

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra Práva



Bakalářská práce

Přestupkové řízení a jeho aplikace v dopravě

Miroslav TENDERA

© 2011 ČZU v Praze

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Miroslav Tendera

obor Veřejná správa a regionální rozvoj - Sez. Ústí - Tábor

Vedoucí katedry Vám ve smyslu Studijního a zkušebního řádu ČZU v Praze čl. 16 určuje tuto bakalářskou práci.

Název práce: **Přestupkové řízení a jeho aplikace v dopravě**

Osnova bakalářské práce:

1. Úvod
2. Cíl práce a metodika
3. Literární rešerše
4. Aplikace v praxi
5. Anketa a její vyhodnocení
6. Závěr
7. Seznam použitých zdrojů
8. Přílohy

Rozsah hlavní textové části: 30 - 40 stran

Doporučené zdroje:

1. Kuba Adolf, Kluci, plný plyn
2. Hoskovec Jiří, Psychologie a fysiologie řidiče
3. Ryba Jaroslav, K historii sil. dopravy na území ČR
4. Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupkovém řízení
5. Ministerstvo dopravy, www.mdcz.cz


Další seznam literatury podle dohody s vedoucím BP

Vedoucí bakalářské práce: **JUDr. Ing. Miloslav Preininger**

Termín odevzdání bakalářské práce: březen 2011


.....
Vedoucí katedry




.....
Děkan

V Praze dne: 28. 2. 2011

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Přestupkové řízení a jeho aplikace v dopravě" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 29.3.2011

Poděkování

Rád(a) bych touto cestou poděkoval(a) JUDR. Ing. Miloslavu Preiningerovi, za podnětné připomínky a metodické vedení při zpracování bakalářské práce. Dále děkuji všem osobám, které jsem v průběhu doby oslovil s žádostmi o poskytnutí informací.

Přestupkové řízení a jeho aplikace v dopravě

Driving infractions and its application in the traffic

Souhrn

Cílem této bakalářské práce je zmapování nejčastějších příčin dopravních přestupků u mladých řidičů ve věku od 18 let do 25 let.

Teoretická část – literární rešerše se zabývá koncepty souvisejícími použitými pojmy „ mladý řidič, přestupek“ a vymezení obecných pojmů silničního provozu v návaznosti na platné právní normy v ČR. Tato část bakalářské práce popisuje vývoj a změny v automobilové dopravě v souvislosti s řešením přestupkového řízení – dopravní nehody. Přehled právních norem a rozdílů řešení dopravních nehod ve vybraných státech Evropské unie je porovnán s právními normami platnými v ČR.

Praktická část bakalářské práce je zaměřena na zmapování a vyhodnocení statistických údajů a výsledků získaných v dotazníkovém šetření. Následuje rozbor nejčastějších příčin dopravních nehod u mladých řidičů a uložených sankcí v přestupkovém řízení.

Empirickým výzkumem budou získány informace přímo od mladých řidičů na problematiku nehodovosti a přestupkové řízení v těchto záležitostech.

Závěr práce shrnuje výsledky ze statistických údajů a dotazníkového šetření, uvádí návrhy na zlepšení situace dopravní nehodovosti a její řešení v přestupkovém řízení.

Klíčová slova: Mladý řidič, přestupek, dopravní přestupek, řidičské oprávnění, správní řízení, sankce, doprava.

Summary

The goal of this bachelor's work is to map the most frequent causes of driving offences of young drivers at the age from 18 to 25.

The theoretical part deals with the related used terms – „a young driver, an offence“- and with the definition of general terms of the traffic following the effective legal norms of the Czech Republic. This part of the bachelor's work describes the development and changes in the car traffic in connection with solving the offence proceedings – the car accident. The survey of the legal norms and differences in solving the car accidents in selected countries of the European Union is compared to the legal norms in force in the Czech Republic.

The practical part of the bachelor's work is focused to map and evaluate the statistical data and results gained from the questionnaire research. It is followed by the analysis of the most frequent causes of young drivers' accidents and of imposed sanctions in the offence proceedings.

From the empiric research right from the young drivers there will be got information about the car accident problems and the offence proceedings in these matters .The final part sums up the results from the statistical data and questionnaire research, It submits proposals for improving the situation of the car accident rate and its solving in the offence proceedings.

Keywords: Young Driver, Ofence, Driving Infraction, Driving Licence, Administrative Procedure, Sanction, Traffic

OBSAH

1	Úvod.....	9
2	Cíl práce a metodika.....	11
2.1	Základní informace o zkoumaném souboru.....	11
2.2	Hypotéza.....	11
2.3	Metodika zkoumaného vzorku.....	11
2.4	Dotazníková metoda.....	12
2.5	Technika zpracování dat.....	12
3	Literární rešerše.....	13
3.1	Přestupek.....	13
3.1.1	Řidič a mladý řidič.....	14
3.1.2	Psychologie a fyziologie řidiče.....	14
3.2	Legislativní vývoj pravidel v silniční dopravě.....	16
3.2.1	Legislativní vývoj pravidel v silniční dopravě v letech 1900 – 1989.....	16
3.2.2	Legislativní vývoj pravidel v silniční dopravě v letech 1990 – 2010.....	18
3.3	Současná právní úprava dopravních norem.....	18
3.3.1	Kritika bodového systému.....	20
3.3.2	Srovnání dopravní legislativy ve vybraných zemích.....	21
3.4.1	Přestupkové řízení dopravních přestupků.....	22
3.4.1.1	Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích -§ 22 zákona č. 200/1990 Sb.....	22
3.4.1.2	Ostatní přestupky na úseku dopravy a přestupky na úseku silničního hospodářství.....	25
3.4.1.3	Protiprávní jednání podle § 125 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.....	26
3.4.2	Procesní řízení dopravního přestupku.....	27
3.4.2.1	Blokové řízení o dopravním přestupku.....	27
3.4.2.2	Správní řízení o dopravním přestupku.....	28
3.4.3	Sankce.....	31
3.5	Shrnutí.....	32
4	Aplikace v praxi.....	34
5	Anketa a její vyhodnocení.....	37

5.1	Zpracování a vyhodnocení dotazníkové akce.....	37
5.2	Závěrečné shrnutí výsledků dotazníkové akce.....	47
6	Závěr.....	49
7	Seznam použitých zdrojů.....	51
8	Přílohy.....	53

1. Úvod

Technicko vědecká revoluce zasáhla do každé oblasti života lidí. Snaha člověka o zmechanizování manuálních činností vedla k rozvoji hospodářských činností, a také k potřebě vyrobené zboží přepravovat dále. Různé koňské povozy již nesplňovaly požadavky rychlosti přepravy a na světě se objevil první automobil. Na přelomu 19. a 20. století se automobil stává vynálezem tehdejší doby a můžeme začít hovořit o vzniku silničního provozu. První automobily sloužily převážně k přepravě zboží a různých nákladů. Rozvoj dopravy se postupně rozšířil i do oblasti přepravy lidí a v současné době je automobil běžným dopravním prostředkem, který lidé denně užívají.

V roce 1897 byl v Kopřivnici na Moravě vyroben první český automobil, který nesl jméno President. Kolem roku 1900 v Čechách již jezdilo 90 automobilů. Automobil je etymologicky definován jako samostatně se pohybující pozemní dopravní prostředek, který je nezávislý na kolejích nebo trolejích a k jehož pohybu není třeba tažných zvířat či lidské síly a je schopen se po zemi pohybovat díky svému vlastnímu pohonu.

Jízdu automobilů po silnicích bylo nutné regulovat a tak Ministerstvo vnitra ve shodě s Ministerstvem financí vydává v roce 1905 nařízení č. 156/1905 Ř z. Toto nařízení obsahuje bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu automobilu a jízdních kol. Nutnost upravovat pravidla silničního provozu se zvětšovala s přibývajícím množstvím automobilů na silnicích.

Podmínkou platnosti a účinnosti pravidel silničního provozu se stalo stanovení sankce za porušení těchto pravidel a tím také začíná období přestupkového řízení v silniční dopravě. Ve své bakalářské práci se chci zaměřit na nejčastější příčiny dopravních přestupků v silničním provozu, kterých se dopouštějí mladí řidiči. Současná hektická doba, výroba stále rychlejších aut, množství účastníků silničního provozu se denně projevuje na vysoké nehodovosti silničního provozu.

Téměř denně dochází k úmrtí v důsledku dopravních nehod, které jsou výsledkem porušování pravidel silničního provozu. Řešení dopravních přestupků má velký význam na výchovu řidičů.

Dopravní přestupky představují nižší společenské riziko, ale od porušování nejzákladnějších předpisů silničního provozu se odvíjejí negativní počátky vysoké nehodovosti na našich silnicích.

Sice se již setkáváme se sankčním přístupem, ale i tak zde působí výchovný efekt, kdy došlo k porušení dopravních pravidel, za které je řidič potrestán, ale není trestán odnětím svobody či úmrtím.

Takový řidič má šanci si plně uvědomit svoji chybu, přijmout trest a vyvarovat se dalším chybám, které mohou mít tragické následky.

2. Cíl práce a metodika

Cílem mé bakalářské práce je zmapování nejčastějších dopravních přestupků mladých řidičů, tedy řidičů ve věku 18 let až 25 let.

2.1. Základní informace o zkoumaném vzorku

Obecní úřad obce s rozšířenou působností „Vodňany“ je místně příslušným úřadem k projednávání dopravních přestupků. Konkrétně tuto agendu zajišťuje odbor dopravy a silničního hospodářství. Problematika dopravních přestupků není pravidelně vyhodnocována jako např. dopravní nehody. Stále zhoršující se situace na našich silnicích je důvodem pro zabývání se touto problematikou.

2.2. Hypotéza

Skutkové podstaty dopravních přestupků jsou přesně vymezeny právními normami, ale nejsou statisticky sledovány, aby bylo možné na základě zjištěných výsledků provádět příslušné legislativní změny. V současné době mnoho mladých lidí získává řidičské oprávnění již dovršením osmnáctého roku. Tito mladí řidiči představují skupinu řidičů, na které je nutné od začátku jejich aktivní účasti na silničním provozu, intenzivně působit a vychovávat si tak řidiče zodpovědně, dodržující pravidla silničního provozu.

2.3. Metodika zkoumaného vzorku

Pro zpracování byly zvoleny:

- a) údaje městského úřadu ve Vodňanech, odboru dopravy a silničního hospodářství - informace týkající se správního řízení při projednávání dopravních přestupků.
- b) dotazník – sběr údajů přímo od řidičů ve věku 18 let až 25 let.

2.4. Dotazníková metoda

Dotazníková metoda je velmi často používanou metodou pro získávání určitých údajů. Dotazované osoby byly náhodně osloveny (písemnou formou) s žádostí o pomoc při získávání údajů, zasláný dotazník vyplňovali sami. Dotazník je rozložen do dvou základních částí viz. příloha č. 1. První část se skládá z 11 otázek. Druhá část dotazníku je zaměřena na identifikační údaje o dotazované osobě. Všichni oslovení respondenti vyplňovali stejný dotazník.

Rozeslání dotazníků proběhlo v měsíci dubnu 2010. termín vrácení vyplněných dotazníků byl stanoven do 31.5.2010. Jako sledovaný vzorek byli zvoleni mladí lidé ve věku 18 let až 25 let, všichni s trvalým pobytem v územním obvodu města Vodňany. Celkem bylo rozesláno 60 dotazníků. Navráceno bylo 50 dotazníků, z toho odpovědělo 38 mužů a 12 žen.

2.5. Technika zpracování dat

Získané údaje z navrácených dotazníků byly zpracovány do tabulek a grafů, výsledky vyhodnoceny v textu.

Cíle dotazníkového vzorku:

- a) V kolika letech jste získal(a) řidičské oprávnění?
- b) Jaké řidičské skupiny se vaše řidičské oprávnění týká?
- c) Jaký jste měl(a) důvod pro získání řidičského oprávnění?
- d) Jak často motorové vozidlo řídíte?
- e) Řídíte motorové vozidlo celoročně?
- f) Jezdíte převážně krátké cesty nebo delší cesty?
- g) Byla vám udělena bloková pokuta?
- h) Kdo vám blokovou pokutu udělil?
- i) Dopustil(a) jste se dopravního přestupku, který byl projednáván ve správním řízení u příslušného správního úřadu?
- j) Jaká Vám byla uložena sankce u správního orgánu?
- k) Máte plný počet bodů, tj. 12 v rámci bodového systému řidičů?

3. Literární rešerše

3.1 Přestupek

Za přestupek označujeme deliktní jednání nižšího stupně nebezpečnosti pro společnost. Takové jednání porušuje nebo ohrožuje veřejný zájem, proto je přesně definováno zákonem, jaké jednání se považuje za přestupek, tzn. že skutková podstata přestupku je taxativně vymezena v právním předpise. V negativním pojetí tzn., že jednání, které není v právní předpise označeno jako přestupek, není přestupkem. V takovém případě se může jednat např. o trestní čin.

Přestupkového jednání se může dopustit pouze fyzická osoba. Dopravního přestupku se tedy dopouští řidič motorového vozidla. Na rozdíl od trestních činů u většiny přestupků postačí zavinění z nedbalosti.

Odpovědnost za přestupek vzniká dovršením věku 15 let. Odpovědný za přestupek není ten, kdo byl v době spáchání přestupku nepříčetný a nemohl proto rozpoznat nebezpečnost svého jednání. Pokud se nepodaří správnímu orgánu přestupek projednat ve lhůtě 1 roku od jeho spáchání, odpovědnost za přestupek zaniká. Přestupkový zákon pro tuto situaci používá pojem prekluze.

Přestupek projednává příslušný správní orgán a příslušnost se řídí místem spáchání přestupku.

Zjednodušené řízení projednání přestupku je možní udělením blokové pokuty na místě nebo příkazním řízením. Rozhodnutí o přestupku se vydává ve správním řízení a je správním aktem.

3.1.1 Řidič a mladý řidič

Řidičem rozumíme osobu, která je způsobilá řídit motorové vozidlo a která vlastní platné řidičské oprávnění příslušné skupiny. Pro účel své bakalářské práce jsem zvolil pojem mladý řidič, který charakterizují pomocí dvou podmínek:

- a) věkem od 18 let do 25 let,
- b) praktickou dobou řízení motorového vozila, tedy zkušeností., „vyježděností“

Věkové rozmezí mladého řidiče je ve věku 18-ti let až 25 let. Počátek rozmezí, věk 18 let je nejčastějším obdobím, kdy lidé získávají řidičské oprávnění. Možnost získat řidičské oprávnění v tom to věku vyplývá i z možností, které nabízejí různé studijní obory pro své studenty. Po roce 1989 se hojně rozšířilo odměňování dětí dárky v podobě automobilu právě jako dárek k 18-tým narozeninám nebo úhradou autoškoly. Tím došlo k obrovskému nárůstu řidičů, kteří se stávají aktivními účastníky silniční dopravy dovršením věku 18-ti let.

Druhá podmínka by byla možná také označit jako „vyježděnost“ řidičů, tedy praktické zkušenosti s účastí v silniční dopravě. Zkušenosti řidičů s řízením motorového vozidla v každodenních dopravních podmínkách. Jejich schopnost zvládat silniční chaos, přírodní podmínky na silnicích a i ovládání vlastního vozidla. Pokud budeme uvažovat, že praktické zkušenosti se získávají v závislosti na aktivním řízení vozidla, tak rozmezí 18 let až 25 let, představuje období 7 let. Toto období považuji za vhodnou druhou podmínku pro vysvětlení pojmu mladý řidič.

3.1.2 Psychologie a fyziologie řidiče

Řidičem se člověk stane ve chvíli, kdy získá řidičské oprávnění a má možnost aktivně řídit vozidlo. Získání řidičského oprávnění je podmíněno absolvováním autoškoly a složením závěrečných zkoušek, které se skládají ze znalostí teoretických a z praktické části. Jedná se tedy o krátkodobé učení, ale o jeho dlouholeté využívání v praxi.

Získání řidičského oprávnění je jednou z podmínek jak se stát řidičem, ale ne jedinou. Psychologie a fyziologie řidiče hraje významnou roli v životě řidiče jako aktivního účastníka dopravy.

Kvalitu řízení, tedy schopnosti řidiče ovlivňují: inteligence, osobnost, temperament a celková kondice. Inteligentní řidič dokáže využít předchozích zkušeností a účinně kontrolovat kognitivní procesy - pozornost, vnímání a zpracovávání informací.

Každý člověk je jedinečný a tím je i každý řidič jedinečný. Temperament člověka určuje jeho emociální vyrovnanost projevující se především sklon řidiče k riskování za volantem.

Na chování řidiče mají dále vliv: únava, soustředění a vnější činitelé.

Únava způsobuje ztrátu schopnosti k výkonu práce. Sílí s intenzitou provozu nebo dobou jízdy, zvyšuje se z důvodu monotónnosti, osobních a zdravotních problémů řidiče.

Soustředění je proces usnadňující orientaci v prostředí, z něhož k nám přihází velmi mnoho podnětů., jak vnější (stav vozovky, zvuk ostatních vozidel, osvětlení), tak i vnitřních (hudba, rozhovor, zvonící telefon).

Pozornost, která se od řidiče vyžaduje, je spojená s duševním rozpoložením člověka, stojí v popředí činností, které řidič v průběhu řízení vozidla vykonává. Ve statistikách nehodovosti řidičů je pozornost uváděna jako jedna z nejčastějších a nejzávažnějších příčin nehod z důvodu nepozornosti řidičů. V dopravní praxi rozeznáváme dvě základní formy chování řidiče:

1. chování přizpůsobené jízdě,
2. chování nepřizpůsobené jízdě.

Ad1. O chování přizpůsobeném jízdě mluvíme tehdy, když řidič prostřednictvím vnímání, myšlení a reagování splňuje požadavky právě se vyskytující v dopravní situaci. Charakteristickým znakem způsobilého, zkušeného a rozvážného řidiče je to, že umí správně předvídat změny v dopravní situaci a hodnotit svoje schopnosti k jejich zvládnutí.

Ad2. Chování nepřizpůsobené jízdě může být trojího typu

- a) zkratkovité reakce,

- b) reakce prodloužené,
- c) reakce vyplývající z rozporu mezi očekáváním opakovaného nebo stereotypního signálu.

Fyziologie řidiče zahrnuje především smyslová ústrojí řidiče, zrak, sluch, hmat . Zrakové vnímání poskytuje řidiči základní informace o dopravní situaci i o situaci vlastního vozidla. Bezpečnost jízdy závisí nejen na dobrém zraku, ale také na duševní bdělosti.

Nepozorný řidič může vidět nebezpečnou situaci, ale musí si zároveň i uvědomovat. Častým zlozvykem mladých řidičů je poslech hlasité hudby za jízdy. Hlasitost hudby v prostotu vozidla vede ke snížení pozornosti řidiče, přestává vnímat zvuky zvenčí a tím vystavuje sebe i ostatní řidiče nebezpečí kolize.

Viníkem přestupků i trestní činů v dopravě není automobil, ani počasí, ale sám člověk – řidič. Na jeho psychice a fyziologii, celkově na jeho schopnostech závisí bezpečnost jízdy.

3.2. Legislativní vývoj pravidel v silniční dopravě

3.2.1 Legislativní vývoj pravidel v silniční dopravě v letech 1900 - 1989

Přibývajícím množství automobilů na silnicích vedlo k zavedení pravidel silničního provozu. První nařízení bylo vydané v roce 1905. Toto nařízení bylo v roce 1910 nahrazeno novým nařízením č. 81/1910 Ř z, které již obsahovalo podmínku, že samostatně řídit je povoleno pouze po vykonání odborné způsobilosti a obdržení úředního povolení, tzv. vůdčího listu.

Poprvé v historii silniční dopravy, v roce 1927, se předmětem zájmu stává problematika periodického zkoušení motorových vozidel, která se později transformovala do dnešní podoby technických prohlídek motorových vozidel. Po roce 1975 dochází k nárůstu veřejné silniční dopravy, která do roku 1983 vzrostla 14-krát. V roce 1989 bylo v České republice již evidováno 2,5 miliónů osobních automobilů.

První nařízení v dopravní oblasti se týkala především pravidel silničního provozu, později se zabývala i způsobilostí řidiče. Neustálý nárůst počtu osobních automobilů vedl k vydávání dalších nařízeních a vyhlášek, které regulovaly provoz na silnicích. S těmi to opatřeními technické povahy (dopravní značky, úpravy povolení maximální rychlosti), přichází také na svět problém s porušováním těchto pravidel a tedy i sankcionování řidičů. Vládní nařízení č. 11/1951 Sb., jímž se provádí zákon o provozu na veřejných silnicích a vyhláška č. 328/1951 Ú.l., o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu, řeší poprvé problematiku dopravních přestupků. Součástí řidičského průkazu byla vložka s deseti útržky. Příslušníci VB při zjištění vážného dopravního přestupku, tj. takového, kterým řidič projevil hrubou bezohlednost, nebo po opakovaných méně závažných přestupcích, odtrhávali jeden útržek. Po odebrání desátého útržku byl řidiči odebrán řidičský průkaz.

V roce 1964 vyhláškou č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, došlo k nahrazení vložky s deseti útržky na vložku (kupón). Jednalo se o kartičku o rozměrech 5 x 8 cm, po jejichž obvodu byly vyznačeny některé typy závažných dopravních přestupků jako např. nedovolené stání, nedání přednosti, rychlá jízda. Po spáchání přestupku příslušník VB proštípl uvedený přestupek na kartě. V případě, že došlo k vyčerpání vyznačených přestupků na vložce (k proštípání celé karty), nárok na novou kartu vznikl až po uplynutí 6 měsíců ode dne spáchání posledního přestupku. Okresní dopravní inspektorát mohl rozhodnout o tom, že řidič se spácháním přestupku stal nespolehlivým k řízení motorových vozidel a řidičské oprávnění odejmout.

Od roku 1987 se začaly vydávat nové řidičské průkazy ve tvaru kartičky a vložky k těmto průkazům se již nevydávaly. To ovšem neznamená, že se přestaly řešit dopravní přestupky. Od roku 1961 porušení pravidel silničního provozu, která nebyla trestným činem, byla tedy méně závažná, řešily místní národní výbory a to podle § 10 zákona č. 60/1961 Sb., o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku. Tento zákon stanoví i sankce, které bylo možné za porušení silničních pravidel v souvislosti s přestupkovým řízením uložit. Jsou to: a) napomenutí,
b) veřejná důtka,
c) pokuta až do výše 500 Kčs.

Vedle těchto sankcí bylo možné také vyslovit propadnutí nebo zabránění věci. Prováděcí vyhláška k zákonu č. 60/1961 Sb., umožňoval řešení dopravního přestupku blokovou pokutou. Blokovou pokutu uděloval příslušník VB přímo na místě spáchání dopravního přestupku.

3.2.2 Legislativní vývoj pravidel v silniční dopravě v letech 1990 - 2010

V roce 1990 nabývá účinnosti zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Tento zákon nahrazuje předchozí zákon č. 60/1961 Sb.. Dopravní přestupky jsou vymezeny v § 22 zákona č. 200/1990 Sb..

Velkou změnou pro řidiče bylo zavedení tzv. bodového systému. Na základě zákona č. 411/2005 Sb. a zákon č. 226/2006 Sb., kterými byl novelizován zákon č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu).

3.3 Současná právní úprava dopravních norem

Dopravní přestupky se v současné době řeší na základě těchto právních norem:

- a) zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, přestupkový zákon,
- b) zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon o silničním provozu,
- c) zákon č. 500/2004 Sb., o správním řízení, ve znění pozdějších předpisů, správní řád.

Až do roku 2001, kdy byl zaveden Centrální registr řidičů, byly dopravní přestupky evidovány v „papírové“ podobě v evidenční kartě řidiče. Do té doby ani neprobíhal žádný systematický sběr dat, který by bylo možné statisticky zpracovávat. Jedním z důvodů bylo i to, že dopravní nehodu účastníci ve svém vlastním zájmu např. pro možnost uplatnění náhrady škody jak majetkové tak na zdraví, ohlašovali sami. Řidič,

který se dopustí dopravního přestupku, tento přestupek neohlašuje, ale závisí to na aktivní činnosti příslušníků Policie ČR a strážníků městských policií.

Zavedení bodového systému, v roce 2006, přineslo i změnu do registru řidičů, kdy dochází ke zaznamenání všech dopravních přestupků. Tím je umožněn i sběr dat pro další vyhodnocení, např. pro legislativní změnu, která vede ke zpřísnění nebo zmírnění sankce některých vymezených dopravních přestupků.

Bodový systém je založen na přiděleném počtu bodů v maximální výši 12 bodů pro každého řidiče. V případě spáchání dopravního přestupku dochází k zápisu bodů do registru řidiče. Tuto agendu, od roku 2003, spravují obecní úřady obce s rozšířenou působností, odbory dopravy a silničního hospodářství. Pokud se řidič dopustí jedním přečinem více přestupků nebo trestních činů, zaznamenávají se pouze body za nejzávažnější přečin z nich. V případě, že řidič dosáhne hranice 12 bodů, je vyzván správním orgánem k odevzdání řidičského oprávnění, řidičského průkazu. Pokud řidič neodevzdá ve lhůtě 5 dnů ode dne oznámení výzvy k odevzdání řidičského průkazu, toto oprávnění přesto zaniká. O vrácení řidičského oprávnění může řidič požádat po uplynutí jednoho roku, ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o uložení sankce za přestupek. Podmínkou pro vrácení řidičského průkazu je přezkoušení z odborné způsobilosti.

Informace o aktuálním počtu bodů nejsou řidiči oznamovány automaticky a aktuální stav počtu bodů řidič zjistí pouze dotazem na příslušném obecním úřadě obce s rozšířenou působností.

Od září roku 2008 umožňuje zákon č. 374/2007 Sb., a vyhláška č. 156/2008 Sb., absolvovat školení, tzv.školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy, za podmínek stanovených právní normou. Po absolvování tohoto školení a doložení potvrzení o absolvování, může správní orgán odečíst 3 trestné body. Odečítání trestných bodů se stalo jedním z bodů kritiky bodového systému.

3.3.1. Kritika bodového systému

Mezi další body kritiky bodového systému patří například to, že:

- a) bodové hodnocení nepostihuje srovnatelně silně chodce a řidiče nemotorových vozidel,
- b) nepoměry bodového hodnocení vůči závažnosti nebo bezpečnosti jednotlivých typů činů,
- c) přílišná přísnost systému, malá tolerance vůči „banálním“ přestupkům,
- d) porušení principu: za jeden skutek nelze trestat vícekrát. Duplicita zániku řidičského oprávnění po dosažení 12 trestných bodů se sankcí zákazu činnosti řízení motorových vozidel udělované v trestním řízení nebo přestupkovém řízení,
- e) nejasný právní status procesu zaznamenávání bodů. Obecní úřad obce s rozšířenou působností body neuděluje (neodebírání) na základě rozhodnutí, ale pouze je zaznamenává, „vznikají“ automaticky ze zákona. Může být sporné jakým způsobem se na úkon zaznamenávání vztahuje správní řád,
- f) možnost řidiče odkládat zánik řidičského oprávnění tím, že se vyhýbá doručení výzvy,
- g) nízká jazyková i obsahová kvalita formulací zákona,
- h) vliv na korupční prostředí, dokonce někteří kritici uváděli i to, že dochází pomocí bodového systému k posílení korupčního prostředí,
- i) obecním a městským policím byly rozšířeny pravomoci, ale dozor nad jejich činností je podstatně méně kvalitní a systematický než nad příslušníky státní policie, podobně jako kvalifikační požadavky na pracovníky.

Přes probíhající kritiku bodového systému, která je v některých bodech oprávněná, k některým úpravám již došlo nebo se připravují, přesto bodový systém plný svůj účel, tedy zpřísnění dozoru nad provozem v silniční dopravě. Nelze hovořit o snížení počtu mrtvých při dopravních nehodách, což představuje jiný druh problému, ale určitě můžeme vidět pozitivní posun v zájmu řidičů o platnost právních norem, týkajících se silničního provozu. Bodový systém je systémem neustále se vyvíjejícím se, ale jeho podstata se vžila do běžného života řidičů a to je velký přínos pro současnou situaci na našich silnicích.

3.3.2 Srovnání dopravní legislativy ve vybraných zemích

1. Rakousko

Bodový systém se připravoval v roce 2005, ale nebyl přijat. Došlo k přijetí zákona „třikrát a dost“. Po třetím opakování dopravního přestupku během dvou let nebo jednom závažném dopravním přestupku, dochází k odebrání řidičského průkazu.

2. Německo

Německý dopravní systém pochází z konce 70. let 20. století a je považován za nejpropracovanější. Bodové konto má 18 bodů. Body se odečítají pouze za dopravní přestupek, za nějž je zákonem stanovena sankce – pokuta ve výši 40 EUR. Zpravidla jde o takový dopravní přestupek, při kterém dochází k ohrožení jiného účastníka silničního provozu. Jednotlivé dopravní přestupky jsou hodnoceny 1 až 7 body.

3. Itálie

Itálie používá podobný bodový systém jako je zaveden v České republice. Zaveden byl v roce 2003. Výchozím počtem bodů je 20 bodů. V případě, že řidič ztratí všechny body během 2 let, ztratí i řidičské oprávnění na dobu 2 let. V případě, že ztratí body v průběhu 3 let, nesmí řídit po dobu půl roku.

4. Velká Británie

Bodový systém ve Velké Británii funguje již desítky let a vztahuje se pouze na vážné dopravní přestupky. Od počátku 60. let 20. století fungoval ve Velké Británii systém „třikrát a dost“, pokud se řidič dopustil třech závažných dopravních přestupků, byl mu vysloven zákaz řízení. Od roku 1982 byl zaveden bodový systém.

3.4.1 Přestupkové řízení dopravních přestupků

Projednávání dopravních přestupků se řídí hmotně - právními normami a procesní normami. Dopravní přestupek je správní delikt, jehož stupeň nebezpečnosti je pro

společnost nízký, jeho skutková podstata je přesně vymezena právní normou a za jehož porušení je právní normou stanovena sankce.

Hmotně-právními normami jsou: zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích a zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Tyto dva zákony obsahují vymezení deliktů, které jsou považovány za dopravní přestupek.

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích jsou vymezeny v § 22 zákona č. 200/1990 Sb. Ostatní přestupky na úseku dopravy a silničního hospodářství jsou uvedeny v § 23 téhož zákona. Přesné vymezení skutkové podstaty dopravního přestupku je naplnění zásady zákonnosti, kdy je možné sankcionovat pouze taková porušení, která jsou přesně vymezená právním předpisem.

3.4.1.1 Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích - § 22 zákona č. 200/1990 Sb.

Dopravní přestupku se podle § 22 zákona č. 200/1990 Sb. můžeme rozdělit do šesti podskupin podle typu porušení dopravních předpisů:

1. řidič, který řídí motorové vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích,
2. řidič, který se dopouští dopravního přestupku při řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné omamné látky,
3. řidič, který řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění,
4. řidič, který se dopouští dopravního přestupku tím, že překročí nejvyšší dovolenou rychlost,

5. řidič, který se dopustí dopravního přestupku porušením jiných dopravních předpisů,
6. dopravního přestupku se dopustí učitel autoškoly.

Ad1) např. dopravního přestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích:

- a) řídí vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.,
- b) řídí vozidlo, na kterém není umístěna tabulka státní poznávací značky (registrační značky) nebo je tato registrační značka nečitelná nebo upravena či umístěna tak, že je znemožněna její čitelnost.

Ad2) např. dopravního přestupku se dopustí ten, kdo:

- a) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem,
- c) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky,
- d) se přes výzvu podle zvláštního právního předpisu odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.

Ad3) např. dopravního přestupku se dopustí ten kdo:

- a) řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění,
- b) byl mu zadržen řidičský průkaz,
- c) nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti podle zvláštního právního předpisu.

Ad4) např. dopravního přestupku se dopustí řidič, který:

- a) překročí nejvyšší povolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 40 km.h a více nebo mimo obec o 50 km.h a více,
- b) překročí nejvyšší povolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km.h a více nebo mimo obec o 30 km.h a více,
- c) překročí nejvyšší povolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km.h nebo mimo obec o méně než 30 km.h.

Ad5) např.dopravního přestupku se dopustí řidič, který:

- a) nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu,
- b) předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno,
- c) porušením zvláštního právního předpisu způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví.

Ad6) např. dopravního přestupku se dopustí učitel autoškoly, který:

- a) požil alkoholický nápoj nebo užil návykovou látku během provádění výcviku ve výcvikovém vozidle,
- b) prováděl výcvik ve výcvikovém vozidle, jestliže je jeho schopnost k vykonávání učitele autoškoly snížena v důsledku jeho zdravotního stavu.

Alkohol za volantem, jak se vžilo označovat naplnění skutkové podstaty dopravního přestupku podle § 22 odst. 1 písm. b), c) a d) zákona č. 200/1990 Sb., je velkým problémem současné doby. Kampaně namířené proti tomu to nešvaru jsou plně na místě a ztotožňují se s tím, že „alkohol za volant nepatří“.

Dalším častým dopravním přestupkem je naplnění skutkové podstaty § 22 odst.1, písm. e) zákona č. 200/1990 Sb. řízení motorového vozidla bez platného

řidičského oprávnění. S tímto dopravním přestupkem se většinou setkáváme ve spojitosti s odebráním řidičského průkazu, např. z důvodu vyčerpání 12 bodů v bodovém systému.

Ostatní uvedené dopravní přestupky také patří mezi ty nejčastěji projednávané, obzvláště ty, jejichž skutková podstata se týká překročení maximální rychlosti. Toto bývá problémem u mladých řidičů a u řidičů, kteří vlastní rychlá moderní auta.

Některé z uvedených dopravních přestupků jsou častěji řešeny blokovou pokutou udělenou na místě než projednáváním v přestupkovém řízení. Jedná se především o dopravní přestupky, které se týkají porušení právních předpisů, týkající se maximální povolené rychlosti na pozemních komunikacích.

3.4.1.2 Ostatní přestupky na úseku dopravy a přestupky na úseku silničního hospodářství

Do této skupiny dopravních přestupků patří např. přestupek, kterého se dopustí ten kdo:

- a) úmyslně zničí, poškodí, znečistí nebo neoprávněně odstraní, zamění, pozmění, zakryje, přemístí nebo umístí návěstidlo, signální nebo návěstní znak, signální nebo návěstní zařízení, informační zařízení pro cestující, vývěsný jízdni řád, označení zastávky veřejné dopravy nebo jiného dopravního zařízení anebo neoprávněně používá takové zařízení,
- b) provozuje dopravu bez povolení nebo poruší povinnost stanovenou zvláštním právním předpisem pro provozování dopravy,
- c) užívá v silničním provozu vozidlo označené nebo vybavené způsobem zaměnitelným s vozidlem taxislužby, ačkoliv toto vozidlo není zařazeno v evidenci vozidel taxislužby, nebo nabízí přepravní služby způsobem s taxislužbou zaměnitelným, ačkoliv není osobou, na jejíž jméno je vydán průkaz způsobilosti řidiče taxislužby.

Skutkové podstaty uvedených dopravních přestupků jsou specifické a vztahují se především přímo k provozu na pozemních komunikacích. Umožňují i postižení osob, které

nejsou účastníky silničního provozu, ale za určitých okolností jejich činnost může silniční provoz ohrozit.

3.4.1.3 Protiprávní jednání podle § 125 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Zákon č. 361/2000 Sb. upravuje:

- a) práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích,
- b) pravidla provozu na pozemních komunikacích,
- c) úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích,
- d) řidičská oprávnění a řidičské průkazy,
- e) vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích.

Ustanovení § 125 zákona č. 361/2000 Sb. uvádí možnost udělení pokuty obecním úřadem obce s rozšířenou působností a to fyzické osobě podnikající podle zvláštního právního předpisu nebo právnické osobě.

Jedná se např. o porušení spočívajících v tom, že:

- a) taková osoba přikázala nebo dovolila, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích použito vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem,
- b) svěřila řízení vozidla osobě, která nesplňovala podmínky pro řízení vozidla stanovené zvláštním právním předpisem,
- c) řidič používá antiradar.

Porušení podle § 125 silničního zákona jsou jiná protiprávní jednání, týkající se osob, které používají vozidla pro jiné účely než vlastní osobní dopravu. Jedná se o určité další povinnosti, které jsou postižitelné mimo povinnosti, které musí dodržovat řidič v případě používání vozidla pouze pro soukromé účely.

3.4.2 Procesní řízení dopravního přestupku

Řešení dopravních přestupků je procesně upraveno v zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích a podpůrně se používá zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.

Podnět pro přestupkové řízení o dopravním přestupku přichází od Policie ČR nebo od obecní či městské policie. Správní orgán, který je příslušný k projednání dopravního přestupku je obecní úřad obce s rozšířenou působností, zpravidla to bývá odbor dopravní.

Místní příslušnost je řídit pravidlem, že je příslušný k projednání dopravního přestupku ten správní orgán, v jehož územním obvodu byl dopravní přestupek spáchán. Existuje výjimka, kdy správní orgán může na žádost osoby označené jako podezřelý ze spáchání dopravního přestupku, tedy účastníka řízení, postoupit spisovou dokumentaci správnímu orgánu do místa trvalého pobytu účastníka řízení - podezřelého. Takovým důvodem může být např. velká vzdálenost místa spáchání dopravního přestupku a místa, kde se podezřelý skutečně zdržuje, žije. Jedná se o naplnění zásady ekonomického vedení přestupkového řízení, které by nemělo být finančně zatěžující jak pro správní orgán, tak pro účastníka řízení.

Dopravní přestupek je možné projednat pouze ve lhůtě do jednoho roku od spáchání dopravního přestupku, tato lhůta je daná zákonem č. 200/1990 Sb., nazývá se prekluze a správní orgán ji musí striktně dodržet.

Způsoby možného projednání dopravního přestupku jsou stanoveny zákonem č. 200/1990 Sb. a je to:

- a) blokové řízení
- b) správní řízení

3.4.2.1 Blokové řízení o dopravním přestupku

Blokové řízení je tzv. zkrácená forma řízení o dopravním přestupku. K takovému řízení přistupují příslušníci Policie ČR nebo strážníci obecních či městských policií. Podmínkou je, že dopravní přestupek byl spolehlivě zjištěn, nepostačí domluva a pachatel dopravního

přestupku je ochoten zaplatit pokutu hned na místě nebo převzetím pokutového bloku a uhradit pokutu později. Tímto způsobem jsou nejčastěji řešeny dopravní přestupky týkající se porušení maximální povolené rychlosti, kdy příslušníci Policie ČR pro spolehlivé zjištění, že dopravní přestupek byl spáchán, používají měřící radary. Dále se jedná většinou o dopravní přestupky spojené s porušením dopravních předpisů týkající se používání pozemních komunikací - zákaz stání, zákaz zastavení, stání na zeleném pásu, vjezd do zakázaných zón.

Dopravní přestupky, které je možno vyřídit ve zkráceném řízení, tj. blokovém řízení, jsou uvedeny u příslušného paragrafového znění zákon č. 200/1990 Sb., tzn. že pokud není uvedeno v příslušném zákoně, že dopravní přestupek lze vyřešit blokovou pokutou, automaticky dochází ke správnímu řízení.

V případě, že pachatel dopravního přestupku odmítne pokutu na místě zaplatit, podá příslušný orgán, který dopravní přestupek zjistil, oznámení o spáchání dopravního přestupku místně příslušnému orgánu obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Tento správní orgán zahájí správní řízení z moci úřední.

Projednání dopravního přestupku v blokovém řízení není založeno na právním nároku pachatele přestupku. Pokud příslušník Policie ČR nebo strážníci obecní či městské policie usoudí, že projednání dopravního přestupku v blokovém řízení nesplní účel, výchovný účel, postoupí oznámení o spáchání dopravního přestupku správnímu orgánu k dalšímu jednání.

3.4.2.2 Správní řízení o dopravním přestupku

V případě, že dopravní přestupek není vyřešen blokovou pokutou, dochází ke správnímu řízení, kdy správní orgán má dvě možnosti řízení:

- a) příkazní řízení
- b) správní řízení - ústní jednání

Ada) Formou dalšího zkráceného správního řízení o dopravním přestupku je tzv. příkazní řízení. Tuto formu správního řízení může správní orgán použít v případě, že:

- a) není pochyb o tom, že obviněný z přestupku se přestupku dopustil,
- b) nebyla-li věc vyřízena v blokovém řízení.

Naopak tuto formu zkráceného správního řízení nemůže správní orgán použít:

- a) při projednání přestupku spáchaného mladistvím, tj. osobou, která v době spáchání přestupku dovršila patnáctý rok a nepřekročila osmnáctý rok svého věku,
- b) vůči obviněnému z přestupku, který je zbaven způsobilosti k právním úkonům nebo je jeho způsobilost omezena.

Správní orgán pro prostudování postoupené dokumentace (oznámení o přestupku), vyhodnocení, zda jsou naplněny podmínky pro příkazní řízení, bez zahájení řízení, vydá tzv. příkaz. Příkaz má formu správního rozhodnutí, musí být vyhotoven vždy písemně a splňovat náležitosti individuálního správního aktu: výrok, odůvodnění a poučení. Výrok, kterým správní orgán uznal pachatele vinným, musí obsahovat popis skutku, označení místa a času jeho spáchání, druh a výměru sankce.

Výhody zkráceného řízení v podobě příkazního řízení jsou jak na straně správního orgánu, tak na straně účastníka řízení – obviněného z přestupku. Obě strany řízení se vyhnou časové ztrátě a také v příkazním řízení nejsou ukládány osobě, která byla uznána vinnou ze spáchání přestupku, paušální náklady řízení ve výši 1.000,-Kč.

Příkazní řízení je formou individuálního správního aktu vydaného v I. stupni správního řízení a podle zásady dvoj instancního správního řízení, řádným opravným prostředkem je tzv. odpor. Obviněný z přestupku může proti příkazu podat odpor do 15 dnů ode dne jeho doručení správnímu orgánu, který příkaz vydal. Včas podaným odporem se příkaz ruší a správní orgán zahájí správní řízení o přestupku.

Adb) Ústní jednání, tedy projednání dopravního přestupku správním orgánem, patří do činnosti správních orgánů, které vede občany k dodržování zákonů a jiných právních předpisů za pomoci uplatnění vrchnostenské moci správního orgánu. Správní orgán zahájí

řízení na základě oznámení o spáchání dopravního přestupku od Policie ČR nebo obecní či městské policie. Zahájení řízení se zpravidla spojí i s předvoláním k ústnímu jednání, obviněnému se doručuje písemně do vlastních rukou a s patřičným poučením. Obviněný z přestupku má právo se seznámit se všemi podklady, které správní orgán shromáždí v průběhu řízení. Takovými podklady jsou: oznámení o spáchání přestupku od příslušného orgánu policie, svědecké výpovědi, znalecké podklady nebo lékařské zprávy. Obviněný si může pro řízení zvolit právního zástupce. V průběhu řízení může sám obviněný navrhnout nové důkazní prostředky, svědky, znalecké posudky.

Po provedení důkazního řízení, správní orgán přistoupí k závěrečnému hodnocení, kdy rozhodne o vině či nevině obviněného. V případě uznání obviněného vinným, správní orgán určí druh a výši sankce. Při rozhodování o druhu a výměře sankce správní orgán dodržuje a přihlíží k těmto skutečnostem:

- a) dodržení zásady zákonnosti - každý má právo na to, aby jeho věc byla spravedlivě projednána nezávislým a nestranným orgánem řízeným zákonem,
- b) dodržení zásady individualizace - v každém konkrétním případě se postupuje individuálně,
- c) způsob spáchání přestupku - posuzuje se, zda přestupek byl spáchán konáním či opomenutím,
- d) následky přestupku - jaká je výše škody, která vznikla spácháním přestupku,
- e) okolnosti, za kterých byl přestupek spáchán - okolnosti subjektivní nebo objektivní,
- f) míra zavinění - zda ke spáchání přestupku postačí zavinění z nedbalosti, pokud není výslovně uvedeno, že je třeba úmyslného zavinění,
- g) pohnutky - motiv ke spáchání přestupku,

- h) osoba pachatele – osobní vlastnosti pachatele přestupku, věk, zda se přestupku dopustil poprvé nebo opakovaně.

Na základě správního uvážení vydá správní orgán rozhodnutí, kde ve výrokové části je rozhodnuto o vině, druhu sankce a její výměře. V odůvodnění správní orgán uvede na základě jakých důkazních prostředků rozhodoval a jak dané důkazní prostředky hodnotil. Každé rozhodnutí musí obsahovat poučení o řádném opravném prostředku.

Na základě ustanovení § 79 zákona č. 200/1990 Sb. občan, který byl uznán vinným ze spáchání přestupku je povinen uhradit náklady řízení, tzn. že správní orgán musí rozhodnout o výši těchto nákladů řízení. Náklady řízení jsou stanoveny paušální částkou 1.000,-Kč, ale správní orgán může na základě důvodů zvláštního zřetele náklady řízení snížit nebo od nich zcela upustit.

Odvolání proti rozhodnutí lze podat ve lhůtě 15 dnů ode dne oznámení takového rozhodnutí a o odvolání bude rozhodovat nadřízený správní orgán. Odvolání má vždy odkladný účinek, pokud není zvláštním právním předpisem stanoveno jinak.

Častým omylem, kterého se dopouští pachatelé dopravních (ale i jiných) přestupku je, že nepřebírají doporučené zásilky v domněnku, že se tak vyhnou postihu za přestupek. V této oblasti proběhla zásadní legislativní změna, která má zabránit průtahům ve správním řízení. Hovoříme o tzv. fikci doručení. Správní orgán zašle doporučenou zásilkou označenou „do vlastních rukou“ a pokud adresát takovou zásilku nepřevzme, je zásilka uložena u poštovní úřadu a adresát je upozorněn, kde a jak je možné si zásilku vyzvednout. Současně je poučen i tom, že pokud tak neučiní ve lhůtě 10 dní ode dne oznámení o uložení zásilky, je taková zásilka vrácena odesílateli a ten ji považuje za doručenu.

3.4.3 Sankce

Zákon č. 200/1990 Sb. v § 11 taxativně vymezuje druhy sankcí, které lze za jednotlivé druhy přestupků uložit. V případě uložení sankce za přestupek musí správní orgán dodržet ústavní zásadu „nulla poena sine lege“ a je touto zásadou vázán. Zásady a podmínky

ukládání sankcí obsahuje obecná část zákona o přestupcích a u jednotlivých druhů přestupků zvláštní části zákona.

Sankce, které může správní orgán uložit:

- a) napomenutí,
- b) pokutu,
- c) zákaz činnosti,
- d) propadnutí věci.

Sankci může správní orgán uložit samostatně nebo společně s jinou sankcí. Pouze napomenutí nelze uložit společně s pokutou. Od uložení sankce může správní orgán upustit, pokud v průběhu řízení dojde k závěru, že samotné projednání přestupku bylo pro obviněného z přestupku dostačující, tzn., že samotné projednání přestupku splnilo výchovný účel.

V případě dopravních přestupků je nejčastěji využívána sankce uložení pokuty, která bývá velmi často spojená i s uložením sankce zákazu činnosti. Zákaz činnosti u dopravních přestupků spočívá v zákazu řídit motorové vozidlo. viz. příloha č. 2. Přísnější sankce v případě dopravních přestupků jsou na místě. Řidiči svoji bezohlednou jízdou nebo porušováním dopravních předpisů velmi často neohrožují pouze sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu. Je tedy nutné, aby postihy za dopravní přestupky citelně zasáhly neukázněné řidiče a pro ostatní řidiče byly výstrahou.

3.5 Shrnutí

V současné době, na základě údajů Českého statistického úřadu, 85% domácností vlastní alespoň jedno osobní motorové vozidlo. Denně se z různých médií dozvídáme o tom, že provoz na silnicích je nepřehledný, hustý, tam či jinde se tvoří dopravní zácpy nebo došlo k nehodám.

Dopravní přestupky nejsou takto vyhodnocovány, ale jejich sledování především příslušníky Policie ČR a strážníky obecních či městských policií, ztelně napomáhá předcházet dopravním nehodám.

Složitost provozu na pozemních komunikacích a narůstající počet vozidel si vyžadují nepřetržitě aktualizování dopravních předpisů, které mají zajistit bezpečnost na silnicích. Bohužel dochází k tomu, že řidiči nebo jiné účastníci provozu na pozemních komunikacích velmi často tyto předpisy nedodržují. Správné návyky, které si řidiči osvojí, co nejdříve, kdy se stanou aktivními účastníky provozu, tedy řidiči, jsou velmi pevným základem pro jejich další řidičskou kariéru.

Mladí řidiči velmi často hazardují se svými životy, ale i životy jiných účastníků provozu, protože nemají ještě dostatek zkušeností s řízením vozidla, ale i z důvodu určité mladistvé nerozvážnosti, kdy často přeceňují své řidičské umění. Postihy za dopravní přestupky právě u mladých řidičů plní mimo zákonných podmínek, kdy každé nedodržení právní normy musí být řádně potrestáno i výchovnou funkcí. Společně s různými dopravními kampaněmi zaměřenými na dodržování bezpečnosti na silnicích, vedou k uvědomění si chyb, které by mohly mít v jiném případě, na jiném místě a za jiných okolností tragické následky.

Bodový systém je jedním z prostředků jak řidiče udržovat „ve střehu“ a přinutit je, aby se svým chováním při řízení vozidel snažili o co nejbezpečnější účast na silnicích.

4. Aplikace v praxi

1. Příklad

Dne 22.10.2009 bylo příslušnému správnímu orgánu oznámeno městskou policií podezření ze spáchání dopravního přestupku ve smyslu ustanovení § 22 odst. 1, písm. l) zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích, tím že řidič vozidla tov. značky Škoda Felicia se dopustil porušení § 4 písm. c) zák. č. 361/00 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Přestupku se řidič dopustil tím, že své vozidlo zaparkoval v místě, kde je to zakázáno dopravní značkou IP 25a „Zóna s dopravním označením“ a současně platnou přenosnou dopravní značkou B1 „zákaz zastavení“ v době kdy v ulici Komenského ve Vodňanech probíhalo blokové čištění ulic.

Správní orgán prostudoval spisový materiál, který obsahoval záznam o podezření z přestupku od městské policie s vyjádřením řidiče, že v místě své vozidlo nezaparkoval, fotodokumentaci a nákres situace.

Správní orgán předvolal podezřelého z přestupku k podání vysvětlení, kdy podezřelý sdělil, že v daném místě s vozidlem zaparkovala osoba jemu blízká, kterou nebude uvádět. Správní orgán věc odložil dle ustanovení § 66 odst. 3, písm. g) zákona o přestupcích. Důvodem pro odložení byla skutečnost, že se do 60-ti dnů od spáchání přestupku nepodařilo stanovit pachatele přestupku.

2. Příklad

Dne 16.3.2009 bylo příslušnému správnímu orgánu oznámeno městskou policií podezření ze spáchání dopravního přestupku ve smyslu ustanovení § 22 odst. 1, písm. l) zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích, tím že osobním vozidlem tov. značky Škoda Fabia se dopustil porušení § 4 písm. c) zák. č. 361/00 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Přestupku se řidič dopustil tím, že zaparkoval své vozidlo tov. značky Škoda Fabia na placeném parkovišti na Náměstí Svobody ve Vodňanech bez dokladu o zaplacení parkovného uloženého za čelním sklem vozidla. Na dodatkové tabulce pod dopravní značkou IP 13c parkoviště s parkovacím automatem, která je umístěna u vjezdu na parkoviště, je nápis „Poplatek za parkování“ a uvedení cen. (Dopravní značka IP 13c „Parkoviště s parkovacím automatem“ podle § 12 odst. 1, písm. p) vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na

pozemních komunikacích stanoví řidiči povinnost řídit se údaji na značce, dodatkové tabulce nebo na parkovacím automatu).

Správní orgán prostudoval spisový materiál od městské policie, který obsahoval záznam o spáchání přestupku včetně podrobného popisu skutku, fotodokumentace a nákresu. Z úředního záznamu policistů vyplynulo, že výše uvedený řidič si je přestupku vědom a souhlasí s ním. Věc odmítl vyřešit v blokovém řízení na místě přestupku. Řidič byl poučen o tom, že přestupek bude předán příslušnému správnímu úřadu k vyřízení.

Správní orgán věc prostudoval a dospěl k závěru, že v tomto případě je možné ve věci rozhodnout ve zkráceném (příkazním) řízení s uložením sankce pokutu na spodní hranici zákonem stanovené sazby. Obviněný z přestupku v zákonné lhůtě nepodal proti vydanému příkazu odpor a tento nabyl právní moci a stal se tak vykonatelným.

3. Příklad

Dne 23.7.2008 bylo příslušnému správnímu orgánu oznámeno dopravní policií podezření ze spáchání dopravního přestupku ve smyslu ustanovení § 22 odst. 1, písm. f) bod 2 zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích, tím že se řidič motorového vozidla tov. značky Škoda Superb dopustil porušení ustanovení § 4 písm. b), c) a § 18 odst. 3 zák. č. 361/00 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Přestupku se řidič dopustil tím, že jel mimo obec, kde je stanovena maximální přípustná rychlost 90 km/h, rychlostí 140 km/h po odečtení tolerance (rychlost vozidla 145 km/h), tedy překročil nejvyšší povolenou rychlost o 50km/h.

Správní orgán prostudoval spisový materiál, který obsahoval záznam o rychlosti jízdy, úřední záznam policistů a ostatní písemnosti. Z úředního záznamu policistů vyplynulo, že se výše uvedené vozidlo podařilo zastavit na likvidačním stanovišti a řidič vozidla byl řádně ztotožněn.

V dané věci správní orgán zahájil řízení o přestupku tím, že předvolal podezřelého z přestupku na ústní jednání ke správnímu orgánu na den 20.8.2008. Podezřelý se v uvedený den dostavil. Podezřelý byl řádně poučen o svých právech a povinnostech a o průběhu správního řízení, poté sním byl sepsán „protokol o ústním jednání“. Z protokolu vyplynulo, že si je plně vědom svého jednání a doznal se ke spáchání přestupku.

Správní orgán zhodnotil všechny dané skutečnosti v případě. U obviněného se jednalo o první takto vážné porušení dopravních předpisů. Správní orgán ve věci vydal rozhodnutí s tím, že obviněnému uložil sankci „pokutu“ ve výši 5000,- Kč v souběhu se sankcí „zákaz řízení všech motorových vozidel“ na dobu trvání 6-ti měsíců a dále uložil obviněnému uhradit náklady řízení stanovené ve výši 1.000,-Kč. Obviněný z přestupku se u správního orgánu vzdal práva na odvolání, tedy rozhodnutí ihned nabylo právní moci a stalo se vykonatelným. Rozhodnutí o přestupku bylo založeno ke kartě řidiče a bylo zaznamenáno 5 bodů do evidence bodového hodnocení.

5. Anketa a její vyhodnocení

5.1 Zpracování a vyhodnocení dotazníkové akce

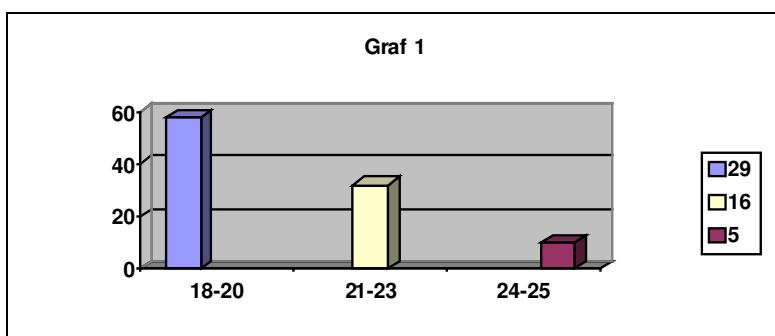
Otázka 1: V kolika letech jste získal řidičské oprávnění?

Varianty: Uveďte věk číslicí.

Tabulka 1: Celkem dotázaných dle věku (v %)

Věk	18-20	21-23	24-25
dotázaných	29	16	5
%	58	32	10

Graf 1: Celkové rozdělení dle věku při získání řidičského oprávnění (v %)



Výsledky:

Šetřením bylo zjištěno, že 29 dotázaných získalo řidičské oprávnění v rozmezí věku 18 až 20 let. V procentuálním vyjádření se jedná o 58 % ze všech dotázaných. V rozmezí věku 21 až 23 let, získalo řidičské oprávnění 16 řidičů. Nejméně řidičských oprávněních získaly osoba ve věku 24 až 25 let a více, pouhých 5 osob.

Otázka 2: Jaké řidičské skupiny se Vaše řidičské oprávnění týká?

Varianty: a) skupina A

b) skupina B

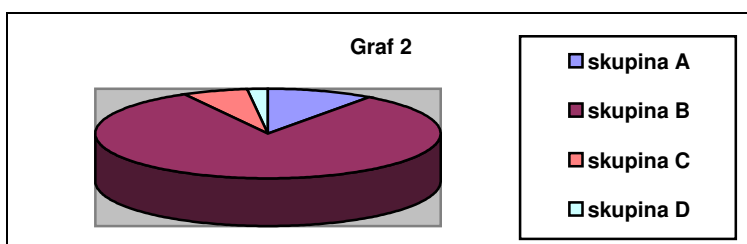
c) skupina C

d) skupina D

Tabulka 2: Celkové rozdělení skupin (v %)

skupiny	A	B	C	D
dotázaných	5	41	3	1
%	10	82	6	2

Graf 2: Celkové rozdělení skupin (v %)



Výsledky:

Šetřením bylo zjištěno, že většina dotázaných vlastní řidičské oprávnění pro skupinu B. V procentuálním vyjádření se jedná o 82 % ze všech dotázaných.

Otázka 3: Jaký jste měl(a) důvod pro získání řidičského oprávnění?

Varianty: a) vlastnictví motorového vozidla

b) úhrada poplatku za autoškolu formou daru

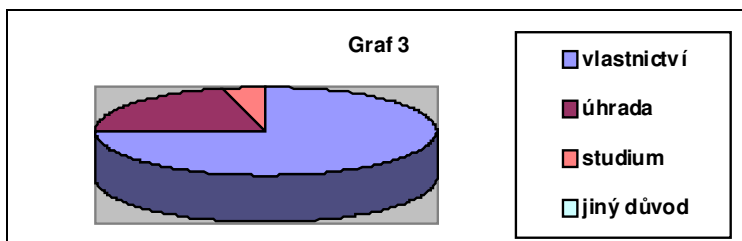
c) možnost spojená se studiem ve škole

d) jiný důvod

Tabulka 3: Celkové důvody pro získání řidičského oprávnění (v %)

možnost	A	B	C	D
dotázaných	38	10	2	0
%	76	20	4	0

Graf 3: Celkové důvody pro získání řidičského oprávnění (v %)



Výsledky:

Šetřením bylo zjištěno, že většina dotázaných uvedla jako důvod pro získání řidičského oprávnění vlastnictví motorového vozidla. V procentuálním vyjádření se jedná o 76 % ze všech dotázaných.

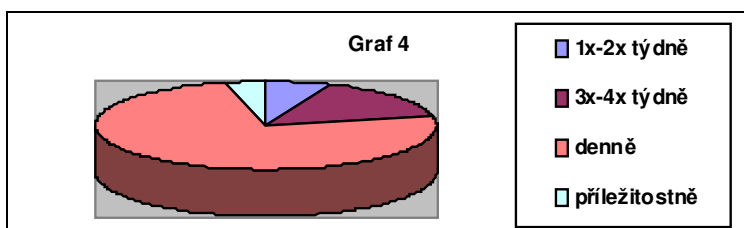
Otázka 4: Jak často motorové vozidlo řídíte?

- Varianty:
- a) 1x – 2x týdně
 - b) 3x – 4x týdně
 - c) denně
 - d) pouze příležitostně

Tabulka 4: Celkové četnost řízení (v %)

možnost	A	B	C	D
dotázaných	3	8	37	2
%	6	16	74	4

Graf 4 Celkové četnost řízení (v %)



Výsledky:

Šetřením bylo zjištěno, že většina dotázaných řídí motorové vozidlo denně. V procentuálním vyjádření se jedná o 74 % ze všech dotázaných.

Otázka 5: Řídíte motorové vozidlo celoročně?

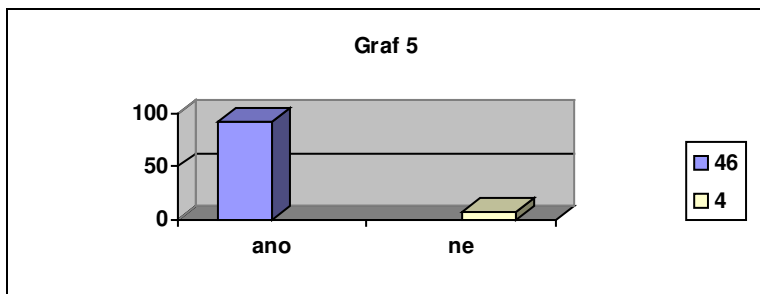
Varianty: a) ano

b) ne

Tabulka 5: Celkem celoročních řidičů (v %)

možnost	ano	ne
dotázaných	46	4
v%	92	8

Graf 5: Celkové rozdělení celoročních řidičů (v %)



Výsledky:

Šetřením bylo zjištěno, že většina dotázaných jezdí celoročně. V procentuálním vyjádření se jedná o 92 % ze všech dotázaných.

Otázka 6: Jezdíte převážně krátké trasy nebo delší trasy?

Varianty: a) krátké do 30 km

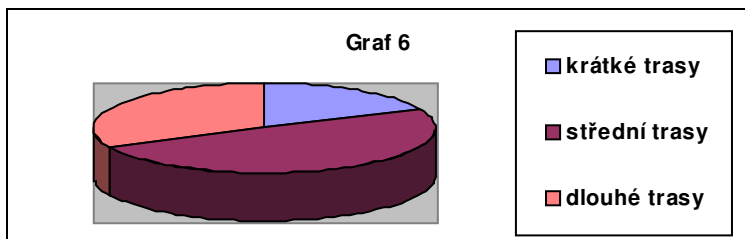
b) delší než 30 km, ale kratší než 60 km

c) dlouhé trasy

Tabulka 6: Celkové rozdělení tras dle jejich délky (v %)

možnost	A	B	C
dotázaných	9	25	16
%	18	50	32

Graf 6: Celkové rozdělení tras dle jejich délky (v %)



Výsledky:

Šetřením bylo zjištěno, že většina dotázaných jezdí trasu delší než 30 km a kratší než 60 km. V procentuálním vyjádření se jedná o 50 % ze všech dotázaných.

Otázka 7: Byla Vám uložena bloková pokuta?

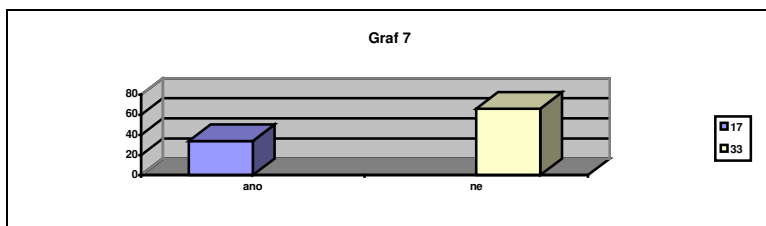
Varianty: a) ano

b) ne

Tabulka 7: Celkem uložených blokových pokut (v %)

možnost	ano	ne
dotázaných	17	33
v%	34	66

Graf 7: Celkové uložení blokových pokut (v %)



Výsledky:

Šetřením bylo zjištěno, že většina dotázaných nedostala blokovou pokutu. V procentuálním vyjádření se jedná o 66 % ze všech dotázaných.

Otázka 8: Kdo Vám blokovou pokutu uložil?

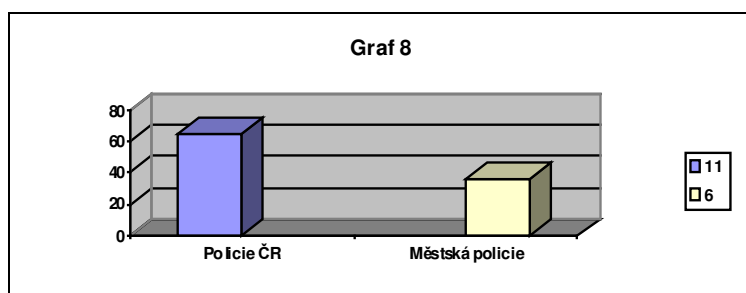
Varianty: a) příslušník Policie ČR

b) strážník obecní či městské policie

Tabulka 8: Celkem uložených blokových pokut od Policie ČR(v %)

možnost	A	B
dotázaných	11	6
v%	64	36

Graf 8: Celkové uložení blokových pokut od Policie ČR(v %)



Výsledky:

Šetřením bylo zjištěno, že většina dotázaných dostala blokovou pokutu od Policie ČR. V procentuálním vyjádření se jedná o 64 % ze všech, kterým byla uložena bloková pokuta.

Otázka 9: Dopustil(a) jste se dopravního přestupku, který byl projednáván ve správním řízení u příslušného správního úřadu?

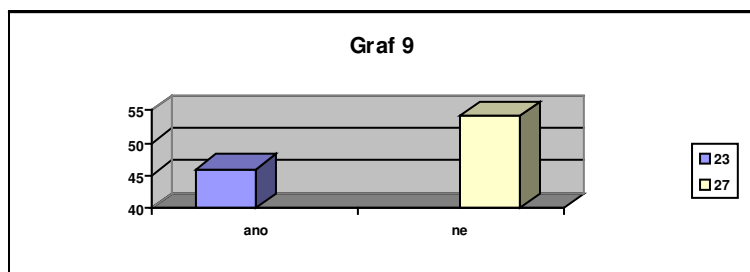
Varianty: a) ano

b) ne

Tabulka 9: Celkem projednaných ve správním řízení(v %)

možnost	A	B
dotázaných	23	27
v %	46	54

Graf 9: Celkem projednaných ve správním řízení(v %)



Výsledky:

Šetřením bylo zjištěno, že většina dotázaných nebyla projednávána před správním orgánem. V procentuálním vyjádření se jedná o 54 % ze všech dotázaných.

Otázka 10: Jaká Vám byla uložena sankce u správního orgánu?

Varianty: a) pokuta

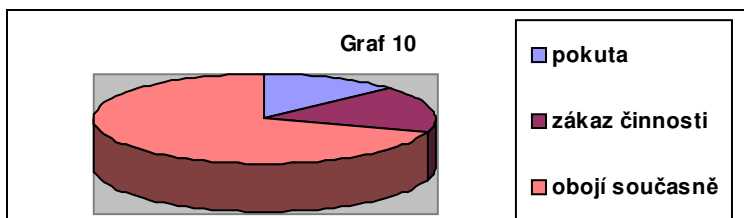
b) zákaz činnosti (zákaz řízení motorového vozidla)

c) obě sankce současně

Tabulka 10: Celkové rozdělení tras dle jejich délky (v %)

možnost	A	B	C
dotázaných	3	4	16
%	13	17	70

Graf 10: Celkové rozdělení tras dle jejich délky (v %)



Výsledky:

Šetřením bylo zjištěno, že většina dotázaných dostala před správním orgánem pokutu v jednočinném souběhu se zákazem činnosti. V procentuálním vyjádření se jedná o 70 % ze všech projednávaných před správním orgánem.

Otázka 11: Máte plný počet bodů, tj. 12 v rámci bodového hodnocení řidičů?

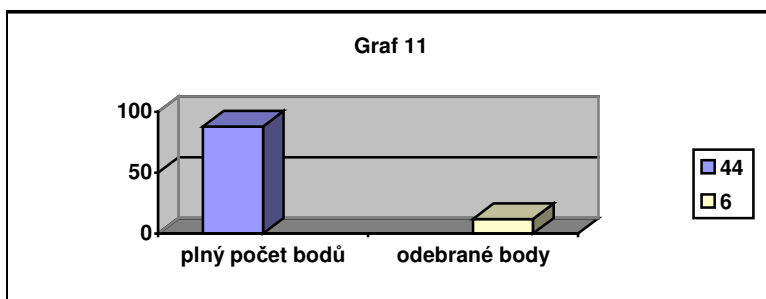
Varianty: a) ano

b) ne

Tabulka 11: Celkem odebraných bodů(v %)

možnost	A	B
dotázaných	44	6
v%	88	12

Graf 11: Celkové odebrání bodů(v %)



Výsledky:

Šetřením bylo zjištěno, že většina dotázaných nemá plný počet bodů. V procentuálním vyjádření se jedná o 88 % ze všech dotázaných.

II. Identifikační údaje

Celkem bylo osloveno 50 osob v rozmezí od 18 let a starší. Identifikační údaje byly zpracovány na základě vyplněných dotazníků a byly použity při zpracování výsledků dotazníkové akce. Identifikační údaje odpovídají zjištěným údajům v územním obvodu obce Vodňany a okolí. Dotazovaní byly vybírání náhodně.

1. Pohlaví?

muži	38	76%
ženy	12	24%
celkem dotázaných	50	100%

Z celkového počtu 50 oslovených se dotazníkové akce zúčastnilo 38 mužů, tedy celých 76% z oslovených. Žen se zúčastnilo 12, tedy 24% z celkového počtu oslovených.

Převažující počet mužů odpovídá skutečnosti, že řidičský průkaz si častěji pořizují muži, kteří častěji potřebují vozidlo k práci.

2. Místo pobytu?

obec	43	86%
město	7	14%
celkem dotázaných	50	100%

Výsledky:

Z celkového počtu 50 oslovených 43 řidičů žije v obcích, tedy celých 86% z oslovených. Takto vysoké procento souvisí s tím, že postupně mizí dopravní obslužnost mezi obcemi a městy.

5.2 Závěrečné shrnutí výsledků dotazníkové akce

Potvrdila se hypotéza formulována na straně 11, že řidičské oprávnění nejčastěji získávají řidiči ve věku 18 až 25 let. Nejčastějším důvodem pro získání řidičského oprávnění podle dotazníkového šetření je vlastnictví motorového vozidla. Opět se potvrdila teorie, že rodiče kupují mladým lidem vozidla. Mladí lidé získávají řidičské oprávnění skupiny B, což je nejrozšířenější skupina oprávnění pro řidiče.

Z dotazníkové akce vyplynulo, že řidiči v převážné většině používají auto denně a to k trasám delším než 30 km a kratším než 60 km. Tato skutečnost odpovídá pravidelnému dojíždění do zaměstnání, ale pokrývá i dostupnost větších měst v okolí Bosňan. Jedná se například o nemocnice, nákupní nebo zábavná centra. S tím je spojen i výsledek, že řídí motorové vozidlo celoročně. U mladých lidí se tímto závěrem vyloučilo tzv. víkendové ježdění.

Z celkového počtu 50 dotázaných byla 17 řidičům uložena bloková pokuta od Policie ČR nebo od Městské policie. Oproti tomu bylo ve správním řízení projednáno 23 řidičů,

kterým bylo převážně uložena pokuta v souběhu s uložením zákazu činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel. Tato zjištěná skutečnost je alarmující a to převážně z toho důvodu, že ve správním řízení se projednávají závažnější dopravní přestupky. S tím souvisí i zjištěná skutečnost, že 44 z 50 dotázaných řidičů již nemá plný, tj. 12 bodů. Problematika dopravních přestupků je stále aktuální problém nad kterým je třeba se zamýšlet a hledat řešení.

Získané údaje dotazovaných řidičů uvedené v bode II. identifikační údaje bylo zjištěno, že převážnou část řidičů tvoří muži žijící v obcích.

6. Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo zmapovat chování mladých řidičů ve věku od 18 do 25 let při řízení motorových vozidel na pozemních komunikacích. Pro vypracování jsem využil poznatky uvedené v přehledu literatury. Data potřebná pro analýzu byla získána z dotazníkové metody, tak jak je popsáno v metodickém postupu. Shromážděná data byla zpracována a vyhodnocena pro jednotlivé otázky, a to ve formě tabulek a grafů udávajících zastoupení jednotlivých variant odpovědí. Pod tabulkové a grafické vyhodnocení každé otázky jsou přiřazené výsledky, tedy shrnutí výsledku dané otázky.

Při vyhodnocování výsledků bylo zjištěno, že většina dotázaných řidičů žije v obcích a vozidlo používá především k dopravě do měst za prací. Dále bylo zjištěno, že řidiči již mají zkušenosti s ukládáním blokových pokut i s pokutami uloženými správními orgány v řízení o přestupku a tedy i sankcí zákazu řízení motorových vozidel.

Výsledky též ukazují na skutečnost, že by měl být zabezpečen již kvalitnější výcvik v autoškolách, kde v současné době neexistuje kontrola průběhu výcviku. Toto se později odráží v dalším vývoji mladého řidiče. Všeobecně z podvědomí řidičů mizí pojem o dodržení dostatečné vzdálenosti od před ním jedoucích vozidel. Není zde zavedené povinné proškolení řidičů a seznamování s těmito základními věcmi, které si řidiči již neodnášejí z autoškol. Není zde nastavena hranice např. pro řízení nákladních vozidel v určitém věku a po určitém prokázání praxe v řízení. Toto se týká i zavedení hranice u silných motorek. Z těchto aspektů pak vyplývá agresivita a “vyježděnost“ mladých řidičů, vedoucí k dopravním přestupkům a nehodám. Dalším problémem je nedostatečná osvěta, týkající se zejména alkoholu a drog za volantem.

V současné době jsou již zavedeny dostatečné sankce za porušení dopravních předpisů. Problémem však zůstává legislativa ve smyslu, že většinou nelze dotyčnému přestupci jednoznačně prokázat zavinění dopravního přestupku. Názorným příkladem může být tzv. osoba blízka. S rostoucí agresivitou na silnicích a nedostatečnou legislativou dochází k navyšování počtů dopravních přestupků a k jejich protahování při samotném vyřizování ve správním řízení. Bodový systém má určitě své opodstatnění při vlivu na chování

mladých řidičů na pozemních komunikacích, ale je to jen jeden z nástrojů, který má vychovávat mladé řidiče.

Zákon o pozemních komunikacích předkládá jasná pravidla jak se chovat na silnici v roli řidiče. Přestupkový zákon se zabývá již sankcemi za porušení těchto pravidel. Problém zůstává v první fázi, kdy se občan stává řidičem, tedy výchova řidičů v autoškolách. Občan, který se chce zabývat výukou řidičů, provozovat autoškolu, musí splnit určité podmínky pro vydání licence, ale již nenásleduje žádná kontrola kvality výcviku v autoškolách. V tomto spatřuji zásadní problém, noví řidiči si z autoškoly odnášejí málo poznatků, jsou nedostatečně připraveni a chybí kontrola kvality výuky odborného výcviku.

7. Seznam použitých zdrojů

Odborná literatura:

FRIML, Karel. *Automobil a paragrafy*. 1.vyd., Praha: NADAS, 1976, 231 s.

KRAUTMAN, Josef. *Automobilem do zahraničí*. 1. vyd., Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1975, 276 s.

KUBA, Adolf. *Kluci, plný plyn*. 1. vyd., Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1969, 131 s.

HOSKOVEC, Jiří. *Psychologie a fyziologie řidiče*. 1. vyd., Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1962, 215 s.

RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. 1. vyd., Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004, 182 s. ISBN 80-86530-14-0.

CIMBUREK, František. *Základní kvalifikační učebnice - motorismus*. 1. vyd., Praha: Práce, 1974, 740 s.

HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. 1. vyd., Praha: Academia, 1990, 179 s. ISBN 80-200-0221-9.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vyd., Praha: Portál, 2005, 223 s. ISBN 80-7178-542-3.

Právní předpisy (ve znění pozdějších předpisů):

Česko. Zákon č. 200/1990 Sb., ze dne 17.5.1990 o přestupcích.

Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., ze dne 14.9.2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

Elektronické prameny:

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY:

<http://www.mdcr.cz/cs/default.htm>, 20. 11. 2010

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY: <http://www.policie.cz/>, 21. 11. 2010

ÚSTŘEDNÍ AUTO MOTO KLUB ČESKÉ REPUBLIKY:

http://www.uamk.cz/cs/index.php?option=com_content&view=frontpage&Itemid=1,

5. 1. 2011

NOVÁ PRAVIDLA: <http://www.novapraavidla.cz/>, 7. 12. 2010

8. Přílohy

Příloha: Dotazník

Dotazník

zaměřený na dopravní přestupky mladých řidičů

Vážená paní, vážený pane,

dovoľte, abych Vás požádal o vyplnění uvedeného dotazníku, který je zaměřen na získání dat, týkajících se dopravních přestupků. Získané údaje využiji pro zpracování části mé bakalářské práce na téma „Přestupkové řízení a jeho aplikace v dopravě“.

Obhajoba mé bakalářské práce je součástí státní závěrečné zkoušky na Vysoké škole.

Vyplněný dotazník je pro mne cenným zdrojem údajů, které potřebuji pro svoji bakalářskou práci.

Děkuji za pochopení a pomoc.

I. |

1. V kolika letech jste získal(a) řidičské oprávnění?

Uveďte věk číslicí:

2. Jaké řidičské skupiny se vaše řidičské oprávnění týká?

- | | | | |
|--------------|--------------------------|--------------|--------------------------|
| a) skupina A | <input type="checkbox"/> | c) skupina C | <input type="checkbox"/> |
| b) skupina B | <input type="checkbox"/> | d) skupina D | <input type="checkbox"/> |

3. Jaký jste měl(a) důvod pro získání řidičského oprávnění?

- | | |
|---|--------------------------|
| a) vlastnictví motorového vozidla | <input type="checkbox"/> |
| b) úhrada poplatku za autoškolu formou daru | <input type="checkbox"/> |

- c) možnost spojená se studiem ve škole
- d) jiný důvod:

4. Jak často motorové vozidlo řídíte?

- a) 1x – 2x týdně
- b) 3x – 4x týdně
- c) denně
- e) pouze příležitostně

5. Řídíte motorové vozidlo celoročně?

- a) ano
- b) ne

6. Jezdíte převážně krátké trasy nebo delší trasy?

- a) krátké do 30 km
- b) delší než 30 km, ale kratší než 60 km
- c) dlouhé trasy

7. Byla vám udělena bloková pokuta?

- a) ano
- b) ne

8. Kdo Vám blokovou pokutu udělil?

- a) příslušník Policie ČR
- b) strážník obecní či městské policie

