouským systémem L17 a jejím cílem je poskytnout mladému řidiči reálné zkušenosti v provozu pod dohledem zodpovědné osoby.

Zákon rovněž zpřesňuje požadavky na zdravotní a psychickou způsobilost mladých řidičů. V rámci posuzování způsobilosti podle § 87 zákona č. 361/2000 Sb. je nově kladen důraz nejen na tělesné, ale i psychické a osobnostní předpoklady, což umožňuje dřívější detekci rizikových jedinců, kteří by mohli představovat hrozbu pro bezpečnost provozu.

Odborná literatura dlouhodobě upozorňovala na význam formování návyků a přístupu k řízení právě v počátečním období po získání oprávnění (Prášková, 2022, s. 180). Novela reflektuje tento poznatek a přináší preventivní a výchovná opatření, která nahrazují výlučně sankční přístup. Cílem je vést mladé řidiče k zodpovědnému chování prostřednictvím kombinace včasného zásahu, pozitivního vzoru a cíleného vzdělávání.

3.2.5 Očekávané dopady na bezpečnost silničního provozu

Jedním z hlavních deklarovaných cílů novely zákona č. 361/2000 Sb., provedené zákonem č. 271/2023 Sb., bylo zvýšení bezpečnosti silničního provozu v České republice. Tohoto cíle

má být dosaženo prostřednictvím úprav právní úpravy, které reflektují aktuální rizika, zjednodušují systém správního trestání a posilují preventivní a výchovné prvky postihu.

Reforma bodového systému, zahrnující redukcí bodových hladin na tři základní úrovně, zpřehlednění jejich přiřazení a odstranění některých disproporcí v postihování, má podle Ministerstva dopravy přispět k lepší orientaci řidičů v pravidlech a tím snížit míru jejich porušování (Ministerstvo dopravy ČR, 2022, s. 6). Nový systém rovněž umožňuje včasnou identifikaci opakovaně problémových řidičů, což zvyšuje možnost účinného zásahu ještě před vznikem závažnějších následků.

Důležitým příspěvkem ke zvýšení bezpečnosti je také zavedení zkušebního období pro začínající řidiče, které umožňuje preventivní zásah již po prvním závažném přestupku. Toto opatření má podle statistik BESIP potenciál výrazně snížit počet závažných dopravních nehod způsobených nezkušenými řidiči, jelikož právě první rok po udělení oprávnění bývá z hlediska rizika nejkritičtější (BESIP, 2023).

Změny v sankčním systému, jako je zavedení jasněji stanovených pokut, větší důraz na zákaz činnosti u závažných přestupků a rozšíření příkazního řízení, přispívají k rychlejší a účinnější reakci na protiprávní jednání. Tím se posiluje nejen represivní funkce trestu, ale především jeho preventivní a edukativní účinek (Kopecký, 2023, s. 195).

Za zásadní lze považovat rovněž digitalizaci správy dopravně právní agendy, zejména přístup k bodovému kontu online a možnost elektronického doručování rozhodnutí. Tyto nástroje zvyšují transparentnost systému a umožňují jednotlivým účastníkům silničního provozu lépe sledovat své právní postavení a reagovat na případná rizika.

Očekává se, že v souhrnu přijatá opatření povedou k:

- snížení počtu dopravních přestupků,
- zkrácení doby řízení a zrychlení postihu,
- zlepšení informovanosti veřejnosti o pravidlech a důsledcích jejich porušení,
- větší předvídatelnosti a rovnosti v aplikaci práva.

Efektivita přijatých opatření bude v následujících letech předmětem pravidelného vyhodnocování, zejména na základě dat o dopravní nehodovosti, četnosti přestupků a aplikační praxe správních orgánů.

3.2.6 Reakce odborné veřejnosti a médií

Novela zákona č. 361/2000 Sb., provedená zákonem č. 271/2023 Sb., vyvolala po svém přijetí výraznou odezvu mezi odbornou i laickou veřejností. Změny v bodovém systému, sankční politice a zavedení nových povinností pro mladé řidiče byly široce diskutovány ve veřejném prostoru, v odborných publikacích, médiích i mezi zástupci profesních organizací.

Odborná veřejnost převážně pozitivně hodnotila reformu bodového systému, zejména jeho zjednodušení, snížení počtu bodových hladin a zavedení tří jasně definovaných kategorií závažnosti přestupků. Tento krok byl označován za významný příspěvek k větší srozumitelnosti právní úpravy a k posílení preventivního účinku trestního systému (Kučerová, Horzinková, 2019, s. 127; Prášková, 2022, s. 170). Pozitivní hodnocení zaznělo rovněž na adresu zavedení online přístupu k bodovému kontu, které bylo označeno za prvek zvyšující právní vědomí a odpovědnost řidičů.

Kritika se soustředila především na zrušení možnosti odečtu bodů prostřednictvím školení bezpečné jízdy. Asociace autoškol a některé nevládní organizace argumentovaly, že tento institut měl pozitivní vzdělávací funkci a umožňoval aktivní korekci drobnějších přestupků. Ministerstvo dopravy tento krok obhajovalo snahou o zjednodušení systému a poukazovalo na formálnost, s níž bylo školení v praxi často absolvováno (Ministerstvo dopravy ČR, 2023).

Opatření zaměřená na mladé řidiče, zejména zavedení zkušebního období, povinného psychologického vyšetření po závažném přestupku a možnost doprovázené jízdy, byla rovněž předmětem intenzivní diskuse. Zatímco dopravní experti a bezpečnostní analytici tato opatření vítali jako důležitý krok ke snížení rizikovosti mladých řidičů, část veřejnosti a některá média upozorňovala na možné praktické problémy při jejich realizaci, například v oblasti kapacit dopravních psychologů (ČT24, 2023).

V akademické sféře byla novela přijata spíše s opatrným respektem. Byla oceňována snaha o systémové řešení dlouhodobě kritizovaných aspektů silničního zákona, zároveň však zaznívaly výzvy k důslednému sledování aplikační praxe a k případné další revizi problematických ustanovení.

Celkově lze konstatovat, že novela byla přijata většinou odborné veřejnosti pozitivně, zejména pro svůj systémový a preventivní charakter. Kritické hlasy se soustředily především na aplikační detaily a potřebu následného vyhodnocení účinnosti přijatých opatření.

4 KOMPARATIVNÍ ANALÝZA PŘED A PO NOVELE

Jedním z hlavních cílů této bakalářské práce je zhodnotit účinnost právní úpravy dopravních přestupků a sankcí ve světle novely zákona č. 361/2000 Sb., provedené zákonem č. 271/2023 Sb., která nabyla účinnosti dne 1. ledna 2024. V této kapitole bude provedena komparativní analýza, jejímž cílem je porovnat vybrané aspekty právní úpravy před novelizací a po ní.

Komparace spočívá v systematickém srovnání jednotlivých právních institutů, a to z hlediska jejich obsahu, struktury, účelu a předpokládaných praktických dopadů. Analýza se zaměří především na tři klíčové oblasti, které byly novelou významně dotčeny: bodový systém, sankční mechanismy a úprava postavení specifických skupin účastníků silničního provozu, zejména mladých řidičů a provozovatelů vozidel.

Porovnání bude provedeno jak na úrovni právní normy, tak i s přihlédnutím k aplikační praxi a odborným doporučením. Cílem není pouze pouhé konstatování rozdílů, ale také zhodnocení, zda a jakým způsobem nové znění zákona přispívá k větší účinnosti, spravedlnosti a srozumitelnosti právní úpravy dopravních přestupků.

4.1 Bodový systém – srovnání

Bodový systém hodnocení řidičů byl v českém právním prostředí zaveden v roce 2006 jako nástroj správního trestání, jehož účelem bylo systematicky postihovat opakované přestupkové jednání v silničním provozu. Do konce roku 2023 fungoval systém založený na sedmi různých hladinách bodového zatížení (od 2 do 7 bodů), přičemž výše přičítaných bodů byla určována podle závažnosti konkrétního přestupku.

Tento model byl dlouhodobě kritizován pro svou nepřehlednost, složitost a častou výkladovou nejednotnost mezi jednotlivými správními orgány. Chyběla jednoznačná vazba mezi závažností porušení a počtem přičtených bodů, což oslabovalo výchovný účinek systému a snižovalo jeho předvídatelnost.

Struktura přidělování bodů před novelou zákona č. 361/2000 Sb. je přehledně znázorněna v následující tabulce. Tabulka zároveň zachycuje, jak byla výše bodového postihu upravena po účinnosti zákona č. 271/2023 Sb. od 1. ledna 2024:

Tabulka 1: Srovnání bodového hodnocení vybraných dopravních přestupků před a po novele

PŘESTUPEK	PŮVODNÍ BODOVÉ HODNOCENÍ	AKTUÁLNÍ BODOVÉ HODNOCENÍ
NEJZÁVAŽNĚJŠÍ PŘESTUPKY		
Jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky	7 (nad 0,3 ‰)	6 (nad 0,3 ‰)
Stav vylučující způsobilost	7	6
Odmítnutí podrobení se testu na alkohol a jiné návykové látky	7	6
Vjíždění na železniční přejezd přes zákaz	7	6
Otáčení se, couvání, jízda v protisměru na dálnici	7	6
Porušení zákazu předjíždění	7	6
Jízda na červenou, nezastavení na signál, pokyn "Stůj!"	5	6
PŘEKROČENÍ RYCHLOSTI		
o 40 km/h v obci (50 km/h mimo obec) a více	5	6
o 20 km/h v obci (30 km/h mimo obec) a více	3	4
o 10 km/h a více v obci nebo mimo obec	2 (v obci o více než 5 km/h, mimo obec o více než 10 km/h)	2
o méně než 10 km/h v obci nebo mimo obec	2 (v obci o více než 5 km/h)	-
OMEZENÍ NEBO OHROŽENÍ CHODCE		
Ohrožení chodce	4 nebo 5	6
Omezení chodce	4	4
Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce	3	2
DOPRAVNÍ NEHODA		
Dopravní nehoda s ublížením na zdraví	7 (smrt, těžká újma)	6 (smrt, těžká újma)
Neprodlené nezastavení vozidla	7	4
Opuštění místa nehody	7	4
STŘEDNĚ ZÁVAŽNÉ PŘESTUPKY		
Telefon za volantem	2	4
Řidič bez pásů, dítě bez autosedačky	4 (autosedačka) nebo 3 (pásy)	4
Nedání přednosti v jízdě	4	4
Ohrožení při přejezdění z pruhu do pruhu	5	4
Jízda na motocyklu nebo mopedu bez ochranné přilby	3	4
Řízení bez řidičského oprávnění	4	4
Jízda se zadrženým řidičským průkazem	7	4

PŘESTUPEK	PŮVODNÍ BODOVÉ HODNOCENÍ	AKTUÁLNÍ BODOVÉ HODNOCENÍ
12 bodů u "cizince" + jízda v zákazu činnosti u cizince	-	4
PROFESNÍ, ZDRAVOTNÍ, TECHNICKÁ NEZPŮSOBILOST		
Řízení bez profesní způsobilosti	3	2
Jízda technicky nezpůsobilým vozidlem	5	6
Parkování na místě pro invalidy	2	2

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z Ministerstva dopravy ČR a zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2023 a po novele zákonem č. 271/2023 Sb.

Po účinnosti novely došlo k výraznému zjednodušení celého systému. Nový model rozlišuje pouze tři hladiny bodového zatížení: 2, 4 a 6 bodů. Tato kategorizace přesněji odráží míru rizikovitosti jednotlivých přestupků. Přestupky se závažným ohrožením života nebo zdraví, jako je řízení pod vlivem alkoholu, odmítnutí testu na návykové látky nebo způsobení nehody s těžkými následky, jsou nově hodnoceny 6 body. Přestupky střední závažnosti, jako je nedání přednosti nebo výrazné překročení rychlosti, jsou postihovány 4 body. Méně závažná porušení, jako telefonování za jízdy nebo nepoužití bezpečnostních pásů, vedou k přičtení 2 bodů.

Významnou změnou je rovněž zavedení automatizované notifikace přičtených bodů, možnost online sledování bodového konta a odstranění možnosti odečtu bodů formou školení bezpečné jízdy. Nadále platí pouze odečet čtyř bodů po 12 měsících bez spáchání bodovaného přestupku.

Z hlediska právní jistoty, přehlednosti a předvídatelnosti přinesl nový model významné zlepšení. Přesná specifikace skutků a jejich bodového hodnocení umožňuje jednotné uplatňování sankcí a posiluje výchovné působení celého systému.

4.2 Sankce a správní řízení – srovnání

Vedle bodového systému prošla novelou zákona č. 361/2000 Sb. zásadní proměnou také oblast správního trestání a ukládání sankcí. Právní úprava účinná do konce roku 2023 obsahovala široké rozpětí výše pokut, což vedlo k rozdílům v rozhodovací praxi mezi jednotlivými správními orgány. Nejasnosti panovaly zejména v hranicích mezi možnostmi uložení blokové pokuty a zahájením správního řízení. Rozhodovací procesy byly často ovlivněny vysokou mírou správního uvážení, které samo o sobě představuje legitimní nástroj rozhodování, avšak při nedostatečném metodickém vedení mohlo vést k nejednotnému posuzování skutkově podobných přestupků a tím k oslabení právní jistoty.

Před novelizací se správní řízení vyznačovalo formálností, relativní zdlouhavostí a komplikovanou procedurou, což snižovalo efektivitu postihu a prodlužovalo dobu mezi spácháním přestupku a uložením sankce. Rozpětí pokut bylo často velmi široké a některé skutky nebyly dostatečně jednoznačně provázány s konkrétními sazbami.

Novelou účinnou od 1. ledna 2024 došlo ke sjednocení a zjednodušení sankčních mechanismů. Byly stanoveny nové, přehlednější tabulky pokut, včetně maximálních částek v blokovém a správním řízení, čímž se omezil prostor pro nahodilost v rozhodování. U části přestupků byly nově nastaveny pevné sazby, a tam, kde zůstalo správní uvážení, byla výrazně zúžena rozpětí pokut. Tím se zvýšila předvídatelnost sankčního postihu a omezila možnost nejednotného rozhodování mezi správními orgány.

Další významnou změnou je rozšíření možností příkazního řízení, které umožňuje rychlejší a méně formální rozhodování bez nutnosti osobního projednání. Tím se výrazně zkracuje čas potřebný k uzavření přestupkového případu, což má pozitivní dopad na výchovný účinek uložené sankce. Veřejnost rovněž pozitivně vnímá, že nově lze více agend řešit elektronicky prostřednictvím Portálu dopravy.

Srovnání vybraných přestupků a rozdílů v bodovém i sankčním postihu před a po novele je uvedeno v následující tabulce:

Tabulka 2: Srovnání výše pokut ve správním řízení u vybraných přestupků před a po účinnosti novely

PŘESTUPEK	PŮVODNÍ VÝŠE POKUTY (Kč)	AKTUÁLNÍ VÝŠE POKUTY (Kč)
NEJZÁVAŽNĚJŠÍ PŘESTUPKY		
Jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky	2 500 - 20 000	7 000 - 25 000
Stav vylučující způsobilost	25 000 - 50 000	7 000 - 25 000
Odmítnutí podrobení se testu na alkohol a jiné návykové látky	25 000 - 50 000	25 000 - 75 000
Vjíždění na železniční přejezd přes zákaz	2 500 - 5 000	7 000 - 25 000
Otáčení se, couvání, jízda v protisměru na dálnici	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000
Porušení zákazu předjíždění	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000
Jízda na červenou, nezastavení na signál, pokyn "Stůj!"	2 500 - 5 000 (4 - 7 500 recidiva)	7 000 - 25 000
PŘEKROČENÍ RYCHLOSTI		
o 40 km/h v obci (50 km/h mimo obec) a více	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000

PŘESTUPEK	PŮVODNÍ VÝŠE POKUTY (Kč)	AKTUÁLNÍ VÝŠE POKUTY (Kč)
o 20 km/h v obci (30 km/h mimo obec) a více	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000
o 10 km/h a více v obci nebo mimo obec	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000
o méně než 10 km/h v obci nebo mimo obec	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000
OMEZENÍ NEBO OHROŽENÍ CHODCE		
Ohrožení chodce	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000
Omezení chodce	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000
Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000
DOPRAVNÍ NEHODA		
Dopravní nehoda s ublížením na zdraví	25 000 - 50 000	2x pokuta za přešupek vedoucí k nehodě
Neprodlené nezastavení vozidla	2 500 - 5 000	7 000 - 25 000
Neoznámení PČR	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000
Neprokázání totožnosti	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000
Opuštění místa nehody	2 500 - 5 000	7 000 - 25 000
STŘEDNĚ ZÁVAŽNÉ PŘESTUPKY		
Telefon za volantem	1 500 - 2 500	4 000 - 10 000
Řidič bez pásů, dítě bez autosedačky	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000
Nedání přednosti v jízdě	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000
Ohrožení při přejíždění z pruhu do pruhu	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000
Neuposlechnutí zákazu nebo příkazu směru jízdy	1 500 - 2 500	7 000 - 25 000
Porušení zákazu zastavení nebo stání, které způsobí překážku provozu	1 500 - 2 500	4 000 - 10 000
Jízda na motocyklu nebo mopedu bez ochranné přilby	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000
Řízení bez řidičského oprávnění	25 000 - 50 000	25 000 - 75 000
Jízda se zadrženým řidičským průkazem	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000
12 bodů u "cizince" + jízda v zákazu činnosti u cizince	25 000 - 50 000	25 000 - 75 000
PROFESNÍ, ZDRAVOTNÍ, TECHNICKÁ NEZPŮSOBILOST		
Řízení bez profesní způsobilosti	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000
Nepodrobení se pravidelné lékařské prohlídce	5 000 - 10 000	2 000 - 5 000
Řízení s pozastaveným řidičským oprávněním	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000
Jízda technicky nezpůsobilým vozidlem	5 000 - 10 000	4 000 - 10 000
Jízda bez registrační značky	5 000 - 10 000	4 000 - 10 000
Zakrytá registrační značka	5 000 - 10 000	4 000 - 10 000

PŘESTUPEK	PŮVODNÍ VÝŠE POKUTY (Kč)	AKTUÁLNÍ VÝŠE POKUTY (Kč)
Jízda se zadrženým osvědčením o registraci vozidla	10 000 - 20 000	7 000 - 25 000
Antiradar, neoprávněné užití výstražných světel	5 000- 10 000	7 000 - 25 000
AUTOŠKOLA		
Učitel autoškoly – užití alkohol. nápoje nebo JNL za jízdy	10 000 - 20 000	7 000 - 25 000
Učitel autoškoly – pod vlivem alkoholu nebo JNL	10 000 - 20 000	7 000 - 25 000
Učitel autoškoly – zdravotní stav	10 000 - 20 000	7 000 - 25 000
Učitel autoškoly – odmítnutí se podrobit testu na alkohol (drogy)	10 000 - 20 000	7 000 - 25 000
MÉNĚ ZÁVAŽNÉ PŘESTUPKY		
Zapomenuté doklady	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000
Nerozsvícená světla	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000
Špatné parkování	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000
Vyhazování věcí z auta za jízdy	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000
Obtěžování ostatních nadměrným hlukem, rozstříkáváním kaluží	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000
Porušení zákazu zastavení nebo stání	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000
Jízda bez pásů (přepravovaná osoba)	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000
Parkování na místě pro invalidy	5 000 - 10 000	4 000 - 10 000
Omezení jízdy	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000
Nepodrobení se dopravně psychologickému vyšetření	2 500 - 5 000	2 000 - 5 000
Neodevzdání ŘP nebo ORV (osvědčení o registraci vozidla)	2 500 - 5 000	2 000 - 5 000
Technická silniční kontrola	1 500 - 2 500	4 000 - 10 000
Ostatní drobné přestupky	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000
JINÉ PŘESTUPKY		
FO provozovatel nezná totožnost řidiče	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000
přestupky právnických a podnikajících fyzických osob	do 100 000	10 000 - 100 000

Zdroj: vlastní zpracování dle znění zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2023 a od 1. 1. 2024, a metodických materiálů Ministerstva dopravy ČR.

Celkově lze konstatovat, že změny v oblasti správního trestání vedou k vyšší efektivitě, srozumitelnosti a právní jistotě. Nový systém přispívá k jednoduššímu rozhodování a posiluje preventivní a výchovné působení právní úpravy.

4.3 Specifické skupiny – srovnání

Novelizace zákona č. 361/2000 Sb. přinesla zásadní změny také v přístupu k některým specifickým skupinám účastníků silničního provozu, a to především k mladým řidičům a provozovatelům vozidel. Zatímco do konce roku 2023 byla právní úprava v těchto oblastech relativně obecná a nestructurovaná, od 1. ledna 2024 je jejich postavení upraveno s větší precizností a důrazem na prevenci.

U mladých řidičů – tedy osob, které poprvé získávají řidičské oprávnění skupiny B – platilo až do konce roku 2023, že nebyli nijak právně odlišeni od ostatních účastníků provozu. Přestože statistiky nehodovosti dlouhodobě ukazovaly, že právě tato skupina patří mezi nejrizikovější, neexistovaly specifické nástroje pro včasné zachycení a ovlivnění jejich chování.

Nová právní úprava zavádí institut zkušební doby v délce 12 měsíců od získání řidičského oprávnění. Pokud mladý řidič v této době spáchá závažný přestupek, je povinen absolvovat dopravně psychologické vyšetření a doplňkové školení v autoškole. Smyslem opatření je včasná korekce nebezpečného chování, ještě před jeho zakotvením v řidičských návycích.

Další novinkou je doprovázená jízda (tzv. L17), která umožňuje získávání praktických zkušeností za přítomnosti určeného mentora ještě před dovršením 18 let. Tento systém, inspirovaný zahraničními modely (zejména rakouským), přispívá k rozvoji odpovědnosti a bezpečného stylu řízení ještě před vstupem do plného provozu.

Změny se dotkly také postavení provozovatele vozidla. Před novelou byla jeho odpovědnost za přestupky spáchané jinou osobou na jeho vozidle poměrně nejednotně aplikována a chyběla jasná úprava některých procesních aspektů. Novelizace právní úpravy přinesla zpřesnění pravidel objektivní odpovědnosti, včetně způsobu oznámení provozovateli, možnosti identifikace řidiče a vymezení výjimek. Tím se zvýšila právní jistota a efektivita vymáhání povinností, a zároveň se omezil prostor pro obcházení odpovědnosti za přestupek.

Obě skupiny – mladí řidiči i provozovatelé vozidel – byly nově zakotveny v systému tak, aby jejich postavení bylo jasné, právně uchopitelné a v souladu s preventivním účelem právní úpravy. Tím dochází ke zlepšení cíleného dohledu nad nejrizikovějšími prvky provozu a zároveň k posílení důvěry veřejnosti v rovné a předvídatelné uplatňování dopravního práva.

Tabulka 3: Změny v právním postavení specifických skupin účastníků provozu po novele

Skupina řidičů	Stav před novelou (do 2023)	Stav po novele (od 2024)	Přínos novely
Mladí řidiči	Neexistovala zkušební doba ani zvláštní pravidla	Zavedení 12měsíční zkušební doby, školení a psychotesty při závažném přestupku	Včasné zachycení rizikového chování, zvýšení bezpečnosti
Doprovázená jízda (L17)	Neexistující institut	Možnost řízení od 17 let za přítomnosti mentora	Získání zkušeností v provozu, posílení odpovědnosti
Provozovatel vozidla	Objektivní odpovědnost nejasná, časté obcházení zákona	Zpřesnění odpovědnosti, povinnost prověřit způsobilost řidiče, povinnost identifikace	Vyšší vymahatelnost práva, omezení zneužití
Zákonná úprava	Obecné a málo systematické vymezení v zákoně	Podrobnější úprava v § 83a, 83b a 125f zákona č. 361/2000 Sb.	Posílení právní jistoty, snazší aplikace a kontrola

Zdroj: vlastní zpracování na základě znění § 83a, § 83b a § 125f zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném od 1. 1. 2024.

Provedené srovnání ukazuje, že novela zákona č. 361/2000 Sb. zásadním způsobem proměnila právní rámec dopravních přestupků, a to zejména v oblasti bodového systému, sankční politiky a přístupu k rizikovým skupinám účastníků provozu. Nová právní úprava se vyznačuje vyšší mírou přehlednosti, předvídatelnosti a individualizace postihu. Z pohledu správního práva lze konstatovat posun směrem k efektivnějšímu a výchovněji působícímu systému. Následující kapitola se proto zaměří na konkrétní dopady těchto změn na účastníky silničního provozu v praxi.

4.4 Změny v aplikační praxi

Novelizace zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, se neprojevila pouze na úrovni samotného právního textu, ale významně zasáhla také do aplikační praxe správních orgánů, Policie České republiky i dalších subjektů vykonávajících dozor nad dodržováním pravidel silničního provozu. Cílem těchto změn bylo nejen zpřesnit právní rámec, ale zejména zefektivnit, sjednotit a zjednodušit procesy uplatňované v praxi.

Zatímco dřívější právní úprava poskytovala správním orgánům široký prostor pro uvážení, což vedlo ke značné variabilitě ve výkladu i ukládání sankcí, novela přinesla snahu o vyšší míru standardizace. Ta se promítla zejména do následujících oblastí:

- Zpřehlednění rozhodovací praxe správních orgánů
Zavedením fixních sazeb a snížením rozpětí možných pokut bylo dosaženo větší předvídatelnosti správního rozhodování. Tato změna vedla ke snížení subjektivního faktoru a posílila princip rovného zacházení s řidiči napříč republikou.
- Zavedení příkazního řízení ve větším rozsahu
Možnost rozhodovat bez ústního jednání, pokud jsou splněny zákonné podmínky, vedla ke zkrácení lhůt řízení a snížení administrativní zátěže. Příkazní řízení se začalo více využívat i u přestupků střední závažnosti.
- Elektronizace řízení a dostupnost údajů
Významnou změnou z hlediska komfortu účastníků řízení bylo zpřístupnění údajů o bodovém kontu přes Portál dopavy. Rovněž byla zavedena automatizovaná notifikace o přičtení bodů a rozšířeno využívání datových schránek. Tento krok posílil informovanost občanů a přispěl ke zvýšení právní jistoty.
- Zvýšený důraz na metodické vedení a sjednocování výkladu práva
Ministerstvo dopavy ve spolupráci s Ministerstvem vnitra vydalo metodické pokyny pro výkon správního trestání, které pomáhají sjednotit aplikační praxi. Výklad některých nových ustanovení, např. týkajících se odpovědnosti provozovatele vozidla či zkušební doby mladých řidičů, byl upřesněn formou oficiálních výkladů.
- Změny v přístupu Policie ČR
Policie České republiky byla jedním z klíčových subjektů implementace nového systému. V rámci služeb dopavní policie byla provedena interní školení ke změnám právní úpravy a byl upraven způsob evidence přestupků. Došlo rovněž k posílení kontroly přestupků spadajících do nejvyšší kategorie závažnosti, zejména jízdy pod vlivem návykových látek a nebezpečného chování na dálnicích.
- Změny v oblasti informovanosti veřejnosti
Změny byly veřejnosti prezentovány prostřednictvím informační kampaně vedené BESIPem a Ministerstvem dopavy. Kampaně se zaměřovala na vysvětlení nového bodového systému, nových sankcí i novinek pro mladé řidiče. Informovanost veřejnosti je klíčovým faktorem pro úspěšnou implementaci právní úpravy.

Z analýzy dostupných dat a prvních vyhodnocení lze dovodit, že novela vedla ke zkrácení průměrné délky řízení, snížení administrativních nákladů a vyšší míře využití elektronických nástrojů. Předpokládá se, že s postupem času bude možné identifikovat i další pozitivní dopady, zejména v oblasti sjednocování rozhodovací praxe a zlepšení efektivity vymáhání sankcí.

Provedená komparativní analýza ukázala, že novela zákona č. 361/2000 Sb. přinesla nejen formální změny právní úpravy, ale také reálný posun v aplikační praxi. Došlo ke zjednodušení a zpřehlednění systému správního trestání, k efektivnější práci správních orgánů i k posílení preventivního působení vůči rizikovým skupinám. Reforma se pozitivně promítla do rozhodovací jednotnosti, právní jistoty i elektronické dostupnosti informací. Tím byly vytvořeny předpoklady pro zvyšování bezpečnosti silničního provozu, což bude dále hodnoceno v následující kapitole zaměřené na konkrétní dopady novelizace.

5 DOPADY NOVELY NA ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU

V této kapitole jsou posuzovány reálné dopady novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, která nabyla účinnosti dne 1. ledna 2024. Cílem je zhodnotit, zda legislativní změna přispěla ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu a zvýšení efektivity správního postihu. Analýza se opírá o porovnání skutečně zaznamenaných hodnot za rok 2024 s hodnotami predikovanými metodou lineární regrese, která byla aplikována na časovou řadu dat za období 2014–2023. Tento přístup umožňuje odhadnout vývoj, k němuž by pravděpodobně došlo bez zásahu zákonodárce.

Hodnocení je provedeno ve dvou tematických oblastech – vývoj dopravní nehodovosti a vývoj bodového systému – a na třech úrovních: celostátní (Česká republika), regionální (Liberecký kraj) a lokální (vybraná města v rámci kraje). Sledují se především ty ukazatele, které jsou přímo ovlivněny novelizovanou právní úpravou, jako je počet dopravních nehod, počet usmrčených a zraněných osob, výše hmotných škod, počet bodovaných řidičů a počet dosažení hranice 12 bodů.

Zvolený analytický přístup umožňuje identifikovat první známky účinnosti přijatých opatření, a to i přes skutečnost, že hodnocené období představuje pouze první rok od účinnosti novely. Zvýšená pozornost je věnována Libereckému kraji, který je v rámci této práce zkoumán podrobněji a slouží jako modelová oblast pro sledování dopadů právní reformy v konkrétních územních podmínkách.

Poznámka k metodologii: V rámci ověření robustnosti predikčního modelu byla provedena kontrolní analýza, při níž byl z časové řady vyloučen rok 2020, jenž byl silně ovlivněn pandemií onemocnění COVID-19. Tento rok se vyznačoval výrazným poklesem dopravní intenzity a počtu nehod v důsledku omezení pohybu osob a snížení provozu. Po odstranění tohoto roku z datového souboru nedošlo k zásadnímu posunu predikovaných hodnot pro rok 2024. Odchytky v odhadech byly v rámci několika procentních bodů a nezměnily celkový směr ani charakter trendu. Lze tedy konstatovat, že zařazení roku 2020 do predikčního modelu nemělo významný vliv na výsledky analýzy a efekt pandemického roku je z hlediska lineárního trendu zanedbatelný.

Pro účely ověření citlivosti predikčního modelu na extrémní hodnoty byl následně provedena i alternativní výpočet, v němž byl rok 2020 z časové řady zcela vynechán. Predikované hodnoty pro rok 2024 získané z této zkrácené řady činily:

- Dopravní nehody: 102 373 (oproti 101 401 při zahrnutí roku 2020),
- Usmrčené osoby: 420 (oproti 411),
- Těžce zraněné osoby: 1 494 (oproti 1 455),
- Lehce zraněné osoby: 22 468 (oproti 21 974),
- Hmotná škoda: 8 008 mil. Kč (oproti 7 833 mil. Kč).

Tyto výsledky potvrzují, že i při vyloučení extrémního roku zůstává model stabilní a predikce spolehlivá. Rozdíly nejsou z analytického hlediska významné a nedotýkají se hlavních závěrů práce.

5.1 Vývoj dopravní nehodovosti

Vývoj dopravní nehodovosti představuje klíčový ukazatel úrovně bezpečnosti silničního provozu. Analýza počtu nehod, jejich následků a souvisejících škod umožňuje zhodnotit, jaké dopady může mít změna legislativního rámce na chování účastníků provozu i na celkovou dopravní situaci. V této kapitole je pozornost zaměřena na porovnání skutečně zaznamenaných údajů za rok 2024 s hodnotami, které byly predikovány na základě vývoje v předchozích deseti letech.

Predikce byla provedena pomocí lineární regrese, která vychází z trendů v jednotlivých ukazatelích v období 2014–2023. Takto získané odhady reprezentují hypotetický vývoj v případě, že by nedošlo ke změně právní úpravy. Porovnáním těchto hodnot se skutečností lze identifikovat možné dopady novelizace zákona č. 361/2000 Sb., účinné od 1. ledna 2024.

Analýza je členěna do tří úrovní. Nejprve je zkoumán vývoj na celostátní úrovni (kapitola 5.1.1), dále v rámci Libereckého kraje (kapitola 5.1.2) a nakonec ve čtyřech vybraných městech tohoto regionu (kapitola 5.1.3). Tato struktura umožňuje sledovat nejen obecné trendy, ale i regionální a lokální specifika dopravní nehodovosti.

5.1.1 Vývoj dopravní nehodovosti v České republice

Pro hodnocení účinnosti novely zákona č. 361/2000 Sb., účinné od 1. ledna 2024, je nezbytné analyzovat vývoj dopravní nehodovosti v celostátním měřítku. Následující tabulka obsahuje data o dopravních nehodách, počtech usmrčených, těžce a lehce zraněných osob a výši hmotných škod za období let 2014–2024. Rok 2024 je uveden jak v podobě skutečně zjištěných

údajů, tak ve formě predikce, která byla vytvořena metodou lineární extrapolace na základě dat z předchozích deseti let. Tímto způsobem bylo možné odhadnout, jaký vývoj by byl pravděpodobný bez zásahu legislativní změny.

Tabulka 4: Vývoj dopravní nehodovosti v České republice v letech 2014–2024

Rok	Dopravní nehody	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby	Hmotná škoda (mil. Kč)
2014	85 859	629	2 762	23 655	4 933
2015	93 067	660	2 540	24 426	5 439
2016	98 864	545	2 580	24 501	5 804
2017	103 821	502	2 339	24 740	6 316
2018	104 764	565	2 465	25 215	6 548
2019	107 572	547	2 110	23 935	6 839
2020	94 794	460	1 807	20 880	6 016
2021	99 332	470	1 624	20 581	6 718
2022	98 460	454	1 734	22 452	7 542
2023	94 945	455	1 751	23 936	7 686
2024 - skutečnost	92 217	438	1 609	23 971	7 992
2024 - predikce	101 401	411	1 455	21 974	7 833

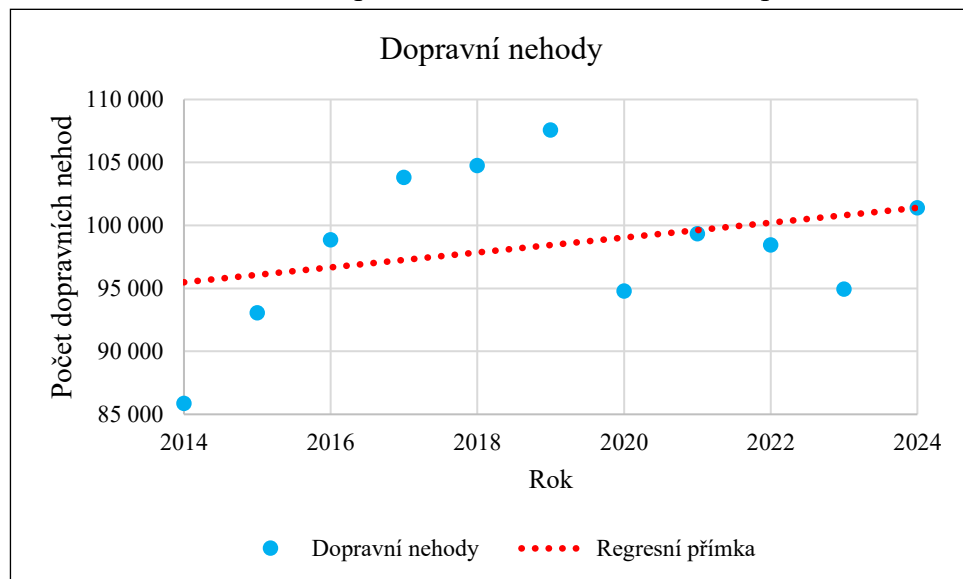
Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů ze Statistických přehledů Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-nehodovosti.aspx>; vlastní výpočty (2024 – predikce)

Z porovnání skutečných údajů s predikovanými hodnotami lze vyvodit následující zjištění:

- Počet dopravních nehod byl v roce 2024 reálně o 9 184 nižší, než by odpovídalo predikci, tj. o 9,1 %.
- Počet usmrcených osob byl vyšší, než predikce předpokládala (+27 osob, tj. +6,6 %).
- Počet těžce zraněných osob přesáhl predikci o 154 osob, tj. o 10,6 %.
- Počet lehce zraněných osob byl vyšší o 1 997 osob, což představuje nárůst o 9,1 % oproti predikci.

- Výše hmotné škody činila 7 991,7 mil. Kč, což je o 158,9 mil. Kč více, než činil predikovaný odhad (+2,0 %).

Graf 1: Lineární trend dopravní nehodovosti v České republice v letech



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat Policie ČR

Pro zpřesnění analýzy byl použit model lineární regrese, který na základě vývoje v letech 2014–2023 odhadl očekávanou hodnotu pro rok 2024. Tato predikovaná hodnota byla následně porovnána se skutečnými daty. Lineární regrese umožňuje lépe zachytit trend vývoje než prostý aritmetický průměr, neboť zohledňuje změny v čase.

Výsledky ukazují, že novela zákona č. 361/2000 Sb. mohla přispět ke snížení celkového počtu nehod, přestože počet zraněných osob (zejména lehce zraněných) byl vyšší, než by odpovídalo trendu z předchozích let. Tato skutečnost může být ovlivněna zvýšenou ochotou účastníků nehod události hlásit, změnou metodiky evidence nebo i větší informovaností o právních důsledcích.

Zejména pokles celkového počtu dopravních nehod signalizuje možný preventivní účinek reformy. Zároveň však nelze přehlédnout, že predikce pro rok 2024 naznačovala pokračující trend poklesu i bez legislativní změny, což ztěžuje jednoznačné přisouzení příčinného vztahu.

5.1.2 Vývoj dopravní nehodovosti v Libereckém kraji

Pro analýzu regionálních dopadů novely zákona č. 361/2000 Sb. byl zvolen Liberecký kraj jako územní jednotka, která spojuje dostupnost dat a osobní vazbu autorky práce. Analýza se zaměřuje na základní ukazatele dopravní nehodovosti v období let 2014–2024, a to s rozlišením mezi skutečnými daty a predikcí pro rok 2024. Predikované hodnoty byly stanoveny pomocí lineární regrese na základě vývoje v předchozích deseti letech.

Následující tabulka obsahuje údaje o celkovém počtu dopravních nehod, počtu usmrcených, těžce a lehce zraněných osob a odhadované hmotné škodě:

Tabulka 5: Vývoj dopravní nehodovosti v Libereckém kraji v letech 2014–2024

Rok	Dopravní nehody	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby	Hmotná škoda (mil. Kč)
2014	3 572	28	116	1 109	148
2015	3 889	23	83	1 103	161
2016	4 094	19	101	1 158	189
2017	4 443	24	92	1 233	202
2018	4 558	21	94	1 249	220
2019	4 752	12	76	1 140	247
2020	4 517	13	79	1 068	212
2021	4 641	15	47	1 025	222
2022	4 665	12	50	1 092	246
2023	5 292	17	60	1 232	313
2024 - skutečnost	5 336	18	44	1 236	332
2024 - predikce	5 244	10	44	1 133	293

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z webové aplikace Dopravní nehody v ČR.

Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>; vlastní výpočty (2024 – predikce)

Z porovnání skutečných a predikovaných hodnot za rok 2024 vyplývá následující:

- Dopravních nehod bylo evidováno o 92 více než předpokládala predikce, což představuje mírný nárůst (+1,8 %). Tento rozdíl může souviset se zvýšeným provozem či změnami v infrastruktuře.
- Počet usmrcených osob byl téměř dvojnásobný oproti predikci (18 oproti 10), což naznačuje, že přestože novela přinesla systémové změny, dopad na nejzávažnější následky nemusí být okamžitý.
- Těžce zraněných osob bylo evidováno stejně jako predikce (44), což lze vnímat jako potvrzení trendu poklesu této kategorie v posledních letech.
- Lehce zraněných osob bylo o 103 více, než předpovídala regrese (+9,1 %), což může odrážet zvýšenou dopravní intenzitu nebo změny v klasifikaci zranění.
- Hmotná škoda přesáhla predikovanou hodnotu o 39 milionů Kč, tedy o přibližně 13,3 %, což může být ovlivněno inflací nebo růstem cen oprav a vozidel.

Přestože některé ukazatele naznačují odchylky, ve většině případů byly predikce blízké skutečnosti. To potvrzuje vhodnost regresního modelu pro základní orientaci v trendech

dopravní nehodovosti a ukazuje, že novela mohla přispět ke snížení počtu těžkých následků dopravních nehod.

5.1.3 Vývoj dopravní nehodovosti ve vybraných městech Libereckého kraje

Pro detailnější analýzu dopadů novelizace zákona č. 361/2000 Sb. na dopravní bezpečnost byly vybrány čtyři obce s rozšířenou působností v Libereckém kraji: Liberec, Jablonec nad Nisou, Česká Lípa a Semily. Každé z těchto měst vykazuje odlišné urbanistické a dopravní charakteristiky, a nabízí tak odlišný pohled na možné účinky legislativních změn na místní úrovni.

Predikované hodnoty pro rok 2024 byly stanoveny pomocí lineární regrese na základě trendu z let 2014–2023. Cílem je porovnat tyto odhady se skutečně zaznamenanými údaji a posoudit, zda lze identifikovat známky efektivity nové právní úpravy.

Liberec

Liberec jako krajské město a hlavní dopravní uzel regionu dlouhodobě čelí vysoké intenzitě provozu, přítomnosti tranzitní dopravy i husté městské zástavbě. Dopravní zatížení zde vyplývá z kombinace městské, příměstské i dálkové dopravy.

Tabulka 6: Vývoj dopravní nehodovosti ve městě Liberec v letech 2014–2024

Rok	Dopravní nehody	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
2014	780	1	21	194
2015	858	3	21	170
2016	1 031	2	25	181
2017	1 047	2	10	215
2018	1 047	1	11	231
2019	1 105	5	12	217
2020	980	2	13	202
2021	1 033	1	3	166
2022	1 024	0	5	187
2023	1 239	1	12	218
2024 - skutečnost	1 259	2	5	235
2024 - predikce	1 186	1	4	205

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z webové aplikace *Dopravní nehody v ČR*, dostupné z: <https://nehody.cdv.cz>; vlastní výpočty (2024 – predikce)

Z porovnání skutečných a predikovaných hodnot za rok 2024 vyplývá následující:

- Skutečný počet nehod překročil predikci o 73 případů (+6,2 %), což může souviset s intenzivnějším pohybem vozidel v městském prostředí.
- Počet usmrcených osob byl vyšší (2 oproti predikci 1), přesto zůstává v relativně nízkých absolutních hodnotách.
- Těžce zraněné osoby odpovídají téměř přesně predikci, což svědčí o určité stabilizaci této kategorie.
- Lehce zraněných osob bylo výrazně více než očekávaných 205, což může být důsledkem mírnějších kolizí ve zklidněných zónách města.

Jablonec nad Nisou

Město Jablonec nad Nisou je charakteristické svažitým terénem a zúženými městskými komunikacemi, kde komplikované křižovatky a vysoká hustota provozu zvyšují riziko dopravních událostí.

Tabulka 7: Vývoj dopravní nehodovosti ve městě Jablonec nad Nisou v letech 2014–2024

Rok	Dopravní nehody	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
2014	282	0	11	87
2015	293	0	14	95
2016	303	1	0	102
2017	354	2	2	84
2018	327	0	1	93
2019	323	0	3	74
2020	319	0	5	77
2021	355	1	2	100
2022	363	1	1	93
2023	403	2	4	95
2024 - skutečnost	395	1	1	109
2024 - predikce	390	1	0	90

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z webové aplikace Dopravní nehody v ČR, dostupné z: <https://nehody.cdv.cz>; vlastní výpočty (2024 – predikce)

Z porovnání skutečných a predikovaných hodnot za rok 2024 vyplývá následující:

- Počet nehod byl jen mírně vyšší než predikce (+1,3 %), což naznačuje stabilní trend.
- U těžkých zranění došlo k drobnému rozdílu (1 oproti predikci 0).
- Výraznější odchylku lze pozorovat u lehce zraněných osob, kterých bylo o 19 více než očekávaných 90 (+21,1 %).

Česká Lípa

Česká Lípa je centrem okresu s vysokým podílem tranzitní dopravy. Dopravní infrastruktura města je ovlivněna průmyslovými zónami a průjezdnými komunikacemi.

Tabulka 8: Vývoj dopravní nehodovosti ve městě Česká Lípa v letech 2014–2024

Rok	Dopravní nehody	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
2014	281	0	1	60
2015	295	1	6	66
2016	323	0	4	64
2017	353	0	6	80
2018	395	2	3	74
2019	335	0	3	53
2020	391	0	4	62
2021	401	1	1	78
2022	397	0	4	52
2023	478	0	4	87
2024 - skutečnost	448	0	4	62
2024 - predikce	463	0	3	72

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z webové aplikace Dopravní nehody v ČR, dostupné z: <https://nehody.cdv.cz>; vlastní výpočty (2024 – predikce)

Z porovnání skutečných a predikovaných hodnot za rok 2024 vyplývá následující:

- Skutečný počet nehod byl mírně nižší než predikce (–3,2 %), což lze hodnotit pozitivně.
- Počet těžce zraněných osob odpovídá dlouhodobému trendu.
- Nižší výskyt lehkých zranění oproti očekávání může naznačovat pozitivní dopad legislativních opatření nebo změnu metodiky evidence.

Semily

Semily jako nejmenší sledované město vykazuje nižší intenzitu provozu. Dopravní situace zde bývá ovlivněna zejména sezónností a místními geografickými podmínkami.

Tabulka 9: Vývoj dopravní nehodovosti ve městě Semily v letech 2014–2024

Rok	Dopravní nehody	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
2014	41	0	1	12
2015	47	0	3	15
2016	43	0	2	10

Rok	Dopravní nehody	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
2017	54	0	0	8
2018	49	0	1	12
2019	40	0	1	16
2020	39	0	3	6
2021	52	0	2	11
2022	46	0	2	20
2023	66	0	1	18
2024 - skutečnost	74	0	0	22
2024 - predikce	55	0	2	16

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z webové aplikace Dopravní nehody v ČR, dostupné z: <https://nehody.cdv.cz>; vlastní výpočty (2024 – predikce)

Z porovnání skutečných a predikovaných hodnot za rok 2024 vyplývá následující:

- Počet nehod v roce 2024 výrazně překročil predikci (+34,5 %), což je vzhledem k malé základně výrazný skok.
- Těžce zraněné osoby nebyly evidovány, přestože predikce počítala se dvěma.
- Lehce zraněných osob bylo rovněž více než očekáváno, což může naznačovat specifický nárůst nehod menšího významu, například v obytných zónách.

Tato městská analýza ukazuje, že novela zákona č. 361/2000 Sb. měla odlišné dopady v jednotlivých typech měst. Zatímco v krajském městě lze pozorovat spíše stabilizaci závažnějších následků, v menších městech a obcích se objevují výraznější výkyvy. Ty však mohou být ovlivněny i lokálními specifiky, změnami dopravní infrastruktury či náhodnými jevy v malém statistickém vzorku.

5.2 Vývoj bodového systému

Bodový systém představuje významný nástroj správního trestání v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Jeho cílem je systematicky postihovat opakované přestupkové jednání a motivovat řidiče k dodržování pravidel silničního provozu. Mezi klíčové ukazatele patří počet bodovaných řidičů a počet osob, které v daném roce dosáhly hranice 12 bodů, čímž došlo k pozbytí řidičského oprávnění.

V této kapitole je provedeno srovnání skutečných hodnot za rok 2024 s predikovanými hodnotami získanými pomocí lineární regrese, a to na základě vývoje v období let 2014–2023.

Cílem je zjistit, zda novela zákona č. 361/2000 Sb., účinná od 1. ledna 2024, mohla ovlivnit chování řidičů a míru závažných přestupků.

Analýza je členěna do dvou úrovní – celostátní (kapitola 5.2.1) a regionální (Liberecký kraj, kapitola 5.2.2). Toto členění umožňuje zachytit jak obecné trendy, tak specifika konkrétního regionu. Výsledky mohou přispět k hodnocení účinnosti novelizace v oblasti postihu dopravních přestupků a výchovného působení právní úpravy.

5.2.1 Vývoj bodového systému v České republice

Bodový systém řidičů představuje klíčový nástroj správního trestání v oblasti silničního provozu. Sleduje nejen míru přestupkového jednání v populaci řidičů, ale také efektivitu systému postihů, který prostřednictvím přiřítání bodů směřuje k eliminaci opakovaného nebezpečného chování. V této podkapitole je zkoumán vývoj dvou základních ukazatelů – celkový počet bodovaných řidičů a počet řidičů, kteří v daném roce dosáhli hranice 12 bodů a pozbyli řidičské oprávnění.

Následující tabulka zachycuje skutečný vývoj obou ukazatelů v období 2014–2024 a doplňuje jej o predikci pro rok 2024 stanovenou na základě lineární regrese. Srovnání umožňuje posoudit, zda došlo v roce 2024, tedy po účinnosti novely zákona č. 361/2000 Sb., k odchýlení od očekávaného trendu, a zda lze identifikovat změny v chování řidičů.

Tabulka 10: Vývoj bodového systému v České republice v letech 2014–2024

Rok	Počet bodovaných řidičů	Počet řidičů s dosažením 12 bodů
2014	550 650	38 430
2015	539 277	39 507
2016	520 007	39 524
2017	482 461	39 609
2018	480 080	39 616
2019	472 942	39 906
2020	423 712	40 406
2021	423 283	41 268
2022	456 710	42 827
2023	480 842	44 035
2024 - skutečnost	449 153	39 407
2024 - predikce	420 555	43 349

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů Ministerstva dopravy ČR – Statistika bodovaného systému řidičů, roční přehledy 2014–2024 Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Bodovy-system>; vlastní výpočty (2024 – predikce)

Z porovnání skutečných a predikovaných hodnot za rok 2024 vyplývá následující:

- Počet bodovaných řidičů byl o 28 598 vyšší, než předpokládala predikce (+6,8 %). Tento rozdíl může naznačovat vyšší míru zaznamenaného přestupkového jednání, než bylo očekáváno na základě předchozího vývoje.
- Počet řidičů s dosažením 12 bodů byl naopak nižší o 3 942 osob, což představuje pokles o 9,1 % oproti predikci. Tento výsledek může odrážet účinek nového třístupňového systému bodového zatížení, zrušení možnosti odečtu bodů formou školení a zvýšenou právní informovanost řidičů.

Zjištěné odchylky naznačují, že novela zákona č. 361/2000 Sb. mohla mít smíšený dopad – na jedné straně došlo k nárůstu celkového počtu bodovaných osob, na straně druhé však k poklesu nejzávažnějších případů vedoucích ke ztrátě řidičského oprávnění. Tento vývoj může být interpretován jako dílčí úspěch v oblasti prevence a cíleného postihu, avšak k jednoznačnému hodnocení bude nutné sledovat vývoj i v dalších letech.

5.2.2 Vývoj bodového systému v Libereckém kraji

Pro detailnější porozumění dopadům novely zákona č. 361/2000 Sb. na chování řidičů v oblasti správního trestání je vhodné zaměřit se na regionální úroveň. Liberecký kraj jako menší územně-správní celek umožňuje sledovat vývoj bodového systému v kontextu místních specifik a zároveň poskytuje relevantní data pro vyhodnocení účinnosti právních změn v roce 2024.

Následující tabulka zachycuje počet řidičů, kterým byly v jednotlivých letech přičteny body za dopravní přestupek nebo trestný čin, a počet těch, kteří dosáhli hranice 12 bodů. Údaje za rok 2024 zahrnují jak skutečnost, tak predikci stanovenou pomocí lineární regrese na základě vývoje v období 2014–2023.

Tabulka 11: Vývoj bodového systému v Libereckém kraji v letech 2014–2024

Rok	Počet bodovaných řidičů	Počet řidičů s dosažením 12 bodů
2014	24 696	2 115
2015	22 675	2 137
2016	23 113	2 139
2017	21 624	2 143
2018	20 787	2 141
2019	19 827	2 156
2020	18 534	2 212
2021	18 852	2 347

Rok	Počet bodovaných řidičů	Počet řidičů s dosažením 12 bodů
2022	19 614	2 447
2023	21 465	2 524
2024 - skutečnost	18 652	2 321
2024 - predikce	18 384	2 473

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů Ministerstva dopravy ČR – Statistika bodovaného systému řidičů, roční přehledy 2014–2024 Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Bodovy-system>; vlastní výpočty (2024 – predikce)

Z porovnání predikovaných a skutečných hodnot za rok 2024 lze vyvodit následující závěry:

- Počet bodovaných řidičů byl vyšší o 268 osob (+1,5 %) oproti predikci. Tento mírný rozdíl naznačuje, že v regionu nedošlo k výraznému nárůstu přestupkového jednání, a zároveň potvrzuje stabilní trend, který je dlouhodobě pozorován.
- Počet řidičů s dosažením 12 bodů byl naopak nižší o 152 osob (–6,1 %), což může signalizovat vyšší míru opatrnosti mezi rizikovými řidiči nebo větší preventivní efekt nové právní úpravy.

Zjištěné hodnoty ukazují, že novela zákona č. 361/2000 Sb. měla v Libereckém kraji dopad především v oblasti redukce nejzávažnějších případů, vedoucích ke ztrátě řidičského oprávnění. Tento vývoj lze považovat za pozitivní signál ve vztahu k účinnosti nového systému sankcí a bodového zatížení. Přesto bude k potvrzení tohoto trendu nezbytné sledovat data i v následujících letech.

5.3 Shrnutí a trendy ve vývoji bezpečnosti silničního provozu

Analýza dopadů novely zákona č. 361/2000 Sb., účinné od 1. ledna 2024, prokázala v prvním roce její účinnosti rozdílné trendy ve vývoji klíčových ukazatelů bezpečnosti silničního provozu. Za použití metody lineární regrese byly stanoveny predikované hodnoty pro rok 2024, s nimiž byly následně porovnány skutečně zaznamenané údaje.

Na celostátní úrovni došlo v roce 2024 ke snížení celkového počtu dopravních nehod (–9,1 % oproti predikci), avšak současně vzrostl počet usmrcených osob (+6,6 %), těžce zraněných osob (+10,6 %) a lehce zraněných osob (+9,1 %) oproti očekávaným hodnotám. Tento vývoj může souviset s vyšší ochotou účastníků hlásit nehody, změnou v klasifikaci zranění nebo změnami v evidenčních metodikách. Výše hmotné škody také mírně překročila predikovanou úroveň (+2,0 %).

Na regionální úrovni, v rámci Libereckého kraje, byla většina ukazatelů rovněž blízká predikovaným hodnotám. Výraznější rozdíl se objevil u počtu usmrcených osob, který byl v roce 2024 téměř dvojnásobný oproti očekávané hodnotě. To naznačuje, že novela zákona sice vedla ke zlepšení některých oblastí dopravní bezpečnosti, avšak na eliminaci nejzávažnějších důsledků dopravních nehod bude třeba déletrvajícího působení právní úpravy i doprovodných opatření.

Na úrovni jednotlivých měst Libereckého kraje byly pozorovány rozdílné trendy. Ve většině sledovaných měst (Liberec, Jablonec nad Nisou a Semily) došlo ke zvýšení celkového počtu dopravních nehod oproti průměru předchozích let, zatímco v České Lípě byl zaznamenán mírný pokles. Vývoj v oblasti závažnějších následků (zejména těžkých zranění) byl převážně příznivý. Predikce na rok 2024 se ve sledovaných městech ukázaly jako relativně přesné, zejména u kategorií těžce zraněných a lehce zraněných osob, což podporuje validitu použitého regresního modelu.

V oblasti bodového systému došlo na národní úrovni ke zvýšení počtu bodovaných řidičů o 6,8 % oproti predikované hodnotě, což může naznačovat, že novela zákona zatím nevedla k výraznějšímu snížení přestupkového jednání. Naopak počet řidičů, kteří v roce 2024 dosáhli hranice 12 bodů, byl o 9,1 % nižší než předpoklad podle trendu předchozích let, což může souviset s přehlednějším bodovým systémem a efektivnějším informováním řidičů o jejich bodovém kontu.

V Libereckém kraji byl vývoj opačný – počet bodovaných řidičů byl v roce 2024 o 1,5 % vyšší než predikovaná hodnota, zatímco počet osob s dosažením 12 bodů byl o 6,1 % nižší. Tento trend lze interpretovat jako důsledek cílenějšího postihu méně závažných přestupků při současném poklesu recidivy nebo závažnějšího přestupkového jednání.

Souhrnně lze konstatovat, že novela zákona č. 361/2000 Sb. přinesla první měřitelné dopady již během prvního roku své účinnosti. Nejvýraznější pozitivní změny byly zaznamenány v oblasti počtu těžkých následků dopravních nehod a v oblasti správy bodového systému. Ačkoli některé ukazatele vykazují odchylky od predikce, nelze v tuto chvíli činit definitivní závěry o účinnosti reformy. Vzhledem ke krátkému časovému horizontu zůstává důležité dále sledovat vývoj v následujících letech, a to jak z hlediska kvantitativních dat, tak i z pohledu změn v chování účastníků silničního provozu.

Následující kapitola se zaměří na celkové zhodnocení účinnosti a přínosů přijatých legislativních změn, a to nejen z hlediska kvantitativních ukazatelů, ale také v kontextu jejich očekávaného dopadu na dopravní chování a právní prostředí.

6 HODNOCENÍ ÚČINNOSTI A PŘÍNOSŮ NOVELY

Novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, účinná od 1. ledna 2024, představuje jednu z nejzásadnějších legislativních změn v oblasti správního trestání dopravních přestupků za poslední desetiletí. Jejím hlavním cílem bylo zjednodušení a zpřehlednění bodového systému, zpřísnění a standardizace sankční politiky, posílení právní jistoty účastníků řízení a vytvoření předpokladů pro efektivnější výkon dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu.

V této kapitole jsou shrnuty hlavní dopady novely na základě empirické analýzy vývoje klíčových ukazatelů v roce 2024 a jejich porovnání s predikovaným vývojem, který by bylo možné očekávat při zachování původní právní úpravy. Zároveň je zhodnoceno, do jaké míry novela reagovala na problémy dřívějšího právního stavu.

6.1 Shrnutí kvantitativních dopadů novely

Analýza dopadů novely na dopravní nehodovost a bodový systém ukázala, že v roce 2024 došlo ke snížení počtu dopravních nehod na celostátní úrovni, avšak vývoj ostatních ukazatelů byl smíšený. Predikované hodnoty pro rok 2024, stanovené na základě vývoje let 2014–2023, byly ve většině případů odlišné od skutečně zjištěných hodnot.

Na celostátní úrovni bylo zaznamenáno méně dopravních nehod, než předpokládal lineární trend, avšak počet usmrcených, těžce i lehce zraněných osob byl vyšší než predikované hodnoty. Naopak v oblasti bodového systému bylo zjištěno, že počet bodovaných řidičů byl vyšší o 6,8 % oproti predikci. Zároveň se snížil počet řidičů, kteří dosáhli hranice 12 bodů, o 9,1 %, což může naznačovat vyšší preventivní účinek nového systému a efektivnější informovanost řidičů.

Na úrovni Libereckého kraje byl vývoj odlišný – počet nehod překročil predikci, přičemž zároveň došlo k výraznému nárůstu počtu usmrcených osob. Počet těžce zraněných osob se však přiblížil predikované hodnotě. Tento vývoj ukazuje, že novela měla pouze omezený dopad na snížení nejzávažnějších následků na regionální úrovni.

6.2 Praktické důsledky problematických ustanovení před novelou

Před účinností novely vykazovala právní úprava řadu systémových nedostatků, které ztěžovaly efektivní výkon správního trestání a oslabovaly důvěru veřejnosti v rovné uplatňování práva. Nejvýraznějším problémem byla složitost bodového systému, nejednotnost sankční politiky a absence jasné metodiky pro rozhodování.

Bodový systém, jak fungoval do konce roku 2023, trpěl nepřehledností a nedostatečnou provázaností mezi závažností přestupku a výší bodového zatížení. Rozdíly v přidělování bodů a rozdílné interpretace mezi správními orgány vedly k narušení principu právní jistoty a předvídatelnosti. Obdobné problémy se vyskytovaly v sankční oblasti – rozpětí pokut bylo často příliš široké a rozhodování správních orgánů se vyznačovalo nerovnováhou.

Neefektivitu celého systému umocňovala délka správního řízení, častá potřeba ústních jednání a nedostatečné využívání elektronických nástrojů. Správní praxe tak narážela na kapacitní limity, a ne vždy byla schopna zajistit včasný a účinný postih.

Novela reagovala na tyto nedostatky zavedením třibodového systému, pevných sazeb pokut, rozšířením příkazního řízení a implementací digitálních služeb. Tím došlo k odstranění většiny identifikovaných slabin a k posílení právní i institucionální stability.

6.3 Shrnutí přínosů nové právní úpravy

Pro zajištění přehlednosti jsou v následující tabulce shrnuty hlavní výtky vůči dřívější právní úpravě a způsob, jakým na ně novela reagovala:

Tabulka 12: Shrnutí hlavních problémů právní úpravy před novelou a způsob jejich řešení po roce 2024

Identifikovaný problém (před novelou)	Reakce novely (od 2024)
Nepřehlednost bodového systému	Zavedení tří úrovní bodového postihu (2–4–6), jednoznačná kategorizace přestupků
Nejednotnost postihů mezi správními orgány	Zavedení fixních sazeb pokut, zúžení diskrece
Nízká právní jistota účastníků řízení	Jasnější právní rámec, větší předvídatelnost
Složitost a délka správního řízení	Rozšíření příkazního řízení, zkrácení doby projednání
Omezené možnosti elektronizace	Portál dopravy, online přístup k bodovému kontu
Absence cílených opatření vůči rizikovým skupinám	Zavedení zkušební doby pro mladé řidiče, institut doprovázené jízdy
Obtížná vymahatelnost objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla	Upřesnění oznamovací povinnosti a možnosti identifikace

Zdroj: vlastní zpracování na základě analýzy zákona č. 361/2000 Sb., ve znění do a po novele provedené zákonem č. 271/2023 Sb.

Z přehledu vyplývá, že novela představuje systémové řešení dříve kritizovaných aspektů. Její přínos lze spatřovat nejen v úpravě samotného textu zákona, ale především v celkové změně přístupu k prevenci a správnímu postihu v dopravě.

ZÁVĚR

Předmětem této bakalářské práce byla analýza právní úpravy dopravních přestupků v České republice a vyhodnocení účinnosti legislativních změn provedených novelou zákona č. 361/2000 Sb., která nabyla účinnosti dne 1. ledna 2024. Hlavním cílem bylo posoudit, zda přijatá novela vedla ke zlepšení přehlednosti, efektivity a preventivního působení právních nástrojů v oblasti správního trestání účastníků silničního provozu.

V teoretické části byl popsán historický kontext právní regulace silniční dopravy a rozebrána předchozí právní úprava dopravních přestupků včetně jejich problematických aspektů. Následně byly detailně analyzovány změny přinesené novelou zákona, zejména v oblasti bodového systému, sankční politiky a postavení specifických skupin řidičů.

V praktické části byly porovnány predikované a skutečné hodnoty vybraných statistických ukazatelů dopravní nehodovosti a fungování bodového systému, a to jak na celostátní, tak regionální a lokální úrovni. Shrnutí výsledků se zaměřuje zejména na celostátní úroveň, která poskytuje nejširší srovnávací základnu a nejrelevantnější podklady pro hodnocení účinnosti právní úpravy. Predikce pro rok 2024 byly stanoveny pomocí lineární regrese na základě dat z let 2014–2023. Z provedené analýzy vyplývá, že v roce 2024 došlo ke snížení celkového počtu dopravních nehod oproti predikovanému vývoji, což lze považovat za pozitivní trend v oblasti prevence. Naopak u počtu usmrcených osob, těžce a lehce zraněných osob a výše hmotných škod byl zaznamenán mírný nárůst oproti očekávaným hodnotám.

V oblasti bodového systému bylo zjištěno, že celkový počet bodovaných řidičů byl vyšší, než předpokládala predikce, avšak počet řidičů, kteří dosáhli hranice 12 bodů, se snížil. Tento vývoj může svědčit o pozitivním preventivním efektu nového, zpřehledněného bodového systému, který motivuje řidiče k opatrnějšímu chování.

Pro zvýšení validity výsledků byla provedena i kontrolní analýza, při níž byl z časové řady dat vyloučen rok 2020, jenž byl silně ovlivněn pandemií onemocnění COVID-19. Alternativní predikce bez tohoto roku ukázala pouze nevýznamné odchylky od původního trendu. Bylo tedy potvrzeno, že pandemické období nemělo zásadní vliv na závěry analýzy, a že výsledky predikčního modelu lze považovat za stabilní a spolehlivé.

Zjištěné výsledky naznačují, že legislativní změna přispěla ke zefektivnění některých procesů a posílila preventivní funkci právní úpravy, zejména díky zpřehlednění sankčních mechanismů, zavedení zkušební doby pro mladé řidiče a vyšší míře elektronizace správních agend. Přestože

některé dopady nelze v tomto časovém horizontu s jistotou potvrdit, lze říci, že novela směřuje k větší systematickosti, transparentnosti a jednotnosti v přístupu k postihu dopravních přestupků.

S ohledem na to, že hodnocený rok 2024 představuje první období po nabytí účinnosti novely, je třeba výsledky interpretovat s určitou rezervou. Další vývoj bude nutné průběžně sledovat a případně doplnit o kvalitativní hodnocení aplikační praxe a právního vědomí účastníků silničního provozu. Novela však bezpochyby představuje důležitý krok k modernizaci právní regulace v této oblasti a její dopady by měly být i nadále předmětem odborného zájmu.

POUŽITÁ LITERATURA

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

JEMELKA, Luboš. Správní řád: komentář. 5. vydání. Praha: C.H. Beck, 2016. Beckova edice komentované zákony. ISBN 978-80-7400-607-4.

JEMELKA, Luboš. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích: komentář. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2020. Beckova edice komentované zákony. ISBN 978-80-7400-772-9.

KOČÍ, R. a KUČEROVÁ, H. Silniční právo. V Praze: Leges, 2009. ISBN 978-80-87212-10-3.

KOPECKÝ, M. Správní právo: obecná část. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-919-8.

KUČEROVÁ, H. Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006. Praha: Linde, 2006. ISBN 80-7201-613-X (brož.)

KUČEROVÁ, H. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. 4. vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-292-9.

KUČEROVÁ, H. a HORZINKOVÁ, E. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích s komentářem a judikaturou. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. ISBN 978-80-7502-383-4.

KYNCL, J. Historie dopravy na území České republiky. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. ISBN 80-903184-9-5.

MICHÁLEK, R. Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Praha: Wolters Kluwer, 2014. ISBN 978-80-7478-489-7.

POPELKA, P. Zrod moderní dopravy: modernizace dopravní infrastruktury v Rakouském Slezsku do vypuknutí první světové války. Ostrava: Ostravská univerzita, 2013. ISBN 978-80-7464-384-2.

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

PRÁŠKOVÁ, H. Přestupkové právo. 2. vydání. Praha: Leges, 2022. ISBN 978-80-7502-612-5.

RYBA, Jaroslav. K historii silniční dopravy na území České republiky: Zájmová sdružení v silniční dopravě v letech 1990-2000 na území České republiky. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010. ISBN 978-80-86530-65-9.

ŠROMOVÁ, Eva. Správní řízení od A do Z. 3. aktualizované a doplněné vydání. Olomouc: ANAG, 2020. ISBN 978-80-7554-259-5.

Internetové zdroje

BESIP. Statistiky nehodovosti a mladých řidičů. [online]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/statistiky> [cit. 3. 4. 2025].

ČESKÁ TELEVIZE. Ministerstvo zpřísnuje pravidla pro nové řidiče. Psychotesty po přestupku budou povinné. [online]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/3612097> [cit. 14. 1. 2025].

HOŘÍN, J., KOPECKÝ, Z. a PAVLÍČEK, K. Kapitoly z mezinárodního evropského dopravního práva. Příloha časopisu Policista č. 1/2009 [online]. Ministerstvo vnitra ČR, 2009 Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/soubor/01-priloha-pdf.aspx>. [cit. 13. 1. 2025].

CHLUBNÝ, J. Římské silnice. Antika. [online]. 2004 Dostupné z: <http://antika.avonet.cz/article.php?ID=49> [cit. 8. 1. 2025].

iDNES.cz. Nový bodový systém: co se změní a jaké přestupky vás připraví o řidičák. [online]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/novy-bodovy-system-2024.A230116_155606_automoto_fdv [cit. 5. 2. 2025].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Důvodová zpráva k návrhu zákona č. 271/2023 Sb. [online]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=9&CT=360&CT1=0> [cit. 6. 1. 2025].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Změny bodového systému od 1. 1. 2024. [online]. Dostupné z: <https://www.portaldopravy.cz/bodove-hodnoceni> [cit. 3. 3. 2025].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Statistika bodového systému řidičů 2014–2024. [online]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistika-bodoveho-systemu> [cit. 8. 3. 2025].

MINISTERSTVO DOPRAVY. PŘEHLEDNĚ: Novinky v dopravě pro rok 2024. [online]. Dostupné z: <https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/PREHLEDNE-Novinky-v-doprave-pro-rok-2024> [cit. 17. 4. 2025].

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Statistiky dopravních nehod v ČR. [online]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistiky-dopravnich-nehod.aspx> [cit. 8. 3. 2025].

PORTÁL DOPRAVY ČR. Elektronické řidičské průkazy a digitální služby. [online]. Dostupné z: <https://www.portaldopravy.cz/elektronicky-rp> [cit. 11. 3. 2025].

PORTÁL DOPRAVY ČR. Reforma bodového systému a další změny zákona o silničním provozu. [online]. Dostupné z: <https://www.portaldopravy.cz/novy-bodovy-system-od-1-1-2024> [cit. 22. 1. 2025].

SPRÁVA SILNIC OLOMOUCKÉHO KRAJE. Údržba silnic, o cestářích a pohrabáčích. [online]. Dostupné z: <http://www.ssok.cz/historie.php> [cit. 25. 3. 2025].

VÝZKUMNÝ ÚSTAV DOPRAVNÍ. Dopravní nehody v ČR [webová aplikace]. [online]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz> [cit. 8. 3. 2025].

Právní předpisy

Nariadení č. 81/1910 ř. z., o jízdě motorovými vozidly.

Nariadení č. 156/1905 ř. z., o jízdě motorovými vozidly.

Nariadení č. 258/1919 Sb., o zákazu jízdy soukromými osobními automobily.

Nariadení č. 310/1920 Sb., o vyzkoušení motorových vozidel a zkouškách řidičů.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Zákon č. 116/1927 Sb., o silničním fondu.

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

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

Zákon č. 361/2000 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2023.

Zákon č. 361/2000 Sb., ve znění účinném od 1. 1. 2024.

Zákon č. 271/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb.