

Tisková konference při příležitosti každoročního Dne vzpomínek na oběti dopravních nehod

AGRESIVNÍ JÍZDA

Kampaň Platformy VIZE 0 nazvaná „Nenechte se rozladit“

S agresivními řidiči lze účinně bojovat – zahraniční zkušenosti

15. 11. 2023 Kooperativa

pplk. Mgr. Jindřich KOMÁREK, Ph.D.

Motto

„Opravdu jsme ochotni tolerovat projevy bezohledné a agresivní jízdy jako incidenty/události bez významných následků, které pouhou shodou náhod neskončily tragédií? Jakou hodnotu má lidský život ve společnosti, která toleruje a bagatelizuje agresivní projevy chování?“

autor

Možnosti ovlivnění „agresivní jízdy“ a filozofie „Vize Zero“

Za základní systémová východiska, která vychází z filozofie „Vize Zero“ lze považovat:

- **Etika:** nejdůležitější jsou lidský život a zdraví; mají přednost před mobilitou a jinými funkcemi/ záměry systému silniční dopravy.
- **Řetězec systémové odpovědnosti:** poskytovatelé, profesionální organizace a profesionální účastníci odpovídají za systémovou bezpečnost. **Účastníci silničního provozu odpovídají za dodržování pravidel a předpisů. Pokud účastníci silničního provozu porušují pravidla a předpisy, zodpovědnost přechází na poskytovatele systému.**
- **Filozofie bezpečnosti:** lidé dělají chyby; systém silniční přepravy musí co nejvíce omezit příležitost k chybování a zraněním v případě, že k chybám dojde.
- **Hnací mechanismus změn:** poskytovatelé a vymahatelé systému silniční dopravy se musí maximálně snažit o zajištění bezpečnosti všech občanů a **každý účastník musí být připraven ke změnám pro dosažení bezpečnosti.**

Co se skrývá pod pojmem „agresivní jízda“ v silničním provozu?

- **Kdo je pachatelem agresivního chování?** Uživatel dopravního prostoru. Účastník silničního provozu. Řidič. Cyklista. Chodec. Obecně člověk.
- **Co je předmětem agresivního chování?** Obecně lidské chování a možnosti jeho regulace ve veřejném dopravním prostoru.
- **Kdy hovoříme o agresivním chování?** **Pokud uživatel veřejného dopravního prostoru/účastník silničního provozu, a tedy nejen řidič zasáhne vědomě do vzorce chování, které je předvídané a předvídatelné (normativně zákony, vyhláškami apod.) jiným účastníkem silničního provozu.**
- **Kde dochází k agresivnímu chování?** Obecně ve veřejném, člověkem vytvořeném a veřejně přístupném dopravním prostoru, pokud zákon nestanoví jiné podmínky, například pro jízdu po dálnici, jízdu po cyklostezce apod.
- **Jak se agresivní jízda projevuje?** Nežádoucí projevy chování jsou spojeny s celou plejádou individuálních projevů chování, ale také se zdržením se zákonem předvídaných projevů, například nepoužíváním znamení o směru jízdy.
- **Proč dochází k projevům agresivní jízdy?** Chybovat je lidské. Bezpečný pohyb ve veřejném dopravním prostoru je zpravidla spojen s podmínkou jeho sdílení s ostatními. Současná, stále se zvyšující úroveň hustoty silničního provozu tuto účast přímo podmiňuje zejména vysokou mírou kontroly vlastního chování, pozornosti a také předvídaní...
- **Čím, jakými nástroji je možné řešit nežádoucí projevy agresivity ve veřejném dopravním prostoru?** Obecně jednoduché řešení složitého problému neexistuje. Agresivní projevy ve veřejném dopravním prostoru jsou komplexně spojeny s osobností a velmi zjednodušeně behaviorální stránkou člověka. Přičemž každý člověk je jiný. Projevovaná míra agresivity je závislá nejen na genetických predispozicích, ale také na aplikovaných (naučených/odporovaných) vzorcích chování a celé řadě individuálních predispozic, ale dále například obtížně předvídatelných okolnostech. **Agresivní projevy jsou vzhledem k charakteru dopravního prostředí a jeho společenskému významu nežádoucí.** V parlamentní demokracii lze za jediný efektivní nástroj a zároveň správnou cestu k ovlivnění chování člověka ve sdíleném dopravním prostředí za účelem předcházení agresivních projevů a naplnění společenských potřeb spatřovat v soustavném vzdělávání, transparentnosti/srozumitelnosti legislativy a vysoké úrovni vymahatelnosti práva. **Regulace chování člověka je v demokracii spojena s definicí nežádoucího chování a normativní regulací v zákonné podobě.**

Co se skrývá pod pojmem „agresivní jízda“ v silničním provozu? Využití Bing.

Je agresivní jízda definována pro účely jejího postihu na území Evropské unie?

✓ Hledá se: **definition of aggressive driving for punishment in European Union**

✓ Generování odpovědí pro vás...



Vaše osobní a firemní data jsou v tomto chatu chráněná.

Ano, agresivní jízda je definována a může být potrestána. Podle UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) se agresivní jízda definuje jako "provozování motorového vozidla jakýmkoli způsobem, který ohrožuje nebo pravděpodobně ohrozí osoby nebo majetek"¹.

Některé z nejčastějších příkladů agresivní jízdy zahrnují¹:

- Jízda nad rychlostním limitem
- Jízda příliš blízko autu před sebou
- Nedodržování dopravních předpisů
- Nevhodné změny jízdních pruhů nebo průjezdy mezi nimi
- Seznam je dlouhý. Většina lidí jezdí agresivně občas a mnoho řidičů si ani neuvědomuje, kdy to dělají.

Tresty za agresivní jízdu se liší od státu k státu. Obecně platí, že jde o přestupek. Ve většině států, pokud jste shledáni vinnými z obvinění z agresivní jízdy, pak se díváte na pokutu až 1 000 dolarů. V extrémních případech může být uděleno až 90 dní vězení¹.

Další informace: [1. unece.org](#) [2. unece.org](#) [3. unece.org](#) [4. legal.un.org](#)

7 z(e) 30 responses ●

Co se skrývá pod pojmem „agresivní jízda“ v silničním provozu? Využití Bing.

Kolik lidí zemře v důsledku agresivní jízdy na území Evropské unie?

- ✓ Hledá se: **number of deaths due to aggressive driving in European Union**
- ✓ Generování odpovědí pro vás...



Vaše osobní a firemní data jsou v tomto chatu chráněná.

Přesný počet úmrtí v důsledku agresivní jízdy v Evropské unii není snadno dostupný, protože každá země EU má své vlastní dopravní předpisy a bezpečnostní pravidla ¹. Některé země mohou mít specifické zákony týkající se agresivní jízdy, zatímco jiné mohou trestat agresivní chování na silnici podle obecnějších zákonů týkajících se bezpečnosti silničního provozu ¹. Pro konkrétní informace o pravidlech platných v jednotlivých zemích EU je nejlepší konzultovat místní zdroje nebo oficiální stránky EU ¹.

Další informace: [1. etsc.eu](https://www.etsc.eu) [2. transport.ec.europa.eu](https://transport.ec.europa.eu) [3. forbes.com](https://www.forbes.com)

9 z(e) 30 responses ●

Co se skrývá pod pojmem „agresivní jízda“ v silničním provozu? Využití Bing.

Kdo odpovídá za následky agresivního chování řidiče v případě ohrožení jiného účastníka silničního provozu?

- ✓ Hledá se: **who is responsible for the consequences of aggressive driving behavior in case of endangering another road user**
- ✓ Generování odpovědí pro vás...



Vaše osobní a firemní data jsou v tomto chatu chráněná.

Řidič, který jezdí agresivně a ohrožuje ostatní, je pravděpodobně potrestán zákazem řízení, vysokou pokutou a v extrémních případech i trestem odnětí svobody¹. Agresivní chování za volantem je tak nebezpečné, že se většinou považuje za trestný čin, nikoli za přestupek¹. Pokud dojde k dopravní nehodě v důsledku agresivní jízdy, řidič může být také odpovědný za škody způsobené jiným osobám nebo majetku¹.

Další informace:

[1. epermittest.com](https://www.epermittest.com)

[2. bing.com](https://www.bing.com)

[3. unece.org](https://www.unece.org)

[4. nhtsa.gov](https://www.nhtsa.gov)

12 z(e) 30 responses ●

Co se skrývá pod pojmem „agresivní jízda“ v silničním provozu? Využití Bing.

Čím je agresivní jízda problematická?

✓ Hledá se: **problems caused by aggressive driving**

✓ Generování odpovědí pro vás...



Vaše osobní a firemní data jsou v tomto chatu chráněná.

Agresivní jízda je problematická z několika důvodů ¹ ² ³ :

1. **Riziko nehod:** Agresivní chování často zahrnuje troubení, křik a obscénní gesta, které mohou rozptýlovat ostatní řidiče a zvyšovat riziko nehod ¹ .
2. **Emoční a fyzické trauma:** Oběti incidentů s agresivní jízdou mohou zažívat emoční stres, úzkost a posttraumatický stresový syndrom (PTSD). Fyzická zranění v těchto případech sahají od menších řezů a modřin po těžké trauma ¹ .
3. **Zvýšené riziko ztráty kontroly nad vozidlem:** Agresivní jízda může vést k větší pravděpodobnosti ztráty kontroly nad vozidlem ² .
4. **Snížená účinnost ochranných zařízení pro cestující:** Agresivní jízda může snížit účinnost ochranných zařízení pro cestující ² .
5. **Zvýšená brzdná dráha po detekci nebezpečí řidičem:** Agresivní jízda může zvýšit brzdovou dráhu po detekci nebezpečí řidičem ² .
6. **Zvýšený stupeň závažnosti nehody vedoucí k závažnějším zraněním:** Agresivní jízda může zvýšit stupeň závažnosti nehody, což vede k závažnějším zraněním ² .
7. **Ekonomické důsledky nehody související s rychlostí:** Agresivní jízda může mít ekonomické důsledky nehody související s rychlostí ² .
8. **Zvýšená spotřeba paliva/náklady:** Agresivní jízda může vést ke zvýšené spotřebě paliva a nákladům

Co se skrývá pod pojmem „agresivní jízda“ v silničním provozu? Využití Bing.

Co navrhuje umělá inteligence k eliminaci agresivního chování na silnicích?

✓ Hledá se: **AI proposals to eliminate aggressive driving**

✓ Generování odpovědí pro vás...



Vaše osobní a firemní data jsou v tomto chatu chráněná.

Existují některé návrhy, jak by umělá inteligence mohla pomoci eliminovat agresivní chování na silnicích:

- 1. Autonomní vozidla:** Očekává se, že autonomní vozidla (tj. samořídící auta) by mohla výrazně snížit počet dopravních nehod způsobených lidskou chybou, což by mohlo zahrnovat i agresivní jízdu ¹. Například se odhaduje, že plně autonomní vozidla by mohla snížit počet dopravních nehod o více než 90% ¹.
- 2. Detekce agresivní jízdy pomocí strojového učení a edge computing:** Nedávná patentová přihláška navrhla systém pro identifikaci 'agresivního řídicího chování' na křižovatkách pomocí algoritmů strojového učení nasazených v občanských zařízeních edge computing ². Tento systém by mohl poskytnout okamžitou a akční zpětnou vazbu tím, že by shromažďoval data z přímořských výpočetních zdrojů a ze senzorů nainstalovaných v blízkých vozidlech ².
- 3. Výstrahy pro agresivní řidiče:** Podle patentové přihlášky je systém navržen tak, aby interagoval s agresivním řidičem: Další možné výstrahy zahrnují výstrahy v autě pro rychlost a blížící se vozidla ².

Tyto návrhy jsou stále ve vývoji a jejich účinnost bude záviset na řadě faktorů, včetně technologických inovací, právních a regulačních rámců a veřejného přijetí.

Další informace: [1. ieeexplore.ieee.org](#) [2. unite.ai](#) [3. zdnet.com](#) [+1 další](#)

14 z(e) 30 responses ●

Co se skrývá pod pojmem „agresivní jízda“ v silničním provozu? Využití Bing.

Kdy budeme mít nástroje k ovlivnění agresivní jízdy na evropských silnicích?

- ✓ Hledá se: **timeline for implementation of tools to influence aggressive driving in Europe**
- ✓ Generování odpovědí pro vás...



Vaše osobní a firemní data jsou v tomto chatu chráněná.

Nástroje pro ovlivnění agresivní jízdy na evropských silnicích jsou již v určité míře k dispozici a jejich vývoj a implementace pokračují^{1 2 3}. Například autonomní vozidla, která by mohla výrazně snížit počet dopravních nehod způsobených lidskou chybou, včetně agresivní jízdy, se již testují³.

Nicméně přesný časový rámec pro širokou implementaci těchto nástrojů je obtížné určit, protože závisí na řadě faktorů, včetně technologických inovací, právních a regulačních rámců a veřejného přijetí^{1 2 3}.

Je také důležité poznamenat, že zatímco tyto nástroje mohou pomoci snížit agresivní jízdu, také je třeba se zaměřit na změnu silniční kultury a zlepšení interakcí mezi uživateli silnic².

Další informace:

[1. journals.plos.org](https://journals.plos.org)

[2. unece.org](https://unece.org)

[3. cordis.europa.eu](https://cordis.europa.eu)

[+1 další](#)

15 z(e) 30 responses ●

Holandsko a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu



Direct hulp

Steun ons

Voor naasten

Voor professionals

Voor bedrijven

Over ons

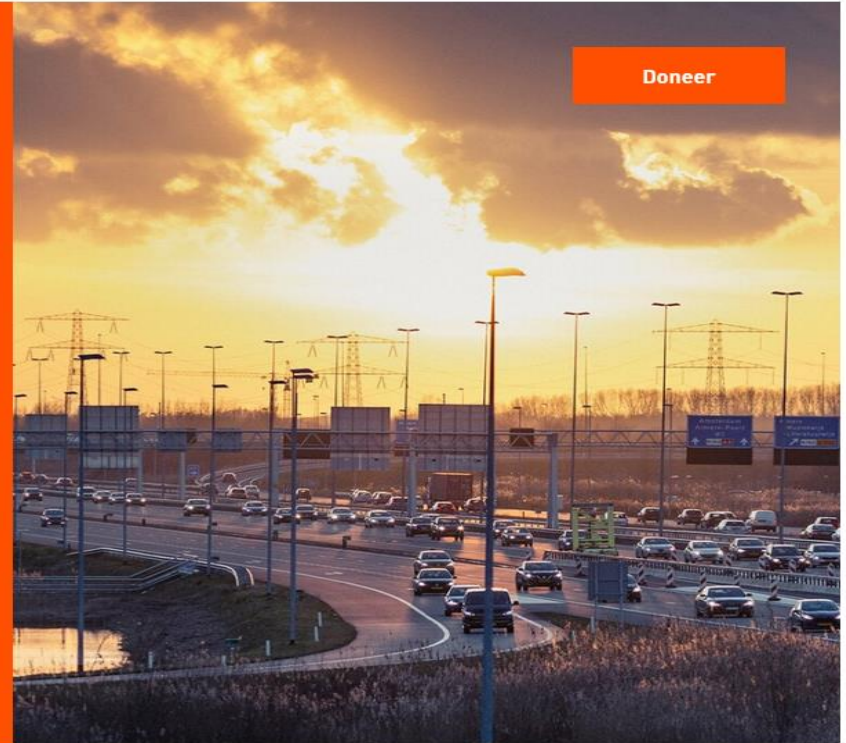
Meer ▾



Verkeershufters: feiten en maatregelen

Je bent gehaast. En heel eerlijk: ook een beetje geïrriteerd. De automobilist voor jou rijdt in een slakkengangetje. Je schiet er voorbij, haalt in vlak voor het zebrapad en toetert nog eens flink. Werkt altijd. Ben je dan een verkeershufter? We hebben alles wat we weten over verkeershufters en veelplegers in het verkeer op een rijtje voor je gezet. Maar vooral ook: hoe beschermen we de samenleving tegen verkeershufters?

Doneer



 Gepubliceerd op
12 april 2023

Zdroj: <https://fondsslachtofferhulp.nl/nieuws/verkeershufters-agressie-verkeer-veelplegers/>

Holandsko a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

Přísnější tresty a vyšší pokuty

- V lednu 2020 vstoupil v platnost nový zákon, který má lépe řešit bezohledné řidiče. **Vláda chce navíc ukládat přísnější tresty za závažné a nebezpečné dopravní přestupky a nižší tresty za relativně méně závažné dopravní přestupky.** Například pokuta za držení a používání mobilního telefonu za jízdy se zvýšila z 240 eur na 340 eur a zároveň se o 15 % snížily pokuty za překročení rychlosti na dálnici.

Recidivisté pod dohledem

- Další formou rizikového dopravního chování je opakované páchání přestupků. **Takzvaní recidivisté. Jde o řidiče, kteří se během dvou let třikrát dopustí závažného dopravního přestupku.** Fond pro podporu obětí dopravních nehod se zavázal k lepší ochraně společnosti před recidivisty. **Pravděpodobnost recidivy je vysoká a dopad na životy obětí a pozůstalých může být obrovský. Proto jsme vytvořili expertní skupinu „Potírání recidivistů v dopravě“.** Opatření musí zajistit, aby neudělali stejnou chybu znovu.

Holandsko a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

- **Monitorovací box v autě**
- **Jedním z opatření, které expertní skupina zkoumá, je sledování chování při řízení. Říkáme tomu dopravní probace, řidič je pod dohledem.** Vestavěným zařízením ve vozidle může dotyčný prokázat, že je způsobilý řídit a na silnici již nepředstavuje nebezpečí. **Zařízení musí zaznamenávat rychlosti a dopravní přestupky a může fungovat jako zámek. Pokud řidič udělá chybu znovu, může mu být odebrán řidičský průkaz.** Soudce by měl určit, komu bude toto omezení uloženo. K zavedení takového administrativního opatření je nutná parlamentní většina.

Zdroj: <https://fondsslachtofferhulp.nl/nieuws/verkeershufters-agressie-verkeer-veelplegers/>

France et résolution „agressive conduite“ dans le trafic routier



Rapport n° 2018-T-10-FR

Prise de risques et agresseivité

Dossier thématique Sécurité routière n°20



Institut Vias

2

Prise de risques et agresseivité

Dossier thématique Sécurité routière n°20

Rapport n° 2018-T-10-FR

Auteurs : Jean-Christophe Meunier, Louise Schinckus en Susanne Kaiser (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication : 19/03/2019

Dépôt légal : D/2018/0779/115

Veillez référer au présent document de la manière suivante : Meunier, J.-C., Schinckus, L. & Kaiser, S. (2019). Dossier thématique Sécurité routière n°20 – Prise de risques et agresseivité, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Themadossier Verkeersveiligheid nr. 20 Risicobereidheid en agresseiviteit achter het stuur.

This report includes a summary in English.

Cette recherche a été rendue possible par le soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Francie a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

Table des matières

Liste des tableaux et figures	5
Résumé	6
Summary	8
1 Prise de risque, agressivité et sécurité routière	10
1.1 Qu'entend-on par agressivité et prise de risque dans la circulation ?	10
1.2 Prévalence et évolution	12
1.2.1 Agressivité perçue de la part des autres usagers de la route	12
1.2.2 Comportement agressif autorapporté	13
1.2.3 Rage au volant	13
1.2.4 Prise de risque observée et autorapportée	14
1.2.5 Talonnage/non-respect des distances de sécurité	15
1.3 Risques, liens avec la sécurité routière et nombre de victimes	15
1.3.1 Introduction	15
1.3.2 Accidents attribuables à la conduite agressive et nombre de victimes	16
1.3.3 Association entre l'agressivité et le risque d'accident	17
1.3.4 Autres comportements de prise de risques	18
1.4 Causes possibles et facteurs contributifs	20
1.4.1 Facteurs dispositionnels et facteurs situationnels	20
1.4.2 Emergence de l'agressivité dans le trafic	20
1.4.3 Personnalité et différence interpersonnelle pour la conduite agressive	22
1.4.4 Personnalité et différence interpersonnelle pour la prise de risque	23
1.4.5 Biais de perception	24
2 Mesures : bonnes pratiques et leur efficacité	26
2.1 Introduction	26
2.2 Approches sociales, comportementales et éducatives	26
2.2.1 Interventions éducatives et thérapeutiques	26
2.2.2 Apprentissage de la conduite, système d'octroi du permis et éducation	28
2.2.3 Sensibilisation	28
2.3 Ingénierie : circulation, infrastructure et véhicules	29
2.4 Loi et sa mise en application	30
3 Réglementation en Belgique	31
4 Chiffres-clés pour la Belgique	33
4.1 Prévalence et évolution	33
4.2 Caractéristiques sociodémographiques	35
4.3 Comparaisons européennes	36
5 Autres sources d'information	39
Références	40
Annexe	49
Annexe 1 : Facteurs contributifs à l'agressivité au volant	49
Annexe 2 : Illustrations de campagnes de sensibilisation menées en Belgique contre l'agressivité au volant	51

Liste des tableaux et figures

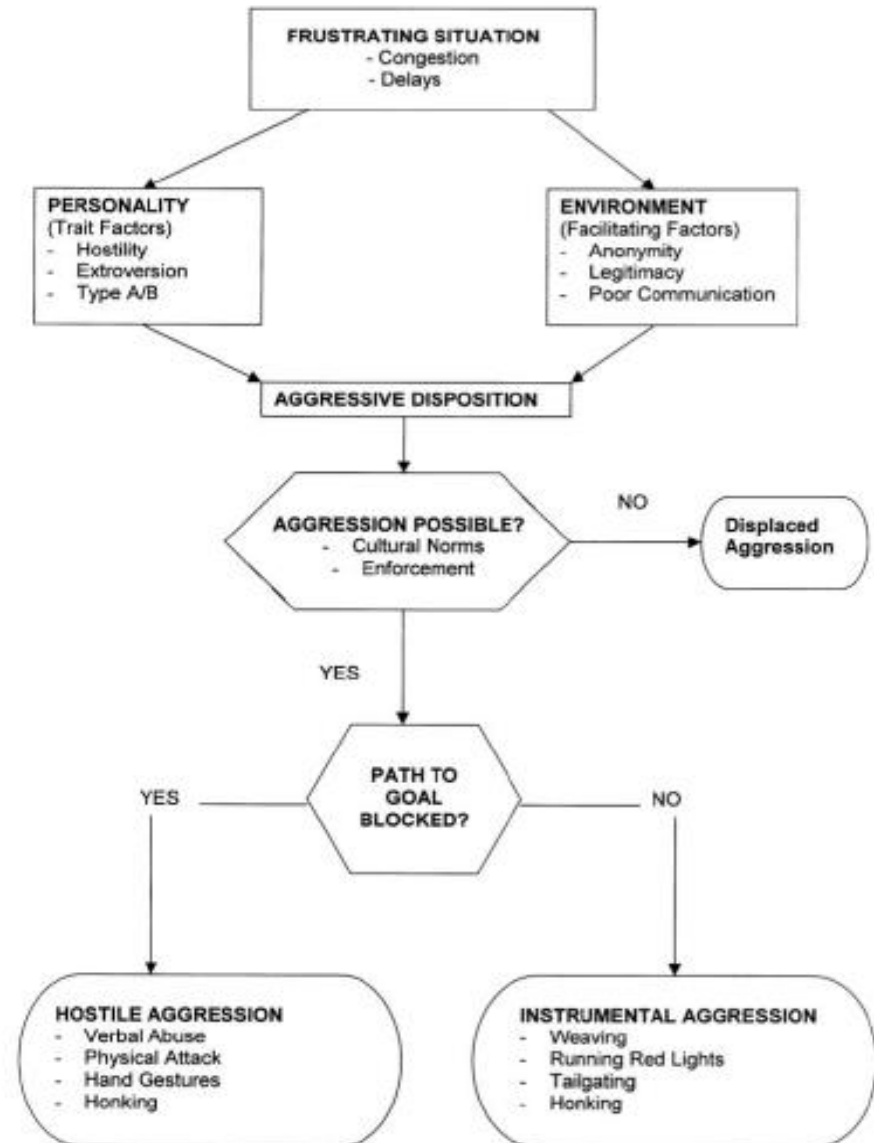
Tableau 1. Exemples d'agressivité affective et instrumentale dans le trafic.	10
Tableau 2. Résultats de l'études ESRA sur l'exposition perçue à l'agressivité d'autrui dans le trafic.	12
Tableau 3. Prévalence de conduite à risque, basée sur des données naturaliste issues des États-Unis.	14
Tableau 4. Risque d'accident exprimé en odd ratio pour différents comportements de conduite à risque et sur base de données naturalistes provenant des États-Unis.	18
Tableau 5. Prévalence de comportement agressif à risque pour l'échantillon belge (colonnes 2 et 3) et pour l'échantillon total (incluant 11 pays, colonne 4) du baromètre européen de la conduite responsable, édition 2018.	38
Figure 1. Fréquences des répondants ayant témoigné ou non d'un comportement agressif et/ou à risques (au moins une fois vs. jamais) durant les 12 derniers mois parmi ceux ayant été impliqué dans un accident durant les 3 derniers mois. Source : ESRA, 2015	17
Figure 2. Fréquences des répondants ayant témoigné d'un comportement agressif et/ou à risques, au moins une fois durant les 12 derniers, dans l'échantillon total et dans le sous-échantillon des répondants ayant été impliqués dans un accident dans les 3 derniers mois. Source : ESRA, 2015	18
Figure 3. Représentation schématique du modèle de Shinar des comportements agressifs dans le trafic. Source : Shinar, 1998, p. 140.	21
Figure 4: Taux des répondants belges affirmant être (très) souvent confrontés à d'autres conducteurs présentant certains comportements à risque/agressifs. Source : ESRA, 2015	33
Figure 5 : Causes d'accident perçues par les usagers de la route. Source ESRA, 2015	34
Figure 6 : Taux de participants rapportant avoir été victimes de harcèlement verbal ou d'un comportement agressif sur la route de la part d'autres conducteurs par province. Source : Etude Nationale d'Insécurité routière, 2017.	34
Figure 7 : Évolution du nombre de renvois vers l'Institut Vias dans le cadre d'une médiation pénale et dans le cadre d'une probation (2007-2017). Source : Institut Vias, Driver Improvement.	35
Figure 8 : Évolution du nombre de renvois vers l'Institut Vias pour le module « agressivité » (2007-2017). Source : Institut Vias, Driver Improvement.	35
Figure 9: Taux de participants rapportant avoir été victime d'agression verbale ou d'un comportement agressif en fonction de l'âge et du genre. Source: Etude nationale d'insécurité routière, 2016.	36
Figure 10 : Taux des répondants affirmant avoir été confrontés au moins une fois à d'autres conducteurs présentant une conduite agressive au cours des douze derniers mois, par pays. Source : ESRA, 2015.	37
Figure 11 : Taux des répondants affirmant être (très) souvent confrontés à d'autres conducteurs présentant une conduite dangereuse, par pays. Source ESRA, 2015.	37

Francie a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

Obrázek 3. Schematické znázornění Shinarova modelu agresivního chování v dopravě. Zdroj: Shinar, 1998, str. 140.

Některé další situační faktory, které pravděpodobně přispívají k výskytu agresivního chování v silničním provozu:

- aktuální psychický stav a nálada
- časová tíseň
- frustrace nesouvisející s dopravou (pracovní nebo společenské vztahy)
- poruchy způsobené alkoholem nebo drogami
- přítomnost a chování ostatních účastníků silničního provozu nebo jiných pozorovatelů
- přítomnost policie
- **sankce/uplatňování dopravních pravidel**
- **sociální a kulturní normy**
- **anonymita** a omezené možnosti komunikace s ostatními účastníky silničního provozu.



Francie a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

1. Riskování, agresivita a bezpečnost silničního provozu

- ***Mnoho účastníků silničního provozu v Evropě se cítí vystaveno určité formě agrese v dopravě*** (Torfs et al., 2016; Uhr 2014) a zdá se, že tento trend je na vzestupu, zejména ve vysoce motorizovaných zemích (Vilieux & Delhomme, 2007).
- ***V roce 2018 evropský barometr nadace Vinci Autoroutes Foundation pro zodpovědné řízení (2018) odhalil, že 80 % Evropanů uvedlo, že se „obávají“ hněvu vyjádřeného při řízení třetí stranou.***
- **A 54 % účastníků také přiznalo, že v případě dopravní „konfliktní“ situace uráželi ostatní řidiče. *Pokud je však například překročení povolené rychlosti identifikovatelným a měřitelným chováním, zůstává „agresivní řízení“ vágním pojmem, který má několik částečně se překrývajících významů a může zahrnovat různé typy chování.*** Jeho význam pro bezpečnost silničního provozu je však nesporný, jak bude zdůrazněno v této kapitole.

Francie a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu



Vous êtes : [Un particulier](#) [Un professionnel](#) [Un partenaire](#) [Plus d'informations](#)

[FOIRE AUX QUESTIONS](#)

[ACTUALITÉS](#)

[À PROPOS DE L'ANTAI](#)

[CONTRÔLE AUTOMATISÉ](#)

[PV ÉLECTRONIQUE](#)

[CONTACT](#)

[À PROPOS DE L'ANTAI](#)



Le CNT de Rennes, lieu unique et centralisé de traitement des infractions et des redevances.

Národní agentura pro automatizované zpracování přestupků (ANTAI), vytvořená v roce 2011 pod dohledem Ministerstva vnitra vykonávaným Delegací pro bezpečnost silničního provozu (DSR), je institucí veřejné správy, jejímž hlavním posláním je automatizované zpracování přestupků podléhajících pevné pokutě. Přestupek zaznamená buď automatický radar, nebo policie prostřednictvím svého mobilního terminálu. Od roku 2018 také řeší poplatky za parkování od místních úřadů a první pokuty za delikty s pevnou sazbou. V roce 2003 stát zahájil první program instalace pevných automatických rychlostních radarů. Za nasazení těchto zařízení a automatizaci procesního řetězce zodpovídá Interministerial Automated Control Project Directorate (DPICA).

Francie a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

Evropská partnerství

ANTAI hraje důležitou roli v evropské spolupráci v boji proti dopravním přestupkům. Cílem těchto partnerství je zaručit lepší rovné zacházení s francouzskými a zahraničními motoristy, snížit počet úmrtí na evropských silnicích a umožnit lepší uplatňování nadnárodních soudních rozhodnutí.

ANTAI se účastní výměn informací s 20 partnerskými zeměmi prostřednictvím sítě EUCARIS. Spojené království od Brexitu již není součástí této výměnné sítě.



En Europe, 20 pays partenaires de l'ANTAI

Francie a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

Je recherche...

Vous êtes : Un particulier | Un professionnel | Un partenaire | Plus d'informations

Accueil > Vous avez reçu un avis

VOUS AVEZ REÇU UN AVIS

Numéro de l'avis de contravention
3562670000

AVIS DE CONTRAVENTION

Le site www.antai.fr vous permet de consulter vos données et de suivre l'avancement de votre dossier.

Date de l'avis de contravention
07/02/2017

Madame, Monsieur,

Le véhicule dont le certificat d'immatriculation est établi à votre nom a fait l'objet d'un contrôle en mouvement ayant permis de constater l'infraction figurant ci-dessous.

DURANT PAUL
BÂTIMENT 1
1 RUE DES ACCACIAS
75012 PARIS

DESCRIPTION DE L'INFRACTION

EXCÈS DE VITESSE
EXCÈS DE VITESSE INFÉRIEUR À 20 KM/H PAR CONDUCTEUR DE VÉHICULE À MOTEUR - VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE SUPÉRIEURE À 100 KM/H - Pénurie par Art. R. 413-14 E) du C. de la route.
- Réprouvé par Art. R. 413-14 G) al. 2) du C. de la route.
Votre véhicule a été contrôlé par un radar en mouvement à la vitesse de 114 km/h, pour une vitesse limite autorisée de 90 km/h.

Identification du véhicule

Immatriculation : A4-123-AA
Pays : FRANCE
Marque : RENAULT
Appareil de contrôle homologué
Type : MILLIA - GATSO - 201501003091
Date de dernière vérification : 28/04/2016
Agent verbalisateur : ...

VOUS RECONNAÎTEZ L'INFRACTION

Vous devez payer l'amende en utilisant l'un des modes de paiement décrits dans le document « Notice de paiement ».

Le paiement de l'amende entraîne la reconnaissance de l'infraction, le retrait éventuel de points) correspondant (article 529 du Code de procédure pénale et L223-1 du Code de la route).

Montant de l'amende :	
Le montant de l'amende forfaitaire prévue pour cette infraction s'élève à :	60 €
Si vous avez dans les 15 jours à compter du 07/02/2017, le montant de votre amende est ramené à :	45 €
Si vous ne payez pas ou ne reconnaissez pas dans les 45 jours à compter du 07/02/2017, le montant de votre amende est ramené à :	160 €

Si vous ne payez pas ou ne reconnaissez pas dans les 45 jours à compter du 07/02/2017, le montant de votre amende est ramené à :

VOUS CONTESTEZ AVOIR COMMIS L'INFRACTION

1. Votre véhicule a été vendu / cédé / volé / détruit ou vos plaques d'immatriculation usurpées
→ n'effectuez ni paiement ni consignation
2. Un autre conducteur utilisait votre véhicule au moment de l'infraction
→ n'effectuez ni paiement ni consignation
3. Pour tout autre motif, vous devez verser une consignation du montant de l'amende forfaitaire.

Dans tous les cas, faites vos démarches en ligne sur le site www.antai.fr ou complétez le formulaire joint et adressez votre requête par lettre recommandée avec demande de preuve de réception à :

LE COFFRIER DU MINISTÈRE PUBLIC
CONTESTATION VITESSE
CS 41101
35011 RENNES CEDEX 9

VOUS AVEZ REÇU UN AVIS

PAIEMENT | DÉSIGNATION OU CONTESTATION | DOSSIER D'INFRACTION

PAIEMENT | DÉSIGNATION OU CONTESTATION | DOSSIER D'INFRACTION

tu mettez, réduction du nombre de point(s) de votre permis de conduire.

2. Vous encourez un retrait de point(s) correspondant à l'infraction constatée : le retrait de point(s) sera effectif dès que la réalité de l'infraction aura été établie par le paiement de l'amende forfaitaire ou l'émission du titre exécutoire de l'amende forfaitaire majorée, par l'exécution de la condamnation pénale ou par une condamnation définitive. Selon l'article L. 223-2 du Code de la route :

- pour les délits, le retrait de points est égal à la moitié du nombre maximal de points ;
- pour les contraventions, le retrait de points est, au plus, égal à la moitié du nombre maximal de points ;
- dans le cas où plusieurs infractions entraînent un retrait de points, les retraits de points se cumulent dans la limite des deux tiers du nombre maximal de points.

3. Les retraits et reconstitutions de point(s) du permis de conduire font l'objet d'un traitement automatisé dénommé « Système national des permis de conduire » (SNPC).

4. Si la mention « le permis de conduire doit être échangé » apparaît au recto de cet avis, vous êtes dans l'obligation d'effectuer, auprès du service préfectoral de votre domicile, l'échange de votre permis de conduire délivré par un Etat de l'Union européenne ou de l'Espace Economique Européen.

5. Vous pouvez exercer, auprès du service préfectoral de votre domicile, un droit d'accès aux informations concernant votre permis de conduire.

6. En cas de contestation, vous devez conserver une copie du présent avis de contravention, dont la production pourra vous être demandée.

Dans le cas des infractions relevées par des appareils de contrôle automatique, seul le premier des titulaires nommés sur le certificat d'immatriculation du véhicule en infraction fera automatiquement l'objet d'un retrait de point(s) ou du permis de conduire. Si, au moment de cette infraction, le titulaire ou le premier des titulaires n'était pas le conducteur du véhicule, vous êtes invité(e) à renvoyer le formulaire de requête en exonération joint, en fournissant dans le cadre n°2 tous les renseignements précédés d'un astérisque (*).

Barème des retraits de points

Les informations relatives au nombre de points susceptibles d'être retirés en fonction de l'infraction sont disponibles sur le site www.antai.fr.

Vitesse retenue = vitesse mesurée – marge technique

Marge technique*

5 km/h jusqu'à 100 km/h, 5 % de la vitesse mesurée au-delà, pour un radar fixe.
10 km/h jusqu'à 100 km/h, 10 % de la vitesse mesurée au-delà, pour un radar en mouvement.

Exemples pour un radar fixe :

- pour une vitesse mesurée de 95 km/h, la vitesse retenue est de 90 km/h (95 km/h – 5 km/h) ;
- pour une vitesse mesurée de 140 km/h, la vitesse retenue est de 133 km/h (140 km/h – 7 km/h).

Exemples pour un radar en mouvement :

- pour une vitesse mesurée de 100 km/h, la vitesse retenue est de 90 km/h (100 km/h – 10 km/h) ;
- pour une vitesse mesurée de 140 km/h, la vitesse retenue est de 126 km/h (140 km/h – 14 km/h).

*Arrêté du 4 juin 2009 relatif aux chronomètres de contrôle routier

Traitement automatisé des données à caractère personnel

Vous pouvez exercer un droit d'accès et de rectification lorsque les renseignements vous concernant font l'objet d'un traitement automatisé (art. 39 et 40 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978).

Ce droit s'exerce, par courrier séparé, auprès de :

ADMINISTRATEUR DU CNT
CS 74000
35094 RENNES CEDEX 9

Contestation auprès de l'officier du ministère public

- Rendez-vous sur le site www.antai.fr ;
- Par voie postale (voir le formulaire de requête en exonération ci-joint).

Droit d'accès au cliché pris par les appareils de contrôle automatique (« radars automatiques » ou « dispositifs feux-rouges »)

Le droit d'accès au cliché, pris par les appareils de contrôle automatique sans interception, s'exerce sur demande écrite par courrier simple, suffisamment affranchi, adressé à :

DEMANDES PHOTOS
CS 41101
35911 RENNES CEDEX 9

Vous devez impérativement joindre à ce courrier :

- une photocopie lisible d'une pièce d'identité avec photographie ;
- une photocopie lisible de l'avis de contravention ;
- une photocopie lisible du certificat d'immatriculation (carte grise) du véhicule concerné.

ATTENTION : la demande de cliché n'interrompt pas les délais de paiement ou de contestation.

Francie a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

2022 ESSENTIALS



2 lokality
Paříž a Rennes

poštař

4

zpracovatelské
řetězce
(CA, PVe, AFD a FPS)



55,2

milionu
dopisů
odeslaných v roce 2022



75,9
% teleplateb



spory/
určovací postupy
prováděné
online

PARTNEŘI



20 evropských
zemí schváleno pro
automatizované řízení



599 obcí s
dohodami FPS (včetně
12 v dílčím cyklu)



4 825
obcí využívajících PVe

VÝROBA

16,5

milionu
počáteční ACO
odeslané pod
automatizovanou
kontrolou, což je
nárůst o 12,6
% ve srovnání s rokem
2021

13

milionů
počátečních ACO odeslaných
v rámci PVe (pouze
porušení), pokles o 4,7
% ve srovnání s rokem
2021 v důsledku ukončení
zdravotních přestupků.
Bez zahrnutí porušení zdraví
se aktivita zvýšila o +4,5 %

12 821

milionů
počátečních
APA odeslaných v
rámci balíčku po
zaparkování, tj.
o 15,8 % více
než v roce 2021

287 000 odeslaných AFD,
téměř o třetinu více než v roce 2021

Více
než 400 000 oznámení

o neurčení, od obnovení kanálu v
červnu 2022 (obnovení zpracování)
do prosince 2022

UŽIVATELSKÉ VZTAHY



+ 8,3 milionu
přijatých dopisů



+ 1,6 milionu
hovorů vyřízených call
centrem ANTAI



17,1 milionu
návštěv webu

Francie a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

Effectuer une recherche dans :

 Tous les contenus ▾

Dans tous les champs ▾

Ex. : L. 121-1, CGI, 10-15056, dol, majeurs protégés



[RECHERCHE AVANCÉE](#)

 [IMPRIMER](#)

Code de la route

📌 Dernière mise à jour des données de ce code : 25 octobre 2023

📎 [Télécharger le code à la date du : 13 lis 2023](#)

Rechercher dans le code...



Rechercher dans le sommaire du code Rechercher dans tout le code

[Réinitialiser](#)

ChronoLégi

Version à la
date

d'aujourd'hui

ou du (JJ/MM
/AAAA)

13/11/2023



**Voir les modifications dans le
temps**

Francie a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

- Code de la route (zkráceno, vybrané části)
- Čl. 434-10 Tato ustanovení platí pro každého řidiče silničního vozidla, který způsobil nehodu, nezastavil a pokusil se uniknout trestněprávní nebo občanskoprávní odpovědnosti, která mu vznikla, bude potrestán tříletým odnětím svobody a pokutou 75 000 eur. Sankce stanovené v těchto člancích mohou být zvýšeny na dvojnásobek.
- **Řidič, který věděl, že právě způsobil nehodu, nezastavil a pokusil se uniknout trestněprávní nebo občanskoprávní odpovědnosti. POVINNÁ KONFISKACE VOZIDLA.**
- **Řidič překročil maximální povolenou rychlost o 50 km/h nebo vyšší. KONFISKACE VOZIDLA.**
- Imobilizace vozidla po dobu nejvýše jednoho roku, které odsouzený použil ke spáchání přestupku, je-li jeho vlastníkem.
- **Zabavení vozidla, které odsouzený použil k spáchání přestupku, je-li vlastníkem.**
- Po dobu nejvýše pěti let může být nařízeno řídit vozidlo vybavené elektronickým imobilizérem dechového analyzátoru. Pokud byl tento zákaz vysloven současně se sankcí zákazu nebo pozastavením řidičského průkazu, platí po dobu stanovenou soudem.
- **V případě opakovaného přestupku se doba zákazu automaticky prodlouží, a soud může, na základě speciálně odůvodněného rozhodnutí, stanovit, že tento zákaz je konečný.**
- Soud může při vynesení rozsudku, na základě odůvodněného rozhodnutí, rozhodnout, že tato opatření nepoužije, s ohledem na okolnosti trestného činu a osobnost jeho pachatele.

Belgie a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

Nařízení v Belgii (zkráceno)

V Belgii od roku 2000 existuje zvláštní směrnice, která stanoví systém zvýšených trestů, pokud je dopravní přešupek spáchaný v kontextu agresivního chování. (Ministerstvo spravedlnosti, 2000). Ačkoli neexistuje možnost konkrétního obvinění z jednoho nebo více agresivních chování v silničním provozu, je ***tato směrnice založena na přešupcích, které jsou jasně stanoveny právním rámcem*** (např. 16. března 1968), přidáním konkrétních ustanovení, když se toto chování projeví v agresivním kontextu.

Tato směrnice rozlišuje dva typy agresivních situací:

1. Agrese projevující se kriminálním chováním řidiče v souvislosti s přešupkem:

- ***Opakované vybržd'ování.***
- ***Projetí křižovatky v rozporu s pravidly přednosti.***
- ***Používání dálkových světel.***
- ***Používání zvukového znamení.***

Institut Vias: policejními složkami zjištěné/nahlášené případy agresivního chování.

Německo a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

Mobilitätsmagazin
von bussgeldkatalog.org

Seite durchsuchen ...



[Mobilitätsmagazin](#) » Nötigung im Straßenverkehr

Nötigung im Straßenverkehr: Wann gilt dieser Tatbestand als erfüllt?

Von [bussgeldkatalog.org](#), letzte Aktualisierung am: 27. September 2023

Twitter

Facebook

Pinterest

Kommentare

- Anzeige -

Kdo jinému vyhrožuje násilím odnětí svobody až na tři roky nebo peněžitý trest, odebrání řidičského průkazu, 3 body ve Flensburgu, zákaz řízení (1 - 3 měsíce)

Kdo jinému vyhrožuje, není tolerantní nebo se zdrží jednání hrozí trest odnětí svobody až na tři roky nebo pokuta, odebrání řidičského průkazu, 3 body ve Flensburgu, zákaz řízení (1 - 3 měsíce).

Německo a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

Mobilitätsmagazin
von bussgeldkatalog.org

Seite durchsuchen ...



Mobilitätsmagazin » Nötigung im Straßenverkehr

Nötigung im Straßenverkehr: Wann gilt dieser Tatbestand als erfüllt?

Von [bussgeldkatalog.org](https://www.bussgeldkatalog.org), letzte Aktualisierung am: 27. September 2023

Twitter Facebook Pinterest Kommentare

- Anzeige -

- Urážky policistů a úředníků
- Kromě urážek ostatních účastníků silničního provozu existuje také zvláštní případ urážky veřejných činitelů, jako jsou policisté, například při zastavení vozidla.
- Nejedná se však o samostatný trestný čin. **Trestnost takových urážek je rovněž upravena v § 185 StGB.**
- Například za ukázání prostředníčku směrem k policistovi lze rovněž zaplatit pokutu až do výše 4 000 eur.

Německo a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

Bußgeldkatalog 2023

Seite durchsuchen ...



Select a finish catalogue:

CARS & MOTORCYCLES

Is it worth an objection to the fine notice? »

[Check here](#)

- Anzeige -

Heder calculus

30 zone

50 zone

Turning, turning, reversing

Remembered curb

Distance

Alcohol and drugs

Trailer

Closing duty

Abroad

Motorway

Car license plates

Level crossing

Construction site

Current finish catalogue & fining calculator 2023

On our portal bussgeldkatalog.org you will find all important information about the score catalogue and the fines in the road traffic. Our current finish catalogue 2023 incl. Fine calculators clearly show you which **fines, points** or even can be imposed for which violations of (StVO, StVZO, StVG, etc.).

You are here: [A fine catalog](#)

Speed



Speeding is one of the most common traffic violations on German roads. The punishments to be expected can be found here.

→ [fines catalogue Speed](#)

Red traffic light



Almost every driver has ever driven over a red traffic light. You can read what is after a red light breach that you can read here.

→ [A fines catalogue red traffic light](#)

Distance



Distance not observed? Find out how high the fine is if you do not stick to the prescribed minimum distance here.

→ [fines catalogue](#)

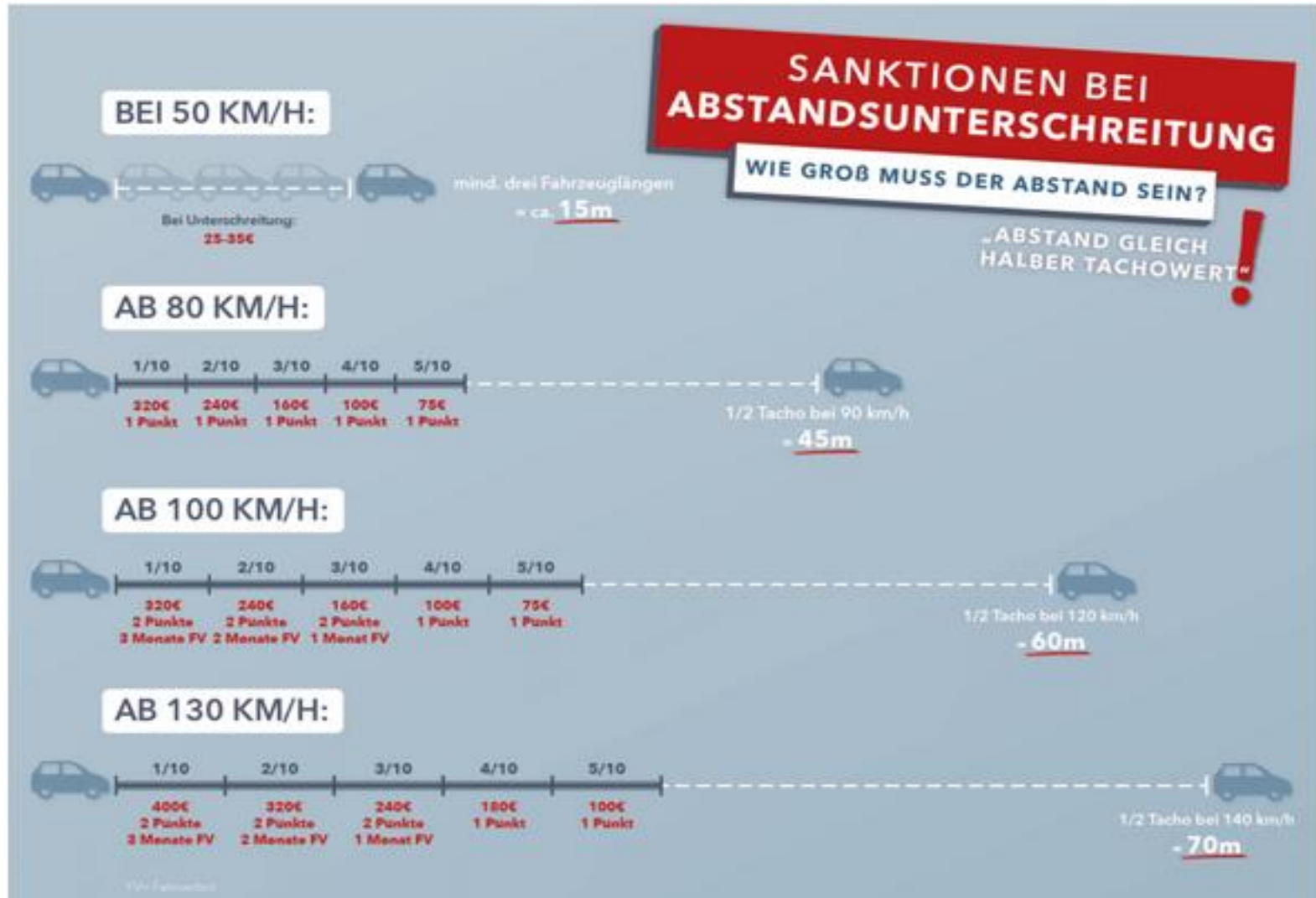
Alcohol & drugs



Drink driving or driving under the influence of drugs are not trivial. Read here which penalties, points and driving bans are threatened.

→ [Soot catalog Alcohol & drugs](#)

Německo a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu



Německo a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

Abstandsverstoß mit mehr als 130 km/h				
... Abstand weniger als 5/10 des halben Tachowertes	128,50 €	1		Hier prüfen **
... Abstand weniger als 4/10 des halben Tachowertes	208,50 €	1		Hier prüfen **
... Abstand weniger als 3/10 des halben Tachowertes	268,50 €	2	1 Monat	Hier prüfen **
... Abstand weniger als 2/10 des halben Tachowertes	348,50 €	2	2 Monate	Hier prüfen **
... Abstand weniger als 1/10 des halben Tachowertes	428,50 €	2	3 Monate	Hier prüfen **

** Anzeige

Německo a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

TRESTNÍ ZÁKONÍK SPOLKOVÉ REPUBLIKY NĚMECKO

§ 142 Nedovolené vzdálení se z místa nehody

(1) Kdo se jako účastník dopravní nehody vzdálí po nehodě v silničním provozu z místa nehody dříve než

1. umožnil ve prospěch jiných účastníků na nehodě a poškozených zjištění své osoby, svého vozidla a formy své účasti a oznámil, že je účasten na nehodě nebo

2. čekal podle okolností případu přiměřenou dobu než byl někdo připraven učinit zjištění, trestá se trestem odnětí svobody až na tři léta nebo peněžitým trestem.

(2) Podle odstavce 1 se trestá také účastník nehody, který se

1. po uplynutí čekací doby (odstavec 1 č. 2) nebo

2. oprávněně nebo omluveně, vzdálil z místa nehody a neumožnil neprodleně dodatečná zjištění.

(3) Povinnosti umožnit dodatečná zjištění vyhoví účastník nehody, jestliže oprávněným (odstavec 1 č. 1) nebo nejbližše umístěné policejní služebně sdělí, že byl účasten na nehodě, a jestliže uvede svoji adresu, svůj pobyt a stejně tak poznávací značku a místo stání svého vozidla a toto dá k dispozici k neprodleným zjištěním v době, která je pro něho akceptovatelná. To neplatí, jestliže svým chováním záměrně zmaří zjištění.

(4) Soud zmírní v případech odstavců 1 a 2 trest (§ 49 odst. 1) nebo může upustit od trestu podle těchto předpisů, jestliže účastník nehody během dvaceti čtyř hodin po nehodě, která se stala mimo plynulý provoz a která neměla výlučně významnou škodu na věci jako následek, umožní dobrovolně dodatečná zjištění (odstavec 3).

(5) Na nehodě zúčastněný je každý, jehož chování mohlo podle okolností přispět ke způsobení nehody.

Německo a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

TRESTNÍ ZÁKONÍK SPOLKOVÉ REPUBLIKY NĚMECKO

§ 315b Nebezpečné zásahy do silničního provozu

(1) **Kdo sníží bezpečnost silničního provozu tím, že**

1. zničí, poškodí nebo odstraní zařízení nebo vozidla,
2. připraví překážky nebo
3. **provede podobný, právě tak nebezpečný zásah**

a tím ohrozí tělo nebo život jiného nebo cizí věci významné hodnoty, trestá se trestem odnětí svobody až na pět let nebo peněžitým trestem.

(2) Pokus je trestný.

(3) Jedná-li pachatel za předpokladů § 315 odst. 3, je trestem trest odnětí svobody od jednoho roku do deseti let, v méně těžkých případech trest odnětí svobody od šesti měsíců do pěti let.

(4) Kdo v případech odstavce 1 a nebezpečí způsobí z nedbalosti, trestá se trestem odnětí svobody až na tři léta nebo peněžitým trestem.

(5) Kdo v případech odstavce 1 jedná nedbale a nebezpečí způsobí z nedbalosti, trestá se trestem odnětí svobody až na dvě léta nebo peněžitým trestem.

Německo a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

TRESTNÍ ZÁKONÍK SPOLKOVÉ REPUBLIKY NĚMECKO

§ 315c Ohrožení silničního provozu

(1) Kdo v silničním provozu

1. řídí vozidlo,

a) ačkoliv v důsledku požití alkoholických nápojů nebo jiných omamných látek nebo

b) v důsledku duševní nebo tělesné vady není ve stavu, aby vozidlo bezpečně řídil, anebo

2. závažným způsobem v rozporu s předpisy o provozu a bezohledně

a) nedbá přednosti v jízdě,

b) nesprávně předjíždí nebo jinak při předjíždění jede nesprávně,

c) nesprávně jede na přechodech pro chodce,

d) jede příliš rychle na nepřehledných místech, na silničních křižovatkách, na místech, kde silnice vyústují, nebo na drážních přejezdech,

e) nedodrží na nepřehledných místech pravou stranu jízdní dráhy,

f) na dálnicích nebo silnicích pro motorová vozidla se otáčí, couvá, jede v protisměru nebo se o to pokouší anebo

g) zastavená nebo odstavená vozidla neučiní znatelnými na dostačující vzdálenost, ačkoliv to je pro bezpečnost provozu potřebné, a tím ohrozí tělo nebo život jiného nebo cizí věci významné hodnoty, trestá se trestem odnětí svobody až na pět let nebo peněžitým trestem.

(2) V případech odstavce 1 č. 1 je pokus trestný.

(3) Kdo v případech odstavce 1

1. z nedbalosti způsobí nebezpečí nebo

2. jedná nedbale a z nedbalosti způsobí nebezpečí, trestá se trestem odnětí svobody až na dvě léta nebo peněžitým trestem.

Rakousko a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

Arbeit und Pension

Bauen, Wohnen und Umwelt

Bildung und Neue Medien

Dokumente und Recht

An-/Abmeldung des Wohnsitzes

Änderung der Geschlechtszugehörigkeit

Bürgerservice und Rechtsauskünfte

Datenschutz

Drohnen (EU-Drohnen-Verordnung)

E-Government

Elektronische Identität (eID) anderer EU-Mitgliedstaaten

Elektronischer Rechtsverkehr (ERV)

Elektronische Zustellung

Erben und Vererben

Frauenförderung

Führerschein

Vormerkdelikte

Vormerkdelikte und Rechtsfolgen

Delikte	Rechtsfolgen
Lenken oder Inbetriebnahme eines <u>Kfz</u> durch eine Person mit einem Alkoholgehalt des Blutes von 0,5 bis weniger als 0,8 Promille	Geldstrafe: 300 Euro bis 3.700 Euro
Lenken oder Inbetriebnahme eines <u>Kfz</u> durch eine Person mit einem Alkoholgehalt des Blutes von 0,1 bis weniger als 0,5 Promille bei Lenkerinnen/Lenkern der Klasse C und D	Geldstrafe: Klasse C: 36 Euro bis 2.180 Euro Klasse D: 363 Euro bis 2.180 Euro
Behinderung am Schutzweg bei Gefährdung einer Fußgängerin/eines Fußgängers	Geldstrafe: 72 Euro bis 2.180 Euro
Nichtbeachtung des Zeichens "Halt" , wenn Vorrangberechtigte zu unvermitteltem Bremsen oder Ablenken genötigt und dabei gefährdet werden	Geldstrafe: bis 2.180 Euro
Nichtbeachtung des Rotlichtes bei Gefährdung anderer	Geldstrafe: bis 2.180 Euro
Befahren des Pannestreifens und dadurch Behinderung von Einsatzfahrzeugen (Anmerkung: Das Befahren des Pannestreifens ist zulässig, wenn die Bildung einer <u>Rettungsgasse</u> dies erfordert.)	Geldstrafe: bis 2.180 Euro
Befahren der Rettungsgasse mit mehrspurigem <u>Kfz</u> oder (wenn Einsatzfahrzeuge behindert werden) auch mit einspurigem <u>Kfz</u>	Geldstrafe: 72 Euro bis 2.180 Euro
Missachtung des Fahrverbots für <u>Kfz</u> mit gefährlichen Gütern in Tunnelanlagen	Geldstrafe: bis 726 Euro
Übertretungen der Verordnung über Beschränkungen für Beförderungseinheiten mit gefährlichen Gütern beim Befahren von Autobahntunneln	Geldstrafe: bis 726 Euro

Rakousko a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

V Rakousku mají obdobu českého bodového systému.

- **Vormerksystem** je kodifikován v zákoně č. 120/1997 Führerscheingesetz (FSG) ze dne 30. září 1997. V § 30a odst. 2 jsou vyjmenovány nejzávažnější přestupky v dopravě, jejichž porušení může mít fatální následky:

- 1) řízení motorového vozidla s obsahem alkoholu v krvi řidiče vyšší než 0,5 promile
- 2) řízení motorového vozidla kategorie C a D s obsahem alkoholu v krvi více než 0,1 promile
- 3) ohrožení chodce na přechodu, je-li tato přednost vyžadována
- 4) nedodržení minimální bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, pakliže tato vzdálenost byla změřena automatizovaným prostředkem
- 5) nerespektování přednosti v jízdě stanovené dopravním značením „STŮJ“, pokud jsou ostatní nuceni náhle brzdit nebo změnit směr jízdy
- 6) ignorování červeného světla „STŮJ“ v křižovatce s řízeným provozem spojené s ohrožením ostatních účastníků provozu
- 7) nepovolené užití odstavného pruhu na dálnici a silnici pro motorová vozidla
- 8) nedovolené užití záchranné uličky v provozu na dálnici a tím překážet vozidlům v ní jedoucím oprávněně
- 9) nerespektování zákazu vjezdu do dálničních tunelů vozidlům přepravujících nebezpečný náklad
- 10) nerespektování omezení přepravy nebezpečných nákladů v tunelech
- 11) porušení pravidel chování na železničních přejezdech, zejména zastavení na žel. přejezdu, jeho nedovolené projetí při sepnutých výstražných či akustických signálech či uzavření závor, přelézání zábran, neoprávněný pohyb v prostoru žel. přejezdu
- 12) řízení motorového vozidla, jehož technický stav popřípadě špatně zajištěný náklad představuje riziko pro bezpečnost silničního provozu
- 13) nedodržení správného užití dětských autosedaček v rozporu s § 106 z. č. 267/1967 KFG.

Rakousko a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu



Zdroj: <https://smatrix.com/privat/news/kein-tempolimit-fuer-elektroautos>

Rakousko a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

- **Zákon o správním trestním právu 1991 – VStG StF: BGBl. čís. 52/1991 (WV) idF BGBl. I čís. 194/1999 (DFB)**

§ 16 Náhradní odnětí svobody

(1) Je-li uložena pokuta, musí být v případě, že není možné její uhrazení, stanoven náhradní trest odnětí svobody.

(2) Náhradní trest odnětí svobody nesmí překročit maximální trest odnětí svobody uložený za správní delikt a, není-li stanoveno jinak, nesmí překročit dva týdny. Náhradní odnětí svobody delší než šest týdnů není přípustné. Musí být pevně stanoveno bez ohledu na ustanovení § 12 podle pravidel vyměřeného trestu.

§ 11 Odnětí svobody

Trest odnětí svobody lze uložit pouze tehdy, je-li to nezbytné k tomu, aby pachatel zabránil dalším správním trestným činům stejného druhu.

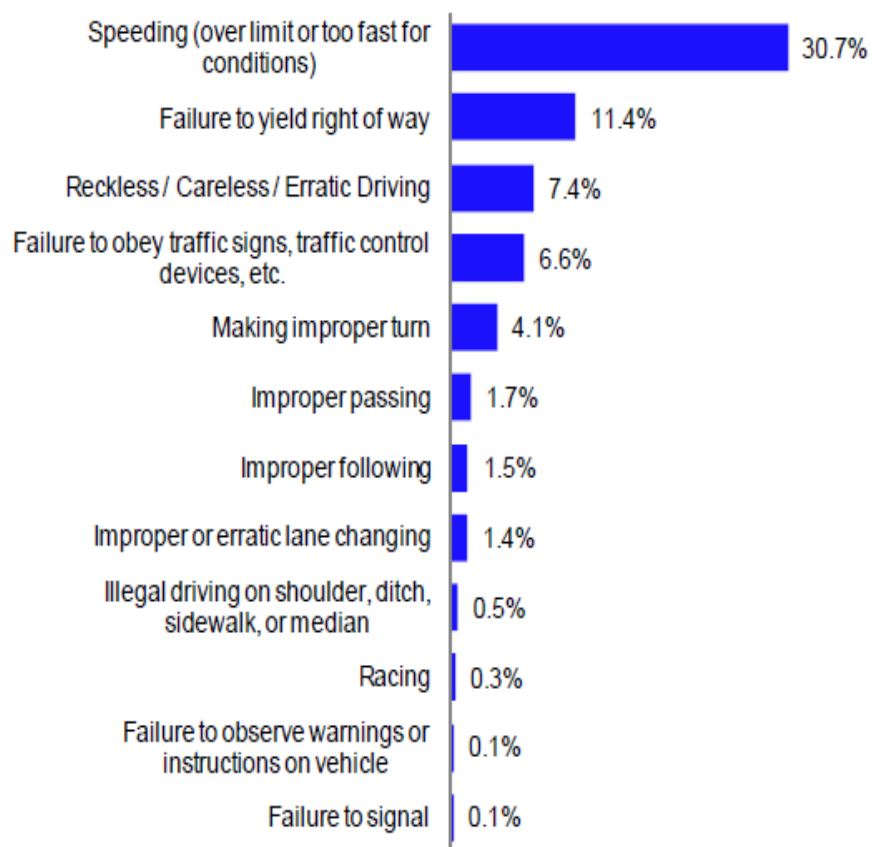
§ 12

(1) Minimální trest odnětí svobody je dvanáct hodin. Trest odnětí svobody na více než dva týdny lze uložit pouze tehdy, je-li to nutné ze zvláštních důvodů při přitížení trestu. **Nelze uložit trest odnětí svobody delší než šest týdnů.**

(2) Nelze-li uložit trest odnětí svobody podle § 11, uloží se kromě trestu odnětí svobody také pokuta. Pokud to není stanoveno, musí být uložena pokuta až do výše 2 180 EUR.

USA a řešení „agresivní jízdy“ v silničním provozu

- Statistický průzkum



Car crashes rank among the leading causes of death in the United States.



Aggressive Driving: Research Update

April, 2009



Postih agresivního chování v silničním provozu na území České republiky

- **Statisticky lze agresivní resp. násilné chování v silničním provozu obtížně vyčíslit...**
- **Část agresivních řidičů je postižena:**
 1. **Při přistižení po spáchání dopravního přestupku je protiprávní jednání vyřešeno přímo na místě příkazem, a pokud to není možné, oznámeno příslušnému správnímu orgánu.**
 2. **Určité množství řidičů (nikoliv jiných účastníků silničního provozu, jako například cyklistů a mikromobility) zachytí bodový systém.**
 3. **Část řidičů je postižena díky objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla.**
 4. **Někteří agresivní řidiči se v případě prokázané újmy na životě, zdraví nebo v případě jízdy pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek, neposkytnutí první pomoci či maření výkonu úředního rozhodnutí zodpovídají před soudem.**

Právní rámec/základní povinnosti účastníků silničního provozu ve vztahu k postihu „agresivní jízdy“

- § 3 Základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích
- § 4 Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích
- § 5 Povinnosti řidiče + § 6, § 6a, § 6b, § 6c
- § 7 Řidič nesmí
- § 8 Povinnosti řidiče tramvaje
- § 8a Povinnosti učitele autoškoly
- § 9 Povinnosti přepravované osoby
- § 10 Povinnosti provozovatele vozidla
- § 11 Směr a způsob jízdy
- § 12 Jízda v jízdních pruzích
- § 13 Jízda ve zvláštních případech
- § 14 Vyhrazený jízdní pruh
- § 15 Zastavení za vozidlem hromadné dopravy osob
- § 16 Objíždění
- § 17 Předjíždění
- § 18 Rychlost jízdy
- § 19 Vzdálenost mezi vozidly
- § 20 Vyhýbání
- § 21 Odbočování
- § 22 Jízda křižovatkou
- § 23 Vjíždění na pozemní komunikaci
- § 24 Otáčení a couvání
- § 25 Zastavení a stání
- § 26 Nastoupení a vystoupení z vozidla
- § 27 Řidič nesmí zastavit a stát
- § 28 Železniční přejezd
- § 29 Řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd
- § 30 Znamení o změně směru jízdy
- § 47 Dopravní nehoda
- § 47a Zákaz účasti na některých akcích v provozu na pozemních komunikacích
- § 48 Přeprava osob
- § 49 Přeprava osob vozidlem hromadné dopravy osob
- § 50 Přeprava osob vozidlem taxislužby
- § 51 Přeprava osob v ložném prostoru nákladního automobilu a v ložném prostoru nákladního přívěsu traktoru
- § 52 Přeprava nákladu
- § 53 Chůze + § 54, § 55
- § 56 Útvar chodců
- § 57 Jízda na jízdním kole + § 58
- § 59 Jízda potahovými vozidly a ručními vozíky
- § 60 Jízda na zvířatech a vedení a hnaní zvířat
- § 60a Užívání osobního přepravníku

Právní rámec vnímání „agresivní jízdy“ v silničním provozu

- **Agresivní jízdy se můžeme dopustit vědomě. Kdokoli?**
- **Postih agresivní jízdy je spojen s porušováním zákonem uložených povinností.** Aplikace principu: „Neznalost zákona neomlouvá.“ Tato porušení je potřeba za účelem postihu dokázat. Bez důvodných pochybností. Bez ohledu na závažnost protiprávního jednání. Bez ohledu, zdali se jedná o přestupek nebo trestný čin. Jedinou výjimkou je postih provozovatele silničního motorového vozidla, tzv. objektivní odpovědnost provozovatele vozidla (s výjimkami kdy nelze aplikovat).
- **Podmínkou postihu je nejen protiprávnost takového jednání, ale také naplnění celé řady podmínek upravených v přestupkovém zákoně a trestním zákoníku (společně formální a materiální znaky).**
- **Základním předpokladem pro řešení případů agresivní jízdy zůstává její odhalení.**
- Policie České republiky v případě dopravní nehody, a za současné podmínky přítomnosti indicií/skutečností, které napovídají, že se jednalo o agresivní jízdu, tyto vykazuje ve statistice dopravních nehod EDN. Podmínkou je tzv. následek v podobě poruchy, který je možné dále šetřit a také postihnout (platí v případě oznamovací povinnosti ve smyslu § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu). Pokud řidič nehodu neoznámí, nebude evidována. Obdobně dopravní nehody řešené prostřednictvím tzv. „Euroformuláře“. V případě následku na životě či zdraví je řidič povinen nehodu oznámit a poruchový následek bude zpravidla kvalifikován jako přestupek nebo trestný čin (povinnost jej podezřelému dokázat).
- **Mnoho případů agresivního chování však neskončí dopravní nehodou, ale následkem v podobě ohrožení. V těchto případech je potřeba na rozdíl od dopravní nehody dokázat **kdo a jakým způsobem ohrozil jiného**. Pravděpodobnost, že v těchto případech bude řidič postižen za ohrožení jiného právní kvalifikací skutku v podobě trestného činu je na území České republiky minimální (téměř vyloučena). **V praxi převažuje postih v podobě přestupku. Problémem zůstává vysoká latence...****

Právní rámec vnímání/konstrukce zavinění „agresivní jízdy“ v silničním provozu z pohledu trestního/přestupkového zákona

§ 272 Obecné ohrožení

(1) **Kdo úmyslně způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti** nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo takové obecné nebezpečí zvýší anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až osm let.

§ 273 Obecné ohrožení z nedbalosti

(1) **Kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví** nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

- **Současná ani předchozí česká trestně právní úprava neobsahuje ustanovení umožňující postižení agresivních řidičů, kteří se dopustili ohrožení účastníků silničního provozu (s výjimkou jízdy pod vlivem návykových látek § 274 TZ, nebo pokud došlo k ohrožení nejméně 7 osob) za využití nástrojů trestního práva...**
- **Všechny případy bezprostředního ohrožení účastníků silničního provozu, které pouze díky shodě náhod nedopadly tragicky, jsou českým právním systémem posuzovány jako přestupkové jednání...**
- **V Německu, Rakousku, Francii a řadě dalších evropských států je možné řidiče za ohrožení jiných účastníků silničního provozu postavit před soud...**

„Agresivní jízda“ jako negativní a sociálně patologický průvodní jev masového automobilismu

- *Problém nehodovosti a jejích následků spočívá tedy především v nerespektování pravidel silničního provozu a nebývale vysoké míře společenské tolerance, s níž je porušování pravidel v této oblasti spojeno. Dopravní nehody je třeba vnímat jako následek specifického (a bohužel obecně akceptovatelného) porušování zákona, které má však obdobný charakter jako jiné porušování zákona. K jejich řešení by mělo být přistupováno stejně důsledně jako k potírání kriminality.*
- Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2022.

30,81 %

celkové kriminality
připadá na trestné
činy v dopravě

Trestná činnost v dopravě představovala v roce 2021 30,81% podíl na celkové kriminalitě (v roce 2021 činil tento podíl 30,97 %). Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 trestního zákoníku) zůstává zároveň jedním z nejčastějších trestných činů. V roce 2022 bylo pro uvedený trestný čin stíháno a vyřízeno ve zkráceném přípravném řízení 10 706 osob (+307 oproti roku 2021), v roce 2022 se jednalo o 16,16 % ze všech pachatelů, vůči nimž bylo vedeno trestní stíhání nebo zkrácené přípravné řízení (shodně jako v roce 2021).

Agresivita na silnicích a USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 4. ledna 2021 č. 8 o Strategii BESIP 2021–2030

I. schvaluje

1. Strategii BESIP 2021–2030 (dále jen „Strategie“), obsaženou v části III materiálu čj. 1575/20,
2. Akční plán Strategie na období 2021–2022, obsažený v příloze 1 části III materiálu čj. 1575/20;

V akčním plánu 2021–2022 agresivita na silnicích uvedena není...

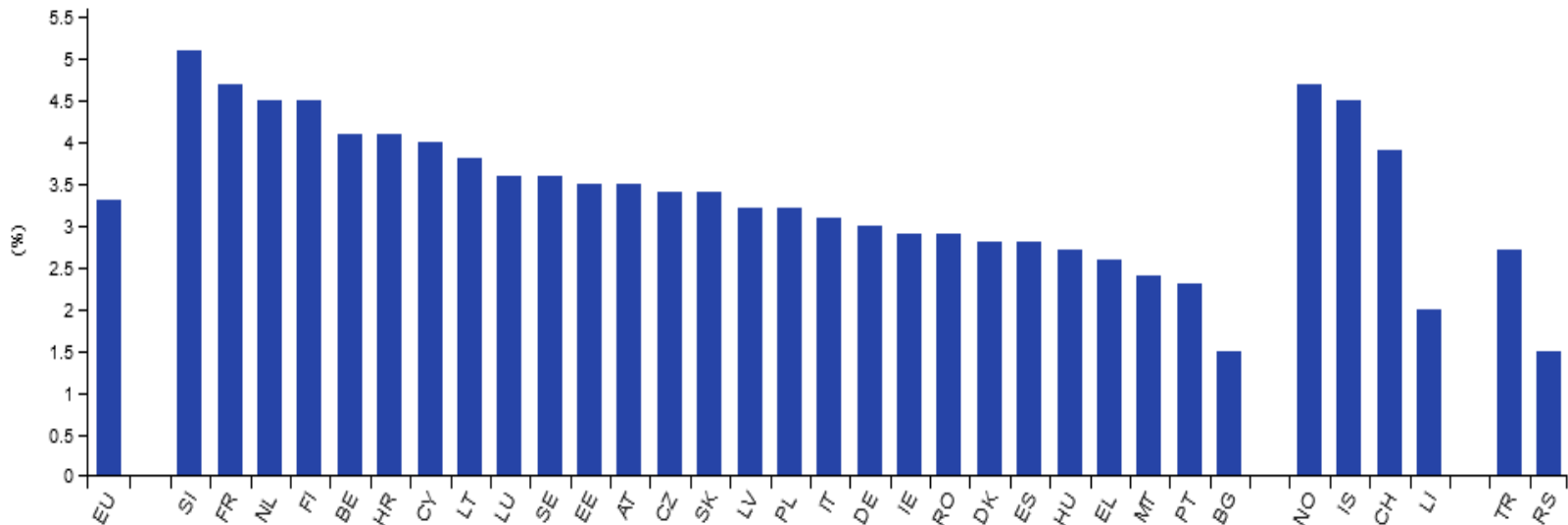
SYSTEMOVÁ OPATŘENÍ							
OBLAST	ID	AKTIVITA	KVALITATIVNÍ/ KVANTITATIVNÍ KRITÉRIUM PLNĚNÍ AKTIVITY	ZDROJE FINANCOVÁNÍ	ODPOVĚDNOST	SPOLUPRÁCE	TERMIN DOKONČENÍ
ÚČINNÝ DOHLED A VYMAHATELNOST PRÁVA PRIORITY OBLAST	36	Zajistit účinný dohled policie zaměřený na nejzávažnější příčiny dopravních nehod s usmrcením a těžkým zraněním a rizikové kategorie účastníků silničního provozu v jednotlivých krajích (PRIORITY)	<p>1. Na základě https://www.odv.cz/vizenula stanovit maximálně dvě dohledové priority v kraji na kalendářní rok (nad rámec celostátní priority - viz opatření č. 1)</p> <p>2. Celkový počet hodin dohledu; počet provedených základních kontrol vozidel. Vyhodnocení přestupků, dopravních nehod a počtu usmrcených a těžce zraněných v kraji v prioritní oblasti</p>	SR (MV), stávající		PČR	2023, 2024
	37	Předložit legislativní návrh pro zajištění digitalizace příkazových bloků v rámci Policie ČR a Celní správy ČR. (DOPLŇKOVĚ)	Splněno/nesplněno	—	MV	GŘC, PČR, MF	2024
	38	Analýza proveditelnosti novely zákona o silničním provozu týkající se změny oznamovací povinnosti a šetření dopravních nehod. (DOPLŇKOVĚ)	Splněno/nesplněno	FZŠ/ SR (MD), stávající	MV	PČR, MD, ČKP	2024

Statistika EUROSTAT a evidování „Agresivní jízdy“



- Statistika EUROSTAT Evropské unie (EU) se zaměřuje se na čtyři aspekty:
- úmrtí v důsledku nehod, rozsahu nehod (zranění lehká/těžká) a zdravotní péče (v budoucnosti Mais3+)
- **Agresivita není statistikou EUROSTAT definována, proto není statisticky vykazována...**

Share of all deaths caused by accidents, 2019



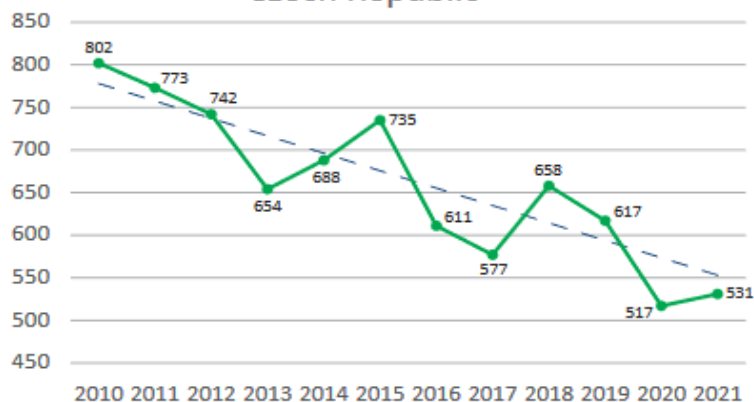
Statistika Road Safety Annual Report 2022 a evidování „Agresivní jízdy“ International Transport Forum OECD

- **Výroční zpráva o bezpečnosti silničního provozu za rok 2022 poskytuje přehled bezpečnosti silničního provozu 42 zemí, které se účastní stálé pracovní skupiny pro bezpečnost silničního provozu Mezinárodního dopravního fóra, známé jako skupina IRTAD.**
- **Na základě nejnovějších údajů zpráva popisuje nedávný vývoj bezpečnosti silničního provozu v těchto zemích a porovnává jejich výkonnost s hlavními ukazateli bezpečnosti silničního provozu.**

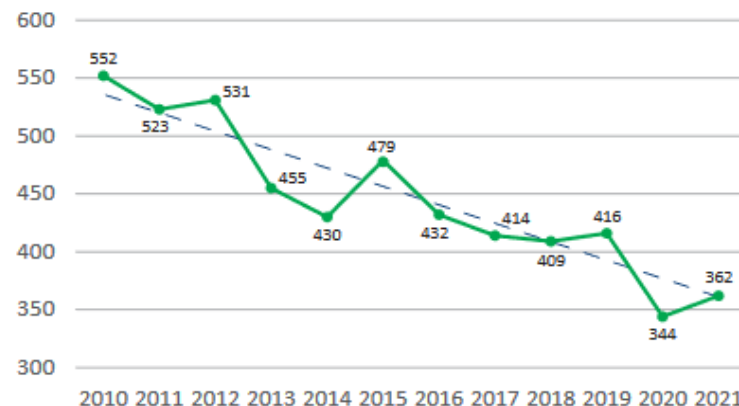


Statistika Road Safety Annual Report 2022 a evidování „Agresivní jízdy“ International Transport Forum OECD

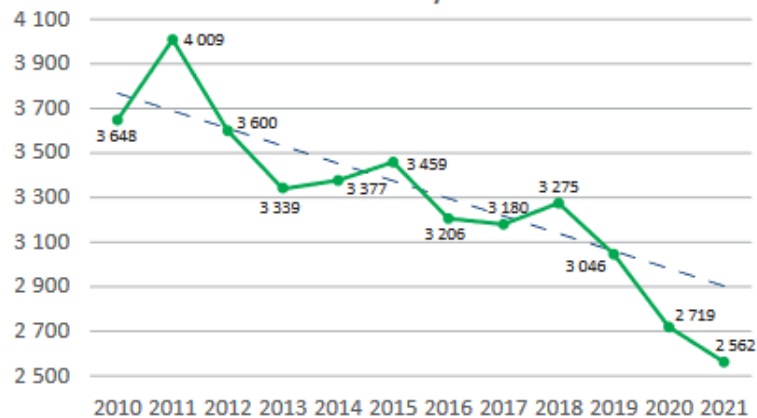
Czech Republic



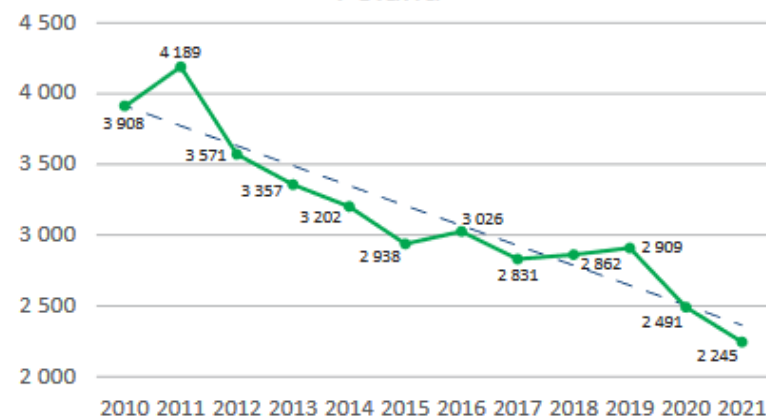
Austria



Germany



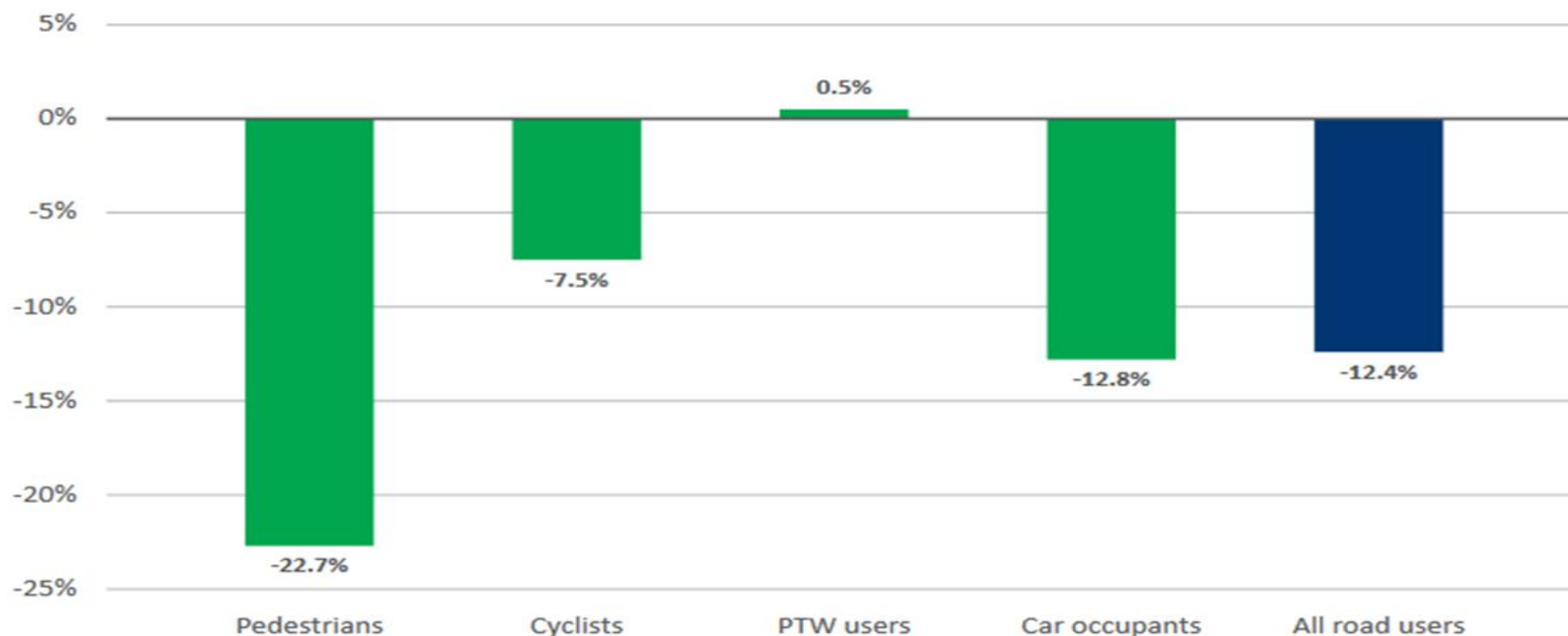
Poland



Statistika Road Safety Annual Report 2022 a evidování „Agresivní jízdy“ International Transport Forum OECD

- **Statistika International Transport Forum OECD v Road Safety Annual Reportu neeviduje „agresivní jízdu“, ale evoluci vývoje fatálních následků dopravních nehod...**

Figure 2. Evolution in road deaths by road user, 2021 compared to average for 2017-19



Note: Data in this table represents an aggregate of 31 countries.

Statistika Road Safety Annual Report 2022 a evidování „Agresivní jízdy“ International Transport Forum OECD

Díky jednotné definici dopravní nehody „For the purposes of this Directive 'accident resulting in death or injury' shall mean any collision between road users involving at least one vehicle in motion on a public highway normally open to traffic and causing the death of and/or injury to one or more of the road users“
závazné pro členské státy vyplývající z Rozhodnutí Rady ze dne 30. listopadu 1993 o vytvoření databáze Společenství, týkající se dopravních nehod v provozu na pozemních komunikacích (93/704/ES), **tato data poskytují komparativní obraz vývoje registrované dopravní nehodovosti na jejich území.**

„Nemohlo by tomu být také v případě agresivní jízdy?“

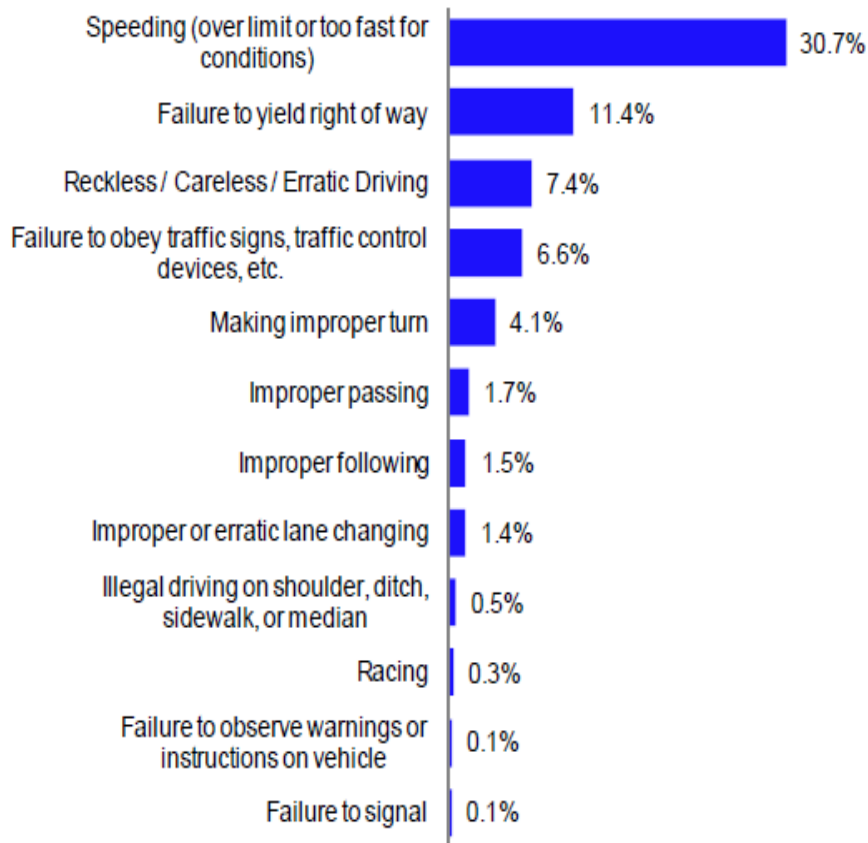
Table 1. Road deaths, first half of 2017-22

Provisional data

Country	Jan-Jun 17-19 (average)	Jan-Jun 2020	Jan-Jun 2021	Jan-Jun 2022	% change in 2022 over 2021	% change in 2022 over 2020	% change in 2022 over 2017-19
Austria	189	153	151	189	25%	24%	0.0%
Belgium	286	236	226	231	2%	-2%	-19%
Chile	811	801	751	929	24%	16%	15%
Czech Republic	265	250	220	247	12%	-1%	-7%
Denmark	84	68	46	62	35%	-9%	-26%
Finland	107	110	91	75	-18%	-32%	-30%
France	1 557	1 153	1 253	1 553	24%	35%	-0.2%
Germany	1 502	1 290	1 107	1 267	14%	-2%	-16%
Greece	309	245	251	282	12%	15%	-9%
Hungary	267	171	207	216	4%	26%	-19%
Iceland	7	4	4	4	0%	0%	-45%
Israel	168	138	183	181	-1%	31%	8%
Japan	1 869	1 617	1 442	1 413	-2%	-13%	-24%
Lithuania	80	71	61	48	-21%	-32%	-40%
Luxembourg	13	10	6	13	117%	30%	0.0%
Netherlands	271	278	232	300	29%	8%	11%
New Zealand	192	145	173	186	8%	28%	-3%
Poland	1 225	1 087	983	891	-9%	-18%	-27%
Serbia	234	213	203	240	18%	13%	3%
Slovenia	51	45	48	51	6%	13%	1%
TOTAL	9 488	8 085	7 638	8 378	10%	4%	-12%

USA, „Agresivní jízda“ a dopravní kriminalita

- Statistický průzkum



Car crashes rank among the leading causes of death in the United States.



Aggressive Driving: Research Update

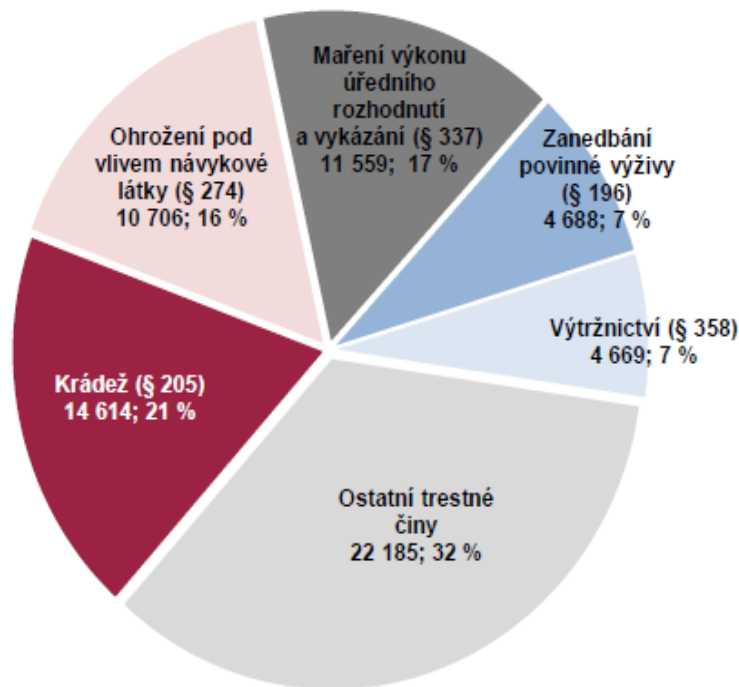
April, 2009



„Agresivní jízda“ jako negativní a sociálně patologický průvodní jev masového automobilismu

- ***Problém nehodovosti a jejích následků spočívá tedy především v nerespektování pravidel silničního provozu a nebývale vysoké míře společenské tolerance, s níž je porušování pravidel v této oblasti spojeno. Dopravní nehody je třeba vnímat jako následek specifického (a bohužel obecně akceptovatelného) porušování zákona, které má však obdobný charakter jako jiné porušování zákona. K jejich řešení by mělo být přistupováno stejně důsledně jako k potírání kriminality.***
- Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2022.

**Skladba trestné činnosti podle nejčastějších právních kvalifikací
(počty zahájených trestních stíhání a zkrácených přípravných řízení v roce 2022)**



Závěr

Efektivní postih rizikového/agresivního chování:

- Obecně nelze říci, že by agresivní chování na našich silnicích vůbec nebylo postihováno (přestupky, bodový systém, objektivní odpovědnost provozovatele vozidla, poruchové trestné činy, život, zdraví, ohrožení pod vlivem návykové látky, neposkytnutí pomoci).
- Nezodpovězenou otázkou zůstává: **Jak a v jaké míře se u nás projevuje agresivní chování?**
- **Neexistuje žádná definice** (spíše povědomí) takového chování/definice **nepřípustného násilného chování** (vyjma etiky), proto není možné účinně postihovat.
- Obecně je naší společností takové jednání tolerováno (latence/anonymita).
- Vysoká **společenská tolerance vede k obecné dekriminálnímu agresivních projevů chování na silnicích** (nápodoba, vždyť to dělá každý).
- Nepostihované páchaní násilných projevů chování má **vliv na recidivu** (perseverance, modus operandi).
- **Agresivní jízdu nelze v případě následku v podobě ohrožení jiného postihovat v trestním řízení, proto není možné využít propadnutí věci.**
- **Bez definování není možné sbírat statistická data** (ohrožení jiného nemusí skončit dopravní nehodou).
- Právní úprava přestupků neumožňuje agresivní řidiče účinně postihovat § 35 d) **propadnutí věci nelze uložit, je-li hodnota věci v nápadném nepoměru k povaze přestupku.**
- **Nízká úroveň vymahatelnosti dopravního práva bez podpory rozhodování soudů jako v zahraničí** (Francie konfiskace vozidla, ČR § 72 samostatný trest propadnutí věci).
- Nedůsledné správní trestání (obce s rozšířenou působností, magistráty).
- Možnost srovnání se zahraničím (Francie metodický přístup: **Podstupování rizika a agresivita**).
- Opatření sociální, behaviorální, výchovná (bodové systémy má většina států)
- Technické prostředky (Holandsko, Francie)
- Právní, agresivní jízda coby trestný čin, propadnutí věci (Německo, Francie, Belgie atd.)
- Nástroj vymahatelnosti sankcí v podobě náhradního trestu odnětí svobody (Rakousko).
- USA: „ŘÍDÍŠ JAK ŽIJEŠ“

S agresivními řidiči lze účinně bojovat – zahraniční zkušenosti

PROSTOR PRO VAŠE DOTAZY

pplk. Mgr. Jindřich Komárek, Ph.D.

DĚKUJI ZA POZORNOST

pplk. Mgr. Jindřich Komárek, Ph.D.