

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

BAKALÁŘSKÉ PREZENČNÍ STUDIUM

2014 – 2015

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Nikol Boušková

Přestupky v dopravě
(dopravní přestupky mladistvých)

Praha 2015

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

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAHA

BACHELOR FULL-TIME STUDIES

2014 – 2015

BACHELOR THESIS

Nikol Boušková

Traffic offenses
(juvenil traffic offenses)

Prague 2015

The Bachelor Thesis Work Supervisor:

JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpala, v práci řádně cituji a uvádím v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 26. 2. 2015

Nikol Boušková

Poděkování

Ráda bych poděkovala panu JUDr. Jozefu Bandžakovi, Ph.D. za vedení mé bakalářské práce a také za pomoc a konzultace v průběhu zpracování práce.

Anotace

Bakalářská práce pojednává o přestupcích v oblasti dopravy páchané mladistvými řidiči. Nejčastějšími přestupky jsou řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, překročení nejvyšší povolené rychlosti. V práci jsou charakterizované vybrané přestupky s uvedením jejich sankcí a připočítáním bodů. Dále je stručně charakterizované přestupkové řízení, jeho druhy a řídičská oprávnění, která může získat osoba zletilá nebo mladistvý. Praktická část práce je zaměřena na vlastní výzkum, který zjišťoval mínění veřejnosti o problematice udělování řídičských oprávnění mladistvým.

Klíčová slova

Doprava, silniční doprava, pozemní komunikace, provoz na pozemních komunikacích, řidiči, mladiství, výzkum, dopravní přestupky, dopravní předpisy.

Annotation

The bachelor work is focused on offences in sphere of transport committed by juvenile drivers. The most common offences are driving under the influence of alcohol or addictive substance and speed limit exceeding. This work is characterized by chosen traffic offences with their sanctions and adding points for them. After that is characterized offence proceeding, its types and driving licences which may be obtained by an adult or youthful people. Practical part of the work is focused on the research with investigated public opinion on the issue of gaining driving licences to youthful people.

Key words

Traffic, transport, traffic on roads, drivers, teenagers, research, driving offences, traffic regulations.

OBSAH

ÚVOD.....	9
1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	11
1.1 Správní delikt	11
1.2 Přestupek.....	12
2.2.1 Skutková podstata přestupku	13
1.2.2 Sankce.....	14
1.3 Doprava	15
1.3.1 Pozemní komunikace	16
1.4 Vymezení dalších pojmů	17
2 CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH PŘESTUPKŮ	19
2.1 Přednost v jízdě	19
2.2 Nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ nebo na červenou	20
2.3 Zakázané předjíždění.....	21
2.4 Řízení bez řidičského oprávnění	21
2.5 Překročení nejvyšší povolené rychlosti.....	23
2.6 Řízení vozidla pod vlivem alkoholu a návykové látky	25
3 SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ A ŘIDIČSKÁ OPRÁVNĚNÍ.....	29
3.1 Přestupkové řízení	30
3.1.1 Blokové řízení	32
3.1.2 Příkazní řízení.....	32
3.1.3 Přestupkové řízení proti mladistvým.....	33
3.2 Sankce ukládané za dopravní přestupek.....	34
3.3 Řidičská oprávnění.....	35
4 VYHODNOCENÍ VÝZKUMU	39
4.1 Údaje o respondentech	39
4.2 Otázky a odpovědi	40

4.3 Celkové zhodnocení a realizace.....	44
ZÁVĚR.....	47
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	49
SEZNAM TABULEK.....	51
SEZNAM PŘÍLOH.....	51

ÚVOD

Dopravu lze chápat jako proces, při kterém dochází k přemísťování věcí a osob za pomoci dopravních prostředků po dopravních cestách mezi vzájemně prostorově vzdálenými místy. Doprava je dnes důležitým systémem moderní společnosti, která má své nezaměnitelné a specifické místo v každodenním životě, bez tohoto procesu si společnost nedovede představit jakoukoliv přepravu, ať už se jedná o osobní nebo nákladní dopravu. Každý člověk je součástí silničního provozu buď jako řidič motorového či nemotorového vozidla nebo chodec. Proto je bezpečnost na pozemních komunikacích v dnešní době stále aktuálnějším tématem a tímto důvodem může být ta skutečnost, že počet registrovaných vozidel na území ČR neustále narůstá a tím související nárůst dopravních přestupků na tomto úseku veřejné správy. Platí zde jako v matematice přímá úměra. Tomuto jevu věnuje i svou pozornost Vláda ČR, která dne 12. června 2013 schválila usnesení vlády č. 449 materiál k dopravní politice České republiky pro období let 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. Tento dokument se rovněž zabývá problematikou zvyšování bezpečnosti dopravy.

Osobní motivací k výběru tématu byla absolvovaná odborná praxe na dopravním inspektorátu Policie ČR. Již dříve jsem měla blízký vztah k automobilům, ale nikdy jsem se nezdokonalila natolik, abych se jimi mohla zabývat profesionálně. Nakonec jsem se našla na tomto oddělení, kde při výjezdech je vidět spousta vozidel s různou charakteristikou, proto je mi toto téma blízké.

Bakalářská práce se bude zabývat problematikou přestupků v oblasti dopravy spáchané mladistvými a to z hlediska správního práva. V teoretické části práce budou charakterizovány jednotlivé přestupky v dopravě, o jaké protiprávní jednání se jedná a další částí bude obecné shrnutí správního řízení a skupin vozidel. Empirická část práce je založena na výzkumu, který by měl být proveden minimálně mezi sto lidmi. Praktickým přínosem bude názor veřejnosti na tuto problematiku zjištěný dotazníkovou metodou.

Metodami použitými v práci jsou metody popisné, sběru a analýzy dat rovněž výsledky výzkumu pomocí dotazníkové metody.

Práce je rozdělena do čtyř kapitol, kdy první kapitola vymezuje terminologii, která je aktuální k danému tématu a slouží pro lepší orientaci v práci.

Druhá kapitola se zabývá charakteristikou vybraných přestupků, jejich vymezením v zákoně a jaké sankce jsou za ně udělovány. Přestupky jsou popsány

co nejdůkladněji a u některých přestupků je uvedena, jak se jednotlivé přestupky zjišťují.

Třetí kapitola popisuje shrnutí přestupkové řízení a poukazuje na výjimky v přestupkovém řízení proti mladistvým. Dále jsou vyjmenovány druhy sankcí, které lze za přestupek udělovat a na závěr kapitoly jsou vyjmenovány všechny řidičské skupiny a jejich charakteristika včetně uvedení věku, který je třeba pro získání řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu.

Ve čtvrté kapitole je rozebírán vlastní výzkum, který byl řešen dotazníkovou metodou. Cílem výzkumu je zjistit veřejné mínění o problematice vydávání řidičských oprávnění mladistvých.

1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

V této kapitole budou stručně definovány základní pojmy spojené s přestupky spáchanými na pozemních komunikacích. Tyto pojmy se budou vyskytovat i dále v práci a s jejich nastíněním bude snazší pochopit danou problematiku a interpretaci právních norem. Nejprve je třeba charakterizovat pojem správní delikt, přestupek a doprava, mladistvý atd.

1.1 Správní delikt

Správní delikt je jedním z druhů právních deliktů a jeho pojem není legálně definován. Jedná se o tzv. souhrnný pojem, který zahrnuje jednotlivé druhy deliktů vyskytujících se v platné právní úpravě. Správním deliktem se označuje protiprávní jednání, jehož znaky jsou stanovené zákonem a za který správní orgán ukládá trest stanovený normou správního práva. Tímto protiprávním jednáním může vzniknout újma, která bývá nejčastěji hmotná, na zdraví nebo mravní.

Správní delikty lze podle postavení, charakteru porušovaných povinností a dle platné právní úpravy členit na následující typy:

- přestupky,
- jiné správní delikty fyzických osob,
- správní delikty právnických osob,
- správní disciplinární delikty,
- správní pořádkové delikty.

Správní delikty jsou projednávány ve správním řízení a posuzují se dle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění. Aby byl spáchán správní delikt, musí vykazovat jeho základní znaky, kterými jsou:

- jednání – konání či opomenutí povinnosti,
- protiprávnost – jednání v rozporu s právem,
- trestnost – odpovědnost jednající osoby za zavinění deliktu,
- odpovědná osoba,
- zavinění – vnitřní psychický stav pachatele,
- znaky deliktu.

1.2 Přestupek

Přestupky jsou po obsahové a legislativně technické stránce nejpropracovanějším druhem správních deliktů. Přestupky se zabývá zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, který definuje přestupkem jako „zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v přestupkovém zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních předpisů anebo o trestný čin.“¹ Z hlediska pojmu přestupku se hovoří o jeho tzv. pozitivním a zároveň jeho negativním vymezení. Pozitivní vymezení určuje, jaké jednání je považováno za přestupek. Zatímco negativní vymezení znamená, že zákon stanoví, že o přestupek jde pouze tehdy, nejde-li o jiný správní delikt anebo o trestný čin. Přestupek má ze všech druhů správních deliktů nejnižší stupeň škodlivosti, proto je tato konstrukce zvolena tak, aby nedošlo k dvojímu postihu za totéž protiprávní jednání.

Z hlediska pojmu přestupku hovoříme o jeho tzv. pozitivním určení (co je přestupek) a současně o jeho negativním vymezení (kdy se nejedná o přestupek). Negativní vymezení znamená, že zákon stanoví, že o přestupek jde pouze tehdy, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle jiných právních předpisů anebo o trestný čin. Z uvedených deliktů má přestupek zpravidla nejnižší stupeň škodlivosti a tato konstrukce je zvolena proto, aby nedošlo k dvojímu postihu na totéž protiprávní jednání.²

Přestupku se mohou dopustit jen fyzické osoby, které za něj mohou být postiženy jen tehdy, jsou-li naplněny jeho znaky, těmito znaky se rozumí formální a typové znaky přestupku. Mezi tzv. formální znaky řadíme:

- zavinění – zavinění představuje subjektivní stránku přestupku a „k odpovědnosti za přestupek postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění“,³
- věk – odpovědnost za přestupek je podmíněna dosaženým věkem, § 5 odst. 1 zákona o přestupcích stanovuje patnáctý rok, kdy se předpokládá přiměřená rozumová i volní vyspělost,

¹ § 2 odst. 1 zákona č. 200 ze dne 17. května 1990, o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 35, s. 297. Pracovní pomůcka Policie České republiky. Praha: Tiskárna MV ČR, s. p. o., 2013.

² ČERNÝ, J. a kol., *Přestupkové řízení*, Praha: Linde Praha, 2011, s. 26. ISBN 978-80-7201-859-8.

³ § 3 zákona č. 200 ze dne 17. května 1990, o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 35, s. 298. Pracovní pomůcka Policie České republiky. Praha: Tiskárna MV ČR, s. p. o., 2013.

- příčetnost – osoba není odpovědna za přešupek, která pro duševní poruchu nemohla v době spáchání rozpoznat, zda jde o porušení nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem nebo nemohla ovládat své jednání.

2.2.1 Skutková podstata přešupku

Přešupky jsou charakterizovány skutkovou podstatou, která určuje, o jaký přešupek jde. Mezi znaky skutkové podstaty patří objekt, objektivní stránka, subjekt a subjektivní stránka.

Objektem přešupku jsou společenské jevy, proti nimž směřuje protiprávní jednání. Těmito jevy jsou bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a kterými se vyjadřuje zájem společnosti na ochraně života, zdraví osob a majetku.

Objektivní stránka se skládá z jednání, následku a příčinné souvislosti mezi nimi. Jednáním se porušují stanovené hmotněprávní normy a může spočívat v konání nějaké činnosti tzv. komisivním jednáním (např. překročení nejvyšší dovolené rychlosti) nebo v jejím opomenutí, omisivním jednáním (nepřipoutáním se bezpečnostním pásem). Porušení nebo ohrožení objektu přešupku jednáním pachatele je označováno následkem.

Subjektem je pachatel, kterým je vždy fyzická osoba, jejíž jednání naplnilo všechny znaky přešupku. Aby fyzická osoba byla odpovědna za přešupek, musí naplnit dva obligatorní znaky, kterými jsou dovršení 15. roku věku a příčetnost. V zákoně však existují i výjimky, kde se stanoví, že *„jednání, které má znaky přešupku, jehož se dopustila osoba požívající výsad a imunit podle zákona nebo mezinárodního práva, nelze jako přešupek projednat, nestanoví-li zákon jinak.“*⁴

Subjektivní stránka spočívá v zavinění, které vyjadřuje vnitřní psychický stav pachatele. Zavinění může být úmyslné a nedbalostní, jejichž rozdíl záleží na složce vůle samotného člověka. Zákon stanoví, že k zavinění postačí nedbalost, nestanoví-li výslovně, že je třeba úmyslu. V této souvislosti je nutné podotknout, že mimo citovaný přešupkový zákon, jsou skutkové podstaty přešupků obsaženy ještě v dalších desítkách zákonů. Následující tabulka znázorňuje jednotlivé jednání řidičů, které lze zařadit do jednotlivých skupin podle jejich osobnosti.

⁴ § 9 odst. 1 zákona č. 200 ze dne 17. května 1990, o přešupcích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 35, s. 299. Pracovní pomůcka Policie České republiky. Praha: Tiskárna MV ČR, s. p. o., 2013.

Tabulka 1: Skupiny osobností zjištěných mezi řidiči a jednání řidičů každé skupiny

Skupiny	Jednání řidičů při řízení vozidla
Dobře přizpůsobení, jsou vyvedeni z míry jen zřídka a rychle se vzpamatují.	Většinou nemají nehody ani nezpůsobují porušení předpisů.
Mají duševní problémy, jsou však společensky odpovědní a ovládají se.	Většinou nemají nehody ani nezpůsobují porušení předpisů.
Mají duševní problémy, společensky odpovědní, bývají však vyvedeni z míry po dlouhá časová období.	V určitých obdobích (týdnů a měsíců) budou mít nehody a dopravní přestupky.
Společensky odpovědní, mají duševní problémy a sklon k ustavičnému rozrušení.	Mají vysoký počet nehod a dopravních přestupků.
Mají stálou tendenci k nespolečenskému a asociálnímu chování, nemají respekt k autoritě.	Stálí narušovatelé dopravních předpisů, kteří mohou mít velkou nehodovost.
Různé (epileptici, diabetici, duševně defektní atd.)	Chování nepředvídané; jednání při řízení se může pohybovat mezi velmi špatným a velmi dobrým.

Zdroj⁵

1.2.2 Sankce

Sankce ukládané za přestupek jsou upraveny v ustanoveních § 11 – 15 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, kde právě v § 11 taxativně vymezuje sankce, které lze uložit. Na základě čl. 39 Listiny základních práv a svobod lze tresty ukládat jen podle platné právní úpravy a tím způsobem, kterým to určuje zákon. Druhy sankcí jsou:

- napomenutí – napomenutí je nejmírnějším stupněm potrestání za přestupek. Jedná se o sankci ukládanou v příkazním řízení a tento přestupek nebyl vyřízen v blokovém řízení. O napomenutí jako sankci rozhoduje závažnost spáchaného přestupku, způsob spáchání a jeho následky. Napomenutí musí mít písemnou podobu a je ho možno uložit za jakýkoliv přestupek. Lidé si často pletou napomenutí s domluvou, které má však ústní charakter.

⁵ ŠTIKAR, J. a kol., *Psychologická prevence nehod*, Praha: Nakladatelství Karolinum, 2006, s. 78. ISBN 80-246-1096-5.

- pokuta – pokuta je peněžitým trestem pro pachatele přestupku a ukládá se v případě, že by napomenutí nevedlo k nápravě. Tento druh sankce jako jediný lze uložit i v blokovém řízení, které je zvláštním druhem správního řízení.
- zákaz činnosti – zákaz činnosti lze uložit samostatně nebo s jinou sankcí. Zákaz lze uložit jen u činnosti, kterou pachatel přestupku vykonává v pracovním nebo obdobném poměru nebo činnost, u níž je třeba povolení nebo souhlas správního orgánu.
- propadnutí věci – propadnutí věci je možné uložit, pokud věc (vozidlo) náleží pachateli a byla použita ke spáchání přestupku, neboli byla jí způsobena dopravní nehoda. Tuto sankci nelze uložit v případě, že věc je v nápadném nepoměru k povaze přestupku a vlastníkem věci se stává stát.

Výše sankce za spáchaný přestupek je upravena v ustanoveních § 125c a § 125d zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen o silničním provozu). Avšak při udělování sankce je nutné zhodnotit řadu kritérií, zejména za dodržení zásady zákonitosti, spravedlnosti, přiměřenosti. Pokud se bude jednat o mladistvou osobu, zákon stanoví, že horní hranice pokut budou nižší a stanoví přesně, že *„horní hranice pokuty se u mladistvých snižuje na polovinu, přičemž však nesmí být vyšší než 2000 Kč. V blokovém řízení nelze uložit mladistvému pokutu vyšší než 500 Kč; pokutu až do výše 1000 Kč lze uložit mladistvému, pokud tento zákon nebo zvláštní zákon připouští v blokovém řízení uložit pokutu vyšší než 1000 Kč.“*⁶

Dále § 12 odst. 2 přestupkového zákona stanovuje udělování sankcí při souběhu přestupků. Pokud je souběh řešen společným řízením uloží se sankce za nejpřísněji postižitelný přestupek.

1.3 Doprava

Všechny typy dopravy jsou nedílnou součástí dnešní moderní společnosti. V literatuře najdeme různé definice dopravy, nejlépe znějící je: *„doprava je v obecném pojetí soubor činností, kterými se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků*

⁶ § 19 odst. 3 zákona č. 200 ze dne 17. května 1990, o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 35, s. 304. Pracovní pomůcka Policie České republiky. Praha: Tiskárna MV ČR, s. p. o, 2013.

po dopravních cestách, přemísťování osob a materiálu dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními.“⁷ Výsledkem dopravní činnosti je přemístění věcí či osob z jednoho místa na druhé, díky tomu můžeme rozdělit dopravu z několika hledisek:

- podle prostředí na pozemní, podzemní, vzdušnou a vodní
- podle vzdálenosti na místní, městskou, dálkovou a závodní
- podle způsobu uskutečnění na silniční, železniční, plavební a leteckou
- podle druhu přepravy na nákladní nebo osobní.

Díky poloze České republiky, která je v samém srdci Evropy, ale i jiným faktorům například nízké poplatky na rychlostních komunikacích, se stala cestou silniční nákladní dopravy. Tento vývoj dopravy má za následek zvýšení hustoty provozu a má vliv na nehodovost, stav pozemní komunikace a životní prostředí.

Právní úprava dopravy je řešena v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále o silničním provozu), která vymezuje provoz na nich, práva a povinnosti účastníků a pravomoc, působnost státní správy a samosprávy v této oblasti. Dalšími předpisy jsou zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě; zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích; zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích; zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla; zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel; zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

1.3.1 Pozemní komunikace

„Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.“⁸

Doprava se uskutečňuje na pozemních komunikacích, které jsou typově rozděleny podle jejího určení, dopravního významu a stavebně-technického vybavení na:

- a) dálnice – dálnice je určena pro rychlou dálkovou, mezistátní dopravu vozidel.

⁷ PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha, 2000, s. 5. ISBN 80-7201-212-6.

⁸ § 2 odst. 1 zákona č. 13 ze dne 23. ledna 1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 90. ISBN 978-80-7208-989-5.

- b) silnice – silnice je veřejně přístupná komunikace, která je určena vozidlům a chodcům a je rozdělena do tří tříd:
- silnice I. třídy je určena pro dálkovou a mezinárodní dopravu,
 - silnice II třídy je určena pro dopravu mezi okresy,
 - silnice III. třídy je určena k vzájemné propojenosti obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.
- c) místní komunikace – tato komunikace je veřejně přístupná a slouží zejména k místní dopravě na území obce a dle svého významu, určení se rozděluje do čtyř tříd:
- místní komunikace I. třídy je rychlostní místní komunikace,
 - místní komunikace II. třídy je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
 - místní komunikace III. třídy je obslužná komunikace,
 - místní komunikace IV. třídy je nepřipustná k provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz.
- d) účelové komunikace – účelová komunikace slouží vlastníkům nemovitostí, které jsou touto komunikací spojeny nebo ke spojení těchto komunikací s ostatními.

Na pozemních komunikacích se dle § 11 zákona o silničním provozu jezdí vpravo a při pravém okraji, pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti.

1.4 Vymezení dalších pojmů

Mladistvým podle § 2 odst. 1 písm. c) zákona č. 218/2003 Sb., o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže a o změně některých zákonů (zákon o soudnictví ve věcech mládeže) je osoba, která dovršila patnáctý rok a zároveň nepřekročila osmnáctý rok svého věku.

Účastníkem provozu na pozemních komunikacích je každá osoba, která se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Takovým účastníkem může být jen fyzická osoba jako řidič, chodec, přepravovaná osoba, vozka a jezdec na zvířeti.

Chodcem může být i osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm anebo vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně, pohybuje se na lyžích nebo

kolečkových bruslích anebo pomocí ručního popřípadě motorového vozíku pro invalidy. Jinak lze říci, že chodcem je osoba, která se pohybuje chůzí.

Řidičem je osoba, která řídí motorové či nemotorové vozidlo nebo tramvaj, řidičem může být i jezdec na zvířeti. Řidič je účastníkem provozu na pozemních komunikacích. Řídit vozidlo může jen osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel nebo osoba, která žádá o řidičské oprávnění a která se pod dohledem učitele autoškoly podrobuje výcviku v řízení motorového vozidla nebo z tohoto výcviku skládá zkoušku.

Vozidlem je motorové či nemotorové vozidlo nebo tramvaj. Motorovým vozidlem je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou, nejčastěji se spalovacím, elektrickým nebo také hybridním pohonem. Za to nemotorové vozidlo je vozidlo pohybující se pomocí lidské či zvířecí síly.

Provozovatelem vozidla je vlastník nebo jiná osoba, která je zapsána v registru silničních vozidel jako provozovatel nebo v obdobně evidenci jiného státu. S provozováním vozidla jsou spojeny i povinnosti, které musí provozovatel dodržovat, jeho povinnosti jsou taxativně vymezeny v § 10 zákona o silničním provozu.

Obec je zastavěné území, kde je začátek a konec takového území označeno příslušnými dopravními značkami, ale na účelové komunikaci se značky neosazují.

Alkoholický nápoj dle § 2 písm. k) zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů (dále tabákový zákon) je lihovina, víno a pivo a rozumí se jím též nápoj, pokud obsahuje více než 0,5 objemového procenta alkoholu.

Návykové látky jsou pro potřeby řízení o přestupcích v souladu s § 130 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník považovány alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky, které jsou schopné nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací a rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.

2 CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH PŘESTUPKŮ

Přestupky v silničním provozu jsou od 1. 8. 2011 zakotveny v ustanovení § 125c odst. 1-3 zákona o silničním provozu, ale některé přestupky byly ponechány v ustanovení § 23 zákona o přestupcích a jiné jsou obsaženy v ustanoveních zvláštních zákonů. Tyto normy nazýváme jako regulativní, neboť upravují postavení a chování subjektů správního práva. Bohužel se vždy najdou osoby, které tyto normy respektovat nehodlají a to buď úmyslně nebo nedbalostně. Definici pojmu dopravní přestupek v našem právním řádu nenalezneme, ale v praxi se tento pojem často užívá. Dopravní přestupek se užívá ve spojení se spáchanými přestupky na úseku dopravy, pozemních komunikacích.

V této kapitole budou charakterizovány skutkové podstaty vybraných (nejfrekventovanějších) přestupků v provozu na pozemních komunikacích.

2.1 Přednost v jízdě

Řidič je povinen počínat si tak, aby řidič, který má přednost v jízdě nemusel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy dle § 2 písm. q) zákona o silničním provozu. Pokud řidič nedá přednost v jízdě v případech, kdy má povinnost ji dát, dopouští se přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 téhož zákona.

V zákoně o silničním provozu je upraveno několik druhů předností v jízdě, podle:

- § 12 odst. 7 je řidič jedoucí v připojovacím pruhu povinen dát přednost při zařazování se do průběžného jízdního pruhu vozidlům jedoucím v něm,
- § 20 se řidiči protijedoucích vozidel vyhýbají vpravo, v případě překážky dává přednost ten řidič, na jehož straně je překážka,
- § 21 odst. 5 a 6 je upravena přednost při odbočování,
- § 22 upravuje jízdu křižovatkou z vedlejší pozemní komunikace nebo přednost na kruhovém objezdu,
- § 23 odst. 1 upravuje vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci.

Další druhy přednosti v jízdě jsou upravovány dopravními značkami. Nerespektování dopravních značek je porušení § 4 písm. c) zákona o silničním provozu.

Sankce za nedání přednosti v jízdě v blokovém řízení činí 2 500 Kč. Pokud by však přestupek spadl do správního řízení, může řidič dostat pokutu od 2 500 Kč do 5 000 Kč nebo může dostat tutéž pokutu a zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců, která se uloží tomu řidiči, který spáchal v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců více než jedenkrát.

2.2 Nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ nebo na červenou

Tohoto přestupku se dopustí fyzická osoba podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 zákona 361/2000 Sb., o silničním provozu tím, že v rozporu s § 4 písm. b) a c) nezastaví vozidlo na signál, na pokyn „Stůj“ nebo na usměřování provozu osobou k tomu oprávněnou.

Při účasti v provozu na pozemních komunikacích je každý řidič povinen se řídit dle § 4 písm. c) světelnými signály. Jednotlivé světelné signály upravuje vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení na pozemních komunikacích (dále jen pravidla provozu), konkrétně je upravuje ustanovení § 24. Řidič je povinen na křižovatce řízené světelnými signály tříbarevné soustavy s plnými signály nebo se směrovými signály podle ustanovení § 70 odst. 2.

Tento přestupek má tři možnosti, jak ho lze řešit:

- 1) pokutou ve správním řízení od 2 500 Kč do 5 000 Kč,
- 2) pokutou ve správním řízení od 2 500 Kč do 5 000 Kč a zákazem činnosti až do šesti měsíců tomu, kdo přestupek spáchal v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců více než jedenkrát,
- 3) na místě blokovou pokutou 2 500 Kč, jedná se o pevně stanovenou částku.

Ve všech případech řešení tohoto přestupku se řidiči připočte 5 bodů k bodovému hodnocení řidiče.

2.3 Zakázané předjíždění

Zákazu předjíždění se dopustí osoba podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu, která předjíždí jiné vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou zakázáno. Zákaz předjíždění upravuje § 17 odst. 5 tamtéž a dále nedodržení zákazu předjíždění vyplývajícího ze svislé dopravní značky B 21a „Zákaz předjíždění“ vyhlášky č. 30/2001 Sb., pravidel provozu. Zákaz předjíždění pro nákladní automobily upravuje svislá dopravní značka B 22a. Pokud řidič předjíždí v místě, kde je to zakázanou svislou dopravní značkou, dopouští se vždy přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu. Dalším možným přestupkem je předjíždění v místech označených dopravní značkou V 1a „Podélná čára souvislá“, V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“ nebo V 3 „Podélná čára souvislá doplněná čarou přerušovanou“ v případě, že přerušovaná část je v opačném směru, se řidič dopouští přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Je nutné podotknout, že do konce července 2011 zákon o silničním provozu nezakazoval předjíždění bezprostředně před a na přejezdu pro cyklisty, ale novela zákona č. 133/2011 Sb., tento nedostatek zákona napravila.

Zakázané předjíždění je jedno z nejčastějších příčin vzniku dopravních nehod. Pro řidiče, který se dopustí tohoto přestupku, čeká ve správním řízení pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zároveň zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku. K bodovému hodnocení řidiče se mu připočítává hned 7 bodů.

2.4 Řízení bez řidičského oprávnění

Podle zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu je oprávněn k řízení motorového vozidla pouze ten, kdo je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel. Řidičské oprávnění je žadateli uděleno podle platné právní úpravy konkrétně dle § 82 odst. 1 písm. a) až f) zákona o silničním provozu, který stanoví, že oprávnění je možné udělit pouze osobě, která dosáhla věku stanoveného zákonem, je zdravotně a odborně způsobilá k řízení motorových vozidel, má trvalý nebo přechodný pobyt na území České republiky a zároveň není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti v řízení motorových vozidel.

Přestupku se může dopustit fyzická osoba, která řídí motorové vozidlo podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu a dále v rozporu s § 3 odst. 3

písm. a) téhož zákona není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle § 81 tamtéž. Důležité je hlavně rozlišit dva případy dopuštění se přestupku.

Prvním případem je, že pachatel řídil motorové vozidlo a nikdy se nestal držitelem řidičského oprávnění, protože neabsolvoval podle zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů (dále jen autoškolský zákon) zkoušku odborné způsobilosti. Žadatel o řidičské oprávnění svou odbornou způsobilost získá výukou a výcvikem v autoškole a prokazuje ji na konci výuky, výcviku složením zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla podle téhož zákona. Zkoušku odborné způsobilosti provádí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností prostřednictvím svých zaměstnanců, zkušebních komisařů. Zkouška se skládá ze tří částí a to ze znalosti předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy, ze znalostí ovládání a údržby vozidla a praktické jízdy. Pokud žadatel splní všechny požadavky dle § 82 odst. 1 zákona o silničním provozu, má nárok na udělení řidičského oprávnění pro danou skupinu, pro kterou vykonal zkoušku v autoškole a je jí vydán řidičský průkaz. Podle § 103 odst. 1 zákona o silničním provozu je řidičský průkaz veřejnou listinou, která osvědčuje držitele průkazu k řízení motorových vozidel příslušné skupiny nebo podskupiny a kterou držitel prokazuje své jméno, příjmení, rodné číslo, bydliště a podobu. Tento přestupek patří zajisté mezi nejzávažnější delikty.

Druhým případem jsou pachatelé, kteří složili zkoušku odborné způsobilosti, ale řidičské oprávnění nemají z důvodu jeho odnětí pro ztrátu odborné nebo zdravotní způsobilosti, nebo se řidičského oprávnění vzdali. Řidiči také mohou přijít o řidičské oprávnění dosažením dvanácti bodů v bodovém hodnocení řidičů. V tomto případě řidič ztrácí odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel, popřípadě jim v souvislosti se sankcí nebo trestem uloží zákaz činnosti (zákaz řízení motorových vozidel).

Podle bodového hodnocení řidičů je za řízení bez řidičského oprávnění jako přestupku ukládána ve správním řízení pokuta ve výši 25 000 Kč do 50 000 Kč, zákaz činnosti na jeden až dva roky a zároveň jsou do evidenční karty řidiče připsány čtyři body.

2.5 Překročení nejvyšší povolené rychlosti

Překročení nejvyšší povolené rychlosti je dlouhodobě nejčastějším dopravním přestupkem a také příčinou dopravních nehod. Zde platí přímá úměrnost, čím vyšší je rychlost, tím závažnější následky bude dopravní nehoda mít. Trendem dnešní hektické doby je, že každý chce být v cílovém bodě včas a za minimum času, povětšinou řidiči hrozí nějaká újma buď v profesním anebo osobním životě. K tomuto způsobu života přispívají zejména výrobci automobilů, nejen jejich technické vybavení a bezpečnostní prvky, ale hlavně dosahování stále vyšší rychlosti na silnicích.

Fyzická osoba se dopustí přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 – 4 zákona o silničním provozu, překročí-li nejvyšší povolenou rychlost, který je stanovena v zákoně konkrétně v § 18 odst. 3, 4. Těmito odstavci je stanoveno, že nejvyšší povolená rychlost vozidel o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3,5 tuny mimo obec je $90 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ včetně autobusů. Na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla mohou vozidla do 3,5 tun jet nejvýše $130 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a v obci $80 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. V obcích je rychlost obecně omezena na $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla nanejvýš $80 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Místní úprava rychlosti dle § 18 odst. 6, 7 tamtéž ve spojení s § 61 odst. 2 snížit nebo zvýšit (nanejvýš o $30 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$), nejčastěji se upravuje dopravními značkami. § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu řidiči stanovuje obecnou povinnost, která spočívá v přizpůsobení rychlosti zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním a meteorologickým podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat. Proto smí jet takovou rychlostí, aby řidič byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Příkladem může být jízda v obci rychlostí $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, která zvyšuje brzdnou dráhu zastavení vozidla až o 9 metrů oproti brzdě dráhy rychlosti $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

Přiměřenou rychlostí se chápe přesně taková rychlost, která umožňuje řidiči zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled, zastavit včas vozidlo před přechodem pro chodce nebo křižovatkou, kde je povinen dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní komunikaci, umožní vyhnout se bezpečně překážce silničního provozu nebo zastavit vozidlo včas před překážkou za snížené viditelnosti. Díky těmto faktorům zákon zahrnuje právě zmíněnou obecnou povinnost.

Při posuzování přestupků souvisejících s překročením nejvyšší dovolené rychlosti právní řád České republiky odkazuje ohledně přesnosti rychloměrů na mezinárodní

předpisy zejména na EHK/OSN č. 39 a evropskou směrnicí 75/443/EHS, ze kterých vyplývá, že rychlost udaná rychloměrem nesmí být nižší než skutečná rychlost.

Přestupku se dopustí ten řidič, který v provozu na pozemních komunikacích při řízení motorového vozidla dle § 125c odst. 1 písm. f):

- bod 2 překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o více než 40 km.h⁻¹, mimo obec o více než 50 km.h⁻¹ (velké překročení),
- bod 3 překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o více než 20 km.h⁻¹, mimo obec o více než 30 km.h⁻¹ (střední překročení),
- bod 4 překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o méně než 20 km.h⁻¹, mimo obec o méně než 30 km.h⁻¹ (malé překročení).

Překročení nejvyšší dovolené rychlosti je přestupkem na základě § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 – 4. Výše sankce záleží na tom, o kolik řidič překročil hranici stanovenou zákonem. Za spáchaný přestupek stanoví zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích a zákon o silničním provozu sankce:

- za malé překročení se uloží pokuta ve správním řízení od 1 500 Kč do 2 500 Kč a zapsáním dvou bodů do bodového hodnocení řidiče, tento přestupek lze vyřešit i blokovou pokutou do výše 1000 Kč, pokud však řidič nepřekročí rychlost o více než 5 km.h⁻¹, respektive 10 km.h⁻¹, nebude potrestán připsáním bodů,
- za střední překročení rychlosti v blokovém řízení dostane řidič pokutu do výše 2 500 Kč, ve správním řízení hrozí řidiči pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč a trest zákazu činnosti od jednoho do šesti měsíců v případě, že přestupek spáchal v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců více než jedenkrát a do bodového hodnocení mu budou připsány tři body,
- za velké překročení dostane řidič pokutu od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců až do jednoho roku, tento přestupek se nedá řešit v blokovém řízení.

Kontrolu dodržování dovolené rychlosti provádí Policie České republiky a obecní policie podle § 79a zákona o silničním provozu. Obecní policie může měřit rychlost výhradně na místech určených policií a přitom postupuje v součinnosti s ní, tato koordinační dohoda je upravena v § 16 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky.

Měření probíhá za pomoci radarů, každý radar musí odpovídat zákonu č. 505/1990 Sb., o metrologii a jeho prováděcím vyhláškám. Tyto předpisy stanovují,

že radary musí mít platné typové schválení a každý jednotlivě pravidelně kalibrován. Kontrola je zahrnuta v čl. 18 odst. 2 písm. b) závazného pokynu policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a s nedílnou součástí kontroly je i čl. 17 tamtéž. Dnes je používána řada zařízení, která se od sebe liší technologií měření (laserová, indukční apod.) a dle způsobu použití (stacionární, přenosná, zabudovaná). Radary v České republice jsou schvalovány s jednotnou odchylkou $\pm 3 \text{ km.h}^{-1}$ v případě, že se jedná o rychlost do 100 km.h^{-1} , respektive $\pm 3 \%$ u rychlostí nad 100 km.h^{-1} . Odchylna se nepromítá do naměřených hodnot radarem, zohlednit ji musí sám policista nebo strážník. V praxi může nastat situace, že jeden radar při rychlosti 50 km.h^{-1} ukazuje rychlost 47 km.h^{-1} a druhý ukáže 53 km.h^{-1} . V tomto případě lze spolehlivě určit překročení dovolené rychlosti až tehdy, zobrazí-li se na radaru rychlost 54 km.h^{-1} a vyšší.

Často se lze setkat s tvrzením, že výsledek měření rychlosti vozidla radarem z policejního vozidla, které po dobu měření také překročí rychlost jízdy a nepoužilo zvláštní výstražná světla (majáky), je nezákonně získaným důkazem, toto tvrzení ale neobstojí. Soud se s takovým tvrzením vypořádal a uvedl: „*není nezákonně získaným důkazem výsledek měření rychlosti vozidla jedoucího rychlostí překračující nejvyšší dovolenou rychlost, který byl získán měřícím zařízením umístěným v policejním vozidle, které z důvodu změření této rychlosti muselo jet také rychlostí překračující nejvyšší dovolenou rychlost. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti je v takovém případě nezbytné k plnění úkolů Policie České republiky dle § 18 odst. 9 zákona o silničním provozu, kdy není ani nezbytné, aby policejní vozidlo mělo zapnuta zvláštní výstražná světla modré barvy, protože ust. §18 odst. 9 zákona o silničním provozu je k ust. § 41 odst. 1 téhož zákona v poměru speciality.*“⁹

2.6 Řízení vozidla pod vlivem alkoholu a návykové látky

Právní úprava je ve vztahu požití alkoholických nápojů během jízdy velice přísná, je to v důsledku toho, že řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky patří mezi nejzávažnější přestupky a je jedním z hlavních příčin vzniku dopravních nehod. Česká republika uplatňuje nulovou toleranci alkoholu, je to z důvodu, že vliv alkoholu nebo jiných návykových látek na lidský organismus je negativní, ovlivňují

⁹ Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 26. 2. 2010, č. j. 58 Ca 46/2009-37. Dostupné z: <http://www.nssoud.cz/files>

schopnost řídit motorové vozidlo, jelikož způsobují pomalejší reakce a snižují soustředěnost. Se stoupající hladinou alkoholu v těle, se jeho účinky zvyšují a řidič pod jeho vlivem může ztrácet pocit odpovědnost a nebezpečí, bez těchto zábran řidič může začít riskovat.

Problematiku užívání alkoholu nebo jiné návykové látky spojenou s přestupky řeší § 125c odst. 1 písm. b), c) a d) zákona o silničním provozu. S těmito skutkovými podstatami korespondují povinnosti řidiče uvedené v § 5 odst. 2 písm. a) tamtéž, kde zákonodárce zakazuje řidiči užít alkoholický nápoj nebo jinou návykovou látku. § 5 odst. 2 písm. b) stejného zákona zase zakazuje řidiči řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje, po užití návykové látky nebo v takové době po požití nebo užití, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem. Na § 5 odst. 1 písm. f) a g) zákona o silničním provozu koresponduje § 125c odst. 1 písm. d), který stanovuje řidiči přestupek za odmítnutí se podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou.

Řidič je povinen podrobit se vyšetření na výzvu policisty ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou. Do konce roku 2008 dechová zkouška sloužila jako orientační a každého řidiče bylo nutné odvést na krevní rozbor, ale od roku 2009, kdy začal platit nový zákon o policii, je dechová zkouška průkazná.

Orientační vyšetření dle § 2 písm. o) tabákového zákona spočívá v provedení dechové zkoušky, stěru ze sliznic nebo kůže anebo odběru slin. Za to odborným lékařským vyšetřením podle § 2 písm. p) a q) tamtéž se rozumí cílené klinické vyšetření lékařem a dle jeho ordinace provedení dechové zkoušky, odběru vzorků biologického materiálu aj.

Orientační vyšetření provedené dechovou zkouškou se nejčastěji provádí dechovým analyzátozem značky Dräger. Analyzátor musí být schválen Českým metrologickým institutem ve smyslu § 6, 7 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů. Všechny analyzátory musí být jedenkrát ročně institutem ověřeny. Aby výsledky analyzátoru byly relevantní, musí analyzátor splňovat podmínky, které jsou stanovené vyhláškou Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů a musí se použít v souladu s metodikou Českého metrologického institutu č. 114-MP-C008-08. Po prvním provedení dechové zkoušky s pozitivním výsledkem musí minimálně po pěti minutách následovat druhá dechová zkouška, která má potvrdit první výsledek, přičemž rozdíl druhého výsledku nesmí přesáhnout 10 % z prvního, aby se vyloučila možnost zbytkového alkoholu v dutině

ústní. Následně se od naměřené hodnoty odečte maximální stanovená odchylka přístroje, která činí 0,24 g/kg. V této odchylce je zahrnut možná vliv nepřesnosti měření a hodnota fyziologické hladiny alkoholu v organismu člověka. Odečet se provádí v souladu se závěry Českého metrologického institutu a následně může být prokazatelně zjištěna hladina alkoholu. Pro zjištění skutečné hodnoty alkoholu v krvi je rozhodující první výsledek, který je časově blíže k řízení vozidla. Pokud však nastane případ, že rozdíl mezi prvním a druhým měřením bude vyšší, jak 10 % je nutné provést další dechovou zkoušku opět minimálně po pěti minutách. Jakmile by mezi dvěma následnými dechovými zkouškami byl výsledný rozdíl větší, než 10 % je na policistovi (orgánu provádějící vyšetření), zda bude dechové zkoušky dále opakovat nebo zda vyzve osobu k podrobení se lékařskému vyšetření, se kterým je spojen odběr biologického materiálu.

V zákoně o silničním provozu je více skutkových podstat souvisejících s řízením pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, dle § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu se řidič dopustí přestupky, že v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) tamtéž řídí vozidlo (jede na zvířeti) bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití nebo užití, po kterou je ještě pod jejich vlivem. Za tento přestupek hrozí řidiči pokuta ve výši od 2 500 Kč do 20 000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku, do bodového hodnocení řidiče se přičítá 7 bodů. Následně v § 125c odst. 1 písm. c) se řidič dopustí přestupku, řídí-li vozidlo ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky, za tento přestupek dostane pokutu od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti na jeden až dva roky, do bodového hodnocení řidiče se přičítá 7 bodů.

Odmítnout lékařské vyšetření mohla osoba podezřelá z přestupku do účinnosti zákona č. 233/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů z jediného důvodu, že odběr krve je spojen s nebezpečím pro jeho zdraví. V případě, že řidič odmítne odběr krve, sám se zbavuje nejobektivnějšího důkazního prostředku, kterým může prokázat i svou případnou nevinu. Ve většině případů jde o přestupek podle § 125c odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu, podle kterého se řidič dopustí tím, že i přes výzvu dle § 5 odst. 1 písm. f) a g) se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla (jždě na zvířeti) nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou a které není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.

Odmítne-li řidič podrobit se vyšetření, hledí se na něj dle § 16 odst. 5 tabákového zákona jako by byl pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Na to navazuje sankce za přešůpek stanovený v § 125c odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu. Sankcí je pokuta ve výši od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let a zároveň se připíše 7 bodů do bodového hodnocení řidiče.

Řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nemusí být jen pouhým přešůpkem, ale může být kvalifikován jako trestný čin podle § 274 trestního zákoníku.¹⁰ Při respektování materiálního pojetí trestního práva je nutné zkoumat v jednotlivých případech, zda jednání řidiče vozidla, který byl ve stavu vylučujícím způsobilost, nedošlo k naplnění formálního a materiálního znaku trestného činu. Pokud nedošlo k naplnění jednoho ze znaků trestného činu, nejedná se o trestný čin a jednání postoupí k správnímu orgánu, který jej vyřeší jako přešůpek podle § 125c odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu.

¹⁰ „Obecně lze konstatovat, že pro posouzení skutku jako trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 odst. 1 tr. zák. postačí, bude-li obsah alkoholu v krvi řidiče stanoven v určitém rozmezí, přičemž spodní hranice tohoto rozmezí překročí hodnotu 1 ‰, neboť dle poznatků lékařské vědy není žádný, byť nadprůměrně disponovaný řidič, schopen s takovým množstvím alkoholu v krvi bezpečně řídit motorové vozidlo. Nicméně ani v případě, pokud by byla hladina alkoholu v krvi nižší než 1 ‰, nelze bez dalšího dovodit, že se řidič nenacházel ve stavu vylučujícím zmíněnou způsobilost. Každé ovlivnění alkoholem totiž snižuje způsobilost řidiče k řízení motorového vozidla, jelikož řidič není schopen správných a včasných vjemů a pohotových reakcí na situace vznikající v dopravním provozu. Stav vylučující způsobilost je tak třeba v každém konkrétním případě zjišťovat a dokazovat. Vždy proto bude nutno provést další důkazy, jako např. svědecké výpovědi spolujezdců, zasahujících policistů, lékařů a dalších osob, které mohou podat informace o chování řidiče, o způsobu jeho jízdy. Bude pak věcí soudu v rámci volného hodnocení důkazů, aby zvážil, k jak významnému snížení řidičových schopností došlo a zda byl či nebyl schopen bezpečně řídit motorové vozidlo.“ Usnesení Nejvyššího soudu České republiky, ze dne 13. 5. 2009, čj. 3 Tdo 509/2009. Dostupné z: <http://www.nsoud.cz>

3 SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ A ŘIDIČSKÁ OPRAVNĚNÍ

Správní řízení je zákonem upravená činnost dle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Je to postup správního orgánu, který směřuje k rozhodování o právech a povinnostech účastníků správněprávních vztahů. Dále směřuje k realizaci prostředků správního donucení. Správní řízení zahrnuje proces týkající se přípravy přijetí normativních správních aktů, proces v oblasti aplikační činnosti orgánů veřejné správy a výsledkem bývá nejčastěji vydávání individuálního aktu, proces v oblasti řídicí a organizační činnosti orgánů veřejné správy při vydávání vnitřních aktů. Správní řízení není jednotné, je upraveno více právními předpisy, proto lze řízení rozdělit na řízení obecné nebo zvláštní.

Správní řízení obecné je upraveno správním řádem, zdali není zvláštní procesní úprava, postupuje se podle něj. Správní řízení zvláštní je upraveno v různých právních předpisech správního práva a určuje postup orgánů veřejné správy. Obecně lze říci, že správní řízení je upraveno různými právními předpisy a správní řád má zásadně subsidiární působnost vůči ostatním procesním úpravám. Z toho vyplývá, že ustanovení správního řádu se použije tehdy, jestliže jiná procesní úprava toto ustanovení nemá nebo tak stanoví.

Každé správní řízení je založeno na zásadách, které využívá veřejná správa během svého výkonu. Zásadami jsou např.:

- zásada legality (zákonitosti), která určuje správním orgánům jejich postup, který musí být v souladu se zákony a ostatními právními principy.
- zásada proporcionality (přiměřenosti) zaručuje, že rozhodnutí správního orgánu bude respektovat práva a zájmy dotčených osob.
- zákaz zneužití správního uvážení zajišťuje, aby pravomoc orgánů nebyla zneužita a byla vykonávána řádným a přiměřeným způsobem.
- zásada subsidiarity dovoluje správnímu orgánu zasahovat do práv účastníků řízení v co nejmenší míře.
- zásada legitimního očekávání zaručuje, že správní orgány budou držet ve svých postupech a rozhodnutích určitou stálost, která bude znamenat pro obdobné případy obdobné rozhodnutí.
- zásada materiální pravdy znamená, že správní orgán je povinen zjistit podklady pro vydání rozhodnutí co nejpřesněji a dát možnost účastníkům řízení vyjádřit se k nim.

- zásada rychlosti a hospodárnosti nařizuje správnímu orgánu, aby postupoval co nejrychleji bez zbytečných průtahů a aby nevznikaly zbytečné náklady.
- zásada rovnosti účastníků řízení zaručuje všem rovné postavení a nestranný přístup správního orgánu.

Pro správní řízení jsou charakteristické jeho subjekty, kde je na jedné straně správní orgán, který má vrchnostenské, nadřazené postavení a na straně druhé je účastník řízení.

3.1 Přestupkové řízení

Přestupkové řízení se řídí zákonem č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále přestupkový zákon) a je zvláštním druhem správního řízení, správní řád je v tomto případě podpůrný k přestupkovému zákonu. Přestupkové řízení má od správního řízení určité odchylky, těmito odchylkami jsou:

- zásada ústnosti, kde v první instanci řízení je povinně stanoveno ústní jednání.
- zásada presumpce neviny, která znamená, že pokud není pravomocným rozhodnutím vyslovena vina, nelze hledět na účastníka přestupkového řízení, jako by byl vinen.
- zásada in dubio pro reo, která navazuje na zásadu presumpce neviny a vyjadřuje, že při řízení se pochybnosti o spáchaném skutku vykládají ve prospěch obviněného, pokud nelze nepochybně prokázat, že obviněný byl v inkriminované době na místě spáchaného přestupku, je nutno přijmout závěr, že tam v určité době nebyl.
- zásada reformace in peius se týká změny sankce v odvolacím řízení k tíži obviněného, která není možná, ale netýká se dalších opatření, která jsou přezkoumávána. K horšímu mohou změněna rozhodnutí o náhradě škody, o náhradě nákladů řízení nebo o zabrání věci.
- zásada obhajoby znamená, že obviněný z přestupku má právo na vyjádření ke všem skutečnostem, které se mu kladou za vinu, má právo uplatňovat skutečnosti a navrhopvat důkazy na svou obhajobu.

- zásada neveřejnosti ústního jednání znamená, že jednání před přestupkovými orgány je zásadně neveřejné, připouští se jen osoby zúčastněné na řízení.
- zásada teritoriality vychází z toho, že přešupek musí být spáchan na území České republiky, dle přestupkového zákona je pachatel stíhán bez ohledu na to, zda je státním občanem nebo cizincem nebo cizinec, který má pobyt na našem státním území.

Oznámení o dopravním přestupku sepíše policista tehdy, kdy nelze přešupek řešit v blokovém řízení nebo u přestupků, kde řidič nesouhlasí s přešupkem nebo s výší uloženou pokutou v blokovém řízení. Oznámení obsahuje identifikaci osoby, údaje o vozidlu a popis přestupkového jednání. Řidič má právo se k tomuto oznámení vyjádřit. Následně policie dodá úřední záznam a celý spisový materiál předá správnímu orgánu, který je oprávněn vést řízení. Po dodání oznámení orgánu, který ho musí opatřit razítkem a datem doručení, ho přezkoumá a posoudí postup před zahájením řízení. Zda správní orgán shledá nedostatky ve spisovém materiálu, sám je odstraní nebo ho vrátí zpět policii, aby nedostatky odstranila. Poté následuje zahájení přestupkového řízení, které musí být v souladu se zásadou oficiality.

Rozhodnutí o přešupku v dopravě nebo o dopravné nehodě je individuálním správním aktem a je výsledkem přestupkového řízení. Rozhodnutí o přešupku musí obsahovat:

- výrok, který zpravidla obsahuje popis skutku, čas a místo skutku a jaký právní předpis byl porušen a také jaká sankce se ukládá s jejím výměrem.
- odůvodnění rozhodnutí, které obsahuje skutečnosti, ke kterým orgán přihlédl a které vedly k takovému rozhodnutí.
- poučení o opravném prostředku.

Sankce ukládané v přestupkovém řízení jsou taxativně vymezené v zákoně a jimi mohou být napomenutí, pokuta, zákaz činnosti a propadnutí věci. Zvláštními druhy přestupkového řízení jsou blokové nebo příkazní řízení a přestupkové řízení proti mladistvým.

3.1.1 Blokové řízení

Blokové řízení je upraveno v ustanovení § 84 – 86 přestupkového zákona. Toto řízení je tzv. zkrácené řízení o přestupcích a pro jeho projednávání musí být kumulativně splněny tyto podmínky:

- nepostačí domluva,
- přestupek je spolehlivě zjištěn a pachatel s ním souhlasí,
- pachatel je ochoten zaplatit pokutu a souhlasí s její výší.

Pokud by nebyla splněna byť jen jedna z podmínek, už se nebude jednat o blokové řízení, nýbrž by se jednalo o obvyklé řízení o přestupku nebo o příkazní řízení. Blokové řízení se vyznačuje neformálností, hospodárností, rychlostí postihu a zejména bezprostředním účinkem na pachatele. Jedinou sankcí, kterou lze v blokovém řízení uložit, je pokuta, která je upravena novelou zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu s účinností od 1. 8. 2011 tím, že stanovuje pouze horní hranici pokut ukládaných v blokovém řízení, kterou je maximálně 5000 Kč a umožňuje volní uvážení výše pokut, při kterém by nemělo docházet k porušení zásady legitimního očekávání. Přihlíží se k okolnostem přestupku, zejména způsobu jeho spáchání, jeho následkům, k míře zavinění a okolnostem, za nichž byl přestupek spáchán. V blokovém řízení nelze uložit zákaz činnosti. Pokud by se řešila dopravní nehoda v blokovém řízení, bylo by to možné jen v případě, že škoda nepřesáhne 100 000 Kč, nedošlo k újmě na zdraví. Proti rozhodnutí uložení pokuty se nelze odvolat, jedinou možností odvolání je přezkumné řízení. Rozhodnutí mohou být vydávány pouze formou pokutových bloků, které vydává Ministerstvo financí České republiky. „Rozhodnutí v blokovém řízení je vydáváno vystavením pokutového bloku a jeho podpisem obviněným z přestupku.“¹¹ Pachatel po zaplacení pokuty obdrží od policisty vyplněný blok na pokutu jako stvrzenku o zaplacení pokuty.

3.1.2 Příkazní řízení

Příkazní řízení je řešeno v ustanovení § 87 přestupkového zákona, které je také zvláštním zkráceným druhem řízení o přestupku a které má své specifické vlastnosti. Aby bylo použito příkazního řízení je nutné, aby byly splněny tyto podmínky:

¹¹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 12. 2010, sp. zn. 8 As 68/2010-81. Dostupné z: <http://www.nssoud.cz>

- není pochyb, že se obviněný přestupku dopustil,
- přestupek nebyl vyřízen v blokovém řízení,
- nebude se rozhodovat o náhradě škody.

Sankcí v příkazním řízení je napomenutí nebo pokuta, kterou lze uložit do 4.000 Kč. Příkaz se vydává v písemné formě a má stejné náležitosti jako rozhodnutí o přestupku. Jediným opravným prostředkem je odpor, který se podává nejpozději do 15 dnů ode dne doručení u správního orgánu, který příkaz vzdal. V tomto řízení se řeší zejména přestupky v dopravě, které byly oznámeny Policií České republiky nebo jiným orgánem a se kterými pachatel nesouhlasí nebo nesouhlasí s výší uložené pokuty a pokud přestupek nelze projednat v blokovém řízení a také zda se nejedná o přestupek mladistvého nebo obviněného zbaveného svéprávnosti nebo je omezena. Příkazní řízení se využívá v případě, že nebude žádná náhrada škody, jelikož toto řízení to neumožňuje a význam řízení je ve zrychlení a zmenšení administrativní zátěže správních orgánů.

3.1.3 Přestupkové řízení proti mladistvým

Při řízení za přestupek je zapotřebí posoudit poměry, v nichž mladistvý vyrůstá, jak je vychován, přezkoumat pohnutky vedoucí ke spáchání přestupku a zjistit, zda mladistvý nesloužil třetí osobě. Přestupek se vždy projednává v ústním jednání, o kterém musí být vyrozuměn zákonný zástupce mladistvého a orgán sociálně-právní ochrany dětí (OSPOD), který je zřízen při obecním nebo krajském úřadě. Těmto subjektům se oznamuje rozhodnutí a mají právo se odvolat ve prospěch mladistvého. Jako u řízení s dospělou osobou, musí mladistvý podat potřebná vysvětlení požadovaná orgánem policie a při projednávání přestupku objasnit své jednání a odpovídat na otázky přestupkového orgánu.

Rozsah sankcí u mladistvých pachatelů není nijak omezena, jen u pokut se horní hranice snižuje na polovinu, přičemž nesmí přesáhnout 2 000 Kč. V blokovém řízení nelze uložit pokutu vyšší jak 500 Kč, pokutu do 1 000 Kč lze uložit v případě, že přestupkový zákon nebo zvláštní zákon připouští v blokovém řízení uložit pokutu vyšší než 1 000 Kč dle § 19 odst. 3 přestupkového zákona. Zákaz činnosti lze uložit nejdéle na dobu jednoho roku, nebrání-li tato sankce v jeho přípravě na povolání. Příkazní řízení nelze použít proti mladistvému a za přestupek nelze uložit zákaz pobytu.

Horní sankce přestupků jsou odstupňovány takto: 2 500 Kč, 5 000 Kč, 10 000 Kč, 20 000 Kč, 50 000 Kč, což by u mladistvých činily 1 250 Kč, 2 500 Kč, 5 000 Kč, 10 000 Kč, 25 000 Kč, avšak horní hranice u mladistvých nesmí být vyšší než 2 000 Kč, takto snížená horní hranice nediferencuje se závažností spáchaného přestupku. Dle tohoto příkladu lze zjistit, že horní hranice za přestupek mladistvého je 25krát nižší, v porovnání s ukládáním sankcí v trestním právu lze uložit opatření ve výši 10 až 500 násobku denní sazby, která činí od 100 Kč do 5 000 Kč, čímž je minimální výše peněžitého opatření 1 000 Kč a maximální je 2 500 000 Kč, pokud je mladistvý výdělečně činný nebo dovolují-li to jeho majetkové poměry. Zde lze vidět markantní rozdíly, pokud by mladistvý řídil vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, řešení tohoto jednání jako přestupku je markantně mírnější než kdyby se jednání projednávalo v trestním řízení.

3.2 Sankce ukládané za dopravní přestupek

Sankce ukládané za přestupek jsou upraveny v ustanovení § 11 – 15 přestupkového zákona. Mimo sankcí zákona dovoluje použít i ochranná opatření. Úkolem sankcí je chránit společnost před porušováním právních předpisů, ale také je jejich účelem prevence. Správní orgán může jako sankci uložit napomenutí, pokutu, zákaz činnosti nebo propadnutí věci a v ochranném opatření, která jsou upravena v § 16 – 20 přestupkového zákona, lze uložit omezující opatření nebo zabránění věci. Správní orgán může sankce libovolně kombinovat, jen napomenutí nelze dát spolu s pokutou. Konkrétní příklady udělování sankcí a jejich výše jsou uvedeny v kapitole 2.

Napomenutí je nejmírnějším stupněm potrestání za přestupek. Jedná se o sankci ukládanou v příkazním řízení a tento přestupek nebyl vyřízen v blokovém řízení. O napomenutí jako sankci rozhoduje závažnost spáchaného přestupku, způsob jeho spáchání a jeho následky. Napomenutí musí mít písemnou formu a je ho možno uložit za jakýkoliv přestupek. Často se plete napomenutí s domluvou, která má ústní charakter.

Pokuta je peněžitým trestem pro pachatele přestupku a ukládá se v případě, že by napomenutí nevedlo k nápravě. Tento druh sankce jako jediný lze uložit i v blokovém řízení. *„V blokovém řízení lze uložit pokutu do 1 000 Kč, pokud tento zákon nebo jiný zákon nepřipouští uložit v takovém řízení pokutu vyšší, a v příkazním*

řízení do 4 000 Kč.¹² Pokud by řidiče změřil radar, který je na pevno přidělaný, přijde řidiči dopis od magistrátu hlavního města Prahy, který daný radar spravuje, výzva k uhrazení částky za překročení rychlosti viz přílohy A. Zda řidiči byla změřena rychlost policistou a následně jím nebyl zastaven, dojde mu také dopis dle přílohy B, kde má řidič (provozovatel vozidla) stanovené datum a čas k podání vysvětlení.

Zákaz činnosti lze uložit samostatně nebo s jinou sankcí. Zákaz činnosti lze uložit jen u činnosti, kterou pachatel přestupku vykonává v pracovním nebo obdobném poměru nebo činnost, u níž je třeba povolení nebo souhlas správního orgánu. Zákaz činnosti se ukládá nejdéle na dva roky. „Od výkonu zbytku zákazu činnosti lze po uplynutí poloviny doby výkonu této sankce upustit, jestliže pachatel přestupku způsobem svého života, že její další výkon není potřebný.“¹³

Propadnutí věci je možné uložit, pokud věc (vozidlo) náleží pachateli a byla použita ke spáchání přestupku, neboli byla jí způsobená dopravní nehoda. Tuto sankci nelze uložit v případě, že věc je v nápadném nepoměru k povaze přestupku a vlastníkem věci se stává stát.

Zákaz pobytu lze uložit jen za přestupky, které jsou uvedeny ve zvláštní části přestupkového zákona nebo v jiném zákoně. Zakázat ho jde nejdéle na dobu tří měsíců, pokud byl přestupek spáchán úmyslně a takové jednání významně narušuje místní záležitosti veřejného pořádku nebo byl pachatel přede dnem spáchání přestupku pravomocně uznán vinným za obdobné jednání na území stejné obce v posledních dvanácti měsících. Další možností je, že taková sankce je nezbytná k zajištění ochrany místních záležitostí veřejného pořádku na území obce, ale zákaz nesmí být na oblast, kde má pachatel trvalý nebo hlášený pobyt. Pokud se pachateli uloží zákaz pobytu, nesmí se po tuto dobu zdržovat na území obce nebo její části.

3.3 Řidičská oprávnění

Řídit motorové vozidlo může osoba, která žádá o řidičské oprávnění a která se pod dohledem učitele autoškoly podrobuje výcviku v řízení motorového vozidla nebo skládá zkoušku z jeho řízení anebo se pod dozorem učitele autoškoly připravuje

¹² § 13 odst. 2 zákona č. 200 ze dne 17. května 1990, o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 35, s. 301. Pracovní pomůcka Policie České republiky. Praha: Tiskárna MV ČR, s. p. o, 2013.

¹³ § 14 odst. 3 zákona č. 200 ze dne 17. května 1990, o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 35, s. 301. Pracovní pomůcka Policie České republiky. Praha: Tiskárna MV ČR, s. p. o, 2013.

k přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel nebo skládá její zkoušku. Každý řidič motorového vozidla musí mít při sobě řidičský průkaz, osvědčení o registraci vozidla, doklad prokazující pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a dále doklad o zdravotní způsobilosti u osob podle § 87 odst. 3 zákona o silničním provozu a eventuálně průkaz profesní způsobilosti.

Pod pojmem zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel se rozumí tělesná a duševní schopnost k řízení. Zdravotní způsobilost posuzuje a posudek o ní vydává posuzující lékař na základě žádosti žadatele o řidičské oprávnění nebo držitel řidičského oprávnění. Posuzujícím lékařem bývá nejčastěji registrující praktický lékař. Posudek musí mít písemnou formu a všechny náklady související s vyšetřením hradí žadatel.

Řidičské oprávnění opravňuje osobu k řízení vozidla zařazeného do příslušné skupiny nebo podskupiny, pro kterou získal řidičské oprávnění. Skupiny a podskupiny vozidel jsou nově upravena od 19.1.2013 novelou zákona o silničním provozu zákonem č. 297/2011 Sb., ale týká se i rovnocennosti řidičských oprávnění a především věku pro udělování řidičských oprávnění. Řidičské oprávnění lze udělit jen osobě, která dosáhla věku pro danou skupinu nebo podskupinu, je zdravotně a odborně způsobilá k řízení vozidla a splnila další podmínky stanovené zákonem o silničním provozu. Tyto podmínky musí držitel řidičského oprávnění splňovat po celou dobu jeho vlastnictví. Řidičská oprávnění jsou rozdělena do několika skupin a podskupin. Skupina AM opravňuje řídit motorová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující $45 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ mezi ně patří:

- dvoukolová vozidla, která mají zdvihový objem spalovacího motoru nepřevyšující 50 cm^3 nebo mají výkon elektrického motoru do 4 kW,
- tříkolová vozidla se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm^3 nebo u elektrického motoru nepřevyšuje výkon 4 kW,
- čtyřkolová vozidla, kde jejich hmotnost v nenaloženém stavu nepřevyšuje 350 kg a jejich zdvihový objem zážehového motoru nepřevyšující 50 cm^3 a u elektromotoru s výkonem nejvýše 4 kW.

Ve skupině A1 jsou zařazeny lehké motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj nejvyšším výkonem 11 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg a zdvihový objem nepřevyšuje 125 cm^3 a dále tříkolová vozidla s výkonem nejvýše 15kW.

Ve skupině A2 je skupina motocyklů s postranním vozíkem nebo bez něj s výkonem motoru nejvýše 35 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,2 kW/kg, přičemž nebyly upraveny z motocyklu s více než dvojnásobným výkonem.

Skupina A zahrnuje motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj a tříkolová vozidla, u kterých výkon nepřevyšuje 15 kW.

Skupina B1 zahrnuje čtyřkolá vozidla s výjimkou vozidel zahrnutých ve skupině AM, jejichž výkon nepřevyšuje 15 kW a hmotnost v nenaloženém stavu nepřevyšuje 400 kg nebo 550 kg pro vozidla určená k přepravě zboží.

Ve skupině B jsou motorová vozidla s výjimkou všech shora uvedených, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3.500 kg, s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče a ke kterým může být připojeno přípojně vozidlo o hmotnosti nepřevyšující 750 kg, pokud největší povolená této jízdní soupravy nepřevyšuje 3.500 kg nebo v případě rozšíření rozsahu nepřevyšuje 4.250 kg.

Skupina C1 zahrnuje motorová vozidla s výjimkou traktoru, jejichž nejvyšší hmotnost převyšuje 3.500 kg a zároveň nepřevyšuje 7.500 kg, s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče a ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo s největší povolenou hmotností nepřevyšující 750 kg.

Skupina C jsou motorová vozidla s výjimkou traktoru a vozidel v odstavci výše, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3.500 kg s nejvýše 8 místy k sezení mimo řidiče a ke kterým lze připojit přípojně vozidlo o hmotnosti nepřevyšující 750 kg.

Skupina D1 zahrnuje ty motorová vozidla, jejichž délka nepřesáhne 8 metrů a ty, které přesáhnou délku 8 metrů s nejvýše 16 místy k sezení kromě místa řidiče a ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg.

Skupina D zahrnuje motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v odstavci výše s více než 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší hmotnosti nepřevyšující 750 kg.

Ve skupině B+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla ve skupině B a přípojně vozidla o hmotnosti nepřevyšující 3.500kg.

Skupina C1+E zahrnuje jízdní soupravy, jejichž hmotnost nepřevyšuje 12.000 kg, složené z vozidla ze skupiny C1 a přípojně vozidla o hmotnosti vyšší než 750 kg nebo z vozidla ve skupině B a přípojně vozidla o hmotnosti vyšší než 3.500 kg.

Skupina C+E zahrnuje jízdní soupravy složená y vozidel ve skupině C a přípojně vozidla o hmotnosti vyšší než 750 kg.

Ve skupině D1+E jsou zahrnuty jízdní soupravy složené z vozidla skupiny D1 a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg.

Skupina D+E zahrnuje jízdní soupravy složené z vozidla skupiny D a přípojného vozidla o hmotnosti vyšší než 750 kg.

Skupina T zahrnuje traktory a pracovní stroje samojízdňé, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo.

Pro udělení řidičského oprávnění pro danou skupinu a dosáhla věku pro danou skupinu. Osoba, která dovršila 15 rok věku, může dostat řidičské oprávnění skupiny AM, v 16 letech lze získat skupinu A1 a v 17 letech skupinu B1 a T. Pokud osoba dovršila 18 rok věku, může získat oprávnění pro skupiny A2, B, B+E, C1 a C1+E, následně v 21 letech C, C+E, D1, D1+E a ve 24 letech A, D a D+E. U mladistvých žadatelů o řidičské oprávnění je potřeba písemného souhlasu zákonného zástupce.

Řidičské oprávnění pro skupinu A1, A2 a A lze udělit osobě, která nedosáhla stanoveného věku pro danou skupinu, pokud je tato osoba držitelem výjimky z věku. Tuto výjimku uděluje Ministerstvo dopravy ve správním řízení na žádost osoby nebo zákonného zástupce osobě, které je držitelem licence motoristického sportovce a slouží pouze k řízení v rámci sportovní soutěže.

4 VYHODNOCENÍ VÝZKUMU

Pro sběr dat byla zvolena dotazníková metoda. Bylo zvoleno písemné dotazování, které bylo opatřené průvodním dopisem z toho důvodu, že některé dotazníky byly vyplňovány bez osobního kontaktu a nešlo předat instrukce osobně. Záměrem bylo získat co nejvíce dotazníků a shrnout různé věkové kategorie.

Délka dotazníku byla na jeden list formátu A4, bylo tak zvoleno, že z psychologického hlediska působí dotazník lépe a přehledněji. Dále šlo o logickou strukturu, která měla podpořit plynulost myšlenek a spontánnost odpovědí. Na začátek byly zvoleny zjišťující otázky ohledně pohlaví a věku. Celý dotazník se skládal z uzavřených otázek, aby se docílilo rozhodnosti respondentů, bohužel v některých případech bylo zřejmé, že respondent není schopen se rozhodnout a jednoznačně odpovědět na zadanou otázku. V dotazníku se jednalo o otázky obecné k dané problematice, které jsou probírané širokou veřejností, cílem práce bylo zjistit, co si veřejnost o daných otázkách myslí. Dotazníky byly rozdány v blízkosti mého bydliště (po Praze 4) a do pár firem, kde lidé dojíždějí ze širokého okolí, takto bylo zvoleno, aby byla zahrnuta širší škála respondentů. Dotazník byl zaměřen na zletilé osoby. Snahou bylo upřednostnit osobní kontakt při vyplňování, aby se předešlo případným nedorozuměním ze strany respondenta, snahou nebylo ho ovlivnit v odpovědích, ale eventuálně vysvětlit význam a podstatu položené otázky. Dotazník byl časově nenáročný a na základě toho byla návratnost takřka 100 %.

Vyhodnocení dotazníku bylo samostatné pomocí aplikace Microsoft Office Excel, který umožňuje provést potřebné výpočty a vygenerovat určitá data pomocí vytvořené tabulky. Výsledky dotazníků byly postupně dopisovány do této tabulky. Odpovědi jsou znázorňovány tabulkou a grafem pro lepší orientaci a rozlišení výsledků. Sloupcovým grafem bude znázorněn počet jednotlivých odpovědí a následně výsečovým grafem jejich procentuální zastoupení.

4.1 Údaje o respondentech

Na dotazník odpovědělo 157 respondentů. Snahou bylo docílit pestrosti dotazovaného vzorku, která by mohla zaručit určitou výpovědní hodnotu výzkumu. Podle tabulky 1 je vidět, že vstřícnější k vyplnění dotazníku byli muži a to skoro o polovinu více jak ženy.

Tabulka 2: Pohlaví

Pohlaví	Počet	Zastoupení v %
Muž	102	65%
Žena	55	35%

Zdroj: autor práce, 2015 (vlastní šetření)

V tabulce 2 je vidět jednotlivé zastoupení věkových skupin. Toto rozdělení bylo zvoleno tak, že skupina do 25 let je tzv. rizikovou skupinou, nad 50 let je skupina, která bude mít (někteří respondenti již mají) povinné lékařské prohlídky a ve věkové skupině od 25 do 50 let jsou ostatní. Nejvíce zastoupenou věkovou skupinou je ve věku od 26 do 50 let, která byla zastoupena v necelých 58 %. V této skupině byli zastoupeni studenti a ve větší míře pracujícími lidmi.

Tabulka 3: Věk

Věk	Počet	Zastoupení v %
Do 25 let	50	32%
25 - 50 let	91	58%
Nad 50 let	16	10%

Zdroj: autor práce, 2015 (vlastní šetření)

4.2 Otázky a odpovědi

1) Vlastníte řidičský průkaz? Pokud ano, jak dlouho?

Tato otázka měla za úkol zjistit, kolik respondentů vlastní řidičské oprávnění a jak dlouho jej vlastní, neboli jak dlouho jsou aktivními řidiči. Na dotazník odpovídalo 22 ne řidičů (14 %) a 135 řidičů (86 %), jak je zobrazeno v příloze C. Podotázkou byla délka vlastnictví řidičského oprávnění, jelikož léta praxe mění názory mnoha lidí a vidí věci jinak. Proto cílovou skupinou byla skupina, která vlastní řidičské oprávnění

a má jej déle jak 10 let. Poměr zastoupení délky vlastnictví zobrazuje příloha D a byla zastoupena v těchto poměrech:

- vlastnictví maximálně do 5 let bylo zastoupeno 25 řidiči (16 %),
- vlastnictví od 5 do 10 let bylo zastoupeno 35 řidiči (22 %),
- a celkem 75 řidičů (48 %) vlastní řidičské oprávnění déle než 10 let.

2) Který přestupek je podle Vás u mladistvých nejrozšířenější?

U této otázky bylo cílem zjistit, co si veřejnost myslí o přestupcích, který z přestupků je nejrozšířenější. V dotazníku byly možné čtyři odpovědi. První odpověď bylo překročení nejvyšší povolené rychlosti, kterou zaškrtnulo 80 respondentů (51 %). Druhou odpověď, řízení bez řidičského oprávnění, označilo 13 respondentů (8 %) a třetí odpověď 56 respondentů (36 %). Čtvrtá a zároveň poslední odpověď umožňovala respondentům jinou možnost volby, kterou mohli sami dopsat. Této volby využilo 8 respondentů (5 %) a jejich odpovědi byly jízda v levém pruhu na rychlostních komunikacích, nebezpečná jízda, špatné parkování, nevěnování se jízdě a nedovolené předjíždění. Procentuální podíl jednotlivých odpovědí znázorňuje graf 3 v příloze E.

Většina respondentů zvolila jako nejrozšířenější přestupek překročení nejvyšší povolené rychlosti. S největší pravděpodobností je tomu tak, že sami vidí stav na silnicích a rychlé jízdy ostatních řidičů. Jako druhým nejrozšířenějším přestupkem je řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, tento jev je nejspíše ovlivněn médii, která ukazují jednotlivé případy i s jejich mnohdy fatálními následky. Alkohol je dnes společností tolerovaná droga, při tom alkohol způsobuje stejná rizika jako tzv. lehké drogy, těmito příznaky jsou pomalejší reakce, snížení pozornosti a soustředění apod. Tyto dva přestupky jsou nejrozšířenějšími a společnost si to sama uvědomuje, chtěla by těmto jevům i zabránit, ale dle výsledku dotazníku je evidentní, že se společnost v opatřeních proti nim, např. v zpřísnění sankcí za ně, neshodne, jak ukazuje otázka č. 5.

3) Měly by se zpřísnit podmínky při účasti začínajících mladých (mladistvých) řidičů v provozu v prvních 2 letech získávání řidičských zkušeností? (tzv. řidičský průkaz na zkoušku)

Často se člověk doslechne v médiích nebo dočte v tisku, že se mladistvý nebo mladý řidič dopustil přestupku nebo dokonce i způsobil dopravní nehodu, při které mnohdy někdo zahyne. Proto se taková otázka objevila v dotazníku, zda jsou respondenti pro vydávání tzv. řidičských oprávnění na zkoušku na dobu 2 let

pro čerstvé absolventy autoškoly. Pokud by se řidič během této doby osvědčil, vystavil by se mu řidičský průkaz na dobu 10 let, který se běžně vydává.

Respondenti měli na výběr ze čtyř odpovědí: ano, spíše ano, spíše ne a ne. Možnost odpovědi spíše ano a spíše ne byla zvolena proto, aby se respondent v době vyplňování dotazníku nemusel přiklonit pro jasnou odpověď, když by měl k řidičskému průkazu na zkoušku nějaké výhrady. Pro udělování řidičských průkazů na zkoušku je 55 respondentů (35 %), 44 respondentů (28 %) by je spíše udělilo, 33 respondentů (21 %) by je spíše neudělilo a 25 respondentů (16 %) by je neudělovalo, jak je uvedeno v příloze F. Pokud spojíme odpovědi (ano, spíše ano a spíše ne, ne), tak je většina (63 %) pro zavedení řidičských oprávnění na zkoušku a 37 % je proti. Většina respondentů, kteří na položenou otázku odpověděli ne, byla ve věku do 25 let. Je pravděpodobné, že mezi mladistvými mohou mít své přátele, ale někteří respondenti, kteří odpověděli ano, uvedli, že mladiství jsou ještě stále v pubertálním věku a nemají takovou zodpovědnost, jako kdyby byli zletilí. Takové tvrzení je možné po stránce rozumového vývoje mladistvého, ale z právního hlediska je stejně odpovědný jako zletilý.

4) Jste pro omezení výkonu automobilů pro čerstvé absolventy autoškoly, jako je tomu u motocyklů?

Tato otázka byla zaměřena na omezení výkonu automobilů. Řidičská oprávnění na motocykly jsou rozdělena dle výkonu motoru a jednotlivé výkonu lze udělit v různě dosaženém věku viz kapitola 3.3. V médiích a tisku, kde uvádějí různé dopravní nehody, se objevují mladí (mladiství) řidiči, kteří vlastnili nebo měli zapůjčený automobil, který má většinou dvakrát nebo třikrát vyšší výkon než automobil, který řídili během výcviku v autoškole. Při vyplňování dotazníku byla často tato otázka okomentována tím, že čerstvý řidič má nejdříve nasbírat zkušenosti v silničním provozu a jak říkajíc, by se měl vyjezdít.

V dotazníku měli respondenti na výběr ze čtyř odpovědí: ano, spíše ano, spíše ne, ne. Výsledky na tuto otázku znázorňuje příloha G, konkrétně je 35 respondentů (22 %) pro omezení výkonu, 40 respondentů (26 %) by bylo spíše pro omezení, 36 respondentů (23 %) je spíše proti a zcela proti je 46 respondentů (29 %). Poměr mezi odpověďmi je vyrovnaný. Mnozí respondenti uvedli, že jsou proti omezení jen proto, že si čerství řidiči mohou půjčit automobil s vyšším výkonem od rodičů nebo může být jako služební automobil a podle těchto respondentů by takové opatření nemělo žádný efekt.

Toto tvrzení je jedním z nejlivnějších faktorů na výsledek, a proto je výsledek tak nerozhodný.

5) Domníváte se, že by se měly zpřísnit sankce udělované v dnešní době za přestupky v silničním provozu?

Cílem bylo, zda široká veřejnost je pro zpřísnění sankcí za spáchané přestupky nebo ne, jestli by takové opatření vedlo k nápravě pachatele přestupku a zda by ho odradilo dalším páchání přestupků. V této otázce se také setkává shoda počtu odpovědí respondentů na jednotlivé možnosti. Ti, kteří odpověděli, že jsou pro zpřísnění, si zřejmě uvědomují závažnost a velké množství přestupků. Ti, kteří jsou proti zpřísnění si tento názor myslí také, ale je pravděpodobné, že sami občas nějaký přestupek spáchají.

Jako v předchozí otázce mají respondenti na výběr ze čtyř odpovědí: ano, spíše ano, spíše ne, ne. Pro zpřísnění sankcí ukládaných za přestupky je 40 respondentů (25 %), odpověď spíše ano označilo 26 respondentů (17 %) a spíše ne 45 respondentů (29 %). Proti zpřísnění je 46 respondentů (29 %). Grafické znázornění odpovědí zobrazuje příloha H.

6) Jste pro vydávání řidičských oprávnění mladistvým (15-18 let)?

Tato otázka zjišťovala názor veřejnosti na vydávání řidičských oprávnění mladistvým. Záměrně v otázce nebyly uvedeny skupiny vozidel, které by rozptylovaly respondenta od záměru dané otázky. Otázka se ptá jak na automobily tak i motocykly.

Respondent měl na výběr ze čtyř odpovědí: ano spíše ano, spíše ne, ne. Jednotlivé zastoupení odpovědí respondentů zobrazuje příloha I. Vydávání řidičských oprávnění schvaluje 26 respondentů (17 %), spíše pro vydávání je 15 respondentů (9 %). Za to spíše pro nevydávání řidičských oprávnění je 25 respondentů (16 %) a výslovně proti je 91 respondentů (58 %).

Výsledkem tedy je, že veřejnost je proti vydávání řidičských oprávnění mladistvým. Jedním z faktorů tohoto výsledku je, že mladistvý by si měli ještě užít života, puberty a věnovat se škole. Zodpovědnosti se kolikrát naučí až na střední škole. Tyto údaje uvedlo více respondentů a někteří dokonce i dopsali k odpovědi, že jsou rozhodně proti nebo mají nějaké jiné výhrady k tomu ho nevydat.

4.3 Celkové zhodnocení a realizace

Dotazník se skládal ze šesti otázek a dvou úvodních, které zjišťovaly pohlaví a věk respondenta. Celkového počtu respondentů, který byl 157, bylo 55 žen a 102 mužů. Konkrétní výsledky odpovědí na jednotlivé otázky jsou uvedené v předchozí kapitole. Dle těchto výsledků lze vyvodit, že respondenti jsou jen pro pár změn, co se týče omezení výkonu automobilů a řídičských oprávnění nebo sankcí. Ve dvou otázkách je to skoro nerozhodné, v otázkách č. 4 a 5, kde odpovědi ano a ne jsou skoro vyrovnané a nelze určit, zda by respondenti byli pro danou změnu. Podle ostatních otázek jsou respondenti pro zavedení tzv. řídičských průkazů na zkoušku, které by byly udělovány čerstvým absolventům autoškoly na dobu dvou let, kdy po této době, pokud se řidič osvědčí tím, že nespáchá nějaký závažný přestupek apod., se mu vydá nový řídičský průkaz, který budou mít na standardních deset let. Dále jsou proti vydávání řídičských oprávnění mladistvým a to skoro tři čtvrtiny respondentů, to by znamenalo, že řídičská oprávnění pro jakoukoliv skupinu by bylo možné získat nejdříve od osmnácti let. Jednou z otázek dotazníku nebylo zjistit, zda respondenti jsou pro nějakou změnu, ale spíše jaký přestupek je podle nich nejrozšířenější mezi mladistvými řidiči, resp. jakému přestupku by se mělo věnovat nejvíce pozornosti.

Opatření proti překročení nejvyšší povolené rychlosti je složité, jde nejen o úpravu postupu, spíše o činnost policistů, ale také o opatření v dopravě jedním z opatření v dopravě ve městě mohou být zpomalovací prahy nebo radarové semaforey, na základě těchto opatření, kdy řidiči budou pořád někde stát v kolonách a jejich cesta potrvá déle, si vzápětí uvědomí, že když pojedou podle předpisů, nebudou stát v kolonách a jejich cesta bude časově kratší. Taková opatření ovšem nelze aplikovat mimo obce a proto by mělo dojít ke změně postupu dopravní a dálniční policie. Jednou z možností je častější měření rychlosti a druhou, co se týče rychlostních komunikací, kontrolovat nejvyšší povolenou rychlost, ale také na dálnicích nejnižší povolenou rychlost a dále by se měli zaměřit na trend českých řidičů, kterým je jízda v prostředním pruhu, aniž by někoho předjížděli, toto jednání narušuje plynulost provozu a mnozí řidiči tyto tzv. středopruhaře předjíždí zprava, neboli je podjíždí a tím je narušena bezpečnost provozu. Těmito jednáními je narušena jak plynulost, tak i bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Dalším častým přestupkem je jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Tento přestupek je jedním z nejzávažnějších přestupků, protože řidič se sám přivede do stavu vylučující schopnost řídit vozidlo. Proti tomuto jednání jsou sice podnikány

určité kroky, ale stále to nestačí k jejich eliminaci nebo alespoň k jejich snížení. V dnešní době je přísně trestáno řízení pod vlivem návykové látky, ale pod vlivem alkoholu nejsou sankce tolik přísné. Alkohol je společensky přijatá droga. Tento názor společnosti by se neměl brát v potaz, jelikož alkohol ovlivňuje schopnosti člověka jako jiná návyková látka. Z tohoto důvodu by měly být stejné sankce, ale v praxi je jejich řešení rozdílné. Zákon stanoví stejné rozmezí pro sankci, ale v řešení přestupku záleží na volném uvážení policisty, který tento přestupek řeší, jakou sankci za něj uloží, lépe řečeno zda daný přestupek bude řešen ve správním nebo trestním řízení. Pokud by se přestupek řešil ve správním řízení, v tuto chvíli záleží na volném uvážení policisty na daném úřadě, jak vysoká bude sankce. V praxi to však funguje zcela jinak, než by mělo. Za řízení pod vlivem hrozí řidiči pokuta 25.000 Kč až 50.000 Kč, připsání 7 bodů do bodového hodnocení řidiče a zákaz činnosti na jeden až dva roky. Řidiči se připsou dané body, ale výše sankce je mnohdy kolikrát nižší než je stanovená dolní hranice a ani zákaz činnosti se nedostane v uvedené délce. Kolikrát zákaz bývá jen na půl roku a řidič může zažádat o vrácení řidičského oprávnění po uplynutí půlky doby trestu, to znamená, že zákaz činnosti by se řidiče týkal jen na tři měsíce. Je nutné se nad touto problematikou zamyslet a dohlédnout, že za takové přestupky budou udělované sankce určené zákonem o silničním provozu a dále je třeba dohlédnout i na opakování přestupku, aby každý další přestupek stejného charakteru nebyl potrestán mírněji než předchozí přestupek.

Jedním z výsledků výzkumu je zřejmé, že by respondenti zavedli řidičské průkazy na zkoušku, které by obdrželi čerství absolventi autoškoly na dobu dvou let a následně by dostali řidičský průkaz na standardních deset let. Výhodou tohoto opatření je, že řidičské oprávnění nedostane leckdo, jelikož by plnohodnotný řidičský průkaz dostala osoba až po této dvouleté zkušební době, během které získá zkušenosti se silničním provozem a musí se také v té době osvědčit, nebude mít žádné spáchané závažné přestupky. Pokud by se čerstvý řidič neosvědčil, nevydal by se mu řidičský průkaz na deset let, ale musel by znovu např. podstoupit výcvik v autoškole.

Skoro tři čtvrtiny respondentů je proti vydávání řidičských oprávnění mladistvým. Někteří odpověděli, že jsou rozhodně proti, že by jim ho nikdy ani nevydali a někteří, že jsou zase mladí na to, aby si už pořizovali řidičské oprávnění. Avšak pokud by se mělo zavést takové opatření, které by udělovalo všechny skupiny řidičského oprávnění nejdříve od osmnácti let, musel by se změnit § 83 zákona o silničním provozu, kde je upraven věk pro získání oprávnění pro jednotlivé skupiny vozidel. Samozřejmě by

to muselo platit pro skupinu T, které zahrnuje samojízdné stroje a traktory, že bude až od 18 let. Protože jakmile by se udělila jedna výjimka, začali by i další výjimky.

Dále je zapotřebí preventivní činnosti, kterou vykonávají „organizační články služby dopravní policie při plnění úkolů na úseku prevence spolupracující s ostatními útvary nebo organizačními články policie, bezpečnostními sbory a dalšími orgány veřejné správy, jakož i s právníckými a fyzickými osobami. V rámci preventivní činnosti provádí besedy, přednášky, zveřejňují články v tisku, publikace, pořádají výstavy, spolupodílí se na preventivních dopravně bezpečnostních akcích apod.“¹⁴ Největší roli hraje BESIP, který je oddělením Ministerstva dopravy ČR a který rozjel v letech 2008 – 2010 největší kampaň „Nemyslíš, zaplatíš“ zaměřenou na věkovou skupinu řidičů do 25 let. Takové kampaně by se měli objevovat častěji a na různá témata nejen na to, jak svým bezohledným jednáním v silničním provozu způsobit dopravní nehodu, ale také by bylo záhodno poukázat, že takový řidič může ublížit i sám sobě.

¹⁴ Čl. 15 závazného pokynu policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

ZÁVĚR

Velkou změnou bylo, že přestupky proti plynulosti a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích byly z § 22 zákona o přestupcích přesunuty od 1.8.2011 do § 125c zákona o silničním provozu. Tato změna reaguje na zvyšující se intenzitu silničního provozu a zvýšeného riskantního jednání, neukázněnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích. Práce zahrnuje stručný přehled o vybraných přestupcích v dopravě, jejich charakteristiku a výše sankcí, které lze za ně uložit, jaká ustanovení zákona o nich hovoří, to bylo jedním z cílů teoretické části. Poukázat na materiální stránku nejčastějších přestupků. U jednotlivých přestupků by též měly být řešeny podmínky okolností ovlivňující samotnou jízdu např. počasí, stav vozovky, díky které často dochází k dopravním nehodám, protože řidič vozidla se vyhne překážce na pozemní komunikaci, protože prudkým zastavením by způsobil škodu vozidlům za ním jedoucích a následně může narazit do protijedoucího vozidla. Dalším cílem teoretické části práce bylo přinést stručnou charakteristiku správního řízení a poukázat na odlišnost v přestupkovém řízení proti mladistvým, kde jsou sankce kolikrát nižší než u zletilého pachatele, toto se dá brát a za tzv. úskalí a také za sporné oblasti ve správním řízení. V té samé kapitole se řeší i skupiny vozidel a v jakém věku lze získat řidičské oprávnění pro danou skupinu. Hlavním cílem bakalářské práce bylo zmapovat nejčastější přestupky v úseku silniční dopravy, které správní orgány řeší nejčastěji a jejich postup. Bohužel je tato problematika velice rozsáhlá a nelze se jí věnovat podrobněji všem skutkovým podstatám přestupků a jiným problematickým okruhům a tato problematika předčila kladené očekávání.

Každým rokem přibývá dopravních přestupků a s tím i zatíženost správních orgánů. Poslední novela zákona o silničním provozu sebou přinesla mnohé změny, které se promítly v bodovém hodnocení řidičů, tak i samotných pravidel silničního provozu. Samotné bodové hodnocení prochází mnoha změnami, ale stále není zcela dokonalý. Jedním z nedostatků je, že zavinění nehody s ublížením na zdraví není nijak bodově ohodnoceno a pachateli takového přestupku se nepřičte žádný bod. Takový přestupek by měl být trestán nejen peněžitým trestem, ale také připsáním bodů pachateli a také v případě, že neohlásí dopravní nehodu, které je dnes sankcionováno také jen peněžitým trestem. Ohlášení dopravní nehody by bylo povinné v případě, že účastníci nehody nesejí záznam o dopravní nehodě tzv. euroformulář. Sice každé takové ohlášení více zatíží policejní orgány, ale viník dopravní nehody bude sankcionován a za porušení předpisů, díky kterým se nehoda stala. Takové opatření

by sloužilo jako preventivní. Ale ve změnách najdeme i pozitiva. Jedním z nich je nebodování za nerozsvícená světla a překročení nejvyšší povolené rychlosti v obci do 5 km.h^{-1} a mimo obec do 10 km.h^{-1} .

V práci je načrtnuta problematika se sankcionováním mladistvých, jelikož zákon ukládá pouze horní hranici, která je ještě omezena. Tento fakt je nedomyšlený, mladistvý je účastníkem silničního provozu jako zletilá osoba a platí pro ně stejná pravidla silničního provozu. Pokud můžou platit pravidla, tak mohou platit stejné sankce. Pokud si mladistvý může dovolit provozování vozidla, může také zaplatit sankce ve výši uvedené zákonem. Další problematikou, která je v současné době hodně diskutována, je tzv. řidičský průkaz na zkoušku. Ten by dostal čerstvý absolvent autoškoly po úspěšném složení zkoušky. Řidičský průkaz by se vydával nejdříve na dva roky, během kterých by se řidič musel osvědčit, následně po těchto dvou letech by mu byl vydán nový řidičský průkaz na standardních deset let.

Tato bakalářská práce obsahovala kapitoly o základní charakteristice nejčastějších dopravních přestupků dle zákona a druhy sankcí, které je možné za ně uložit, o správním řízení a rozdílech v řízení proti mladistvému a zletilému řidiči.

Je nutné konstatovat, že by mělo dojít ke zlepšení situace v bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Již bylo zmíněno, že sankce mají preventivní účel, ale také výchovný. Tyto účely by měli napomáhat žádoucímu stavu, ale aby ho bylo možné dosáhnout, je nutné vytvořit prostředí, ve kterém společnost bude páčání přestupků brát nemorální, jako je protiprávní.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů

- ČERNÝ, J. a kol., *Přestupkové řízení*. 12. vydání. Praha: Linde Praha, 2011, ISBN 978-80-7201-859-8.
- KUČEROVÁ, H., *Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1. 7. 2006*. Praha: Linde Praha, 2006. ISBN 80-7201-613-X.
- KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD*. 1. vydání. Praha: Leges, 2008. ISBN 978-80-87212-03-5.
- MATES, P. a kol., *Základy správního práva trestního*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-357-8.
- PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha, 2000. ISBN 80-7201-212-6.
- SKŮLOVÁ, S. a kol., *Správní právo procesní*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7380-110-6.
- ŠTIKAR, J. a kol., *Psychologická prevence nehod*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.

Seznam použitých internetových zdrojů

- *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050*. Praha: MDČR, 12. 6. 2013. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/cs/Strategie>.
- Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 26. 2. 2010, č. j. 58 Ca 46/2009-37. Dostupné z: <http://www.nssoud.cz/files>.
- Usnesení Nejvyššího soudu České republiky, ze dne 13. 5. 2009, čj. 3 Tdo 509/2009. Dostupné z: <http://www.nsoud.cz>.
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 12. 2010, sp. zn. 8 As 68/2010-81. Dostupné z: <http://www.nssoud.cz>.

Ostatní zdroje

- Zákon č. 141 ze dne 29. listopadu 1961, o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1961, částka 66. Pracovní pomůcka Policie České republiky. Praha: Tiskárna MV ČR, s. p. o, 2013.

- Zákon č. 200 ze dne 17. května 1990, o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 35. Pracovní pomůcka Policie České republiky. Praha: Tiskárna MV ČR, s. p. o, 2013.
- Zákon č. 505 ze dne 16. listopadu 1990, o metrologii, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 83. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs>.
- Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3. ISBN 978-80-7208-989-5.
- Zákon č. 247 ze dne 30. června 2000, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs>.
- Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs>.
- Zákon č. 500 ze dne 24. června 2004, správní řád, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs>.
- Zákon č. 379 ze dne 19. srpna 2005, o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2005, částka 133. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs>.
- Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009, trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11. Pracovní pomůcka Policie České republiky. Praha: Tiskárna MV ČR, s. p. o, 2013.
- Vyhláška č. 30 ze dne 10. ledna 2001, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích (dopravní značky), ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 11. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs>.
- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Skupiny osobností zjištěných mezi řidiči a jednání řidičů každé skupiny ...	14
Tabulka 2: Pohlaví	40
Tabulka 3: Věk	40

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Nezjištěný řidič	I
Příloha B - Výzva	II
Příloha C – Vlastnictví řidičského průkazu.....	III
Příloha D – Délka vlastnictví.....	III
Příloha E – Nejrozšířenější přestupek.....	IV
Příloha F – ŘO na zkoušku.....	IV
Příloha G – Omezení výkonu.....	V
Příloha H – Zpřísnění.....	V
Příloha I – Vydávání ŘO	VI
Příloha J – Dotazník	VII

Příloha A – Nezjištěný řidič



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR DOPRAVNĚSPRÁVNÍCH ČINNOSTÍ
Oddělení přestupkového řízení



MHMPXOZRWAK7

Spisová značka
S-MHMP 834696/2014

Číslo jednací
867189/2014

Datum
13.06.2014



Věc: Výzva provozovateli vozidla k uhrazení určené částky

Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravněsprávních činností, oddělení přestupkového řízení (pracoviště v ul. Korunní 98, Praha 10), učinil na základě oznámení Městské policie hl.m.Prahy následující skutkové zjištění:
Dne 30.05.2014 v 19:52:15 hodin byla v Praha 10, U vršovického hřbitova směr Vršovice, automatizovaným technickým prostředkem používaným při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích bez obsluhy, zadokumentována jízda motorového vozidla registrační značky [REDAKCE], jehož nezjištěný řidič v rozporu s ust. § 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, řídil uvedené vozidlo rychlostí jízdy 65 km/h v místě, kde je obecnou úpravou pravidel provozu na pozemních komunikacích stanovena nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h.

Jelikož výše popsané jednání vykazuje znaky přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu, nemá za následek dopravní nehodu, totožnost řidiče není známa nebo není zřejmá z oznámení přestupku a uvedené porušení pravidel provozu na komunikacích je možné projednat v blokovém řízení, Magistrát hlavního města Prahy Vás jako provozovatele motorového vozidla registrační značky [REDAKCE], evidovaného v centrálním registru vozidel, podle ust. § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu, vyzývá k uhrazení peněžité částky ve výši 600 Kč, jejíž výše byla stanovena v souladu s ust. § 125h odst. 2 a ust. § 125c odst. 6 zákona o silničním provozu. Určená částka je splatná nejpozději do 15 dnů ode dne doručení této výzvy, tj. nejpozději poslední den této lhůty musí být připsána na příjmový účet Magistrátu hl. m. Prahy, a to bezhotovostní platbou na číslo účtu 133014-5157998 / 6000, PPF banka a.s., konstantní symbol 0558, variabilní symbol 5014197503, IBAN: CZ74 6000 1330 1400 0515 7998, SWIFT: PMBPCZPP, nebo poštovní poukázkou typu A na číslo účtu 1330140005157998 / 6000, PPF banka a.s., konstantní symbol 0379, variabilní symbol 5014197503, popř. zaplacená v hotovosti s výše uvedenými údaji pro bezhotovostní platbu na pokladně Magistrátu hl. m. Prahy, Jungmannova 35/29, Praha 1 (pondělí-čtvrtek: 7-18 hod.; pátek 8-16 hod.). V případě bezhotovostní platby, nebo platby poštovní poukázkou, uvádějte do zprávy pro příjemce vždy registrační značku předmětného vozidla, tj. [REDAKCE].

Poučení viz. druhá strana této výzvy

Oprávněná úřední osoba:
Bc. Rostislav Teplárek v.r.
referent správního řízení

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Korunní 98, 101 00 Praha 10
Úřední doba pro veřejnost bez předchozí domluvy Po-Pá 9:00h - 14:30h
Telefonní číslo: 12 444 (Pražské kontaktní centrum)
E-mail: opr.dsc@praha.eu
Elektronický formulář: dostupný na www.praha.eu

Zdroj: autor práce, 2015

Příloha B - Výzva



KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY



ochráňat a chránit

Odbor služby dopravní policie
Oddělení řízení dopravy
Skupina přestupkové agendy

Č. j.: KRPA-26202/PR-2015-000007

ev.č.: KRPA-611/SPA-2015

Praha 27.01.2015

VÝZVA

vlastníkovi (provozovateli) vozidla k podání vysvětlení

Vozidlem registrační značky [REDAKCE] byl dne 19.01.2015 v 10:30 (v místě: Na Strži ZC svo 410542 Praha 4) spáchán přestupek ve smyslu ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 3. zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Podle ustanovení § 61 odst. 1 písm. a) zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, Vás vyzývám, abyste se dostavil(a) dne **04.03.2015** (v době od 7:00 do 17:00) do budovy Policie České republiky Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy - odbor služby dopravní policie, oddělení řízení dopravy, skupina přestupkové agendy, v Praze 4, Kongresová ulice č. 2, v přízemí, č. dveří 1*02 až 1*07 (dopravní přestupky) za účelem podání vysvětlení.

S sebou vezměte občanský průkaz (nebo jiný jej nahrazující doklad), toto předvolání a osvědčení o registraci vozidla.

Nemůžete-li se ze závažných důvodů dostavit ve stanovenou dobu, zavolejte v době od 7:00 do 15:00 na tel.: 261 212 023, abychom s Vámi mohli dohodnout jiný termín, případně se omluvte ke shora uvedenému číslu jednacím písemně.

V případě, že se k podání vysvětlení bez dostatečné omluvy nedostavíte, můžete být předveden(a) (§ 61 odst. 5 zákona č. 273/2008 Sb.).

Vysvětlení nelze podat žádnou jinou formou, např. písemně, nebo telefonicky. Vaše osobní účast je pro podání vysvětlení a sepsání úředního záznamu o podání vysvětlení nezbytná.

z p. Meník Vladimír Šesták

opor. Mgr. Vladimír Šesták
vedoucí SPA

Kongresová 2
140 21 Praha 4

Tel.: +420 974 825 784

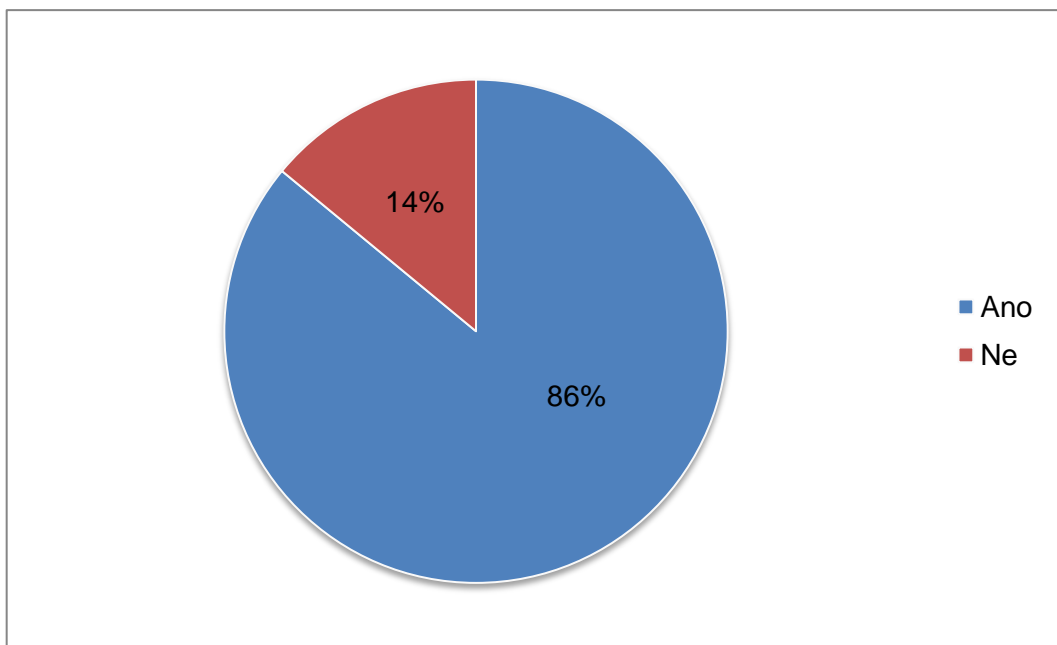
Fax: +420 974 825 818

Email: kras@pdn.policie.cz

www.policie.cz

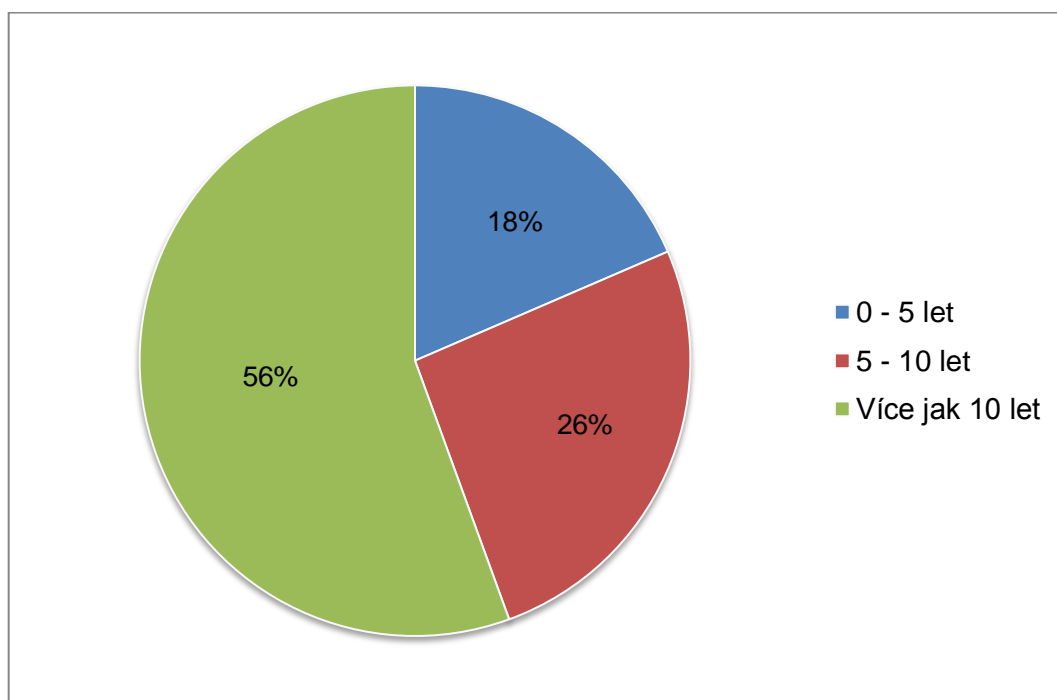
Zdroj: autor práce, 2015

Příloha C – Vlastnictví řidičského průkazu



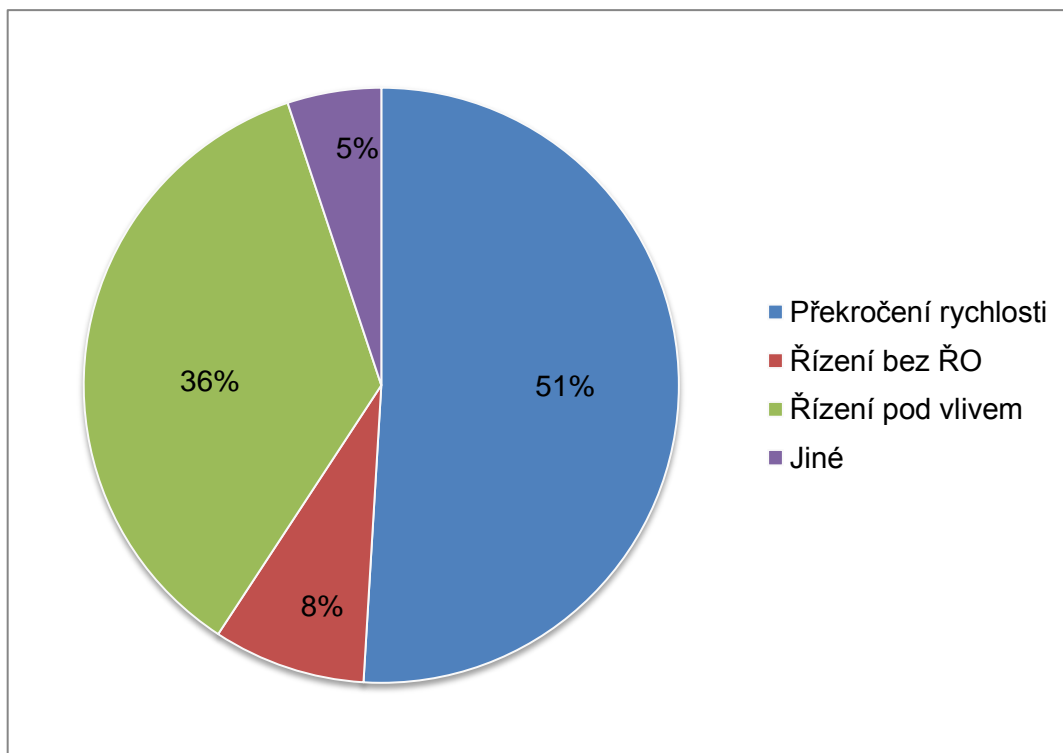
Zdroj: autor práce, 2015 (vlastní šetření)

Příloha D – Délka vlastnictví



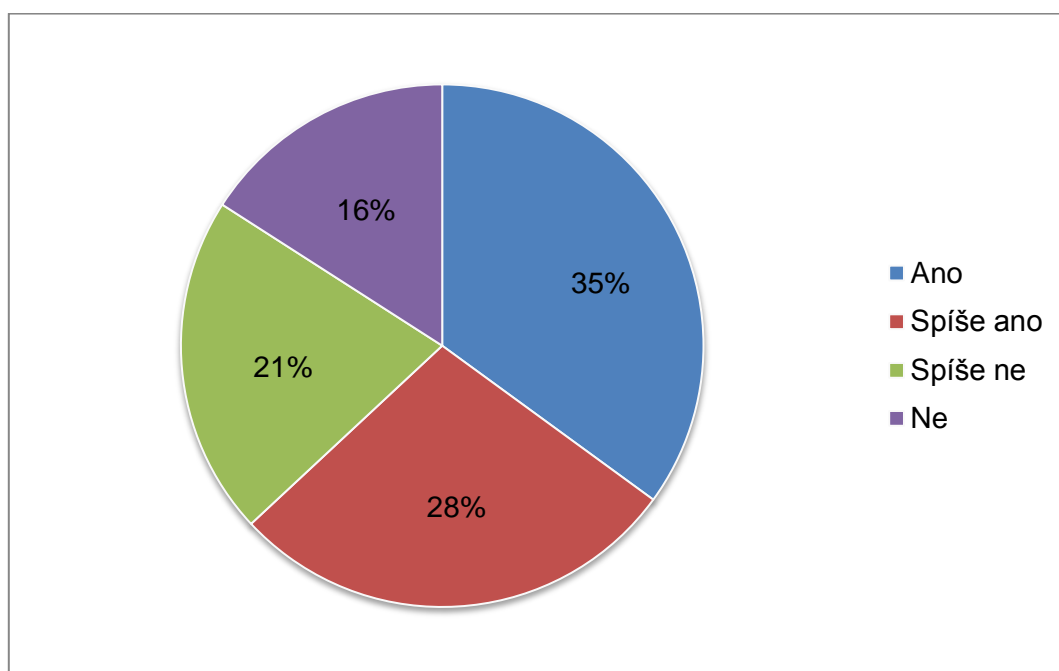
Zdroj: autor práce, 2015 (vlastní šetření)

Příloha E – Nejrozšířenější přestupek



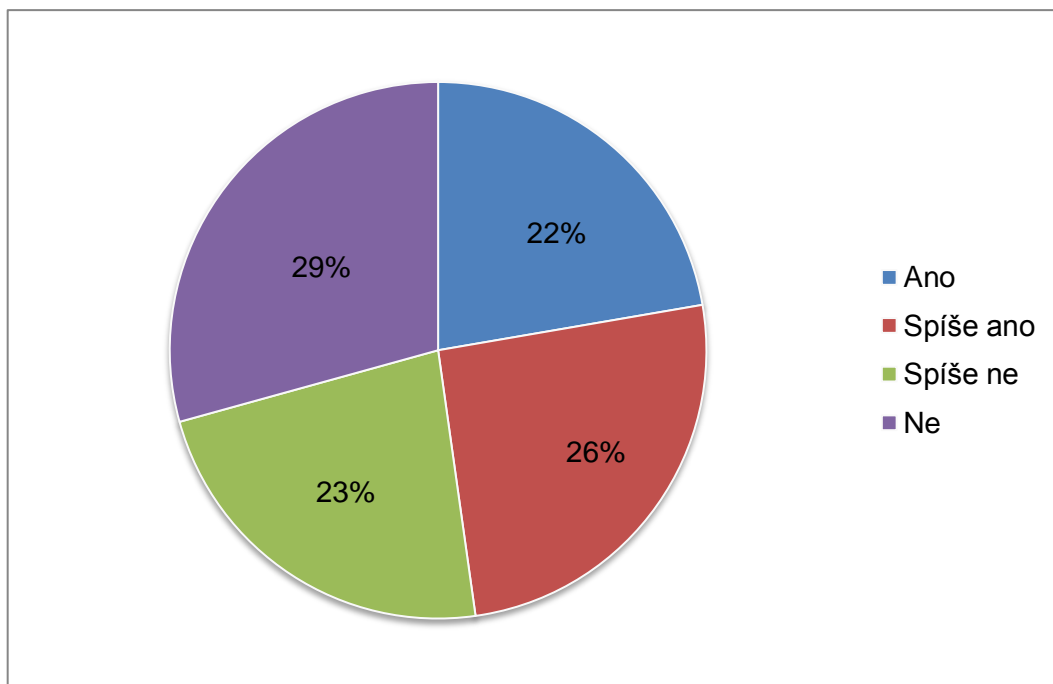
Zdroj: autor práce, 2015 (vlastní šetření)

Příloha F – ŘO na zkoušku



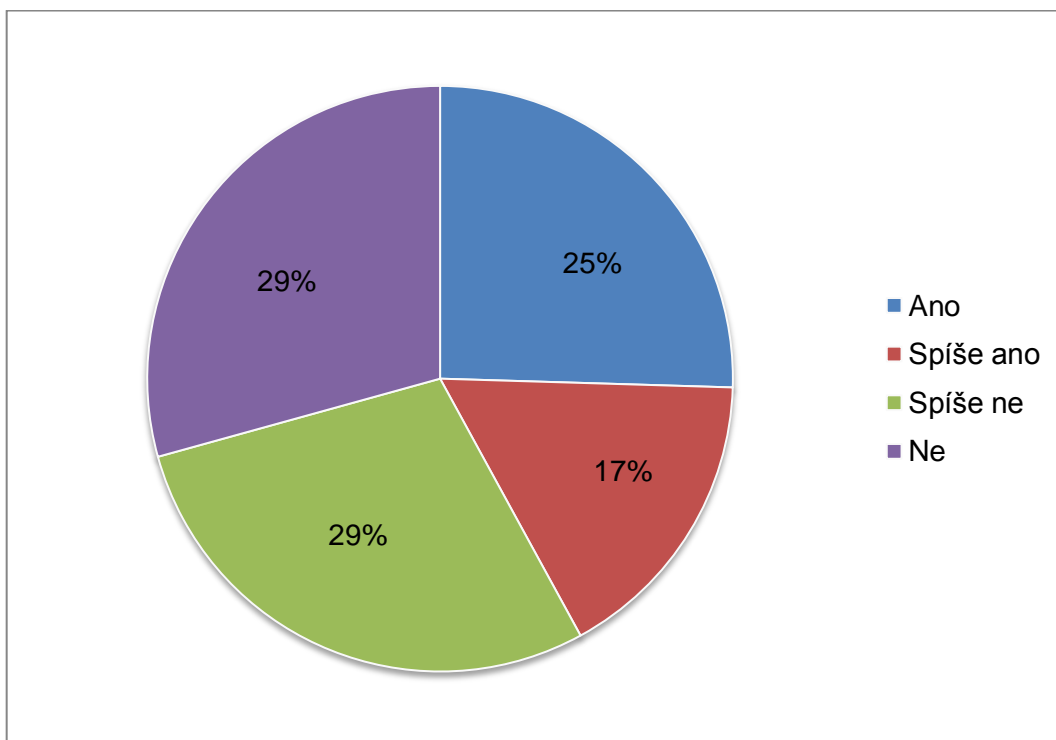
Zdroj: autor práce, 2015 (vlastní šetření)

Příloha G – Omezení výkonu



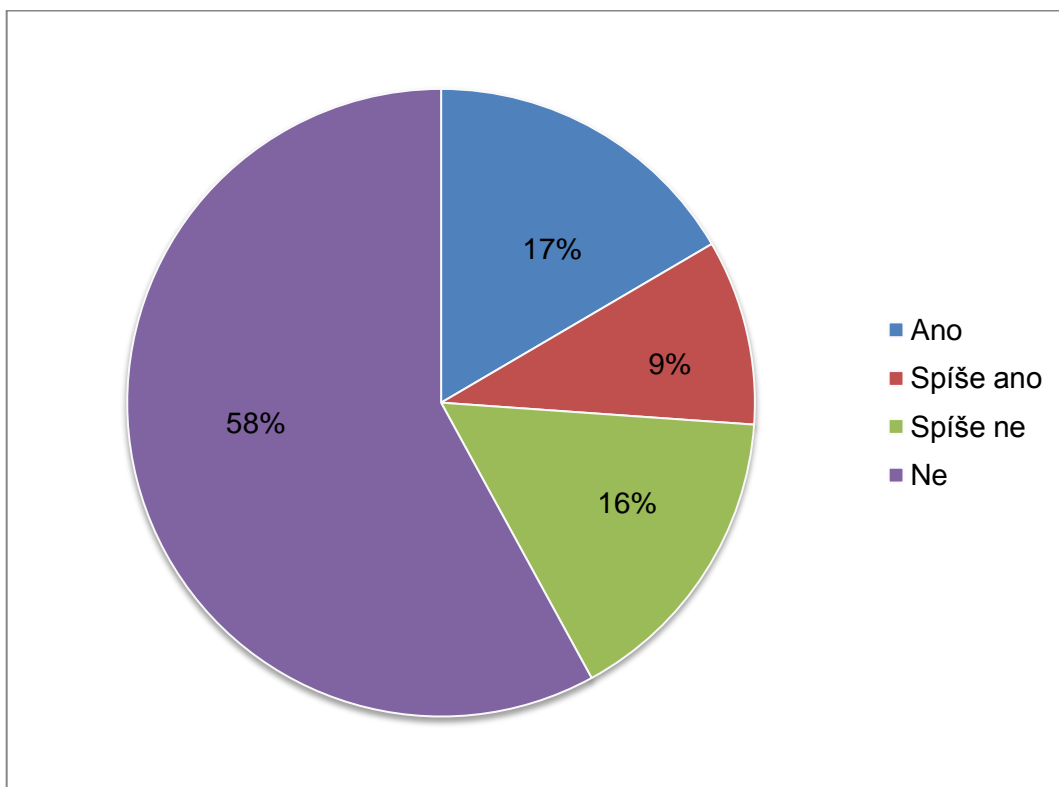
Zdroj: autor práce, 2015 (vlastní šetření)

Příloha H - Zpřísnění



Zdroj: autor práce, 2015 (vlastní šetření)

Příloha I – Vydávání ŘO



Zdroj: autor práce, 2015 (vlastní šetření)

Příloha J – Dotazník

Dotazník – přestupky mladistvých v dopravě

Vážení respondenti, obracím se na Vás s žádostí o vyplnění mého dotazníku, který slouží jako podklad pro bakalářskou práci na téma „Přestupky v dopravě (dopravní přestupky mladistvých)“. Dovoluji si Vás rovněž požádat o co nejpřesnější a pravdivé vyplnění dotazníku. Účast ve výzkumu je anonymní a dobrovolná. Předem děkuji za spolupráci. Studentka Univerzity Jana Amose Komenského Praha, Nikol Boušková, DiS.

Pohlaví

žena muž

Věk

do 25 let 26-50 let nad 50 let

1) Vlastníte řidičský průkaz?

Ano Ne

Pokud ano, jak dlouho?

0 – 5 let 5 – 10 let Více jak 10 let

2) Který přestupek je podle Vás u mladistvých nejrozšířenější?

- Překročení nejvyšší povolené rychlosti
- Řízení bez řidičského oprávnění
- Řízení pod vlivem alkoholu nebo návykové látky
- Jiné

3) Měly by se zpřísnit podmínky při účasti začínajících mladých (mladistvých) řidičů v provozu v prvních 2 letech získávání řidičských zkušeností? (tzv. řidičský průkaz na zkoušku)

Ano Spíše ano Spíše ne Ne

4) Jste pro omezení výkonu automobilů prpo čerstvého absolventa ŘO, jako je tomu u motocyklů?

Ano Spíše ano Spíše ne Ne

5) Domníváte se, že by se měly zpřísnit sankce udělované v dnešní době za přestupky v silničním provozu?

Ano Spíše ano Spíše ne Ne

6) Jste pro vydávání řidičských oprávnění mladistvým (15-18 let)?

Ano Spíše ano Spíše ne Ne

Zdroj: autor práce, 2015 (vlastní šetření)

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Nikol Boušková

Obor: Bezpečnostní studia

Forma studia: Prezenční studium

Název práce: Přestupky v dopravě (dopravní přestupky mladistvých)

Rok: 2015

Počet stran textu: 40

Celkový počet stran příloh: 7

Počet titulů českých použitých zdrojů: 7

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 0

Počet internetových zdrojů: 4

Ostatní zdroje: 11

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