

**UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA**

**BAKALÁŘSKÉ  
PREZENČNÍ STUDIUM  
2009 – 2013**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Jméno a příjmení autora:**

**Faloutová Lucie**

**Název práce:**

**Bodový systém a přestupky v dopravě**

**Praha 2013**

**Vedoucí práce:**

**JUDr. Jozef Bandžak Ph.D**

**JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE**

**BACHELOR  
FULL-TIME STUDIES  
2009 – 2013**

**BACHELOR THESIS**

**Name and surname:**

**Lucie Faloutová**

**Scoring system and traffic offenses**

**Title:**

**JUDr. Jozef Bandžak Ph.D**

**Prague 2013**

## **Anotace**

Tato bakalářská práce se zabývá otázkou systému bodového hodnocení. V jednotlivých kapitolách jsou popsány přestupky a trestné činy obecně i v oblasti dopravy, jaké události předcházely vzniku bodového hodnocení, jeho vývoj, legislativa, účel a systém fungování. Obsahuje srovnávací grafy jednotlivých období z různých úhlů pohledu. Jsou zde popsány případy správních řízení sporných případů a výňatky ze soudních rozhodnutí.

Závěr poskytuje shrnutí otázky, zda je tento systém funkční a zda je přínosem pro společnost v České republice.

## **Klíčová slova**

přestupek, trestný čin, bodový systém, provoz na pozemních komunikacích, řidič, řidičské oprávnění

## **Annotation**

This thesis deals with a question of scoring system. Each chapter describes the offenses and crimes in general and in the field of transport, what events preceded the emergence of the scoring system, its development, legislation, purpose and functioning of the system. It includes comparison charts of discrete periods from different perspectives. There are also reports of administrative proceedings in cases of dispute, and excerpts from court decisions.

The conclusion provides a summary of whether this system is functioning and if it is beneficial for the community in the Czech Republic.

## **Key words**

offense, offense, scoring system, road traffic, driver, driving license

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že je předložená bakalářská práce mým původním autorským dílem a vypracovala jsem ji samostatně pod vedením garanta práce.

Veškeré použité prameny, z nichž jsem čerpala, jsou uvedeny v seznamu použité literatury a zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne: 29.3.2013

Lucie Faloutová

## **Poděkování**

Tímto bych chtěla poděkovat svému vedoucímu bakalářské práce JUDr. J. Bandžakovi Ph.D. za odborné vedení, za pomoc a cenné rady.

Dále bych ráda poděkovala své rodině a blízkým za podporu při studiu zvláště při vypracovávání této práce.

# OBSAH

ÚVOD.....	1
<b>1 PŘESTUPEK.....</b>	<b>3</b>
1.1 Odpovědnost za přestupek.....	4
1.1.1 Obsahové vymezení.....	4
1.1.2 Působnost zákona.....	5
1.1.3 Sankce.....	6
1.1.4 Ochranná opatření.....	7
1.1.5 Zvláštní ustanovení o mladistvých.....	8
1.1.6 Zánik zodpovědnosti za přestupek.....	8
1.1.7 Řešení přestupků.....	8
<b>2 DOPRAVNÍ PŘESTUPEK A TRESTNÝ ČIN V DOPRAVĚ</b>	<b>10</b>
2.1 Dopravní přestupek.....	10
2.1.1 Druhy dopravních přestupků .....	11
2.2 Trestný čin.....	12
2.3 Provoz na pozemních komunikacích.....	13
2.3.1 Účastníci provozu.....	13
2.3.2 Podmínky účasti na provozu.....	13
2.3.3 Pravidla provozu.....	14
2.4 Nejčastější přestupky v ČR.....	16
<b>3 BODOVÝ SYSTÉM.....</b>	<b>17</b>
3.1 Historie.....	17
3.2 Co je bodový systém a jak funguje.....	18
3.3 Zavedení ve světě.....	19
3.4 Zavedení v České republice.....	21
3.5 Systém ukládání trestných bodů.....	24
3.5.1 Hodnota přestupků a trestných činů.....	27
3.5.2 Přičítání a odečítání bodů.....	29
3.5.3 Vybodování.....	31

<b>4</b>	<b>BODOVÝ SYSTÉM V PRAXI.....</b>	<b>34</b>
	Případ č. 1.....	34
	Případ č. 2.....	35
	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>37</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ.....</b>	<b>40</b>
	<b>SEZNAM GRAFŮ.....</b>	<b>41</b>





# ÚVOD

Pro svoji bakalářskou práci jsem si zvolila téma Bodový systém, dále jen /“bodový systém“/, neboť je dle mého názoru aktuální a nesporně velmi důležité pro každodenní život každého z nás. Mnozí lidé se mylně domnívají, že právě jich se netýká, ale i chodec je účastníkem silničního provozu, pomineme-li, že je v dnešní době řidičský průkaz pro většinu lidí důležitý, ne-li nutný, ať už kvůli zaměstnání, překonávání vzdáleností mezi potřebnými místy, úspoře času či vlastnímu pohodlí.

Každý, kdo se stane řidičem, si musí uvědomit, že žádná společnost ani systém bez pravidel nemohou fungovat. Každé pravidlo a nařízení musí obsahovat dvě složky. První z nich je sankce, která má za úkol potrestat jedince za nežádoucí chování a podtrhnout tak závažnost provinění i ponaučit celou společnost. Druhou, neméně důležitou složkou je pak odměna za bezúhonnost, která má ryze preventivní charakter, účelem je eliminovat protiprávní jednání a její význam je nepostradatelný. V praktickém případě, je-li například zmrzačen účastník provozu jiným, přestože je viník sankciován a poškozený odškodněn, již došlo k újmě, kterou zpravidla nelze vzít zpět.

Spousta mladých lidí považuje vlastnictví řidičského oprávnění za důkaz dospělosti a svobody, zpočátku si však málokdo uvědomuje, kolik zodpovědnosti se skrývá v malé plastové kartě, kterou hrdě nosí. Uspěli ve zkoušce autoškoly a s hlavou v oblacích jsou přesvědčeni, že již řídit umí a nic je nepřekvapí. Pravdou je, že se naučili nastartovat motor, řadit rychlosti, otáčet volantem a rozeznávat význam značek. Nebylo jim ale vysvětleno, jaké následky může mít jen banální chyba, zaváhání nebo nepozornost.

Netýká se to však pouze mladých nezkušených řidičů. Je velmi snadné porušit některé z mnoha pravidel silničního provozu a stává se to i rozvázným, opatrným a zkušeným lidem bez antisociálního zaměření. Bohužel se však na

silnicích nezřídka setkáte s jedinci bez kázně a obav z možných dopadů jejich protiprávního chování.

Různé předpisy týkající se chování na pozemních komunikacích jsou praktikovány již od nepaměti v důsledku nutnosti správy provozu na frekventovaných kupeckých stezkách, přes pravidla pro povozy s koňmi a vynálezu prvních automobilů. Pro společnost jsou nepostradatelné, proto se je lidé neustále snaží zdokonalovat a tím minimalizovat újmy na zdraví, životech i majetku.

Nejnovější dopravní systém v naší i dalších zemích se nazývá bodový systém a o něm tato bakalářská práce pojednává. Pokusím se zjistit a analyzovat, co to vlastně je, kdy a za jakým účelem tento systém vzniknul, jak funguje a jeho význam. Z obecného hlediska se pokusím též zhodnotit klady a zápory, případně jaký přínos poskytl od doby implementace do našeho právního systému. Také bych se pokusila analyzovat účelnost bodového systému v České republice.

# 1 Přestupek

Obecná koncepce může být různá, závisí na jeho druhu, společnosti, které se týká a zda je definován právem formálním nebo pouze zvykovým.

Zmiňované zvykové právo je sice pevný soubor pravidel, platí však pouze pro dané socializační skupiny či konkrétní oblasti. Není za ně stanoven přímý postih, například finanční nebo omezující lidskou svobodu, má spíše morální následky a převážně zde hrozí společenská degradace, výjimečně dochází i k úplné izolaci nepřizpůsobivého jedince.

Formální právo má pro tento pojem přesnou definici formulovanou zákonem o přestupcích č. 200/1990 Sb., část první, § 2, odstavec 1. v tomto znění: Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.

Zákonem č. 200/1990 Sb., část první, § 2, odstavec 2 zároveň upravuje, co přestupkem není:

Přestupkem není jednání, jímž někdo odvrací

- a) přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvajícím útok na zájem chráněný zákonem nebo
- b) nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak. <sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Úplné znění zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích, nakladatelství ARMEX PUBLISHING s.r.o., ISBN 978-80.87451-16-8

## **1.1 Odpovědnost za přestupek**

Zavinění a odpovědnost za přestupek se věnuje §3 Zákona o přestupcích, který uvádí, že k odpovědnosti za přestupek postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění. Pokud by totiž snižovala nedbalost míru zavinění, jen stěží by mohlo trestání hříšníků být objektivní, vinu totiž nikdo nerad přiznává kvůli obavám z následků.

### **1.1.1 Obsahové vymezení**

Přestupky můžeme prvotně rozdělit do dvou skupin a to dle hlediska neúmyslného nebo úmyslného spáchání.

Nedbalost je zohledněna v případě, že pachatel sice věděl, že může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale spoléhal na to, že se tak nestane, popřípadě si nebyl vědom, i když vzhledem okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl.

Úmyslně spáchaný přestupek jest takový, kdy chtěl pachatel svým jednáním porušit zákon, věděl, že toho svým jednáním docílí a byl s tímto faktem srozuměn. Úmyslem se rozumí i opomenutí takového konání, k němuž byl pachatel podle okolností a svých osobních poměrů povinen.

Za porušení povinnosti uložené právnické osobě odpovídá podle tohoto zákona ten, kdo za právnickou osobu jednal nebo měl jednat, a jde-li o jednání na příkaz, je odpovědný ten, kdo dal k jednání příkaz.

Za přestupek není odpovědná osoba mladší patnáctého roku věku a osoba, která v důsledku duševní choroby nemohla být schopna rozpoznat, že se jedná o porušení či ohrožení zájmu chráněného zákonem, případně nemohla ovládat své jednání.

Pachatel, jenž se do stavu nepřičetnosti přivedl nedbalostí, požitím alkoholu či návykové látky, odpovědnosti zbaven není.

### **1.1.2 Působnost zákona**

Posouzení odpovědnosti se orientuje dle zákonů účinných v době spáchání přestupku, pokud je však pro pachatele příznivější znění pozdějšího zákona, je zde možnost jej využít. Pachateli lze pak uložit pouze takový druh sankce, který je v souladu se zákonem platným v době, kdy se o přestupku rozhoduje, taktéž u předepsání ochranného opatření.

Zákon dále vymezuje postup při přestupcích páchaných na území České republiky, přestupcích spáchaných občanem České republiky v cizině, cizincem s cizí státní příslušností, avšak trvalým pobytem v naší zemi, pokud takové jednání nebylo projednáno v cizině.

Toto vyplývá především z vyhlášených mezinárodních dohod a úmluv, kterými je náš právní řád vázán.

Pokud se jednání mající znaky přestupku dopustí osoba, jež užívá výsady nebo imunitu dle zákona, nelze jej projednat jako přestupek, není-li stanoveno jinak. Sankci ani pokračování výkonu není možné uplatnit ani v případě, že osoba, jíž byla uložena, se později stala osobou užívající výsad a imunit. Výjimkou jsou osoby, které nabyly poslanecké či senátorské funkce. Avšak i pro poslance a senátory zde existuje právní postih, pokud nepožádají orgán příslušný k projednání přestupku o projednání přestupku v disciplinárním řízení podle zvláštních právních předpisů.

Podle zvláštních předpisů se projedná jednání, které má znaky přestupku, jehož se dopustily osoby podléhající vojenské kázeňské pravomoci, příslušníci

bezpečnostních sborů, osoby během výkonu trestu odnětí svobody nebo zabezpečovací detence.

V případě, že pachatel již nezastává některou z těchto funkcí, je s ním opět zacházeno stejně jako s jiným běžným občanem.

### **1.1.3. Sankce**

Za přešupek lze uložit sankce dle § 11 zákona o přešupcích. Jsou jimí napomenutí, pokuta, zákaz činnosti, propadnutí věci nebo zákaz pobytu a to samostatně nebo i s jinou sankcí, napomenutí však nelze uložit spolu s pokutou.

Od uložení sankce lze v rozhodnutí o přešupku upustit, jestliže k nápravě pachatele postačí samotné projednání přešupku.

Druh sankce je určován s ohledem na závažnost přešupku, zejména pak ke způsobu spáchání, následkům, okolnostem, míře zavinění, pohnutkám a také k samé osobě pachatele, tedy zda jde o první přešupek nebo recidivu a tím i k dosavadnímu disciplinárnímu řešení. Za více přešupků téhož pachatele projednaných ve společném řízení se uloží sankce podle ustanovení vztahujícího se na přešupek nejpřísněji postižitelný. Zákaz činnosti lze uložit, pokud je to s ohledem na tyto přešupky možné.

Pokuty vydané orgánem obce, který rozhodoval o přešupku v prvním stupni, připadají do jejího rozpočtu, ty, jež uloží jiný správní orgán České republiky, jsou příjmem rozpočtu státního

Zákaz činnosti je umožněn pouze do rozsahu dvou let. Do této doby se započítává i ta, kterou pachatel na základě opatření správního orgánu učiněného v souvislosti s projednávaným přešupkem nesměl již tuto činnost vykonávat.

Od výkonu zbytku zákazu činnosti lze po uplynutí poloviny doby výkonu této sankce upustit, jestliže pachatel přešupku způsobem svého života prokázal, že její další výkon není potřebný.

Propadnutí věci lze uložit pouze v případě, že věc pachateli náleží, byla použita nebo určena ke spáchání přestupku nebo jeho spácháním byla nabyta.

Jestliže je hodnota věci ve znatelném nepoměru k povaze přestupku, nelze tuto sankci uložit. Vlastníkem takto odebrané věci se stává stát.<sup>2</sup>

Zákaz pobytu je časově vymezen a vztahuje se na místo (obec nebo její část), kde docházelo k opakovanému porušování zákona pachatelem.

#### **1.1.4. Ochranná opatření**

Jako ochranná opatření můžeme označit omezující opatření a zabránění věci.

Význam omezujících opatření je právní inhibice přístupu k určeným veřejně přístupným místům a místnostem, v nichž se například konají kulturní, sportovní či tělovýchovné akce nebo místa, kde jsou podávány alkoholické nápoje. Platí pro pachatele přestupku na úseku ochrany před alkoholismem a jinými toxikomaniemi, přestupku proti veřejnému pořádku nebo proti občanskému soužití. Tato opatření musí být přiměřené povaze a závažnosti činu a lze je uložit pouze v kombinaci se sankcí a maximálně na dobu jednoho roku.

Zabránění věci je možné pouze v případě, nedošlo-li k propadnutí věci a za předpokladu, že náleží pachateli, kterého nelze za přestupek stíhat, popřípadě věc pachateli nenáleží zcela, ale vyžaduje to bezpečnost osob nebo majetku, či je zohledněn jiný obecný zájem. Vlastníkem zabrané věci se stává stát.

Tato ustanovení nelze uložit, jestliže od jednání majícího znaky přestupku uplynuly dva roky.

---

<sup>2</sup> KUČEROVÁ Helena, HORZINKOVÁ Eva, *Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou a přehled zákonů obsahujících skutkové podstaty přestupků*, vydavatelství LEGES, ISBN 978-80-87212-94-3



### **1.1.5 Zvláštní ustanovení o mladistvých**

Jak je již výše uvedeno, u pachatele, který nedovrší patnáctého roku věku, nelze přestupek projednat v příkazním řízení.

Osoby po dovršení patnáctého roku, u nichž ještě nebyl překročen osmnáctý rok, jsou zohledněny zvláštní péčí, jež společnost věnuje mládeži. Stanovená pokuta je snižována na polovinu a nesmí být vyšší, nežli 2000 Kč. V blokovém řízení je maximální hranice 500 Kč.

Zákaz činnosti lze mladistvé osobě uložit nejdéle na dobu jednoho roku za předpokladu, že rozhodnutí nebrání pachateli v přípravě na povolání.

### **1.1.6. Zánik odpovědnosti za přestupek**

Upravuje jej § 20, poslední z obecné části zákona o přestupcích a to ve dvou následujících bodech:

- 1) Přestupek nelze projednat, uplynul-li od jeho spáchání jeden rok; nelze jej též projednat, popřípadě uloženou sankci nebo její zbytek vykonat, vztahuje-li se na přestupek amnestie.
- 2) Do běhu lhůty podle odstavce 1 se nezapočítává doba, po kterou se pro tentýž skutek vedlo trestní řízení podle zvláštního právního předpisu.<sup>3</sup>

### **1.1.7 Řešení přestupků**

Přestupky lze řešit podle zák. č. 200/1990 Sb., uložením pokuty a to buď v přestupkovém řízení, které je vedeno správním orgánem nebo v blokovém řízení vedeném správním orgánem, pověřenou osobou nebo jinými orgány zmocněnými k tomu zvláštními zákony, anebo v příkazním řízení vedeném správním orgánem. Výše pokuty je stanovena v § 13 v obecné rovině nebo v konkrétní vyšší částce ve zvláštní části přestupkového zákona nebo jiném zákoně obsahující přestupky.

---

<sup>3</sup> ČERVENÝ Zdeněk, ŠLAUF Václav, TAUBER Milan, *Přestupkové právo (17. aktualizované vydání k 1.1.2011)*, nakladatelství Linde a.s. ISBN 978-80-7201-830-7

Od uložení sankce lze podle přestupkového zákona v rozhodnutí upustit, jestliže k nápravě pachatele přestupku postačuje samotné projednání přestupku s pachatelem a toto projednání má vliv na pachatele jako by mu byla uložena sankce.

## **2. Dopravní přestupek a trestný čin**

### **2.1. Dopravní přestupek**

Pokud bychom chtěli najít právně formulovaný význam tohoto pojmu, hledání by bylo neúspěšné.

Dá se říci, že jej definuje zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., který je doplněn §23 Ostatní přestupky na úseku dopravy a přestupky na úseku silničního hospodářství zákona o přestupcích č.200/1990 Sb., část druhá.

Přesto se tento termín může týkat i několika dalších druhů zákonů neboť skutková podstata nezřídka souvisí například s obecným ohrožením, jednání proti občanskému soužití či ohrožením a poškozením životního prostředí. Zákonnost přestupkového řízení je plně závislá na precizním stanovení druhu a rozsahu spáchaného přestupku.

Pokud se jedná o sporné případně nejednoznačné posouzení skutku, jímž došlo k porušení právních norem, mohou vyvstat pochybnosti, zda bude následně udělený postih korektní k míře provinění.

Dovolila bych si tedy vlastními slovy shrnout dopravní přestupek jako nežádoucí až protiprávní jednání účastníků silničního provozu, jehož právní kvalifikace se opírá nejen o zákony týkající se provozu na pozemních komunikacích.

### 2.1.1 Druhy dopravních přestupků

Jak jsem již zmínila v úvodu své bakalářské práce, pojednává o bodovém systému hodnocení těchto přestupků. Ne všechny jsou však v jeho právní formě zastoupeny. Takové běžně nazýváme „nebodové“ případně „nebodované“.

V současné době jsou jimi tyto:

- Řízení vozidla, na němž v rozporu s jiným právním předpisem není umístěna tabulka registrační značky nebo je umístěna tabulka registrační značky která nebyla vozidlu přidělena
- Řízení vozidla, jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena anebo umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost
- Řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti
- Řízení motorového vozidla řidičem, který je držitelem řidičského průkazu Evropské unie, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, avšak pozbyl právo k řízení motorového vozidla na území České republiky
- Neoprávněné stání s vozidlem na parkovišti a místě, které je vyhrazeno pro osoby vlastníci průkaz o zdravotním postižení a také neoprávněné užití tohoto průkazu při stání či jízdě
- Způsobení dopravní nehody, při které je jinému ublíženo na zdraví
- Nепrokázaní totožnosti ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě
- Použití zařízení, které je označováno jako „antiradar“
- Příkaz nebo svěření vozidla nebo umožnění řídit jej osobě, o které vlastník vozidla nezná údaje potřebné k určení její totožnosti
- Pokud řidič při kontrole nepředložil platný doklad požadovaný zvláštním právním předpisem nebo pokud řidič nezaznamenával stanoveným způsobem údaje o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku (toto se však netýká běžných situací u řidičů, kteří nejsou řidiči z povolání)

## 2.2. Trestný čin

Čin je trestný, jen pokud jeho trestnost byla zákonem stanovena dříve, než byl spáchán.<sup>4</sup>

Trestným činem se rozumí chování, které ohrožuje přímo a závažnou měrou bezpečnost a kdy k nápravě nepostačuje pouze náhrada škody způsobené oběti, je definován v trestním zákoníku.

Trestný čin v dopravě je pak podrobnějším hlediskem s konkrétním zaměřením a to na účastníky provozu na pozemních komunikacích. V důsledku neukázněnosti některých řidičů, které ani vysoké pokuty neodradily od protiprávního jednání v souvislosti s řízením motorového vozidla, byly jisté přestupky přehodnoceny na trestní čin. Tato úprava by měla odradit lehkovážné řidiče, neboť již hrozí nejen odebrání oprávnění ale i možný trest odnětí svobody.

Za trestný čin je nyní považováno:

- ohrožení pod vlivem návykové látky, který byl do roku 2006 postihován mnohem mírněji a to spíše v případě, že došlo v jeho důsledku k zavinění dopravní nehody, popřípadě v situacích, kdy se jednalo o řidiče z povolání.
- maření výkonu úředního rozhodnutí – tímto se rozumí například řízení motorového vozidla i přes udělení zákazu činnosti. I toto je hodnoceno některými řidiči za malichernost, hrozí jim však odnětí svobody až dvou let.
- ublížení na zdraví – je hodnoceno jako nedbalostní trestný čin, rozhodující jsou okolnosti, proto je rozsah možných sankcí poměrně rozsáhlý. Někdy totiž zdánlivě závažná nehoda, při níž jsou auta účastníků zdemolována, vyplyne pouze jako rozsáhlá hmotná škoda s několika drobnými šrámy a modřinami postižených. Naopak i vizuálně drobný střet může vést k mnohočetným zraněním.
- obecné ohrožení – tento termín se užívá v souvislosti se zaviněním dopravní nehody, při níž je ohroženo, postiženo zraněním či smrtí větší množství osob a

---

<sup>4</sup> Úplné znění zákona č. 40/2009 Sb. TRESTNÍ ZÁKONÍK, nakladatelství ARMEX PUBLISHING s.r.o., ISBN 978-80-87451-10-6

hrozí velké škody na majetku. Nejčastěji jde o nehody autobusů a vozidel hromadné přepravy osob nebo přepravy nebezpečných látek.<sup>5</sup>

## **2.3 Provoz na pozemních komunikacích**

### **2.3.1 Účastníci provozu**

Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Můžeme se tedy setkat s těmito druhy účastníků:

- průvodce vedených nebo hnaných zvířat, osoba, která doprovází zvířata jdoucí jednotlivě nebo ve stádech po pozemní komunikaci.
- osoba, která řídí motorové vozidlo nebo nemotorové vozidlo nebo tramvaj.

### **2.3.2 Podmínky účasti na provozu**

Provozu na pozemních komunikacích se nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost tohoto provozu. To neplatí, pokud osoba sama nebo jiná osoba učinila taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nedošlo.

Řídit vozidlo nebo jet na zvířeti může pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti a předpisy o provozu na pozemních komunikacích.

---

<sup>5</sup> JEILÍNEK Jiří a kolektiv, Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. K 1.10.2012, nakladatelství Leges, ISBN: 978-80-87576-29-8

Ze zákona může motorové vozidlo řídit pouze osoba, která je držitelem příslušného řidičského oprávnění podle § 81, nebo žadatel o řidičské oprávnění, který se pod dohledem učitele autoškoly podrobuje výcviku v řízení motorového vozidla nebo skládá zkoušku z řízení motorového vozidla, případně pak osoba, která se pod dohledem učitele autoškoly připravuje k přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel nebo skládá zkoušku v rámci tohoto přezkoušení.

Je dáno, žádný řidič nesmí používat technická zařízení zvaná „antiradar“, která narušují funkci technických prostředků, která slouží policii a vojenské policii k dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

### **2.3.3 Pravidla provozu**

Samotná pravidla provozu na pozemních komunikacích si prošla mnoha nepostradatelnými změnami, které byly kvůli rychlému technickému rozvoji nevyhnutelné.

Nejstaršími předpisy tohoto charakteru se pyšní Anglie, kde byly určité typy silničních zákonů vydávány přinejmenším již od roku 1555, i když se jejich obsah týkal spíše povinností ohledně výstavby, údržby a financování cest, nežli pravidel provozu tak, jak je známe nyní. Zákon, který již ve svém principu upravoval dopravu samou, byl v této zemi vydán až roku 1773 pod názvem General Highway Act (13 Geo3 c 78). Následovalo memorandum o rychlosti parostrojů, zákon o samohybech zvaný též „praporkový zákon“, a roku 1903 byly zákonem The Motor Car Act (3 Edw. VII, c. 30) zavedeny poprvé na světě dopravní značky.

České země se legislativní úpravy dočkaly až roku 1875 vyhláškou o jízdě silničními parostroji, na kterou 29.1.1900 navázalo místodržitelské nařízení, které ji konkretizovalo. Byly upřesněny požadavky na vlastnosti vozidel a jejich označení, nařízení také zahrnovalo rekapitulaci pravidel jízdy, bezpečného řízení i rychlost, samozřejmě velmi prostou formou. To je možné vidět například u tohoto

výňatku: „rychlost jízdy v uzavřené obci nesmí být větší než rychlost koně v čerstvém klusu“.

O velký krok kupředu posunula rozvoj pravidel provozu na veřejných komunikacích mezinárodní konference konaná v Paříži roku 1909, na jejímž základě došlo k modernizaci a sjednocení předpisů a nařízení v rámci Evropy. Mimo jiné byly stanoveny okolnosti připouštění automobilů k provozu na veřejných cestách, vydána nařízení o zkouškách vozů, jejich řízení a také uvedla ve známost formu silničních značek, které po současnost prošly jen málem změn.

Po skončení druhé světové války byly vlivem rozmachu dopravy nutné další změny, ty zajistil zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích, který rušil již nevyhovující právní předpisy z doby první republiky a protektorátu. Následně byla ministerstvem národní bezpečnosti vydána vyhláška č. 327/1951 Ú.l., o pravidlech silničního provozu, vyhláška ministerstva vnitra č. 141/1960 Sb. a č. 80/1966 Sb., vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb., a vyhláška č. 99/1989 Sb. upravovala bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích až do roku 1997.

V současnosti jsou pravidla pro silniční provoz stanovena v zákonu č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

K těmto pravidlům neodmyslitelně patří i povědomí o práci a významu policie České republiky, která slouží veřejnosti a jejím úkolem je ochrana bezpečnosti osob i majetku, udržování veřejného pořádku. Je prvotním subjektem při zjišťování a zajišťování přestupků a trestných činů i složkou prevence nežádoucího chování.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Úplné znění zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky, nakladatelství ARMEM PUBLISHING s.r.o., ISBN 978-80-87451-16-8

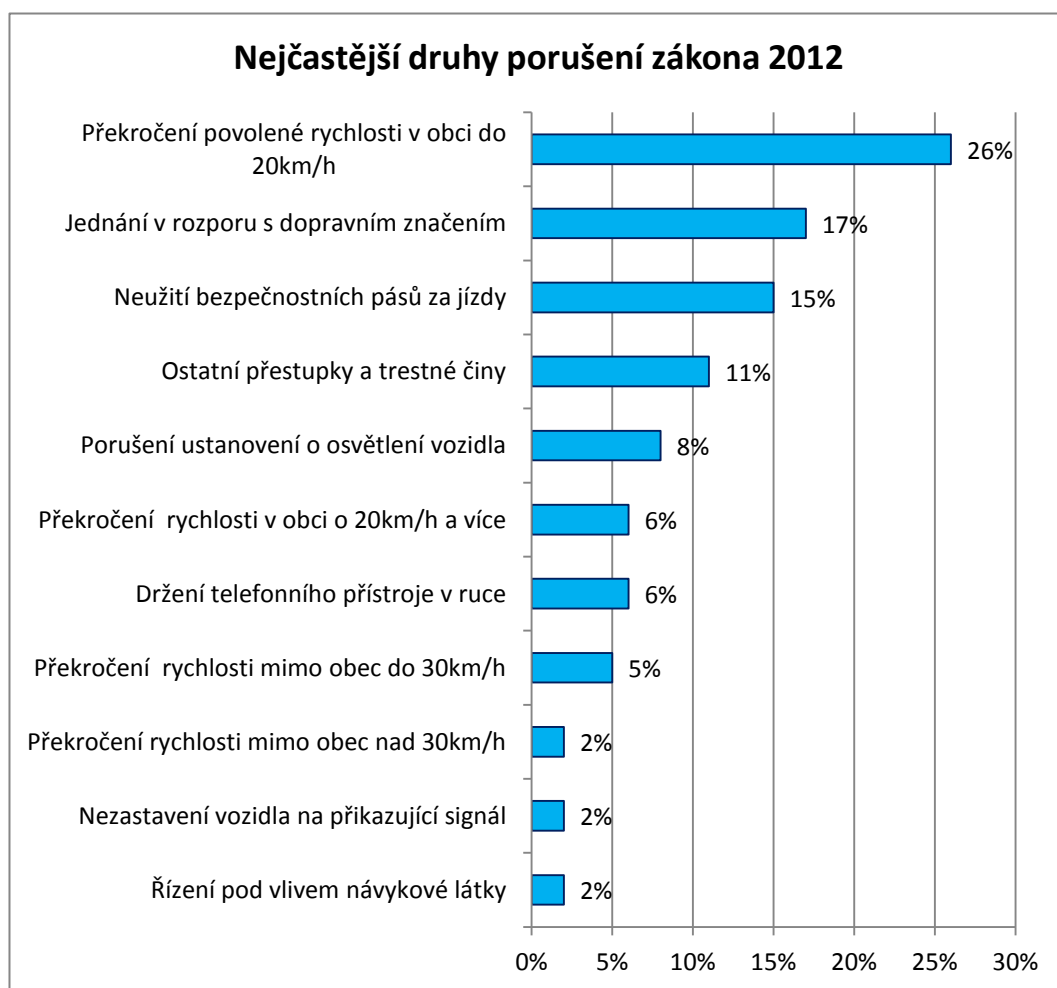


## 2.4 Nejčastější dopravní přestupky v ČR

Přestože z uvedených podmínek účasti na provozu na pozemních komunikacích vyplývá, že každý řidič je obeznámen s pravidly s ním souvisejícími a jejich znalost musel prokázat při skládání řidičské zkoušky, mnozí řidiči se nevyhnuli spáchání dopravního přestupku, ať už úmyslného nebo pouze nedbalostního.

Na následujícím grafu naleznete typy nejčastějších přestupků a trestných, které byly zaregistrovány v minulém roce 2012:

Graf. č. 1



Graf č. 1. [online] [2013-3-1] Dostupné na WWW: <http://mdcr.cz/NR/rdonlyres/A9F3C381-DB27-4475-BC59-525329054338/0/PaT11IIQ.pdf>

## 3 BODOVÝ SYSTÉM

### 3.1 Historie

Bodový systém je v naší i dalších zemích v současné době nejnovějším a nejmodernějším systémem. Pokud se však chceme dozvědět, jak jsme dospěli k jeho zavedení, musíme se vrátit o několik desítek let zpět do minulosti.

První systém podobný nynějšímu vešel v platnost již v době Československé republiky. Jednalo se o §59 vládního nařízení č. 11/1951 Sb., které bylo prováděcím nařízením pro zákon o provozu na veřejných silnicích č. 56/1950 a současně vyhláškou č. 328/1951 Sb., o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu. Na základě §82 této vyhlášky se stala součástí řidičského průkazu vložka s deseti útržky, které byly neukázněným řidičům při spáchání hrubého dopravního přestupku po jednom odebírány. S posledním útržkem pozbyl řidič svůj řidičský průkaz a na základě policistou vystavené dojezdové karty mu bylo umožněno dopravit se svým motorovým vozidlem domů.

Následnou obnovu přinesl §10 vyhlášky č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech. Na okraji nového typu vložek byly uvedeny některé druhy závažnějších přestupků, byly tedy označovány nebo proštípávány přímo ty, které řidič spáchal. Vzhledem k faktu, že zákon nestanovoval přímý postih, měl tento systém spíše informační charakter a policistům poskytoval aktuální obraz o druzích a četnosti již zaznamenaných přestupků. Dopravní inspektorát pak mohl v důsledku opakujícího se nežádoucího chování řidičské oprávnění odebrat.<sup>7</sup>

Průkazy vydávané od roku 1987 již vložku neobsahovaly a podobný systém zaveden nebyl.

---

<sup>7</sup> Zdroj: MACHMUTOVÁ Marcela, ČADEK Jiří, SUDEK Čeněk, TRŽIL Leoš, *Historie dopravní policie*, Nakladatel: MILPO, ISBN: 978-80-87040-14-0

## 3.2 Co je bodový systém a jak funguje

Můžeme říci, že je de facto doplňkem zákonů a vyhlášek v dopravě, neboť každý přestupek i trestný čin má kořeny v platné právní legislativě.

Avšak i on sám má své začlenění a to §123a v tomto znění:

*„Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páčání přestupků nebo trestných činů spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla, nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští.“<sup>8</sup>*

Na jeho základě jsou závažnější přestupky ohodnocené množstvím bodů 1-7 členěných dle míry provinění a přičítají se do maximální hranice 12 bodů, po jejichž dosažení je řidičský průkaz odebrán. Tato represivní funkce bodového systému má přispět k dostatečnému uvědomění si relevantnosti přestupků a vést k vytěsnění recidivy pod hrozbou ztráty oprávnění k řízení. Cílem je především dosažení poklesu počtu dopravních nehod a snížení závažnosti jejich následků.

Aby se zachovala efektivita těchto pravidel, musí zde být kromě postihů a sankcí zahrnuta i odměna za kázeň a snahu vyvarovat se protiprávního jednání. Proto byl rozvinut i systém odečítání bodů získaných porušením pravidel, který by měl vést k posílení žádoucího chování řidičů.

Základní principy jeho fungování můžeme shrnout do několika bodů:

- Bodový systém se vztahuje pouze na řidiče motorových vozidel
- Body jsou stanoveny pevně v příloze zákona
- Body se přičítají vždy od 1 do 7 bodů
- Body se zaznamenávají maximálně do počtu 12 bodů
- Podmínkou zaznamenání bodů je pravomocný postih sledovaného protiprávního jednání

---

<sup>8</sup> [online] [2013-3-1] Dostupné na WWW: <http://zakonycr.cz/seznamy/361-2000-Sb-zakon-o-provozu-na-pozemnich-komunikacich-a-o-zmenach-nekterych-zakonu.html>

- Při více přestupcích spáchaných jedním jednáním se zaznamená počet bodů za nejzávažnější z nich

### 3.3 Zavedení ve světě

Česká republika dospěla k bodovému hodnocení až po 32 letech, kdy byl poprvé ve světě zaveden, měli jsme tedy možnost pozorovat, jakým způsobem se s jeho užíváním ztotožnili občané celkem osmnácti zemí.

V Německu v květnu 1974 byl zaveden poprvé a významně inovován v roce 1999. Důležitá část novely spočívala v tom, že řidičský průkaz je odebrán po dosažení 18 bodů. Dříve se při tomto stavu bodového konta teprve zkoumalo, zda bude oprávnění odebráno, či nikoliv. Zaujal mne zajímavý systém odečítání bodů. Pokud má člověk nasbíráno méně než osm bodů, může se dobrovolně přihlásit do kurzu. Jen za to, že byl připraven tuto sebeanalýzu provést, mu budou umazány čtyři body. Jakmile je mezi 9 a 13 body, tak místní úřad doporučí, aby se nechal vyšetřit. Prostřednictvím tohoto dobrovolného kurzu si může hříšník odečíst už jen dva body. Nasbírá-li někdo více než 14 bodů, je kurz povinný, a nebudou mu odebrány žádné body. Právě toto byla změna zavedená v roce 1999, kdy zákonodárci vložili do zákona možnost v této fázi navštívit dopravního psychologa. Pokud se prokáže vyšetřením od psychologa, může si nakonec také nějaké body odmazat. Jakmile máte na kontě 18 bodů, odeberou vám v Německu řidičský průkaz na 6 měsíců. Chcete-li jej pak zpět, musíte tak jako tak absolvovat medicínsko-psychologického vyšetření.

Francie se stala druhou zemí, která si jej zvolila. Zaveden byl 1. července 1992. Situace je trochu jiná než u nás, neboť jsou body odečítány, ovšem maximální konto je stejné. Přestupky jsou hodnoceny jedním až šesti body a řidič musí navštívit kurz, aby znovu získal ztracené body nebo čekat tři roky od posledního přestupku, pak mu budou vráceny. Po odebrání dvanácti bodů následuje ztráta řidičského oprávnění na šest měsíců, v případě, že je oprávnění odebráno na méně, než tři roky, hříšník musí znovu absolvovat řidičské zkoušky.

Pokud je řidičský průkaz zadržen na více než 3 roky, musí navíc složit písemné zkoušky a psychologický pohovor.

V roce 1993 dospělo k zavedení bodového systému Polsko, kde se též body odečítají a to z celkového počtu 21 a spolu s ním i Řecko se systémem opačným, body jsou přičítány do počtu 25 bodů.

Velká Británie přijala systém o 2 roky později a stejně jako v naší zemi je přičítáno 12 trestných bodů.

Chorvatský systém je platný od roku 1996, hodnoceny jsou jím hlavně hrubé přestupky v dopravě, proto je hranice bodů poměrně nízká a to pouze 7 bodů, které jsou odečítány. Sousedící Slovinsko zavedlo bodový systém o 2 roky později na opačném principu a přičítáno je celkem 18 bodů do odebrání oprávnění k řízení.

Další zemí, patřící ke skupině užívající toto hodnocení, se roku 2000 stalo Bulharsko, které má ze všech zemí nejvyšší počet možných odečítaných bodů a to celkem 39.

Maďarsko jej přijalo v roce 2001, vzhledem k neefektivitě byl ještě o 3 roky později zpřísněn. Od téhož roku je obyvatelům Kypru a Irska přičítáno 12 trestných bodů. V Lucembursku od zavedení roku 2002 je naopak totožný počet odebírán.

Italský řidičský průkaz má celkem 20 bodů, o které můžete přijít, z čehož nejzávažnější přestupek je ohodnocen 15 body. Za dobré chování lze každé 2 roky 2 body získat a překvapivě díky tomuto přičítání můžete dosáhnout až 30 kladných bodů.

Rok 2004 byl v tomto směru významný pro Maltu a Norsko, v obou zemích jsou za dopravní přestupky přičítány body do maximálního množství 12. Lotyšští občané pak mohou pozbyť řidičské oprávnění po odečtení 16 bodů.

Mírně odlišný systém byl o rok později zaveden v Dánsku a Rakousku. Je také založen na jistém bodovém hodnocení, avšak dosti odlišném, než jej známe u nás. Běžně je nazýván jako „třikrát a dost“. Rakousko má zavedený "záznamový řidičský průkaz", který představuje něco jako "bodový systém bez bodů". První přestupek má v důsledku záznam do registru a má spíše výstražný účel. Po druhém uděleném záznamu vzniká povinnost absolvování sezení u psychologa a jakýsi „nácvik správného chování za volantem“, každý záznam je mimo to i pokutován a vymazán po dvou letech žádoucího chování. Třetí záznam pak znamená odebrání řidičského průkazu na dobu 3 měsíců. Každý záznam nese pomyslné 3 body. V Dánsku je záznam hodnocen jedním bodem, princip „3x a dost“ je však identický.

Zemí, která si bodový systém osvojila současně s Českou republikou, tedy roku 2006, bylo Španělsko. Na rozdíl od našich pravidel jsou trestné body odečítány, počet je totožný.

### **3.4 Zavedení v České republice**

Již před rokem 1989 se objevovaly různé úvahy odborníků z oblasti bezpečnosti silničního provozu nad zavedením tohoto systému, faktická podoba návrhu bodového hodnocení však přišla až o celých 10 let později spolu s přípravou zákona o provozu na pozemních komunikacích. Bodový systém patřil mezi mnohá opatření obsažená v rámcové Národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Česká republika tato opatření přijala již 28. dubna roku 2004 usnesením č. 394. Novela silničního zákona pak byla schválena 22. června 2005.

Tento způsob hodnocení vešel v naší zemi v platnost dne 1. července 2006 a to na základě novely č. 411/2005 Sb., a č. 226/2006 Sb., kterým se mění dřívější zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, zákony o přestupcích, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Již od samých počátků byl kritizován a odsuzován, přestože cílem bylo zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a snížení nehodovosti. Je k nalezení spousta článků, jejichž autoři považují tento systém za zbytečný výmysl, který má za úkol pouze omezování řidičů a nesmyslné zatěžování státního rozpočtu bezvýznamným projektem. Záleží však vždy na úhlu pohledu, takže pro někoho byly tresty příliš mírné, pro jiné příliš vysoké, porovnání jednotlivých trestů vůči sobě neadekvátní, podle některých byla dokonce účelem snaha připravit o řidičské oprávnění co nejvíce řidičů v co nejkratším možném čase. Musíme proto vzít v úvahu, že žádná represivní funkce není pro ty, kterých se bezprostředně týká, žádoucí.

Nikdo nemohl očekávat, že i přes vzor jiných zemí bude již v okamžiku uvedení do praxe bezchybný a plně funkční. Navíc jsme tento systém nepřevzali v totožné formě některé ze zemí, ve které již proběhla jeho implementace do každodenního užívání, naopak bylo snahou upravit jej přímo dle dopravní infrastruktury České republiky a zaměřit se na nejčastěji páchané přestupky našich řidičů, aby bylo možné docílit zlepšení. Proto je náš bodový systém jakousi směsí všech.

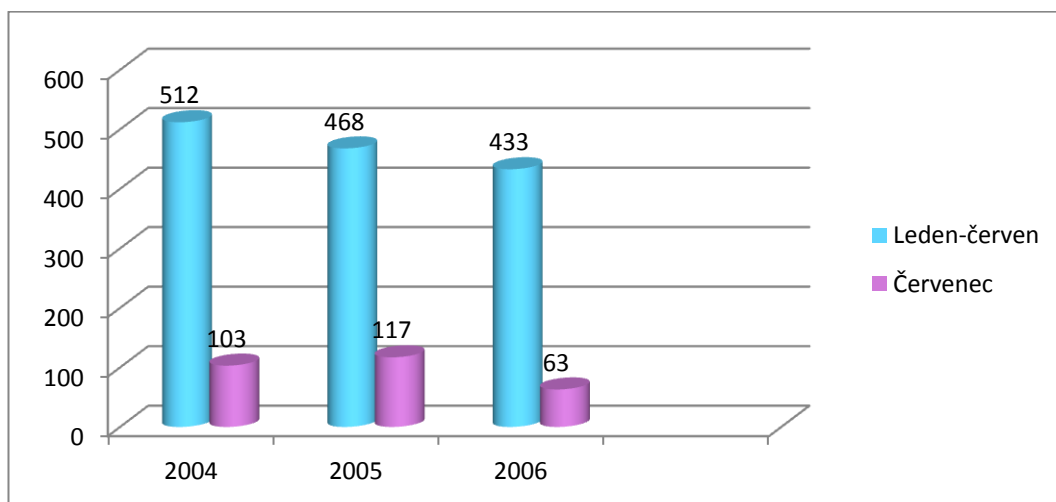
Hlavními argumenty kritiků z řad lidí zasvěcených do problematiky dopravy byly tyto:

- Rozpor ve srovnání postihů chodců a řidičů nemotorových vozidel
- Nízká tolerance banálních přestupků
- Postihy neadekvátní míře provinění a závažnosti přestupku
- Nejasný právní statut zapisování bodů (pouze zaznamenávací proces, nikoli rozhodnutí obecního úřadu – vznikají ze zákona)
- Nízká kvalita formulací zákona
- Řidič může odkládat trest nevyzvednutím výzvy o odevzdání oprávnění
- Nedostatečný dozor nad rozšířenými pravomocemi obecní a městské policie
- Porušení principu „za jeden skutek nelze trestat vícekrát“

- Přestože je určen pro řidiče motorových vozidel, vztahuje se i na cyklisty<sup>9</sup>

Již měsíc po zavedení bodového systému byly zveřejněny první statistiky, které měly poukázat na snížení nehodovosti, na tomto grafu je vyznačen počet úmrtí při dopravních nehodách před a po zavedení.

Graf č. 2



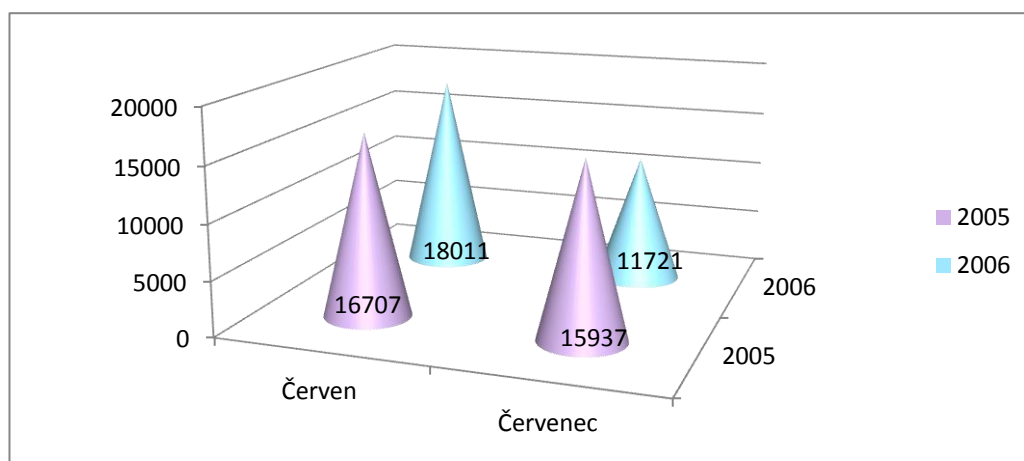
Graf č. 2, [online] [2013-3-1] Dostupné na WWW: <http://bodovy-system.blog.cz/galerie/silnicni-zakon-grafy/>

<sup>9</sup> [online] [2013-3-1] Dostupné na WWW: <http://bodovysystem.cz/Proc-bodovy-system/>



Pokud porovnáme pouze červen a červenec roku 2006 v množství dopravních nehod, zlepšení je více než zřejmé, avšak klesající tendence v rozestupu tří let předchozího grafu ukazuje, že zlepšení situace na pozemních komunikacích probíhalo i před zavedením bodového systému.

Graf č. 3



Graf č. 3 [online] [2013-3-1] Dostupné na WWW: <http://mdcr.cz>

### 3.5 Systém ukládání trestných bodů

Aby bylo možné správně kvalifikovat spáchaný přestupek, musí mít své opodstatnění a obsahové vymezení v platné zákonné legislativě. Účelem dostatečné jazykové formulace skutkové podstaty je, aby nemohlo být pochyb o správném posouzení druhu a závažnosti chování nežádoucího a škodlivého pro společnost.

Bylo tedy rozhodnuto a ustanoveno, jaké druhy protiprávního jednání v dopravě budou do bodového hodnocení zahrnuty a které zůstanou svými kořeny pouze v zákoně o přestupcích. První forma hodnocení zahrnovala celkem 34 bodových přestupků, po právní úpravě platné od 1. srpna roku 2011 už jen 27 a u některých z nich bylo změněno hodnocení.

Hlavními změnami, které tato úprava přinesla, jsou tyto:

- bodová tolerance překročení rychlosti v obci až o 10 km/h; bude ukládána pouze pokuta
- bodová tolerance v případě překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o méně než 20 %, respektive v případě nedodržení bezpečnostní přestávky o méně než 33 %; bude ukládána pouze sankce podle zákona o přestupcích bez bodů
- zpřísnění postihu za porušení povinnosti účastníka dopravní nehody (nově se zaznamená 7 bodů)
- zrušení bodového postihu za nerespektování zákazové či příkazové značky
- zrušení všech jednobodových postihů

Jejich započítávání upravuje §123b a to následovně:

(1) Řidiči motorového vozidla, kterému byla příslušným orgánem uložena sankce za přestupek, sankce za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise, nebo mu byl uložen kázeňský trest za jednání mající znaky přestupku anebo mu byl soudem uložen trest za trestný čin, a přestupek, jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise, jednání mající znaky přestupku anebo trestný čin, spáchal jednáním zařazeným do bodového hodnocení, se zaznamená v registru řidičů stanovený počet bodů.

(2) Záznam v registru řidičů provede příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností ke dni uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení nebo ke dni nabytí právní moci rozhodnutí o uložení sankce za přestupek, rozhodnutí o uložení sankce za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise, rozhodnutí o uložení kázeňského trestu za jednání mající znaky přestupku anebo rozhodnutí, kterým se ukládá trest za trestný čin, a to nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu bylo doručeno

- a) oznámení o uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení
- b) rozhodnutí o uložení sankce za přestupek, rozhodnutí o uložení sankce za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise

anebo rozhodnutí o uložení kázeňského trestu za jednání mající znaky přestupku, nebo

c) rozhodnutí, kterým byl uložen trest za trestný čin.

(3) Oznámení nebo rozhodnutí uvedená v odstavci 2 příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností doručí

a) policie nebo obecní policie, jde-li o oznámení uvedené v odstavci 2 písm.

a), a to do 3 pracovních dnů ode dne uložení pokuty v blokovém řízení,

b) orgán, který uložil sankci za přestupek, sankci za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise anebo trest za kázeňský přestupek v prvním stupni řízení, jde-li o rozhodnutí uvedená v odstavci 2 písm. b), a to do:

1,5 pracovních dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí, nabylo-li rozhodnutí právní moci v prvním stupni řízení, nebo

2,5 pracovních dnů ode dne, kdy obdržel rozhodnutí opatřené doložkou právní moci od orgánu, který věc projednal ve druhém stupni řízení

c) soud, který uložil trest za trestný čin v prvním stupni řízení, jde-li o rozhodnutí uvedená v odstavci 2 písm. c), a to do

1,5 pracovních dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí, nabylo-li rozhodnutí právní moci v prvním stupni řízení, nebo

2,5 pracovních dnů ode dne, kdy obdržel rozhodnutí opatřené doložkou právní moci od soudu, který věc projednal ve druhém stupni řízení.

(4) Oznámení nebo rozhodnutí uvedená v odstavci 2 se považují za doručena dnem, kdy je příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností obdrží. Není-li rozhodnutí opatřeno doložkou právní moci, považuje se za nedoručené. Místo rozhodnutí lze doručit oznámení o nabytí právní moci rozhodnutí, které má být doručeno. Neobsahuje-li oznámení podle věty třetí údaje potřebné k provedení záznamu do registru řidičů, obecní úřad obce s rozšířenou působností požádá o doručení rozhodnutí.

(5) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá na žádost řidiče výpis z registru řidičů o jeho záznamech bodového hodnocení.

(6) Kontaktní místo veřejné správy vydá na žádost řidiče ověřený výstup z registru řidičů o jeho záznamech bodového hodnocení podle zvláštního právního předpisu

(7) Jde-li o řidiče, který je příslušníkem zpravodajské služby, odstavce 1 až 4 se nepoužijí.<sup>10</sup>

### **3.5.1 Hodnota přestupků a trestných činů**

#### **7 bodů**

- Řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem
- Odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví
- Způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby
- Neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci
- Vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno
- Při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno

---

<sup>10</sup> [2013-3-1] WEIGEL Ondřej, Autoškola 2012-Pravidla, značky, testy (aktualizováno pro rok 2012), vydavatel: CPress, EAN: 9788026400059

- Neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života
- Předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno
- Řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz

#### **5 bodů**

- Řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích
- Při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více
- Při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který jí přikazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou
- Ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého
- Ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání

#### **4 body**

- Řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění podle
- Při řízení vozidla neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky
- Při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě
- Porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí

- Překročení nejdelší přípustné doby řízení (body o 20% a více) nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla dle zvláštních právních předpisů (body o 33% a více)

### **3 body**

- Při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více
- Řídí motorové vozidlo a není držitelem platného průkazu profesní způsobilosti řidiče
- Při řízení vozidla nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit
- Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu
- Překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu

### **2 body**

- Při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení
- Při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 6 - 19 km/h nebo mimo obec o 11 – 29 km/h
- Neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil<sup>11</sup>

#### **3.5.2 Přiřítání a odečítání bodů**

Za porušení zákona v bodech, které jsou zahrnuty do tohoto hodnocení, je řidič postížen odebráním bodů dle výše uvedených pravidel. Pokud je současně spácháno několik přestupků, body nejsou sčítány, je zaznamenám pouze počet,

---

<sup>11</sup> Zdroj: *Bodový systém 2011*, Vydavatel: BUSINESS MEDIA CZ, S.R.O., ISBN: 9788087388129

stanovený za nejzávažnější z nich. Nemůže se tedy stát, že by řidič při prvním přestupkovém řízení nasbíral všech 12 bodů a pozbyl tak oprávnění k řízení. Přesto však někdy dochází ke kuriózním situacím, kdy je tak nakázáno, při samotném trestním řízení bývá ale rozhodnutí změněno.

Nastane-li situace, kdy bylo řidiči již několik trestných bodů přiděleno, stále je možné tuto situaci změnit. Prvním způsobem je samozřejmě ukázněnost, po každém jednom roce způsobilého chování budou automaticky 4 body odečteny. Další možností je aktivní účast na školení bezpečné jízdy, čímž dosáhnete odpočtu celkem 3 bodů, avšak pouze v případě, že počet nabytých bodů nedosáhl deseti. Existuje i varianta úspěšnosti v řízení o námitkách proti záznamu bodů nebo podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání, pokud v trestním řízení, ve kterém se pokračovalo, nedošlo k odsouzení řidiče pro trestný čin, který spáchal jednáním zařazeným do bodového hodnocení.

Nesouhlasí-li řidič s provedeným záznamem bodů v registru řidičů, může podat proti provedení záznamu písemně námitky obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k provádění záznamu. Může dojít k těmto dvěma situacím:

Obecní úřad obce s rozšířenou působností shledá námitky oprávněné, nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne, kdy mu byly námitky doručeny, provede opravu záznamu o dosaženém počtu stanovených bodů v registru řidičů a neprodleně písemně vyrozumí o provedené opravě záznamu řidiče.

Shledá-li však námitky řidiče jako neodůvodněné, rozhodnutím námitky zamítne a provedený záznam potvrdí.

Odečtení všech 12 zaznamenaných bodů oznámí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností písemně řidiči nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, ke kterému byl záznam o odečtení bodů proveden v registru řidičů. O nabytí méně, nežli 12 bodů však není povinen informovat. Zajímá-li se člověk o stav

svého „bodového konta“, přístup k těmto informacím je snadný, neboť jsou běžně, avšak ne veřejně, k dispozici.

### 3.5.3 Vybodování

Pojmem vybodování rozumíme situaci, kdy je nasčítáno všech 12 trestných bodů. Jakmile se tak stane, příslušný obecní úřad neprodleně písemně či elektronicky vyzve vlastníka řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu o jeho odevzdání a to nejpozději do pěti dnů od obdržení této výzvy. Po uplynutí této lhůty je průkaz neplatný. *„K pozbytí odborné způsobilosti a tudíž i k pozbytí řidičského oprávnění dochází přímo ze zákona, tedy bez nutnosti vést o těchto důsledcích samostatné správní řízení a vydávat o něm rozhodnutí.“*<sup>12</sup>

S rozhodnutím je možné souhlasit a průkaz odevzdat, je zde i varianta opačná. Podá-li řidič námitky proti provedenému záznamu, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů, běh zákonem stanovených lhůt se přerušuje ode dne doručení námitek příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností do dne, v němž rozhodnutí nabude právní moci.

Jak jsem již uvedla, dříve se lidé bránili odebrání oprávnění oddalováním doručení a nevyzvedáváním těchto obsílek. Dnes již zákon stanovuje, že zásilka je po termínu vyzvednutí na poště vhozena do schránky a považována za doručenou, podobná pravidla jsou dána i pro uživatele datových schránek

Po pozbytí oprávnění je ze zákona možné požádat o jeho navrácení až po jednom roce od jeho odebrání. Žadatel se přihlásí do autoškoly k přezkoušení z odborné způsobilosti na všechny typy oprávnění, kterých již dosáhl a je nutné znovu absolvovat všechny náležité zkoušky, tedy teoretický test pravidel provozu, zkoušku z ovládání a údržby vozidla a praktickou jízdu se zkušební komisí. Všechny tři zkoušky jsou nezbytné pro každou skupinu. Dále je povinností získat

---

<sup>12</sup> [1.3.2013] KUČEROVÁ Helena, Dopravní přestupky v praxi, nakladatelství LINDE PRAHA, ISNB: 80-7201-613-X



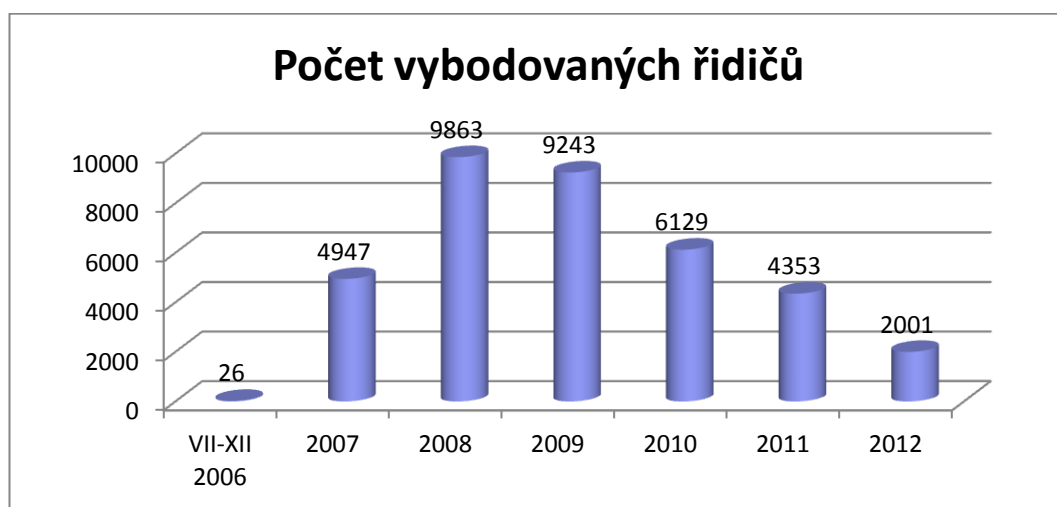
hodnocení z dopravně psychologického vyšetření a následně vyšetření praktického lékaře.

V situaci, kdy byl součástí postihu kromě vybodování i zákaz řízení motorových vozidel, je nutné akceptovat toto rozhodnutí a výše uvedené kroky podstoupit až po skončení trestu.

Ode dne vrácení řidičského oprávnění podléhá řidič novému bodovému hodnocení; obecní úřad obce s rozšířenou působností ke dni vrácení řidičského oprávnění zaznamená v registru řidičů odečtení všech 12 bodů.

K datu 31. 12. 2012 bylo v centrálním registru řidičů evidováno celkem 577 397 řidičů, kterým byly trestné body uděleny a to z celkového množství 6 642 909 registrovaných řidičů, tedy 8,69 %. V prvním období od července do ledna roku 2006 dosáhlo vybodování 26 řidičů. V dalším roce fungování dospělo v období 12 měsíců k vybodování celkem 4947 řidičů a za 6 a půl roku jeho užívání se jejich počet zvýšil na 36 536.

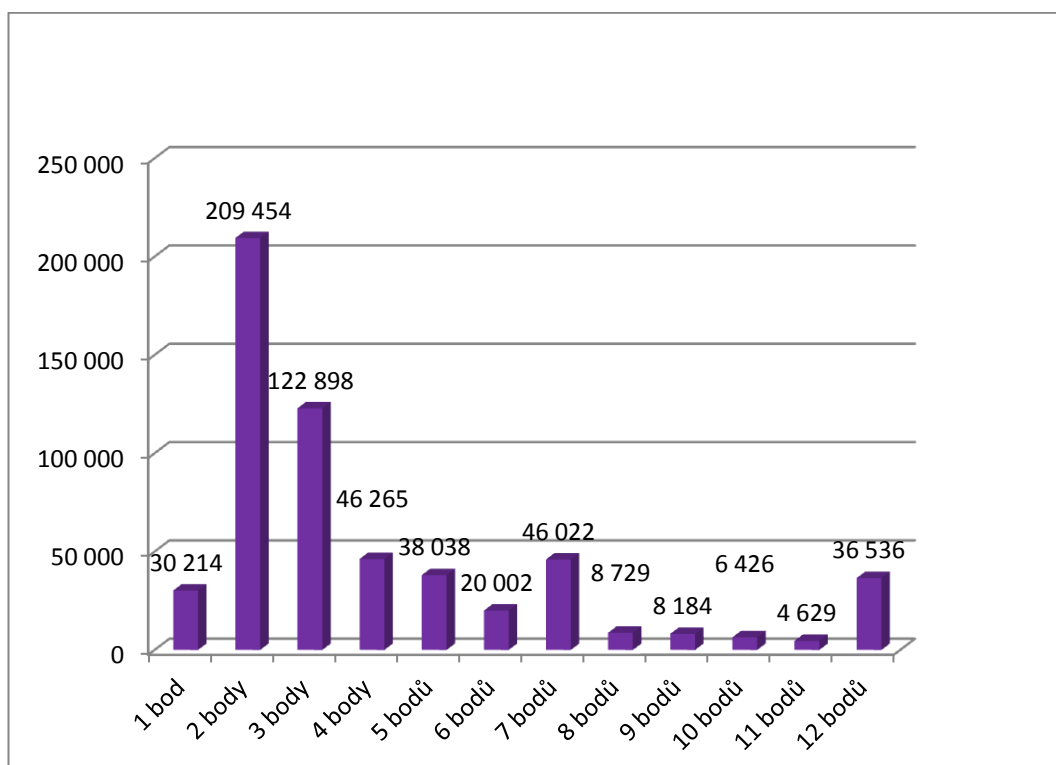
Graf č. 4



Graf č. 4: [online] [2013-3-1] Dostupné na WWW: <http://mdcr.cz>

Na následujícím grafu vyhodnoceném k datu 31. 12. 2012 můžeme vidět, kolik řidičů již získalo trestné body a kolik jich doplatilo na své protizákonné chování a jeho důsledkem přišli o řidičské oprávnění:

Graf č. 5



Graf č. 5 [online] [2013-3-1] Dostupné na WWW: <http://mdcr.cz>

## 4 BODOVÝ SYSTÉM V PRAXI

V této části své bakalářské práce bych chtěla uvést v rámci praktického fungování příklad bodového hodnocení. Ve zkrácené verzi zde naleznete případ, kdy bylo u řidiče dosaženo 12 trestných bodů, po nichž následuje dle zákona odebrání řidičského oprávnění.

Cílem je porovnání funkce policejních složek, úřadů s rozšířenou působností a složek správního řízení.

### Případ č. 1

Pan K., řidič nákladního vozu, byl zastaven hlídkou policie a při kontrole bylo zjištěno, že nedodržel bezpečnostní přestávku ve čtyřech dnech v daném měsíci v rozpětí cca 21 dní, a tím spáchal přestupek, jehož skutkovou podstatu upravuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. Pokuta byla stanovena na spodní hranici zákonem přípustné výše a muž ji v zákonné lhůtě uhradil. O 3 měsíce později mu však bylo Městským úřadem oznámeno dosažení 12 trestných bodů spolu s výzvou k odevzdání řidičského průkazu.

Následovalo odvolání ke krajskému úřadu, neboť si byl muž jistý, že daného počtu bodů nedosáhl, ten však rozhodnutí potvrdil. Bylo zjištěno, že zmíněné 4 nedodržené přestávky byly hodnoceny odděleně jako opakující se přestupky, řidič však při kontrole ani udělení pokuty nebyl seznámen s faktem, že se jedná o společné řízení několika přestupků, čemuž neodpovídala ani výše pokuty.

Stěžovatel podal kasační stížnost, ve které se hájí se nesprávným posouzením přestupku, jenž byl navíc následně překvalifikován dalšími orgány a napadá rozsudek z důvodu, že skutková podstata nemá oporu ve spise. Setrvává na svém tvrzení, že šlo o jeden pokračující přestupek.

Nejvyšší správní soud s ohledem na výše uvedené dospěl k závěru, že kasační stížnost je z části důvodná, a proto dle § 110 odst. 1 s. ř. s. zrušil napadený rozsudek krajského soudu a věc mu vrátil k dalšímu řízení. V něm je krajský soud vázán právním názorem vysloveným Nejvyšším správním soudem v tomto rozsudku.<sup>13</sup>

## **Případ č. 2**

V tomto případě jsem se setkala s velmi neobvyklými, je možné říci kuriózními souvislostmi, které údajně protiprávní jednání provázejí i samotným průběhem správního řízení.

Na základě udání sousedů a obyvatelů jedné menší vsi je přivolána policejní hlídka, kterou udavatelé zavedou na místní fotbalové hřiště, kde identifikují pana H., jehož podezřívají z řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu. Své tvrzení obhajují tím, že jej běžně vídají při agresivní jízdě, přičemž na dané místo se dopravil taktéž vlastním vozem. Časová souslednost jednotlivých událostí je pak velmi nezvyklá, neboť v okamžiku, kdy je muž hlídkou vyzván k dechové zkoušce, již jednu hodinu neřídí svůj vůz. Je tedy pochopitelné, že pan H. dechovou zkoušku odmítá a to jak pro její zbytečnost vzhledem k uvědomělému požití alkoholu po jízdě, tak kvůli nerelevantnímu požadavku, neboť ho nebylo možné považovat za řidiče. Výpovědi dalších svědků byly pak sporné. Někteří svědčili v jeho prospěch, jiní proti. Z výpisu z evidenční karty řidiče vyplynulo, že panu H. byl v minulosti několikrát uložen zákaz řízení, stalo se tak i z důvodu, že byl při řízení motorového vozidla ovlivněn alkoholem.

Samotná situace je dle mého názoru těžko hodnotitelná s přihlédnutím k faktu, že řidič je sice povinen se na výzvu policisty podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebyl ovlivněn alkoholem či jinou návykovou látkou a že se tato povinnost vztahuje na osobu, která vozidlo opustila, přičemž nelze jednoznačně určit časový úsek, do kdy je osoba po vystoupení vozidla povinna se vyšetření

---

<sup>13</sup> [online] [2013-3-1] Dostupné na WWW: <http://nssoud.cz>, spisová značka případu: 1 As 41/2010 - 111

podrobit. K výzvě ze strany policistů však došlo až poté, co pan H. již hodinu žádné vozidlo neřídil a navíc byl zastižen v restauračním zařízení, kde v momentě jejich výzvy alkohol právě konzumoval.

Byl obviněn ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a dle § 22 odst. 4 zákona o přestupcích mu byla uložena pokuta ve výši 25 000 Kč, dále pak uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 12 měsíců za odmítnutí podrobit se této zkoušce.

Vyvstává zde obava ze situace, kdy by bylo policii umožněno nekontrolovatelně provádět tuto zkoušku bez ohledu na době uplynulé od opuštění vozidla a to v souvislosti s možným přihlédnutím soudu k hodnocení soudů u podobných případů.

Nejvyšší správní soud rozhodnul takto:

*Správní řízení prvního stupně bylo zrušeno.*

*Věc nebyla vrácena Krajskému soudu k přezkoumání, jeho rozhodnutí o vině pana H. bylo zrušeno a byla uložena povinnost uhradit straně, která v řízení uspěla, výdaje vynaložené na správní řízení, poplatek za kasační žádost a služby právníka.<sup>14</sup>*

---

<sup>14</sup> [online] [2013-3-1] Dostupné na WWW: <http://nssoud.cz>, spisová značka případu: 7 As 105/2010 - 97

## ZÁVĚR

Pokud bych měla shrnout kladné a záporné stránky bodového systému, který je v naší zemi již necelých sedm let zaveden, nemohu říci, že je dobrý, ale ani že je špatný. Neustále se vyvíjí a v budoucnu snad dospěje k tomu, že se jeho vlivem opravdu výrazně sníží počet neukázněných řidičů. V současné době nemá dle mého názoru za následek respekt ze strany společnosti, bývá bagatelizován, opomíjen a mnohdy dokonce ignorován.

Z osobní zkušenosti vím, že výchova ke znalosti bodového hodnocení je poměrně krátkodobou záležitostí. Nyní jsou jeho pravidla a zásady již součástí učebnic autoškoly, avšak ještě nedávno se při výcviku autoškoly s teoretickými znalostmi neseťkal téměř žádný ze studentů. Proto s ním i přes jeho dlouholeté fungování není seznámen velký počet řidičů, pokud nebylo v jejich případě dosaženo vybodování, neboť zaznamenané body jsou sice evidovány, ale pokud sám řidič neprojeví zájem o zjištění stavu svého bodového konta, není o jejich výši informován.

Grafy a statistiky, se kterými jsem se při zpracování této práce setkala, sice ukazují na zlepšení dopravní situace a snížení nehodovosti, tento pokles byl ale znatelný již před jeho zavedením. Proto zůstává otázkou, zda je příčinou pozitivní vliv této právní úpravy, nebo bychom ke zlepšení dospěli i bez něj.

Pokud bych se měla vyjádřit k samotnému bodovému hodnocení, respektive počtu trestných bodů za jednotlivé přestupky a trestné činy, v mnohém je můj názor odlišný.

Přestupky ohrožení chodce na přechodu a nedání přednosti v jízdě, přestože je řidič povinen tak učinit, jsou shodně postihovány přičtením čtyř bodů. Chodci, přestože jsou účastníky silničního provozu, si tuto skutečnost obvykle neuvědomují. Několikrát jsem se i přes opatrnost vlivem jejich lehkovážnosti jako

řidič téměř stala pachatelem tohoto přestupku a oproti povinnosti dát přednost v jízdě považují toto za přehnaně vysoký trest.

Taktéž nesouhlasím s přičtením tří bodů za jízdu bez bezpečnostních pásů, přičemž za tento přestupek mohu při čtvrtém opomenutí pozbýt řidičské oprávnění. Oproti tomu jsou za překročení povolené rychlosti v obci až o 19 km/h a mimo obec až o 29 km/h uděleny pouze dva body. Na základě neuzití bezpečnostních pásů sice mohu při nehodě utrpět o mnoho vážnější zranění, při jízdě o téměř 20, popřípadě 30 km/h ale nevzniká ohrožení pouze mé osoby, ale i dalších účastníků silničního provozu a přestupek je, myslím, závažnější. Pak ale není divu, že se na pozemních komunikacích opravdu velmi nezdívka setkáte s řidiči, pro které je tento možný postih zanedbatelný a rychlejší jízda není nic neobvyklého.

Podobných příkladů a srovnání je mnoho a je pouze mým subjektivním názorem, že jsou některé přestupky touto úpravou zlehčovány a jiné se zdají naopak příliš přísné. Podstatným hlediskem zůstává obecný zájem a přístup společnosti, systém sice postihuje jedince, je však vytvořen pro celou společnost.

Zastávám tedy názor, že nedostatečná informovanost řidičů i ostatních účastníků silničního provozu je jedním z mnoha aspektů, které zapříčiňují jen pozvolný úspěch bodového systému. Nemyslím tím jen obecné povědomí o tom, že existuje, ale i informace o přírůstcích na bodovém kontě řidiče by jistě vedly k větší opatrnosti. Nazvala bych takový stav jako obavy z blížícího se trestu.

Funkce odměny formou odečítání bodů je, řekla bych, méně zajímavá, spíše bych označila jako velký motivační prostředek společnosti, které nabízejí povinné ručení, a pro každého řidiče je připraven nejen finanční bonus za jízdu bez nehod. Přiznávám, že nemám představu o lepším preventivním opatření, které by stát mohl poskytnout, proto by nebyla kritika z mé strany na místě.

Určitý podíl na snižování očekávaného úspěchu mají nejspíše také média. Jejich kritika a zlehčování bodového systému ještě v době, kdy byl pouhým návrhem, vnesla do povědomí lidí domněnku, že jde jen o výmysl úředníků,

způsob, jak přispět k šíření úplatkářství a samozřejmě také možnost řidiče omezovat, obtěžovat a znepříjemňovat jim užívání vlastních dopravních prostředků. Desítky hanlivých článků plných pomluv bohužel nemohly mít jiný dopad. S každou reformou snižovala media víru ve zlepšení a úspěch. Hlavní vinu za páchání přestupků není možné upřít lidskému faktoru, touto formou, tedy medií je ale velkou měrou ovlivňován.



## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Literární zdroje

1. Úplné znění zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích, nakladatelství ARMEX PUBLISHING s.r.o., ISBN 978-80.87451-16-8
2. KUČEROVÁ Helena, HORZINKOVÁ Eva, Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou a přehled zákonů obsahujících skutkové podstaty přestupků, vydavatelství LEGES, ISBN 978-80-87212-94-3
3. ČERVENÝ Zdeněk, ŠLAUF Václav, TAUBER Milan, Přestupkové právo (17. aktualizované vydání k 1.1.2011), nakladatelství Linde a.s. ISBN 978-80-7201-830-7
4. JEILÍNEK Jiří a kolektiv, Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. K 1.10.2012, nakladatelství Leges, ISBN: 978-80-87576-29-8
5. MACHMUTOVÁ Marcela, ČADEK Jiří, SUDEK Čeněk, TRŽIL Leoš, Historie dopravní policie, Nakladatel: MILPO, ISBN: 978-80-87040-14-0
6. WEIGEL Ondřej, Autoškola 2012-Pravidla, značky, testy (aktualizováno pro rok 2012), vydavatel: CPress, EAN: 9788026400059
7. Úplné znění zákona č. 40/2009 Sb. TRESTNÍ ZÁKONÍK, nakladatelství ARMEX PUBLISHING s.r.o., ISBN 978-80-87451-10-6
8. Bodový systém 2011, Vydavatel: BUSINESS MEDIA CZ, S.R.O., ISBN: 9788087388129
9. JUDr. KUČEROVÁ Helena, Ph.D., Dopravní přestupky v praxi, nakladatelství LINDE PRAHA, ISBN: 80-7201-613-X
10. Úplné znění zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky, nakladatelství ARMEX PUBLISHING s.r.o., ISBN 978-80-87451-16-8

## **Internetové zdroje**

1. WWW: <http://mdcr.cz/>
2. WWW: <http://.zakonycr.cz/seznamy/361-2000-Sb-zakon-o-provozu-na-pozemnich-komunikacich-a-o-zmenach-nekterych-zakonu.html>
3. WWW: <http://bodovsystem.cz/Proc-bodovy-system/>
4. WWW: <http://nssoud.cz>, spisová značka případu: 1 As 41/2010 – 111
5. WWW: <http://nssoud.cz>, spisová značka případu: 7 As 105/2010 – 97

## **SEZNAM GRAFŮ**

Graf č. 1, str. 16, Nejčastější druhy porušení zákona

Graf č. 2, str. 23, počet úmrtí při dopravních nehodách v letech 2004 – 2006

Graf č. 3, str. 24, Graf nehodovosti v období červen/červenec 2005/2006

Graf č. 4, str. 32, Počty vybodovaných řidičů do 31. 12. 2012

Graf č. 5, str. 33, Množství udělených bodů ke dni 31. 12. 2012

## **BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE**

**Jméno autora: Lucie Faloutová**

**Obor: Právo v podnikání**

**Forma studia: Prezenční**

**Název práce: Bodový systém a přestupky v dopravě**

**Rok: 2013**

**Počet stran textu bez příloh: 51**

**Celkový počet stran příloh: 0**

**Počet titulů české literatury a pramenů: 10**

**Počet titulů zahraniční literatury a pramenů: 0**

**Počet internetových zdrojů: 5**

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