

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Diplomová práce

Přestupkové řízení v dopravě

Bc. Ondřej Král

© 2021 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Ondřej Král

Veřejná správa a regionální rozvoj – k.s. Klatovy

Název práce

Přestupkové řízení v dopravě

Název anglicky

Offence proceedings in the traffic

Cíle práce

Cílem diplomové práce je analyzovat průběh správních řízení týkajících se přestupků, které jsou páčány v souvislosti s provozem vozidla na pozemních komunikacích. Jedná se především o zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Dílčím cílem analytické části bude sledování a vyhodnocení zvoleného období v oblastech přestupkového jednání v dopravě, se zaměřením na vybrané přestupky, za které jsou udělovány body na území okresu Plzeň-jih. V závěru bude navrženo opatření ke zjištěným nedostatkům.

Metodika

Zpracování teoretických východisek na základě studia odborné literatury a relevantních právních předpisů z oblasti přestupkového práva. Na základě získaných teoretických poznatků zvolení vhodné metody pro vypracování praktické části práce, konkrétně se bude jednat o sběr dat v oblasti přestupkového jednání v dopravě, se zaměřením na vybrané přestupky, za které jsou udělovány body na území okresu Plzeň-jih, jejich analýza, vyhodnocení a porovnání s teoretickými poznatky. V závěru budou navržena opatření ke zjištěným nedostatkům.

Doporučený rozsah práce

60 – 80 stran

Klíčová slova

Přestupek, řidič, rychlost, bodové hodnocení, pokuta, motorové vozidlo, pozemní komunikace.

Doporučené zdroje informací

Jemelka Luboš – Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích, komentář 2. vydání : Praha : Beck : 2020 : ISBN 978-80-7400-772-9

Kočí Roman – Zákon o pozemních komunikacích : s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů : podle právního stavu 1.3.2016 : Praha : Leges : 2016 : ISBN 978-80-7502-123-6

Vangeli Benedikt – Zákon o Policii České republiky. Komentář, 2. vydání : Praha : Beck : 2014 : ISBN 978-80-7400-543-5

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

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

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Předběžný termín obhajoby

2020/21 LS – PEF

Vedoucí práce

JUDr. Daniela Světlíková

Garantující pracoviště

Katedra práva

Elektronicky schváleno dne 22. 9. 2020

JUDr. Jana Borská, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 21. 10. 2020

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 02. 02. 2021

Čestné prohlášení

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

V Praze dne 28.3.2021

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval JUDr. Daniele Světlíkové za cenné rady, věnovaný čas při odborném vedení diplomové práce, ochotný a hlavně rychlý přístup. Děkuji rovněž celé své rodině, hlavně manželce, dále kolegům na pracovišti za pochopení a toleranci, kterou měli po dobu mého studia.

Přestupkové řízení v dopravě

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá průběhem správního řízení týkajících se přestupků, které jsou páčány v souvislosti s provozem vozidla na pozemních komunikacích. Jedná se především o zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon č. 250/2016 Sb, o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a dále zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. V úvodní teoretické části jsou popsány základní pojmy, dále postupy a působnosti správních orgánů při ukládání sankcí v řízení o přestupcích, jednotlivé skutkové podstaty přestupkového jednání a samotné bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem. V další analytické části je statisticky sledováno a vyhodnoceno období od roku 2016 do roku 2019 v oblastech přestupkového jednání v dopravě, se zaměřením na vybrané přestupky, za které jsou uděleny body v České republice, dále v Plzeňském kraji a také na území okresu Plzeň-jih. V závěru jsou vyhodnoceny získané poznatky, dále uvedeny návrhy na úpravu stávající právní úpravy a samotného bodového hodnocení.

Klíčová slova: přestupek, řidič, rychlost, bodové hodnocení, pokuta, pozemní komunikace, policie, správní orgán

Offence proceedings in the traffic

Abstract

This thesis deals with the course of administrative proceedings concerning offences which are committed in connection with the operation of a vehicle on roads. It is primarily concerned with Act No. 361/2000 Coll., traffic on roads and changes to certain laws, Act No. 250/2016 Coll., liability for offences and their management as well as Act No. 500/2004 Coll., administrative procedure. The introductory theoretical part describes the basic concepts, procedures, and powers of administrative authorities in imposing sanctions in offence proceedings, the individual facts of offensive conduct and the actual points evaluation of the breach of obligations set out in the law. In the analytical part the period from 2016 to 2019 is statistically examined and evaluated in the areas of traffic offences, focusing on selected offences for which points are issued in the Czech Republic, in the Pilsen region and in the Pilsen-South district. In the conclusion the acquired data is evaluated, and recommendations are provided for the adjustment of the current legal regulation and the actual point evaluation.

Keywords: offence, driver, speed, point evaluation, fine, roads, police, administrative authority

Obsah

1 Úvod.....	11
2 Cíl práce a metodika	12
2.1 Cíl práce	12
2.2 Metodika	12
3 Teoretická východiska	14
3.1 Základní pojmy	14
3.1.1 Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích	16
3.1.2 Přestupek.....	18
3.2 Přestupkové jednání v dopravě	21
3.2.1 Působnost	21
3.2.2 Ministerstvo	22
3.2.3 Krajský úřad.....	22
3.2.4 Obecní úřad obce s rozšířenou působností	22
3.2.5 Policie České republiky	23
3.3 Skutkové podstaty přestupkového jednání v dopravě.....	25
3.3.1 Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového zařízení	26
3.3.2 Rychlost jízdy	26
3.3.3 Technický stav vozidla	29
3.3.4 Nepoužití bezpečnostního pásu nebo ochranné přilby	29
3.3.5 Způsob jízdy	30
3.3.6 Předjíždění	34
3.3.7 Dávání přednosti v jízdě	35
3.3.8 Vjíždění na železniční přejezd.....	37
3.3.9 Dopravní nehoda a související přestupky	38
3.3.10 Doba řízení a bezpečnostní přestávka.....	40
3.3.11 Jízda pod vlivem alkoholu a jiné návykové látky.....	41
3.4 Bodové hodnocení.....	45
3.4.1 Započítávání bodů.....	45
3.4.2 Vrácení řidičského oprávnění	46
3.4.3 Odečítání bodů	47
3.4.4 Přehled jednání a počet bodů	47
4 Vlastní práce.....	50
4.1 Zaměření na všechny kraje České republiky	50
4.1.1 Rok 2016.....	50
4.1.2 Rok 2017.....	54

4.1.3	Rok 2018.....	57
4.1.4	Rok 2019.....	61
4.2	Zaměření na Plzeňský kraj.....	65
4.3	Zaměření na okres Plzeň-jih.....	67
5	Výsledky a diskuse	72
5.1	Rozhovor.....	72
5.2	Výsledky a návrhy.....	74
6	Závěr.....	77
7	Seznam použitých zdrojů	79
8	Přílohy	81

Seznam grafů

- Graf č. 1 – absolutní počty řidičů podle věku rok 2016
 Graf č. 2 – přepočtené počty řidičů v daném věku rok 2016
 Graf č. 3 – podíl a věk řidičů s dvanácti body na celkovém počtu bodovaných řidičů rok 2016
 Graf č. 4 – absolutní počty řidičů podle věku rok 2017
 Graf č. 5 – přepočtené počty řidičů v daném věku rok 2017
 Graf č. 6 – podíl a věk řidičů s dvanácti body na celkovém počtu bodovaných řidičů rok 2017
 Graf č. 7 – absolutní počty řidičů podle věku rok 2018
 Graf č. 8 – přepočtené počty řidičů v daném věku rok 2018
 Graf č. 9 – podíl a věk řidičů s dvanácti body na celkovém počtu bodovaných řidičů rok 2018
 Graf č. 10 – absolutní počty řidičů podle věku rok 2019
 Graf č. 11 – přepočtené počty řidičů v daném věku rok 2019
 Graf č. 12 – podíl a věk řidičů s dvanácti body na celkovém počtu bodovaných řidičů rok 2019
 Graf č. 13 – Počet bodovaných řidičů v Plzeňském kraji
 Graf č. 14 – Počet řidičů, kterým byly zapsány body v ORP Přeštice
 Graf č. 15 – Počet řidičů, kterým byly zapsány body v ORP Stod
 Graf č. 16 – Počet řidičů, kterým byla udělena bodovaná pokuta příkazem na místě

Seznam tabulek

- Tabulka č. 1 Případy naměřených hodnot při využití analyzátoru alkoholu v dechu v rozmezí 0,01‰ až 0,24‰
 Tabulka č. 2 - přehled počtů bodovaných řidičů podle krajů a počtu bodů 2016
 Tabulka č. 3 - přehled počtů bodovaných řidičů podle krajů a počtu bodů 2017

Tabulka č. 4 - přehled počtů bodovaných řidičů podle krajů a počtu bodů 2018
Tabulka č. 5 - přehled počtů bodovaných řidičů podle krajů a počtu bodů 2019

1 Úvod

Doprava a její rozvoj v současné i minulé době představuje společenský fenomén, a to hlavně proto, že je na dopravu navázána prakticky veškerá činnost lidské společnosti. Lidé jezdí do práce, na dovolenou, pracují jako řidiči nákladní kamionové dopravy atd. Musíme si také říci, že doprava generuje obrovské zisky, a tak hustota provozu na pozemních komunikacích stále roste. V současné uspěchané době samozřejmě stoupá i neukázněnost účastníků silničního provozu jak motorizovaných, tak bohužel i nemotorizovaných. U nemotorizovaných to může přinášet fatální následky, neboť nemotorizovaní účastníci silničního provozu nejsou chráněni například airbagy. S neukázněností nebo jinak s přestupkovým jednáním účastníků silničního provozu souvisí vznik dopravních nehod a jejich následky.

Je pravdou, že stát i neziskový prostor stále preventivně působí na všechny účastníky silničního provozu, avšak jen prevence určitě nestačí. Přestupek spáchaný v dopravě je nejčastějším přestupkem spáchaným v České republice vůbec a dovolují si tvrdit, že i jinde na světě. Dále narůstá agresivita řidičů, což nám neustále potvrzují média. Účastníci silničního provozu často nerespektují nastavená silniční pravidla a také spoléhají na to, že nebudou přistiženi. Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů doznal v posledních letech několik novel včetně zavedení bodového systému.

Diplomová práce je zaměřena právě na vybrané přestupky, za které jsou uděleny body v České republice, dále v Plzeňském kraji, a i na území okresu Plzeň-jih v letech 2016 až 2019. V závěru je navržena možná úprava stávající právní úpravy i samotného bodového hodnocení.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem diplomové práce je analyzovat průběh správních řízení týkajících se přestupků, které jsou páčány v souvislosti s provozem vozidla na pozemních komunikacích. Jedná se především o zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Dílčím cílem analytické části je sledování a vyhodnocení zvoleného období v oblastech přestupkového jednání v dopravě se zaměřením na vybrané přestupky, za které jsou udělovány body na území České republiky a okresu Plzeň-jih. V závěru je navrženo opatření ke zjištěným nedostatkům.

2.2 Metodika

Diplomová práce je zaměřena na přestupkové jednání v souvislosti s provozem vozidla na pozemní komunikaci a je rozdělena do tří částí. Na část teoretickou, praktickou a závěrečnou.

Jako hlavní prameny diplomové práce jsou zvoleny zákony, judikáty, internetové zdroje i jednotlivé informace a přehledy Ministerstva dopravy České republiky o stavu bodového systému a česká literatura.

V teoretické části budou z odborné literatury a dále zejména ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákona č. 250/2016 Sb, o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a dále zákona č. 500/2004 Sb., správní řád vybrány základní pojmy, které jsou nezbytné k vymezení přestupkového řízení v dopravě i k samotnému bodovému hodnocení. Analyzováno je rovněž samotné přestupkové jednání a působnost jednotlivých orgánů státní správy.

Dále jsou metodou excerptce a citace popsány jednotlivé skutkové podstaty přestupkového jednání v dopravě a samotné bodové hodnocení se zaměřením na stávající právní úpravu. V této části je také uvedena příloha zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve které je uvedeno kolik bodů a za jaké protiprávní jednání řidič dostane.

Praktická část diplomové práce je zpracována na základě sběru dat jak z veřejně dostupných zdrojů Ministerstva dopravy České republiky, tak ze statistik Dopravního inspektorátu Plzeň-venkov a dále z analýzy poskytnutých dokumentů jednotlivých odborů dopravy spravujících bodové hodnocení na území okresu Plzeň-jih v oblasti přestupkového jednání v dopravě se zaměřením na vybrané přestupky, za které jsou udělovány body.

Praktická část je prezentována také graficky, přičemž zjištěná data jsou zavedena do tabulek či grafů s příslušným komentářem ke každé tabulce či grafu. Zkoumaným obdobím pro praktickou část diplomové práce jsou roky 2016 až 2019.

Pro získání dalších informací ohledně uváděné problematiky bodového hodnocení, je také uskutečněn hloubkový rozhovor s pracovníkem Městského úřadu Přeštice, a to konkrétně s vedoucím odboru správního a dopravního Bc. Zdeňkem Hudečkem. Tématem jsou případy a poznatky z praxe vztahující se k samotnému bodovému systému a hodnocení v České republice.

V závěrečné části diplomové práce je použita metoda komparace, kdy jsou zhodnocena získaná data. Dále jsou veškeré získané poznatky ohledně zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů s přihlédnutím k bodovému hodnocení shrnuty a navržena opatření ke zjištěným nedostatkům i možné úpravy stávající právní úpravy a samotného bodového hodnocení.

3 Teoretická východiska

Základ právní úpravy přestupkového práva v České republice tvoří zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Tento nabyt účinnosti ode dne 1.7.2017 a nahradil do té doby účinný zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Dalším zákonem, který je pro diplomovou práci důležitý, je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Tento nabyt účinnosti dne 1.1.2001 a byl do současné doby několikrát novelizován. Samotné bodové hodnocení bylo zavedeno až s účinností od 1.7.2006 a to zákonem č. 411/2005 Sb., Zákon č. 500/2004 Sb., Správní řád a je hlavním základním procesním předpisem upravujícím správní řízení a nabyt účinnosti dne 1.1.2006.

3.1 Základní pojmy

V této diplomové práci je pojednáváno o přestupcích řidičů v souvislosti s provozem vozidla v silniční dopravě, kdy všechna tato protiprávní jednání jsou zakotvena v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále je pro zjednodušení uváděno zákon o silničním provozu).

Účastník provozu na pozemních komunikacích

Dle zákona o silničním provozu je účastníkem provozu na pozemní komunikacích *každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.*¹ Účastníkem provozu na pozemních komunikacích je tedy především osoba, která řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, spolujezdec, chodec, jezdec na zvířeti, vozka, průvodce vedených nebo hnaných zvířat, osoba přibrána k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích apod.²

¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 2, In: Sbírká zákonů ČR, částka č. 98/2000.

² BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J.: *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: 2016. ISBN 978-80-906024-1-0, str. 12

Řidič

Dle zákona o silničním provozu je řidič *účastník provozu na pozemní komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.*³

Vozidlo

Vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj. Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus. Nemotorové vozidlo je přípojné vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.⁴ Dále se samozřejmě vozidla rozdělují na další druhy, jako třeba silniční, a to osobní automobily, autobusy, nákladní automobily, motocykly, speciální vozidla, přípojná vozidla, ostatní silniční vozidla. Také existují zvláštní vozidla, do kterých spadají zemědělské nebo lesnické traktory, pracovní stroje, ale také například vozíky pro invalidy.

Pozemní komunikace a jejich rozdělení

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích říká, že *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.*⁵ Dále tento zákon rozděluje pozemní komunikace na *dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.*⁶

Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou jízdu na dálku a mezistátní dopravu motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy a pruhy.⁷

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními vozidly nebo jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Silnice se podle určení a významu rozdělují do těchto tříd.

- a) silnice I. třídy, která je určena pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- b) silnice II. třídy, která je určena zejména pro dopravu mezi okresy,

³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 2, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 98/2000.

⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 2, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 98/2000.

⁵ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 2, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 3/1997.

⁶ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 2, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 3/1997.

⁷ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 4, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 3/1997.

c) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému dopravnímu spojení obcí nebo jejich napojení a připojení na ostatní pozemní komunikace.⁸

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží většinou místní dopravě na území obce.⁹

Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení sousedních nemovitostí pro potřeby vlastníků nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských či jiných pozemků. Správní úřad obecního úřadu obce s rozšířenou působností, který je k tomu příslušný, může na žádost vlastníka účelové komunikace a kladném stanovisku s Policií České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka účelové komunikace. Účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu. V pochybnostech, zda z hlediska pozemní komunikace jde o uzavřený prostor nebo objekt, rozhoduje místně a věcně příslušný silniční správní úřad.¹⁰

3.1.1 Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích

Každý účastník silničního provozu na pozemní komunikaci je povinen zachovávat ohleduplnost a ukázněnost, aby neohrožoval život, zdraví nebo majetek ostatních osob, aby nepoškozoval životní prostředí a neohrožoval život zvířat. Svě chování je povinen uzpůsobit tak, aby mohl zareagovat na stavební a dopravně technický stav pozemní komunikace, situaci v provozu na pozemních komunikacích, vítr či jiné nenadálé situace. Chování musí dále přizpůsobit také svému zdravotnímu stavu a svým schopnostem. Řídit se pokyny policistů ve služebních stejnokrojích, pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými zákonem o silničním provozu, pokyny dalších osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 a 9 zákona o silničním provozu a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 zákona o silničním

⁸ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 5, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 3/1997.

⁹ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 6, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 3/1997.

¹⁰ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 7, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 3/1997.

provozu vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Dále se musí řídit světelnými signály (semafony a jinými dopravními zařízeními), doprovodnými akustickými signály na přejezdech či jinde, dopravními značkami.¹¹

Povinnosti řidiče

Každý řidič je povinen kromě povinností výše uvedených užít pouze takové vozidlo, které je technicky způsobilé k jízdě a splňuje tedy podmínky stanovené zvláštním právním předpisem, věnovat se plně a pouze řízení motorového vozidla, sledovat situaci na silnici, přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem svého motorového vozidla, dále dbát zvýšené opatrnosti, zvláště pokud se kolem pozemní komunikace pohybují děti či osoby se zdravotním postižením a dalším podobným, brát ohled na označené motorové vozidlo přepravující děti a řidiče začátečníka, na výcvikové vozidlo označené jako autoškola. Pokud během jízdy zjistí, že má jeho vozidlo závadu nebo vozidlo či náklad nesplňuje technické podmínky, musí tyto ihned odstranit. Pokud tak nemůže učinit, smí v jízdě pokračovat jen přiměřenou rychlostí a jen do nejbližšího místa, kde lze závadu odstranit a přitom musí řidič učinit všechna potřebná opatření, aby během jízdy vozidla nebyla ohrožena bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu a nedošlo k poškození pozemní komunikace. Dále je povinností řidiče, aby se na výzvu policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie podrobil vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem, nebo jinou návykovou látkou.¹²

Řidič nesmí

Co řidič nesmí je popsáno v § 5 zákona o silničním provozu. Mezi tyto zákazy patří především požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky během jízdy, stejně tak sem patří i řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, a také jízda vozidlem v době po požití alkoholického nápoje nebo užití

¹¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 4, In: Sbirka zákonů ČR, částka č. 98/2000.

¹² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 5, In: Sbirka zákonů ČR, částka č. 98/2000.

jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Dále řidič nesmí řídit vozidlo, pokud jeho zdravotní stav snižuje jeho schopnost řídit. Stejně tak řidič nesmí předat řízení osobě o které ví, že nemá řidičský průkaz nebo je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

K dalším zákazům patří například vyhazování předmětů z vozidla, ohrožení nebo omezení chodců, kteří přecházejí po přechodu pozemní komunikaci, ohrožení cyklistů na přejezdu pro cyklisty, řízení vozidla s námrazou a sněhem.

Řidič je dále povinen podle § 6 zákona o silničním provozu například být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem, použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí, mít za jízdy na motocyklu nebo na mopedu na hlavě nasazenou a řádně připevněnou ochranou přilbu schváleného typu. Dále nesmí řídit motorové vozidlo bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče. Podle § 7 zákona o silničním provozu nesmí držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové zařízení. Tyto povinnosti byly vyjmenovány proto, že jsou důležité v rámci bodového hodnocení, kterému se práce věnuje níže.

3.1.2 Přestupek

Pojem přestupek je definován v ustanovení § 5 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich jako *společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*¹³

Fyzická osoba jako pachatel

Pachatelem je fyzická osoba, která svým jednáním, nedbalostním nebo úmyslným naplnila znaky přestupku případně jeho pokusu, je-li trestný. Fyzická osoba je též pachatelem, pokud ke spáchání přestupku užila jiné fyzické osoby, *jež není odpovědná za přestupek pro nedostatek věku nebo nepřičetnost anebo proto, že svým jednáním naplnila podmínky nutné obrany nebo krajní nouze nebo jiné okolnosti vylučující protiprávnost.*¹⁴

¹³ Jemelka Luboš – Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích, komentář 2. vydání : Praha : Beck : 2020 : ISBN 978-80-7400-772-9

¹⁴ Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, § 13, In: Sběrka zákonů ČR, částka č. 98/2016.

Ukládání pokuty příkazem na místě

Ukládání pokut příkazem na místě je zakotveno v § 91 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zde je mimo jiné uvedeno, že správní orgán, pokud nestačí domluva, může uložit pouze pokutu příkazem na místě a případný přestupce nebo osoba jednající za obviněného přestupce, který je právnickou nebo podnikající fyzickou osobou, souhlasí s uložením pokuty na místě, dále souhlasí s právní kvalifikací skutku, s uložením pokuty a její výší. Pokutu příkazem na místě lze uložit nejvýše 10.000,- Kč. Mladistvému obviněnému přestupci lze pokutu příkazem na místě uložit nejvýše 2.500,- Kč.

Pokutu příkazem na místě může kromě místně a věcně příslušného správního orgánu uložit mimo jiné:

a) Policie České republiky za přestupek proti pořádku ve státní správě v působnosti Policie České republiky, za přestupek proti pořádku v územní samosprávě, veřejnému pořádku, občanskému soužití a proti majetku,

b) Vojenská policie za přestupek proti pořádku ve státní správě, na úseku všeobecné vnitřní správy, pokud k němu došlo na úseku státní správy v působnosti Vojenské policie, za přestupek proti veřejnému pořádku, proti občanskému soužití a proti majetku, jedná-li se o přestupek vojáka v činné službě, nebo osobám, které se nacházejí ve vojenských objektech a prostoru.

Dalšími orgány, které mohou uložit pokutu na místě, jsou státní báňské správy za přestupek proti pořádku ve státní správě v jejich působnosti, inspekce práce za přestupek proti pořádku ve státní správě, pokud jím byly porušeny předpisy o bezpečnosti práce, strážník obecní policie za přestupek, jehož projednání je v působnosti obce, například neoprávněným stáním na pozemní komunikaci.¹⁵

Tento způsob je v praxi nejvíce využíván a je nejjednodušší na administrativu. Používá se hlavně u méně závažných přestupků a je možné uložit pokutu podstatně nižší než ve správním řízení. V daném případě pachatel uzná svou vinu a vlastně se vzdává práva na odvolání. Proti rozhodnutí o uložení pokuty příkazem na místě se nelze odvolat. Rozhodnutí o uložení pokuty příkazem na místě nabývá právní moci podpisem pachatele

¹⁵ Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, § 91, In: Sběrka zákonů ČR, částka č. 98/2016.

přestupku na příkazový blok. Změnu nebo zrušení rozhodnutí o uložení pokuty lze dosáhnout pouze v přezkumném řízení.

Oznamování přestupku

Pokud přestupce na místě přestupku nesouhlasí s uložení pokuty příkazem na místě, policejní nebo jiný oprávněný orgán oznámí tento přestupek místně a věcně příslušnému správnímu orgánu. Toto řeší § 73 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, kde je mimo jiné uvedeno, že pokud Policie České republiky, Vojenská Policie České republiky nebo jiný správní orgán má důvodné podezření, že došlo ke spáchání přestupku a nelze ho pro nepřislusnost projednat, oznámí tento přestupek místně a věcně příslušnému správnímu orgánu bez zbytečného odkladu. Oznámení má také nějakou formu a musí v něm být samozřejmě uvedeno jméno podezřelého, místo a čas přestupku, přesný popis skutku, ve kterém je spatřován přestupek včetně jeho zákonného ustanovení a skutkové podstaty. Dále by mělo obsahovat důkazní prostředky, které má orgán k dispozici.¹⁶

Oznamování přestupku orgánem policie ve zvláštních případech

Dalším případem dokazování přestupku je, že občan pošle Policii České republiky video z palubní kamery svého vozidla. Tento způsob je v dnešní době hojně používaný. Zde je spatřen přestupek řidiče, avšak na videu je ve většině případů viditelná jen SPZ vozidla, avšak řidič viditelný není. K tomuto se vztahuje § 74 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Policejní orgán by měl poté postupovat tak, že provede všechna možná a nezbytná šetření, aby zjistil osobu, která je podezřelá ze spáchání přestupku. Dále by se měl snažit zajistit důkazy a důkazní prostředky, které by mohl později použít správní orgán k dokazování. Policejní orgán sepíše úřední záznam o těchto zjištěných důkazech a skutečnostech a tyto přiloží k oznámení. Policie České republiky má na oznámení 30 dnů, a to ode dne, kdy mu byl možný přestupek oznámen. Pokud nezjistí do 30 dnů osobu, která přestupek spáchala nebo pokud přestupek nelze

¹⁶ Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, § 73, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 98/2016.

projednat, případně pokud není dáno podezření věc odloží. Policie České republiky má také za povinnost vyrozumět do 30 dnů oznamovatele, pokud o to požádá, o provedených opatřeních.¹⁷

3.2 Přestupkové jednání v dopravě

Dopravní přestupek jako pojem není uveden v žádném platném právním řádu České republiky, jeho synonymem se často používá pojem přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Prakticky každé porušení pravidel silničního provozu může zakládat odpovědnost za přestupek. Přestupek je definován jako zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v přestupkovém nebo jiném zákoně. O přestupek jde pouze tehdy, pokud nejde o trestný čin nebo jiný správní delikt. Od trestného činu se dopravní přestupek liší tím, že není projednáván soudem, ale obecním úřadem obce s rozšířenou působností.¹⁸

Nejvíce přestupků v dopravě samozřejmě řeší zákon o silničním provozu, kdy tento zákon určuje jak povinnosti a práva účastníku, tak pravidla provozu na pozemních komunikacích i samotné zákazy řidičů. Tento zákon také řeší pravomoc a působnost orgánů státní správy a i samotné Policie České republiky na úseku silniční dopravy.

3.2.1 Působnost

Působnost a pravomoc orgánů státní správy, dále pak Policie ČR asi nejvíce řeší zákon o silničním provozu. Konkrétně hlava VI a ustanovení § 124 uvedeného zákona. Zde je uvedeno, že co se týká státní správy a provozu na pozemních komunikacích, ústředním orgánem státní správy je ministerstvo. Dále sem patří krajský úřad, obecní úřad obce s rozšířenou působností, Policie České republiky a Ministerstvo vnitra.¹⁹

¹⁷ Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, § 74, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 98/2016.

¹⁸ <http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-prestupky/#:~:text=Dopravn%C3%AD%20p%C5%99estupky.%20Prakticky%20ka%C5%BEd%C3%A9%20poru%C5%A1en%C3%AD%20pravidel%20silni%C4%8Dn%C3%ADho%20provozu,nejde%20o%20trestn%C3%BD%20%C4%8Din%20nebo%20jin%C3%BD%20spr%C3%A1vn%C3%AD%20ke%20dni%2015.1.2021>

¹⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 124, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 98/2000.

3.2.2 Ministerstvo

Ministerstvo mimo jiné povoluje výjimky, schvaluje provedení dopravních značek, rozhoduje o odvolání proti rozhodnutí krajského úřadu, vede centrální registr řidičů, provádí prevenci v oblasti dopravy. Dále pak ministerstvo nebo jím pověřená osoba zajišťuje informovanost řidičů a dalších účastníků silničního provozu o situacích v provozu na silnicích, které mají vliv na plynulost a bezpečnost. Pro tento účel poskytují povinně aktuální informace ministerstvu orgány Policie České republiky, obecní policie, silniční správní úřady, správci pozemních komunikací a hasičský záchranný sbor. *Prováděcí právní předpis stanoví druh informací, které mají vliv na bezpečnost a plynulost silničního provozu, způsob předávání informací, způsob sběru informací a způsob zveřejňování informací pro potřeby dopravní veřejnosti.*²⁰

3.2.3 Krajský úřad

Krajský úřad také povoluje výjimky a to podle § 43 odst. 5 zákona o silničním provozu. Toto povolení se týká například přepravy nadrozměrných nákladů, kde kraj přepravci přesně určí, kdy a za jakých podmínek může nadrozměrný náklad převážet a zda musí mít například jedno nebo dokonce dvě doprovodná vozidla. Dále krajské úřady také provádí prevenci v oblasti bezpečnosti dopravy.

3.2.4 Obecní úřad obce s rozšířenou působností

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností mají řadu pravomocí a s tím spojenou řadu povinností, co vše musí spravovat a řešit. Například pověřují osoby oprávněné k zastavování vozidel, toto oprávnění se týká například učitelek v mateřské školce, které musí na přechodu pro chodce zastavit dopravu a nechat žáky bezpečně přejít vozovku. Uvedené oprávnění se nejvíce využívá ve velkých městech. Dále udělují, omezují, odjímají a vrací řidičské oprávnění, nařizují přezkoumání zdravotní způsobilosti, vydávají a vyměňují řidičské průkazy, vedou registr řidičů a vydávají data z tohoto registru, projednávají přestupky, provádí v registru řidičů záznamy o počtech bodů dosažených v bodovém hodnocení a samozřejmě poskytují údaje z registru řidičů například o záznamech bodového hodnocení řidiče.

²⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 124 odst. 3, In: Sbírká zákonů ČR, částka č. 98/2000.

3.2.5 Policie České republiky

Policie České republiky vykonává dle § 124 odst. 11 zákona o silničním provozu dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Tento dohled vykonává zejména tím, že kontroluje dodržování povinností řidičů a jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích. Podílí se na jeho řízení, šetří a objasňuje dopravní nehody, vede evidenci dopravních nehod, projednává příkazem na místě přestupky a provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.²¹

Oprávnění Policie České republiky týkající se dopravy upravují zejména ustanovení § 124 odst. 12 zákona o silničním provozu.

Policie České republiky, respektive příslušníci Policie ve služebním stejnokroji, jsou oprávněni mimo jiné zastavovat silniční motorová vozidla, dávat pokyny k řízení provozu na pozemní komunikaci, zabránit v jízdě řidiči, který je například pod vlivem alkoholu, zadržet řidiči řidičský průkaz. Zadržet řidičský průkaz mohou například tomu, kdo řídil silniční motorové vozidlo, aniž by byl držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu těchto vozidel.

Dále k oprávněním patří vyzvat řidiče a také učitele autoškoly k vyšetření, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, vyzvat řidiče motorového vozidla k předložení dokladů, vyzvat řidiče, aby podrobil vozidlo technické silniční kontrole, nebo kontrole hmotnosti vozidla. Toto oprávnění se nejvíce využívá v souvislosti s nákladní dopravou, kdy nákladní vozidla mohou být přetížena a poté ničí povrch pozemní komunikace.²²

K dalším oprávněním, která jsou uvedena v zákoně o silničním provozu, patří vybírání kaucí, zajištění vozidla a také zajištění osvědčení o registraci vozidla. K poslednímu uvedenému oprávnění dochází většinou v souvislosti s dopravní nehodou, kdy provozovatel vozidla, po opravě motorového vozidla musí opět na silniční technickou prohlídku.

Ustanovení § 124 uvedeného zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, z převážné části neupravuje výkon státní správy ve věcech provozu na

²¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 124 odst. 11, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 98/2000.

²² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 124 odst. 12, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 98/2000.

pozemních komunikacích originálně, ale sumarizuje výkon státní správy tak, jak je obsažen v jednotlivých ustanoveních zákona o silničním provozu. Sjednocení výkonu státní správy není provedeno v ustanovení § 124 důsledně. Zákon o silničním provozu pověřuje výkonem státní správy i další subjekty než ty, které jsou vyjmenovány v § 124. Státní správu ve věcech provozu na pozemních komunikacích vykonávají tedy Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra, krajské úřady, obce s rozšířenou působností a již uváděná Policie České republiky.²³

Vedle vyjmenovaných subjektů vykonávají státní správu ve věcech provozu na pozemních komunikacích podle zákona i další subjekty, kterými jsou policisté Vojenské policie, strážníci obecní policie, celníci ve stejnokroji. Ministerstvo dopravy je ústředním orgánem státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích. Z této působnosti je vyjmuta působnost ve věci dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Působnost dohledu je zákonem svěřena Policii České republiky v omezeném rozsahu i obecní policii, celníkům a Vojenské policii. Všechny subjekty, kterým je svěřen výkon státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích, vykonávají ze zákona i prevenci v této oblasti. Obce s rozšířenou působností a krajské úřady vykonávají státní správu podle zákona jako přenesenou působnost státní správy.²⁴

Dále má Policie České republiky velké množství interních předpisů a pokynů, jak postupovat v nastávajících situacích. Co se týká dopravy, tak asi nejdůležitější a nejrozsáhlejší je Závazný pokyn policejního prezidenta ze dne 4. prosince 2009 č. 160.

Tento závazný pokyn upravuje postup příslušníků Policie České republiky při plnění úkolů vyplývajících z právních předpisů, při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, při kontrole dodržování podmínek provozování silniční dopravy a dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek, šetření dopravních nehod a činnosti úseku dopravního inženýrství.²⁵

Dále je ve výše uvedeném pokynu upravena věcná a funkční příslušnost jednotlivých organizačních článků služby dopravní policie. V článku 2 uvedeného závazného pokynu se píše, že dopravní policie je příslušná k:

²³ KOVALČÍKOVÁ, Daniela. Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012. Beckovy texty zákonů s komentářem. ISBN 978-80-7400-418-6. str. 291

²⁴ KOVALČÍKOVÁ, Daniela. Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012. Beckovy texty zákonů s komentářem. ISBN 978-80-7400-418-6. str. 291

²⁵ Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, str. 1

- a) šetření a prověřování trestných činů spáchaných v souvislosti s porušením právního předpisu; u stanovených trestných činů plní úkoly policejního orgánu
- b) ke zjišťování a odhalování přestupků v silničním provozu a ostatních správních deliktů, k šetření přestupků podle příslušnosti, oznamování a odevzdávání těch skutků, k jejichž projednávání v blokovém řízení nejsou samy příslušné,
- c) k provádění kontrol dodržování podmínek přepravy zboží a osob po pozemních komunikacích podle vnitrostátních předpisů i přímo použitelných předpisů evropských společenství samostatně i v součinnosti s věcně příslušnými orgány
- d) k šetření dopravních nehod.²⁶

Některá další oprávnění Policie České republiky související se zastavením vozidla, a tedy související s dopravou jsou uvedena i v zákoně č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, kde je spíše řešeno to, kdy je policista oprávněn použít například donucovací prostředek k zastavení vozidla a případné další oprávnění související spíše s trestnou činností.

3.3 Skutkové podstaty přestupkového jednání v dopravě

Mezi nejznámější a možná i nejrozšířenější přestupky v dopravě patří překročení rychlosti jízdy. Tento přestupek je všeobecně známý nešvar a většina řidičů se ho dopouští. K nejzávažnějším přestupkům lze přiřadit jízdu pod vlivem alkoholu nebo návykové látky a také v současné době dosti závažné nedodržení předepsané doby odpočinku u řidičů nákladní kamionové dopravy a s tím související například přestupek jízdy na jinou kartu řidiče. V daném případě se jedná o velké nebezpečí, kdy řidič kamionu může, být dosti unavený a třeba usnout za volantem, nebo má zpomalené reakce. A jak si dokážeme představit, nehoda kamionu má vždy daleko větší následky jak materiální, tak i následky na zdraví a životech účastníků nehody. Dále patří k rozšířeným přestupkům nevěnování se řízení, kam můžeme zařadit například telefonování za jízdy, kdy řidič drží telefon v ruce.²⁷

²⁶ Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, str. 1

²⁷ [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(5\)/BS2020B-2.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(5)/BS2020B-2.pdf.aspx) ke dni 21.2.2021

3.3.1 Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového zařízení

Tento přestupek je uveden v § 7 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu. Zde je uvedeno, že řidič nesmí při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem (zde je myšleno naše známé držení telefonu ramenem u ucha) telefonní přístroj nebo jiné hovorové či záznamové zařízení.²⁸

Tento přestupek je dosti často z řad řidičů zpochybňován, a proto často končí u správních orgánů, kde policisté dokazují většinou svou výpovědí, že řidiče viděli, jak drží telefon. Nejlepším důkazem v tomto případě je fotografie nebo nahrávka, kdy k tomuto má Policie ČR například služební mobilní telefony nebo takzvané monokuláry, tedy dalekohledy se záznamem.

Pojem záznamové zařízení není obecně v našem právním řádu definováno, a proto Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 27. 5. 2011, č.j. 5 As 77/2010 uvádí, že „záznamovým zařízením“ se pak obecně myslí produkt lidské činnosti (výrobek, zařízení), jímž je možno pořídit záznam, ať již zvukový, obrazový, písemný či jiný, a to bez ohledu na to, zda se jedná o záznam delšího děje (např. videozáznam) či záznam jednotlivého okamžiku (fotografie).²⁹

Za tento přestupek lze uložit v blokovém řízení, tedy příkazem na místě pokutu až do výše 1.000,- Kč.

3.3.2 Rychlost jízdy

Nejrozšířenější přestupek je uveden v § 18 zákona o silničním provozu. Řidič musí rychlost jízdy přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu. Dále musí rychlost jízdy přizpůsobit předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným a dalším okolnostem, které je možno předvídat. Řidič smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit své motorové vozidlo na vzdálenost, na kterou má dostatečný rozhled.³⁰

²⁸ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 7, In: Sbirka zákonů ČR, částka č. 98/2000

²⁹ Rozsudek NSS ze dne 27.5.2011, č.j. 5 As 77/2010-156.

³⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 18 odst. 1, In: Sbirka zákonů ČR, částka č. 98/2000

Především se uvádějí okolnosti, kterým musí řidič přizpůsobit rychlost jízdy. Výslovně se stanoví, že rychlost jízdy smí být jen taková, aby bylo možno vozidlo zastavit na tzv. dohlednou vzdálenost. Na řidiči se požaduje přizpůsobit rychlost jízdy takovým okolnostem, které může předvídat. To však neznamená, že řidič je povinen vozidlo zvládnout za absolutně všech okolností, tedy i nepředvídatelných. Řidič by neměl být právně odpovědný za nepřizpůsobení rychlosti jízdy takové okolnosti, kterou s ohledem na danou situaci předvídat nemohl. Naopak tomu bude v případě, kdy například v blízkosti základní školy, ze které vycházejí děti, nepřihlédne při volbě rychlosti k tomu, že do vozovky může dítě z nerozváženosti vběhnout. Při určování rychlosti s ohledem na tzv. dohlednou vzdálenost je nutné vycházet z požadavku, aby vzdálenost, na kterou lze vozidlo zastavit, nebyla větší, než na jakou je rozhled (viditelnost).³¹

Dále se ve výše uvedeném paragrafu uvádí, že řidič silničního motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti vozidla nepřevyšující 3 500 kg a autobusu smí jet na pozemní komunikaci mimo obec rychlostí nejvýše 90 km/h, na silnici pro motorová vozidla smí jet rychlostí nejvýše 110 km/h, a na dálnici smí jet rychlostí nejvýše 130 km/h. Ostatní řidiči jiných motorových vozidel smí jet rychlostí nejvýše 80 km/h. Pokud se jedná o jízdu v obci, smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km/h, pokud obcí prochází dálnice, nebo silnice pro motorová vozidla, nejvýše 80 km/h.³²

Dále může být rychlost upravena dopravní značkou, například při opravě silnice. Dále je rychlost jízdy zmíněna v § 28 zákona o silničním provozu, kde je uvedeno, že ve vzdálenosti 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění smí řidič motorového vozidla jet rychlostí nejvýše 30 km/h. Svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, smí řidič motorového vozidla 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění jet rychlostí nejvýše 50 km/h.³³

Za překročení rychlosti jízdy můžeme dostat různé sankce a pokuty. Toto řeší § 125c odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu. Pokud řidič překročí nejvyšší dovolenou rychlost jízdy o 40 km/h v obci a více nebo mimo obec o 50 km/h a více, nelze tento přestupek řešit udělením pokuty příkazem na místě a tento přestupek musí být oznámen

³¹ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J.: Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. Praha: 2016. ISBN 978-80-906024-1-0, str. 64

³² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 18, In: Sbírká zákonů ČR, částka č. 98/2000

³³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 28 odst. 3, In: Sbírká zákonů ČR, částka č. 98/2000

místně příslušnému správnímu orgánu. Za překročení této rychlosti hrozí pokuta v rozmezí od 5.000,- Kč do 10.000,- Kč společně s uložením zákazu činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel na dobu od šesti měsíců do jednoho roku.

Pokud řidič překročí dovolenou rychlost v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více jedná se o takzvaný sledovaný přestupek. To znamená, že pokud tento sledovaný přestupek opětovně spáchá v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát nebo dokonce vícekrát, kromě pokuty se mu uloží i zákaz činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel na dobu od jednoho měsíce do šesti měsíců. Pokud se jedná o jeho první provinění, lze ho na místě pokutovat příkazem ve výši až 2.500,- Kč.

Pokud řidič překročí nejvyšší dovolenou rychlost o méně než je uvedeno výše, za tento přestupek se mu uloží pokuta příkazem na místě až do výše 1.000,- Kč.

Policie ČR při provádění kontroly dodržování rychlosti jízdy využívá pouze měřicí zařízení schválené Českým metrologickým institutem. Pro příklad zařízení Ramer 10, které je zabudované ve služebních motorových vozidlech, také přístroj LaserCam 7, tento se používá na měření rychlosti z místa. Dále se k tomuto vztahuje i odchylka. Při provádění měření rychlosti je nutné přihlídnout k odchylce nepřesnosti měření stanovené výrobcem radiolokačního zařízení. Pro určení limitu rychlosti, která bude základem pro správnou kvalifikaci protiprávního jednání řidiče, je nutné vycházet ze skutečně naměřené hodnoty rychlosti vozidla měřicím zařízením a odečtené odchylky, kterou stanovil výrobce zařízení. Měřicí zařízení využívané Policií České republiky mají stanovenou odchylku ± 3 km/h do 100 km/h a dále $\pm 3\%$ nad 100 km/h. Odchylka bude policistou při projednávání přestupku odečtena a do popisu přestupkové jednání pokutového bloku policista zapíše zjištěné údaje ve tvaru dovolená (povolená) rychlost / naměřená rychlost / naměřená rychlost po odečtení odchylky (např. 50/69/66). V případě oznámení (odevzdání) přestupku postupuje policista obdobně.³⁴

³⁴ Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 1/2010

3.3.3 Technický stav vozidla

V § 5 zákona o silničním provozu se píše, že řidič je povinen *užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem.*³⁵ Tímto právním předpisem se myslí zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Do této kategorie lze zařadit i přestupek, kdy na vozidle není umístěna tabulka státní poznávací značky (SPZ), nebo je na vozidle umístěna tabulka SPZ, která nebyla k vozidlu vydána. V takovém případě hrozí, že řidič vozidla dostane od správního orgánu pokutu ve výši 5.000,-Kč až 10.000,- Kč a současně zákaz činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel na dobu od šesti měsíců do jednoho roku.

V případě, že řidiči někde vypadne SPZ tabulka třeba vlivem špatného parkování jiného vozidla, které se o ni opře na parkovišti u obchodního domu, řidič si toho na místě nevšimne a pokud je pro tento přestupek poté zastaven Policií České republiky, stačí vysvětlení řidiče, že si toho nevšiml a většinou taková situace skončí domluvou.

K tomuto přestupku se vztahuje množství vyhlášek a zákonů, které určují další porušení, například pokud je vozidlo technicky nezpůsobilé, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Toto vymezuje vyhláška č. 341/2014 Sb. A za tento přestupek lze opět udělit pokutu ve výši 5.000,- Kč až 10.000,- Kč a současně zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu od šesti měsíců do jednoho roku. V blokovém řízení příkazem na místě tento přestupek řešit nelze.

3.3.4 Nepoužití bezpečnostního pásu nebo ochranné přilby

O tomto přestupku pojednává § 6 zákona o silničním provozu. Zde je uvedeno, že řidič je povinen být za jízdy na sedadle připoután bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno, také má za povinnost nepřevážovat ve vozidle dítě mladší tří let, dítě menší než 150 cm na sedadle spolujezdce. Převážovat lze ve vozidle dítě, jehož tělesná hmotnost nepřevyšuje 36 kg a tělesná výška nepřevyšuje 150 cm, pouze za použití

³⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 5, In: Sbírká zákonů ČR, částka č. 98/2000

dětské autosedačky, která odpovídá jeho tělesným proporcím. Na sedadle s airbagem, který není mimo činnost, nesmí být dítě v autosedačce přepravováno čelem proti směru jízdy. Dále je povinen mít za jízdy na motocyklu nebo na mopedu na hlavě nasazenou a řádně připevněnou ochrannou přilbu a chránit si vhodným způsobem za jízdy zrak.³⁶

Díky novým silničním vozidlům, která nás někdy nepříjemně a hlasitě upozorňují na nepoužití bezpečnostních pásů, se tento přestupek dosti omezil. Avšak jak je u některých občanů zvykem, například používání samostatné spony bezpečnostního pásu nebo dokonce vydání lékařského potvrzení, že nemusí používat bezpečnostní pás, tu bude vždy. Je na každém člověku, zda mu za to stojí riskovat své zdraví, neboť je všemožně dokázáno, že připoutaná osoba má daleko větší šanci při dopravní nehodě na menší následk, než osoba nepřipoutaná.

Za tyto přestupky lze v blokovém řízení příkazem na místě uložit pokutu až do výše 2.000,- Kč.

3.3.5 Způsob jízdy

Pod tento odstavec je zařazeno více dopravních přestupků, kdy i statistika používaná v rámci Policie České republiky vykazuje pod tento pojem více dopravních přestupků.

V první řadě sem patří směr a způsob jízdy, tento je uveden v § 11 zákona o silničním provozu a říká že, *na pozemní komunikaci se jezdí vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky, pokud není stanoveno jinak.*³⁷

Vozovkou je část silnice určená především pro provoz motorových vozidel. Okraj vozovky se vyznačuje vodorovnou dopravní značkou „Vodící čára“. Mezi zvláštní okolnosti, které mohou bránit jízdě při pravém okraji vozovky, náleží také závady ve sjízdnosti při okraji vozovky apod.³⁸

³⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 6, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 98/2000

³⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 11, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 98/2000

³⁸ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J.: Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. Praha: 2016. ISBN 978-80-906024-1-0, str. 59

Řidič motorového vozidla smí vjet na krajnici jen při zastavení a stání nebo, pokud musí objíždět, vyhýbat se, nebo odbočovat a otáčet se a přitom musí dbát zvýšené opatrnosti.³⁹

Dále se pod způsob jízdy řadí i jízda v jízdnicích pruzích, zde je dosti rozdílné, zda se jedná o jízdu v obci nebo mimo obec. V § 12 se říká, že na pozemní komunikaci mimo obec o dvou nebo i více jízdnicích pruzích, které jsou vyznačené na silnici v jednom směru jízdy se jezdí v pravém jízdnicím pruhu. V dalších jízdnicích pruzích můžeme jet, jestliže tyto pruhy potřebujeme k objíždění, předjíždění, otáčení nebo odbočování. Oproti tomu na pozemní komunikaci v obci o dvou nebo více jízdnicích pruzích vyznačených na silnici v jednom směru jízdy smí řidič silničního motorového vozidla užívat k jízdě všechny jízdnicí pruhy.⁴⁰

V § 15 zákona o silniční provozu je upravena jízda silničního vozidla za vozidlem hromadné dopravy. Zde je jasně stanoveno, že například za autobusem, který zastavil v obci v zastávce bez nástupního ostrůvku či nástupiště, musí řidič motorového vozidla zastavit vozidlo. V jízdě smí řidič pokračovat teprve poté, kdy by neohrozil cestující, kteří nastupují nebo vystupují. Tato skutečnost neplatí, zastaví-li autobus u okraje vozovky, kde není zastávka. Za autobusem přepravujícím děti který je takto označený, musí řidič jiného motorového vozidla zastavit, pokud autobus zastavil v označené zastávce. Pokračovat v jízdě může řidič až po odjezdu autobusu ze zastávky. Řidiči protijedoucích motorových vozidel musí počítat s možností vběhnutí dětí do vozovky a jízdu přizpůsobit tak, aby neohrozili děti.⁴¹

Nesprávné objíždění je další přestupek spadající pod způsob jízdy. Zde je v § 16 zákona o silničním provozu uvedeno, že řidiči, kteří objíždějí motorová vozidla, která zastavila nebo stojí nebo objíždějí různé překážky na pozemních komunikacích, chodce či cyklisty a vybočují ze směru své jízdy, tito nesmějí ohrozit ani omezit protijedoucí řidiče motorových vozidel a nesmějí ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních

³⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 11, In: Sbirka zákonů ČR, částka č. 98/2000

⁴⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 12, In: Sbirka zákonů ČR, částka č. 98/2000

⁴¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 15, In: Sbirka zákonů ČR, částka č. 98/2000.

komunikacích. Přitom samozřejmě musí dávat znamení o změně směru jízdy.⁴² K tomuto paragrafu lze dodat, že objíždět lze vpravo i vlevo, a i kolonu vozidel, pokud chceme například odbočit mimo pozemní komunikaci ještě před dopravní nehodou.

Do této skupiny přestupků spadá i všeobecně známé pravidlo dvou vteřin, tedy vzdálenost mezi vozidly. Zákon o silničním provozu na toto pamatuje v § 19. Řidič motorového vozidla jedoucí za jiným vozidlem na pozemní komunikaci musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce. A to hlavně v případech náhlého snížení rychlosti vozidel nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.⁴³

Nejvyšší správní soud k tomuto v rozsudku ze dne 29.8.2012 č. j. 1 As 75/2012 uvádí, že dostatečná bezpečnostní vzdálenost je podána účelově, a to zákonnou definicí tak, aby se řidič motorového vozidla mohl vyhnout srážce s jiným vozidlem v případě náhlého snížení rychlosti tohoto vozidla jedoucího předním, případně náhlého zastavení vozidla jedoucího před ním. Z tohoto lze usuzovat, že v běžných situacích v silničním provozu se bude srážka dvou za sebou jedoucích vozidel posuzovat právě porušením povinnosti zakotvené v § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu.⁴⁴

Další přestupek, vyskytující se na našich silnicích, je možné učinit při vyhýbání. K tomuto může dojít například za situace, že řidiči nákladních vozidel nebo autobusů jedoucí proti sobě na úzké silnici třetí třídy nesníží rychlost a dojde ke srážce zrcátky. Vyhýbání je zakotveno v § 20 zákona o silničním provozu. Jako řidiči vozidel jedoucí proti vozidlům v protisměru se vyhýbáme vpravo, v dostatečné míře a včas. Pokud je na nějaké straně překážka, musí dát přednost ten řidič vozidla, na jehož straně překážka je. Pokud se stane, že jeden z řidičů musí couvat, bude couvat ten, pro kterého je to snazší nebo méně nebezpečné.⁴⁵

Další problém, který může v silničním provozu nastat, je při odbočování vozidla vlevo. Odbočování vlevo je problematické, protože řidič přejíždí přes protisměrný jízdní

⁴² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 16, In: Sbirka zákonů ČR, částka č. 98/2000

⁴³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 19, In: Sbirka zákonů ČR, částka č. 98/2000

⁴⁴ Rozsudek NSS ze dne 29.8.2012 č. j. 1 As 75/2012-76

⁴⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 20, In: Sbirka zákonů ČR, částka č. 98/2000

pruh, kde mohou jet v protisměru vozidla. Může se stát, že je předjížděn rychleji jedoucím vozidlem a pokud se dostatečně nepřesvědčí, může dojít k dopravní nehodě. V § 21 zákona o silničním provozu se uvádí, že řidič musí dávat znamení o změně směru jízdy při odbočování na křižovatce. Stejně tak musí dávat znamení o změně směru jízdy, pokud odbočuje na místo mimo pozemní komunikaci. Při odbočování musí dbát zvýšené opatrnosti a nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním.⁴⁶

K tomuto rozsudek NSS ze dne 31. 7. 2012, č.j. 2 As 67/2011 uvádí, že je sice pravda, že pokud řidič dal znamení o změně směru jízdy a snížil rychlost, tím splnil všechny iniciační povinnosti před zahájením samotného manévru odbočování, avšak v rámci povinnosti dbát zvýšené opatrnosti se má přesvědčit, že není předjížděn jiným vozidlem. *Protiprávnost chování předjíždějícího řidiče nemůže být zhojen nedostatek rozumné obezřetnosti na straně odbočujícího řidiče.*⁴⁷

Otáčení a couvání je další způsob jízdy, kde dochází k porušení zákona o silničním provozu. Toto je upraveno v § 24 zákona o silničním provozu, ve kterém je mimo jiné uvedeno, že pokud nemá řidič dostatečný rozhled a vyžadují to okolnosti, musí si zajistit náležitě poučenou osobu pomocí které může bezpečně couvat a otáčet se.⁴⁸

Couvání na parkovišti u obchodního domu nebo z parkovacího stání v pěší zóně, může být problematické v souvislosti s dopravní nehodou proto, že chodec jdoucí za autem řidiče není dostatečně viděn a dojde ke srážce. Tímto se zabýval i Nejvyšší soud České republiky v usnesení ze dne 25. 3. 2015, sp. zn. 8 Tdo 125/2015 kde uvedl, pokud řidič couvá z místa pro parkování v obytné zóně a postavení vozidla mu neumožňuje vidět veškerý prostor bez výstražného signálu nebo za pomoci pověřené osoby, zásadně odpovídá za následek, který v této souvislosti mohl způsobit.⁴⁹

K dalšímu přestupku často dochází je v souvislosti se zastavením a stáním vozidla. Tento je uveden v § 25 zákona o silničním provozu. Vozidlo může zastavit a stát ve směru jízdy vpravo a co nejbliže k okraji pozemní komunikace. Pokud se jedná o jednosměrnou komunikaci, vlevo i vpravo. Vždy musí zůstat alespoň jeden jízdní pruh volný a široký

⁴⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 21, In: Sbirka zákonů ČR, částka č. 98/2000

⁴⁷ Rozsudek NSS ze dne 31. 7. 2012, č .j. 2 As 67/2011-89

⁴⁸ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 24, In: Sbirka zákonů ČR, částka č. 98/2000

⁴⁹ Usnesení NS ze dne 25. 3. 2015, sp. zn. 8 Tdo 125/2015

nejméně 3 metry. Dále pokud řidič zastaví vozidlo u vozidla označeného pro vozíčkáře, musí ponechat boční odstup nejméně 1,2 metru.⁵⁰

K těmto přestupkům často dochází ve velkých městech, kde na sídlištích vidíme stovky aut, které stojí třeba v protisměru nebo nenechají dostatečný široký jízdní pruh. Poté často dochází k problémům, že například při požáru nemohou hasiči projet se svou cisternou. Tento přestupek je dosti často přehlížen jak ze strany Policie České republiky tak i městské policie hlavně z důvodu, že zde prostě není kde parkovat a je často řešen domluvou. Je to také spojeno s tím, že ve velkých městech chybí parkovací domy, kdy motorových vozidel stále přibývá a při stavbě bytových domů se samozřejmě tento problém nevyskytoval.

Za tyto přestupky lze v blokovém řízení příkazem na místě uložit pokutu až do výše 2.000,- Kč.

3.3.6 Předjíždění

Předjíždění se věnuje § 17 zákona o silničním provozu, kdy tento uvádí, že vozidlo se předjíždí vlevo. Pokud předjíždíme vpravo, tak pouze vozidlo, které mění směr jízdy vlevo a není o tom pochyb.⁵¹ Dále jsou v tomto paragrafu samozřejmě uvedeny povinnosti řidiče, jako je dávat znamení o změně směru jízdy a neohrozit řidiče jedoucí za ním. V tomto je uvedena i povinnost předjížděného vozidla, který nesmí bránit předjíždějícímu vozidlu a ani zvyšovat rychlost jízdy. Tato povinnost je dosti často na našich silnicích nedodržována a agresivní řidiči, než aby se nechali předjet, raději zrychlují a poté dochází k nebezpečným situacím. Dalším přestupkem může být předjíždění tam, kde řidič nesmí. Dle § 17 odst. 5 zákona o silničním provozu řidič nesmí předjíždět, pokud nemá dostatečný rozhled na takovou vzdálenost, aby mohl bezpečně předjet vozidlo před sebou. Stejně tak řidič nesmí předjíždět, pokud by se nemohl bezpečně zařadit nebo pokud by ohrozil či omezil protijedoucí řidiče. Řidič také nesmí předjíždět na určitých místech, a to je na přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty, na křižovatce a na železničním přejezdu.⁵²

⁵⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 25, In: Sbírká zákonů ČR, částka č. 98/2000.

⁵¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 17, In: Sbírká zákonů ČR, částka č. 98/2000.

⁵² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 17 odst. 5, In: Sbírká zákonů ČR, částka č. 98/2000.

Přestupek za předjíždění v případech, kdy je to zakázáno, nelze řešit udělením pokuty příkazem na místě a tento přestupek musí být oznámen místně příslušnému správnímu orgánu. Za tento přestupek hrozí pokuta v rozmezí od 5.000,- Kč do 10.000,- Kč společně s uložením zákazu činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel na dobu od šesti měsíců do jednoho roku.

3.3.7 Dávání přednosti v jízdě

Do této kategorie přestupků lze zařadit jak § 21 zákona o silniční provozu, který byl uveden výše, tak § 22 a § 23 zákona o silničním provozu.

Jízdě křižovatkou se věnuje § 22 zákona o silničním provozu, kde je mimo jiné uvedeno, že při jízdě křižovatkou musí řidič jedoucí po vedlejší pozemní komunikaci dát přednost v jízdě řidiči či jiným účastníkům jedoucím či jdoucím po hlavní pozemní komunikaci. Pokud nejsou pozemní komunikace označeny, která je hlavní a která vedlejší, platí pravidlo pravé ruky, tedy že řidič musí dát přednost v jízdě vozidlům, nebo jiným účastníkům, přijíždějícím zprava.⁵³

Ustanovení platí zejména tam, kde jde o křižovatky pozemních komunikací nerozlišených dopravními značkami. Platí však i na křižovatkách pozemních komunikací hlavních s pozemními komunikacemi vedlejšími, kde hlavní nebo vedlejší pozemní komunikace mění svůj směr, pro vztah řidičů přijíždějících ke křižovatce po pozemních komunikacích rovnocenných.⁵⁴

V tomto paragrafu je samozřejmě i upraveno vjíždění na kruhový objezd, přičemž dle platné judikatury již vyhláška neuplatňuje, že kruhový objezd musí být osazen dopravní značkou „Dej přednost v jízdě“ a tedy se může stát, že při vjíždění na kruhový objezd budeme mít přednost před vozidly jedoucími na kruhovém objezdu, protože zde bude platit pravidlo pravé ruky. Problematika jízdy křižovatkou je již z velké části řešena a upřednostňována i judikaturou, a to například pokud dojde k dopravní nehodě. Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 20.12.2012, č.j. 7 As 91/2012 uvádí:

Příčinou dopravní nehody spočívají v tom, že vozidlo jedoucí po hlavní silnici se střetne s vozidlem jedoucím po vedlejší silnici, která se s hlavní silnicí kříží, je zásadně to,

⁵³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 22, In: Sbírká zákonů ČR, částka č. 98/2000.

⁵⁴ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J.: *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: 2016. ISBN 978-80-906024-1-0, str. 72

že řidič vozidla jedoucího po vedlejší silnici nedá vozidlu jedoucímu po hlavní silnici přednost. Výjimečně může být příčinou dopravní nehody jednání řidiče vozidla jedoucího po hlavní silnici, a sice tehdy, pokud řidič vozidla jedoucího po hlavní silnici v extrémní míře poruší stanovený rychlostní limit a současně rychlost jízdy vozidla jedoucího po hlavní silnici řidiči vozidla přijíždějícího po vedlejší silnici fakticky znemožní splnění povinnosti dát přednost. Faktické znemožnění splnění povinnosti se musí posuzovat s ohledem na konkrétní poměry místa, v němž ke střetu došlo. Rozhodnými okolnostmi tedy bude zejména to, nakolik jde o místo pro řidiče přijíždějícího po vedlejší silnici přehledné a nakolik mu umožňuje s dostatečným předstihem vidět vozidla přijíždějící po hlavní silnici a zohlednit jejich (případně i výrazně nadlimitní) rychlost.⁵⁵

Dále je v tomto směru důležité usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2004, č. j. 5 Tdo 1173/2004 ve kterém je uvedeno:

Nelze po účastníkovi silničního provozu spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání. Naopak, není-li z okolností, které může účastník silničního provozu běžně vnímat či předvídat zřejmé, že jiný účastník téhož provozu porušil své povinnosti, je oprávněn očekávat od ostatních účastníků silničního provozu dodržování stanovených pravidel. Účastník silničního provozu, který porušil pravidla tohoto provozu, pak na druhé straně nemůže očekávat dodržení těchto pravidel od ostatních účastníků, jestliže jim to znemožnil s ohledem na charakter a závažnost svého porušení pravidel silničního provozu. Výrazné překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy motorového vozidla v uzavřené obci je nepochybně porušením důležité povinnosti uložené řidiči motorového vozidla právními předpisy..., protože takové porušení má zpravidla za následek velmi reálné nebezpečí pro lidský život a zdraví.⁵⁶

Vjíždění na pozemní komunikaci je uvedeno v § 23 zákona o silničním provozu. Tento paragraf se zabývá situací, jak se má řidič chovat, pokud vjíždí na pozemní komunikaci například z lesní cesty. Řidič musí dát přednost v jízdě vozidlům, a i ostatním

⁵⁵ Rozsudek NSS ze dne 20.12.2012, č. j. 7 As 91/2012-62, č. 2820 Sb. (NSS)

⁵⁶ Usnesení NS ze dne 20. 10. 2004, č. j. 5 Tdo 1173/2004, č. 45/2005 Sb. (NS)

účastníkům silničního provozu. Tato povinnost se vztahuje i při vjíždění ze stezky pro cyklisty nebo pěší zóny.⁵⁷

Závažným problémem takto stanovené povinnosti dát přednost v jízdě při vjíždění z účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci je skutečnost, že snad s výjimkou klasické nezpevněné polní nebo lesní cesty řidič nepozná, že se nachází na účelové pozemní komunikaci, pokud nejsou v místě připojení účelové pozemní komunikace užitý směrové sloupky č. Z 11c a Z 11d v červené barvě.⁵⁸

V tomto paragrafu je také řešena situace, že pokud řidič najede například z polní cesty na pozemní komunikaci a díky blátu tuto znečistí, měl by uvést pozemní komunikaci do původního stavu. Stává se to často u traktorů a dalších zemědělských vozidel.

Přestupek nedání přednosti v jízdě je opět takzvaný sledovaný přestupek. To znamená, že pokud tento sledovaný přestupek opětovně spáchá řidič v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát nebo dokonce vícekrát, kromě pokuty se mu uloží i zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu od jednoho měsíce do šesti měsíců. Pokud se jedná o jeho první provinění, lze ho na místě pokutovat příkazem ve výši až 2.500,- Kč.

3.3.8 Vjíždění na železniční přejezd

V paragrafu 2 písm. bb) je uvedeno co je dle zákona o silničním provozu železniční přejezd. *Jedná se o místo, kde se úrovnově kříží pozemní komunikace se železnicí, popřípadě s jinou dráhou ležící na samostatném tělese, a označené příslušnou dopravní značkou.*⁵⁹ Dále se v paragrafu 28 zákona o silničním provozu nachází povinnosti, jak se má řidič před samotným železničním přejezdem chovat i při samotném přejíždění železničního přejezdu řídit. Je zde také uvedena rychlost, kterou může jet. V rychlosti je rozdíl také v tom, zda se jedná o tzv. chráněný železniční přejezd či nikoliv. Chráněný železniční přejezd má alespoň jedno zabezpečovací zařízení. Mezi zabezpečovací zařízení patří světelný signál, který je doplněn o houkačku a někde o závory. Nechráněný

⁵⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 23, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 98/2000.

⁵⁸ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J.: *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: 2016. ISBN 978-80-906024-1-0, str. 73

⁵⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 2, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 98/2000.

železniční přejezd může řidič přejíždět rychlostí nejvýše 30 km/h. Pokud na něm funguje světelný signál, může přejíždět železniční přejezd rychlostí nejvýše 50 km/h.

Dále pak se v § 29 zákona o silničním provozu nachází část toho jednání, kdy řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd. Pokud je dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení nebo pokud je dávana výstraha zvukem z houkačky nebo zvonku, řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd. Stejně tak nesmí řidič vjíždět, pokud se sklápějí nebo zvedají závory či dokonce jsou sklopeny. Řidič dále nesmí vjíždět na železniční přejezd, pokud je již vidět nebo slyšet přijíždějící vlak. Tato povinnost neplatí, pokud svítí přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení.⁶⁰

Za přestupek podle § 29 odst. 1 zákona o silničním provozu se uloží u správního orgánu pokuta od 2.500,- Kč do 5.000,- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu od jednoho měsíce do šesti měsíců. Řidiče motorového vozidla ovšem v blokovém řízení příkazem na místě pokutovat nelze. Avšak pokud se tohoto přestupku dopustí nemotorizovaný účastník silničního provozu, například cyklista, tohoto lze na místě pokutovat příkazem na místě do výše 2.500,- Kč.

3.3.9 Dopravní nehoda a související přestupky

Obecně lze chápat dopravní nehody jako události, jež vznikají v rámci provozu na pozemní komunikaci, přičemž jejich následkem je vznik škody na životě (usmrcení), zdraví nebo majetku. Platí tedy, že dopravní nehody jsou definovány prostřednictvím pojmových znaků, mezi ně patří nepředvídanost, předvídatelnost události, určitý vztah mezi dopravní nehodou a pozemní komunikací, pohybem vozidla a v neposlední řadě i příčinná souvislost (*kauzální nexus*) mezi dopravní nehodou a vzniklou škodou na zdraví, majetku či životě. Dále co se náhrady škody po dopravní nehodě, tak k tomuto je z judikatury důležité například usnesení Ústavního soudu ze dne 19. 3. 2008, sp. zn. II. ÚS 2221/07 ve kterém je uvedeno:

Je-li za škodu považována újma, která nastala v majetkové sféře poškozeného, a její výše je dána rozdílem mezi majetkovým stavem poškozeného před a po poškození, musí i rozsah náhrady škody zohlednit výši všech nutných prostředků, které byl poškozený nucen

⁶⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 29, In: Sbirka zákonů ČR, částka č. 98/2000.

vynaložit k obnovení původního majetkového stavu, v daném případě k opravě vozidla tak, aby bylo z technického hlediska stejně provozuschopné jako před škodnou událostí. Pokud obnovení původního majetkového stavu není možné jinak než za použití nových náhradních dílů, oprava byla provedena účelně a směřovala jen k odstranění následků škodné události, nelze přenášet povinnost k úhradě nákladů na uvedení věci do původního stavu na poškozeného a neodůvodněně jej znevýhodňovat oproti škůdci. Je třeba přihlídnout i k tomu, že v případě havarovaného vozidla, byť opraveného novými díly, je jeho skutečná hodnota vždy nižší než původní hodnota použitého vozidla.⁶¹

V tomto případě je zřejmé, že havarované vozidlo, byť s novými díly, má nižší hodnotu než původní hodnota použitého vozidla, avšak v naší společnosti často dochází k tomu, že jsou vozidla havarovaná vydávána za nehavarovaná. S tím souvisí i takzvané stáčení kilometrů. Je to špatně prokazatelný nešvar dnešní doby, avšak pokud se prokáže, lze mít takové jednání i trestně právní důsledky.

V zákoně o silničním provozu je dopravní nehoda uvedena v paragrafu 47. Co se týká povinností řidiče, který měl dopravní nehodu, k těmto patří zastavení vozidla neprodleně po dopravní nehodě. Dále se má řidič vozidla, které mělo nehodu, zdržet požití alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky po nehodě. Samozřejmě jen to té doby, dokud nebude prokázáno, že před jízdou nebo během jízdy nepožil alkohol nebo jinou návykovou látku. Stejně pak by měl spolupracovat při zjišťování skutkového stavu a učinit opatření k zabránění dalšího vzniku škody.⁶²

Dále jsou v tomto paragrafu i povinnosti účastníků dopravní nehody. K jejich povinnostem patří zejména, že pokud to situace vyžaduje, mohou zastavovat jiná vozidla. Měli by učinit taková opatření, aby nedošlo k dalším nehodám. Pokud dojde ke zranění osoby, přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby a Policii České republiky a podle svých schopností poskytnout první pomoc. Pokud se jedná o banální nehodu bez závažných následků, jsou povinni si na požádání prokázat navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě a sepsat společný záznam o dopravní nehodě pro pojišťovnu.⁶³

⁶¹ Usnesení ÚS ze dne 19. 3. 2008, sp. zn. II. ÚS 2221/07, www.nsoud.cz

⁶² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 47 odst. 2, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 98/2000.

⁶³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 47 odst. 3, In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 98/2000.

Dále jsou v tomto paragrafu i povinnosti účastníků, pokud dojde k závažným následkům. K závažným následkům patří usmrcení, zranění a škoda na majetku zřejmě vyšší než 100.000,- Kč. K těmto povinnostem patří ohlásit neprodleně dopravní nehodu Policii České republiky, nepřemísťovat vozidla a jiné předměty, tedy zdržet se jednání, které by bylo protichůdné řádnému vyšetření dopravní nehody. Je zde také uvedeno, že pokud by bylo potřeba například odtlačit vozidlo, pod kterým je zraněná osoba, je nutné označit původní místo dopravní nehody. K povinnostem samozřejmě patří setrvání na místě nehody až do příjezdu Policie České republiky.⁶⁴

Výše uvedené povinnosti mají i účastníci, kdy při dopravní nehodě dojde ke škodě na majetku třetích osob a tyto nejsou na místě. Stejně tak pokud nějak poškodí součásti pozemní komunikace.

Přestupek související s dopravní nehodou, kdy například někdo nedobrzdí a dojde ke srážce a na místě bude přítomna Policie ČR a pokud nedojde ke zranění osob, lze řešit v blokovém řízení příkazem na místě do 2.000,- Kč.

Dále pokud řidič způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví, tomuto správní orgán uloží pokutu v rozmezí od 25.000,- Kč do 50.000,- Kč společně s uložením zákazu činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel na dobu od jednoho roku do dvou let. Nelze udělit pokutu příkazem na místě.

Pokud řidič po dopravní nehodě nezastaví vozidlo, nebo neohlásí Policii České republiky dopravní nehodu v případech, kdy je k tomu povinen nebo neprokáže totožnost ostatním účastníkům, případně nedovoleně opustí místo dopravní nehody, tyto přestupky jsou také takzvané sledované přestupky. To znamená, že pokud sledovaný přestupek opětovně spáchá řidič v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát nebo dokonce vícekrát, kromě pokuty se mu uloží i zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu od jednoho měsíce do šesti měsíců. Pokutu příkazem na místě udělit nelze a správní orgán uloží pokutu ve výši 2.500,-Kč do 5.000,-Kč.

3.3.10 Doba řízení a bezpečnostní přestávka

Povolená doba řízení řidičů nákladních vozidel o hmotnosti nad 3,5 tuny a jejich bezpečnostní přestávky jsou uvedeny v článku 6, 7, 8 a 9 Nařízení Evropského parlamentu

⁶⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 47 odst. 4, In: Sbirka zákonů ČR, částka č. 98/2000.

a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. Zde je například uvedeno, že maximální denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin, že ji lze maximálně dvakrát za týden prodloužit o jednu hodinu. Po 4,5 hodinách řízení musí řidič dodržet nepřerušovanou bezpečnostní přestávku minimálně 45 minut, pokud mu nezačíná doba odpočinku. Dále že denní doba odpočinku by měla být 11 hodin, tuto lze zkrátit na 9 hodin, avšak v tomto případě se jedná o tzv. zkrácenou denní dobu odpočinku.

V zákoně o silničním provozu jsou pouze uvedeny sankce, které hrozí za překročení těchto nařízení. Tento přestupek lze v některých případech řešit blokovou pokutou příkazem na místě ve výši do 2.000,- Kč.

Do doby řízení lze zařadit i jízdu na jinou kartu řidiče, tento přestupek využívají řidiči, aby mohli obejít maximální denní dobu řízení. Tento přestupek nelze řešit blokovou pokutou příkazem na místě. V některých případech se dokonce může jednat o trestný čin.

3.3.11 Jízda pod vlivem alkoholu a jiné návykové látky

Jízda pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky je v České republice rozšířený nešvar. Jak se dosti často uvádí, jsme národem pivářů, ale v poslední době se také rozšířila jízda pod vlivem drog. Tento přestupek je uveden v § 5 zákona o silničním provozu, kde je uvedeno, co řidič nesmí. Tomuto paragrafu zákona o silničním provozu bude věnováno více prostoru, neboť se jedná v dnešní době o nejvíce zmiňovaný nešvar a je to především řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu, a nebo jiné návykové látky. Je to jakýsi fenomén dnešní doby a setkáváme se s ním každý den, což nám dokládají sdělovací prostředky prakticky dennodenně. A to sdělovací prostředky informují jen o těch nejzajímavějších.

V § 5 zákona o silničním provozu je uvedeno, že řidič vozidla, ale i například cyklista nesmí požit alkoholický nápoj nebo jinou návykovou látku během jízdy, stejně tak bezprostředně před jízdou nebo v takové době po požití, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholického nápoje nebo návykové látky. Dále je zde uvedeno, že za ovlivněného se

považuje u návykové látky, pokud množství návykové látky v krevním vzorku dosáhne limitní hodnoty stanovené prováděcím právní předpisem.⁶⁵

Policie České republiky používá při kontrole řidičů pod vlivem alkoholu přístroj Dräger. Tento přístroj se musí každý půlrok zaslat na kontrolu a případnou kalibraci na Český meteorologický institut. Co se týká alkoholu, jsou v této problematice důležité dva údaje, a to je 0,24‰ a 1‰ alkoholu v krvi. Tyto hodnoty promile jsou důležité proto, že pokud řidiče příslušník Policie České republiky kontroluje a řidič takzvaně nadýchá do 0,24‰ promile alkoholu v dechu, pokud se kontrolovaný řidič sám nepřizná, že před jízdou pil alkohol, je na řidiče nahlíženo jako by alkohol nepil. Je to kvůli fyziologické hranici možného alkoholu v krvi. Je totiž dokázáno, že někteří lidé mají alkohol v krvi, i když alkohol vůbec nepili. Další údaj a to 1‰, je důležitý z hlediska toho, že pokud má řidič v krvi více než 1‰ alkoholu, již nejde o přestupek, ale o trestný čin Ohrožení pod vlivem návykové látky.

⁶⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, § 5, In: Sbírká zákonů ČR, částka č. 98/2000.

Tabulka č. 1 Případy naměřených hodnot při využití analyzátoru alkoholu v dechu v rozmezí 0,01‰ až 0,24‰.

Případy naměřených hodnot při využití analyzátoru alkoholu v dechu v rozmezí 0,01‰ až 0,24‰:

výsledek I. měření	výsledek II. měření	výsledek III. měření	řidič dozná požití alkoholu nebo jeví známky ovlivnění ^{*)}	postup	
0,01‰ - 0,24‰	0,01‰ - 0,24‰	neprovede se	ANO	oznámení správnímú orgánu	
			NE	pouze úřední záznam	
	0,25‰ a více	0,01‰ - 0,24‰	ANO	oznámení správnímú orgánu	
			NE	pouze úřední záznam	
0,25‰ a více	0,01‰ - 0,24‰, s rozdílem měření do 10%	neprovede se	---	oznámení správnímú orgánu	
	0,01‰ - 0,24‰, s rozdílem měření nad 10%	provede se			
	0,25‰ a více, s rozdílem měření nad 10%	0,01‰ - 0,24‰			

Zdroj a zpracování: převzato z: <https://www.policie.cz/clanek/hladina-alkoholu-v-krvi-ridice-vozidla-do-0-2.aspx> ke dni 23.2.2021

Policie České republiky používá při silniční kontrole orientační test na zjištění ovlivnění jinou návykovou látkou, který se nazývá DrugWipe 5S. Tento je pouze orientační a pokud je pozitivní, kontrolovaný řidič je vždy vyzván k lékařské prohlídce spojené s odběrem biologického materiálu. Je v tom rozdíl oproti alkoholu, neboť pokud řidič pod vlivem alkoholu souhlasí s naměřenou hodnotou na přístroji Dräger a tato hodnota je od 0,24‰ do 1‰ alkoholu, policista ho již nevyzývá k lékařskému vyšetření. Limitní hodnoty návykových látek řeší Nařízení vlády č. 41/2014 Sb., ze dne 26 února 2014 o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot. Zde jsou

uvedeny limitní hodnoty, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou.

Mezinárodní nechráněný název návykové látky v českém jazyce a limitní hodnota návykové látky v krevním vzorku (ng/ml):

<i>Delta-9-tetrahydrokanabinol (9-THC)</i>	2
<i>Methamfetamin</i>	25
<i>Amfetamin</i>	25
<i>3,4-Methylendioxyamfetamin (MDMA)</i>	25
<i>3,4-Methylendioxyamfetamin (MDA)</i>	25
<i>Benzoyllegonin</i>	25
<i>Kokain</i>	25
<i>Morfin</i>	10 ⁶⁶

Dalším důležitým rozhodnutím, které s tímto souvisí je Stanovisko Nejvyššího soudu ze dne 21.10.2020 sp. zn. Tpjn 300/2020, ve kterém jsou uvedeny nejmenší hodnoty koncentrací jiné návykové látky v krevním vzorku řidiče, při kterých se již řidič nachází ve stavu vylučující způsobilost ve smyslu § 274 odst. 1 trestního zákoníku. Jedná se o tyto hodnoty: 10 ng/ml Delta-9-tetrahydrokanabinolu (9-THC), 150 ng/ml Methamfetaminu, · 150 ng/ml Amfetaminu, · 150 ng/ml 3,4-Methylendioxyamfetaminu (MDMA), · 150 ng/ml 3,4-Methylendioxyamfetaminu (MDA), · 75 ng/ml Kokainu, · 200 ng/ml Morfinu.⁶⁷

Toto stanovisko je dosti důležité v rámci trestního práva a samotného prověřování trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky, kdy již není ve většině případů potřeba znalecký posudek z oboru psychiatrie, což značně zrychlí trestní řízení, které vede Policie České republiky. K prokázání stupně ovlivnění postačí hodnota koncentrace návykové látky v krvi na základě znaleckého posudku z odvětví toxikologie.

Dále může nastat situace, kdy se řidič odmítne podrobit vyšetření, zda není pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Tato skutečnost je upravena v § 5 odst. 1 písm.

⁶⁶ NAŘÍZENÍ VLÁDY č. 41 ze dne 26. února 2014 o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou

⁶⁷ Stanovisko trestního kolegia NS ze dne 21.10.2020 sp. zn. Tpjn 300/2020

f) a g) zákona o silničním provozu a pokud řidič odmítne vyšetření podle zvláštního právního předpisu, je na něj nahlíženo, jako by pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky byl.

Zvláštní právní předpis je v tomto případě myšlen zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů.

Přestupek podle tohoto odstavce nelze řešit pokutou příkazem na místě. Správní orgán uloží za tento přestupek pokutu od 25.000,- Kč do 50.000,- Kč společně s uložením zákazu činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel na dobu od jednoho roku do dvou let.

3.4 Bodové hodnocení

V hlavě páté zákona o silničním provozu je řešeno bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem. Bodový systém byl v České republice zaveden s účinností od 1. července 2006.

Tento systém bodového hodnocení má ve své podstatě evidovat opakované porušování vybraných povinností řidičů v provozu na pozemních komunikacích. Tedy, že opakováním stanovených přestupků, případně jiných jednání majících znaky přestupku podle zvláštních právních předpisů, či trestných činů, může řidič v důsledku až pozbytí řidičské oprávnění. Říká se, že body by neměly mít sankční povahu, přesto v tomto nelze tvrdit, že pozbytí řidičského oprávnění po dosažení dvanácti bodů je jen administrativní opatření. Bodové hodnocení a jeho význam je samozřejmě spíše preventivní s cílem ochrany přesně vybraných zájmů, které jsou uvedeny v příloze zákona o silničním provozu. V této příloze je přesně uvedeno a vymezeno, jaká protiprávní jednání jsou předmětem, ale i stanovuje příslušný počet bodů udělených za jednotlivá jednání, a to od dvou do sedmi bodů za nejzávažnější.

3.4.1 Započítávání bodů

Započítávání bodů je upraveno v § 123b zákona o silničním provozu. Pokud byl řidiči motorového vozidla uložen správní trest za přestupek anebo mu byl soudem uložen trest za trestný čin, případně pokud bylo jeho trestní stíhání podmíněně zastaveno a pokud

spáchal jednání zařazené do bodového hodnocení, v registru řidičů se mu zaznamená stanovený počet bodů.

Tento paragraf dále uvádí, že záznam do registru řidičů provede příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností ke dni uložení pokuty nebo ke dni nabytí právní moci, a to nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu to bylo doručeno. Stejně tak je v tomto paragrafu uvedeno, že i Policie České republiky nebo obecní policie má za povinnost do tří pracovních dnů oznámit místně příslušnému orgánu uložení pokuty příkazem na místě. Soudy a jiné orgány, které uloží trest či jiné rozhodnutí a toto nabyde právní moci, od této doby mají 5 pracovních dnů na oznámení. Je tedy zřejmé, že body se řidičům zaznamenávají zpětně ke dni právní moci vydaného rozhodnutí, jímž byla za protiprávní jednání uložena sankce. Zde tedy není rozhodující, kdy byla tato skutečnost příslušnému úřadu doručena. Každý řidič si může na Czech POINTU nechat udělat výpis z evidenční karty řidiče (EKŘ), případně lze i přes Portál občana. Portál občana je online služba ke komunikaci člověka-občana se státem, respektive propojení se službami úřady státu a obcí pomocí internetu.

Český bodový systém je založen na principu sčítacím, kdy každý řidič začíná s nulou. Za všechna pravomocná protiprávní jednání, která jsou uvedeny v příloze zákona o silničním provozu, se mu započítávají body. Řidiči může být zaznamenáno nejvíce 12 bodů a pokud dosáhl hranice 12 bodů, pozbývá řidičského oprávnění, a to uplynutím 5 dnů ode dne, kdy mu bylo oznámení o dosažení 12 bodů příslušným úřadem doručeno. V dalším paragrafu 123c odst. 2 zákona o silničním provozu je mimo jiné uvedeno, že pokud se řidič dopustí více přestupků nebo trestných činů a tyto jsou projednány ve společném řízení, příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností mu zaznamená počet bodů jen za nejzávažnější z nich.

3.4.2 Vrácení řidičského oprávnění

Vrácení řidičského oprávnění je zakotveno v § 123d zákona o silničním provozu. Tento paragraf uvádí, že o vrácení řidičského oprávnění je oprávněn řidič požádat nejdříve po uplynutí jednoho roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění. Pokud mu byl mimo jiné uložen trest nebo správní trest zákazu řízení motorových vozidel na delší dobu než jeden rok, může řidič požádat o vrácení řidičského oprávnění až po uplynutí tohoto trestu.

Tato situace může nastat, že se řidič dopustí trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky, tedy řídí vozidlo pod vlivem alkoholu a dostane sedm bodů a současně již pět bodů na svém bodovém kontě má, přičemž mu soud uloží mimo jiné trest zákazu řízení motorových vozidel na dobu například 18 měsíců. Tedy může o vrácení řidičského oprávnění požádat nejdříve po uplynutí doby zákazu řízení od soudu. Další skutečností je, že o vrácení se žádá písemně a podmínkou je prokázání, že se řidič podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti a dále prokázal, že je zdravotně i psychicky způsobilý. Další důležitá skutečnost je ta, že ode dne vrácení řidičského oprávnění se řidiči odečítá všech 12 bodů a opět začíná s nulou.

3.4.3 Odečítání bodů

Možnost odečítání bodů je zakotvena v § 123e zákona o silničním provozu. Tento paragraf vlastně říká, že pokud po dobu 12 po sobě jdoucích měsíců, nespáchá řidič žádný bodovaný přestupek, každý rok se mu odečtou 4 body, tedy pokud nějaké body má. Do mínusu samozřejmě v tomto případě nelze jít. O odečítání bodů řidič žádat nemusí, příslušný úřad obce s rozšířenou působností odečítá body automaticky z úřední povinnosti. Další možností, kterou zákon připouští je odečítání bodů na základě absolvování školení bezpečné jízdy. Pokud tedy řidič písemně požádá o odečtení bodů příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností a předloží potvrzení o absolvování bezpečné jízdy, odečtou se mu tři body. Ovšem v daném případě zákon pamatuje na podmínku, že nesmí mít řidič zaznamenán více jak deset bodů v bodovém hodnocení a také žádný jeho bodovaný přestupek nesmí být za šest a více bodů. Žádost musí řidič podat do jednoho měsíce po absolvování bezpečné jízdy.

3.4.4 Přehled jednání a počet bodů

Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání je uveden v příloze zákona o silničním provozu. Jedná se o tyto porušení

- *„řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po jeho požití, po kterou je řidič ještě pod vlivem alkoholu, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem - 7 bodů*

- odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou - **7 bodů**
- způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby - **7 bodů**
- neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci - **7 bodů**
- při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno - **7 bodů**
- vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno - **7 bodů**
- neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života - **7 bodů**
- předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno - **7 bodů**
- řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržán řidičský průkaz - **7 bodů**
- řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích - **5 bodů**
- překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h a více v obci nebo o 50 km.h a více mimo obec - **5 bodů**
- nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou - **5 bodů**
- ohrožení jiného řidiče při přeježdění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého - **5 bodů**
- ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání - **5 bodů**
- při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejití vozovky - **4 body**

- *nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě - 4 body*
- *překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů - 4 body*
- *řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění - 4 body*
- *porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6 - 4 body*
- *překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h a více v obci nebo o 30 km.h a více mimo obec - 3 body*
- *nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit - 3 body*
- *řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče - 3 body*
- *porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu - 3 body*
- *neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil - 2 body*
- *překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h a méně než 20 km.h v obci nebo o více než 10 km.h a méně než 30 km.h-1 mimo obec - 2 body*
- *držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla - 2 body*⁶⁸

⁶⁸ Příloha zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, In: Sbirka zákonů ČR, částka č. 98/2000.

4 Vlastní práce

V praktické části je navázáno na teoretickou část, kdy se práce zabývá rozsahem a četností zjištěných přestupků, za které jsou udělovány body za sledované období let 2016 až 2019. Nejdříve je uvedeno grafické znázornění bodového hodnocení řidičů za všechny kraje v České republice a poté se práce zaměřila na Plzeňský kraj a dále na samotný okres Plzeň-jih, kdy nakonec jsou použita data obecního úřadu Přeštice a Stod jako obcí s rozšířenou působností.

4.1 Zaměření na všechny kraje České republiky

4.1.1 Rok 2016

Jako první je uvedena tabulka, ve které jsou uvedeni veškerí řidiči ke stavu k 31.12.2016, kteří mají alespoň jeden bod v celé České republice, kdy tato tabulka rozděluje i jednotlivé kraje a udělené body.

Tabulka č. 2

Kraj	1 b	2 b	3 b	4 b	5 b	6 b	7 b	8 b	9 b	10 b	11 b	12 b	bodova- ných řidičů	bodova- ných řidičů / celkem řidičů
Hl. m. Praha	3305	18806	9820	4787	3756	1437	4025	622	596	501	441	4093	52189	6,07%
Jihočeský	1525	11574	8761	2459	2185	1151	2896	456	381	346	330	2281	34345	8,05%
Jihomoravský	2965	21931	12222	4201	3419	1545	4561	665	596	527	365	3429	56426	7,65%
Karlovarský	802	5670	3470	1324	983	507	1491	224	186	190	181	1814	16842	9,09%
Královéhradecký	1159	10126	5658	2010	1415	646	2301	306	284	224	219	1851	26199	7,26%
Liberecký	976	7808	5274	1968	1257	777	1847	319	270	253	225	2139	23113	8,54%
Moravskoslezský	2650	21351	14735	4689	4123	1924	5676	872	712	712	644	5134	63222	8,70%
Olomoucký	1137	9847	5975	2088	1437	727	2550	300	293	282	228	1871	26735	6,82%
Pardubický	960	9825	6079	1959	1504	797	1910	295	275	244	214	1422	25484	7,71%
Plzeňský	1827	9900	6007	2402	1898	888	2266	391	308	274	233	2188	28582	7,39%
Středočeský	3374	23558	15878	5579	3835	2377	5411	915	806	736	614	5555	68638	8,03%
Ústecký	2443	16133	9514	4345	2730	1584	3771	706	608	492	605	4920	47851	9,73%
Vysočina	1323	8837	6826	1776	1560	806	1732	279	251	211	159	1290	25050	7,45%
Zlínský	1347	9578	5417	1861	1380	722	2530	255	255	253	196	1537	25331	6,79%
ČR	25793	184944	115636	41448	31482	15888	42967	6605	5821	5245	4654	39524	520007	7,72%

Zdroj a zpracování: převzato z <http://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-kbodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2016->

(1)/Bodovani-ridici-2016.pdf.aspx ke dni 5.2.2021

Z tabulky lze vyčíst, že k 31.12.2016 bylo v centrálním registru řidičů celkem 520 007 řidičů, kteří se dopustili přestupku či jiného protiprávního jednání započítávaného do bodového hodnocení. Mají tedy na kontě alespoň jeden bod.

Z celkového počtu registrovaných řidičů (6 733 016), je to tedy 7,72 % řidičů, což je cca každý 13. řidič. Pokud se podíváme na samotné kraje, vidíme, že největší podíl bodovaných řidičů je v Ústeckém kraji a nejnižší v Praze. Tato skutečnost může být dána mimo jiné i tím, že v Praze se Policie ČR dlouhodobě potýká s podstavem policistů, a tedy nejsou tolik řidiči kontrolováni.

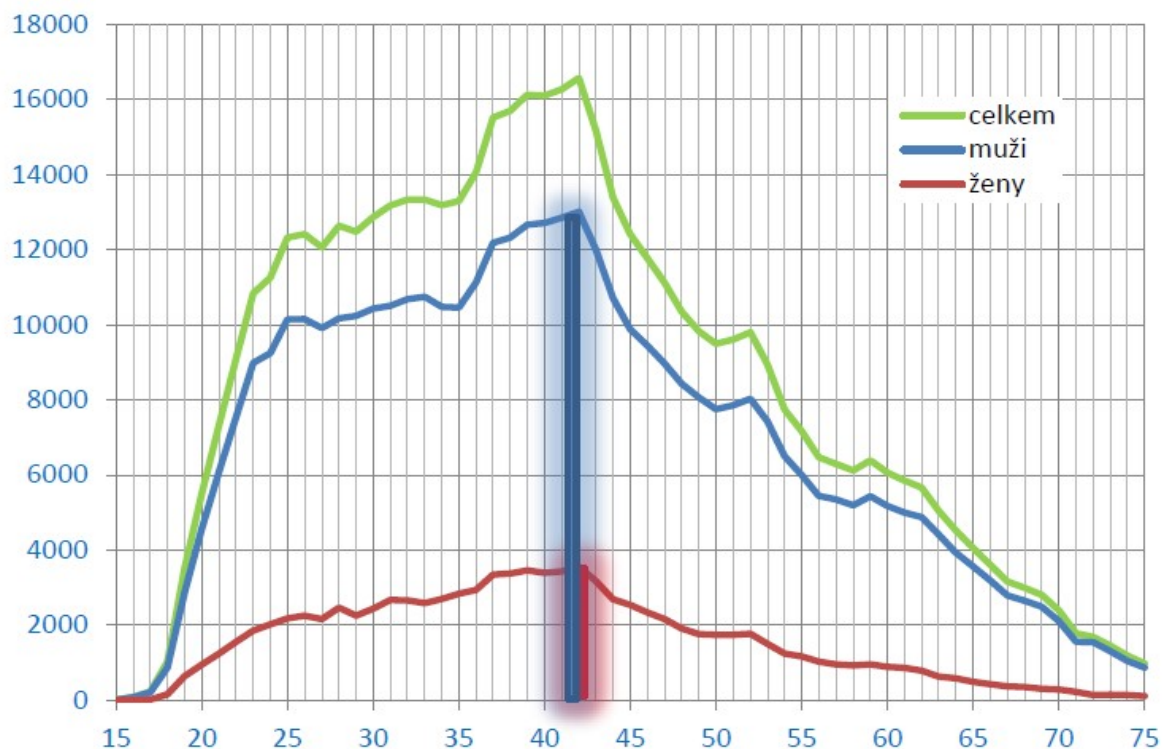
Dále je vidět, že nejvíce řidičů má dva body a to konkrétně 184 944, kdy z toho je 140 539 mužů a 44 405 žen. Pokud se podíváme blíže na 12 bodové řidiče, těchto je 39 524. Nejvíce je jich ve Středočeském kraji a to konkrétně 5 555. Pokud se jedná o pohlaví, 36 756 mužů a 2 768 žen dosáhlo 12 bodů. Na této skutečnosti není nic zvláštního, že je daleko méně žen, které dosáhly na hranici 12 bodů.

Pokud se podíváme, kolik je v poměru celkově registrováno řidičů a řidiček, jedná se o cca 55,5 % mužů a tedy 44,5 % žen. Dalo by se říci, že to není moc velký rozdíl, ovšem pokud se podíváme na poměr mezi bodovanými řidiči, tento tvoří z 81,5 % muži a jen 18,5 % ženy. Zde je vidět, že ženy za volantem více dodržují pravidla silničního provozu a jsou více takzvaně ukázněnější. Je to dáno i tím, že ve většině případů, například pokud jede rodina na výlet, většinou řídí muž.

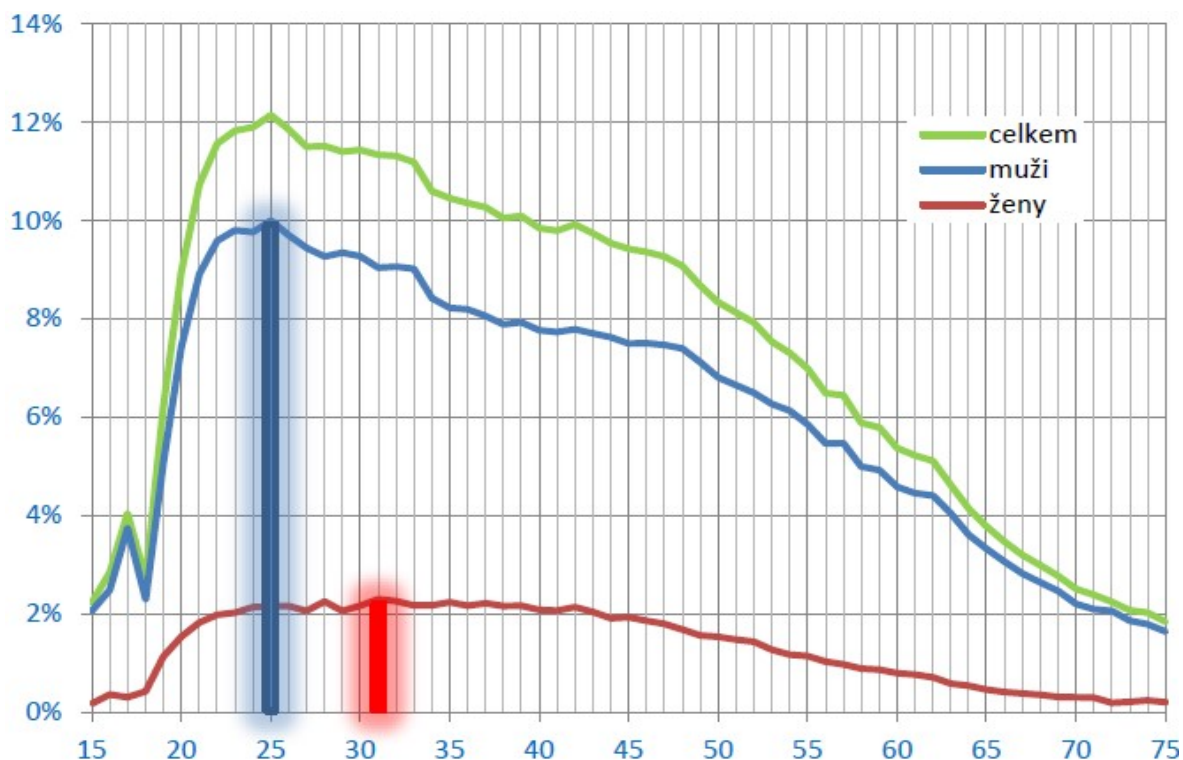
Další možností rozdělení bodovaných řidičů je podle věku. Z grafu č. 1 níže je vidět, že největší skupinou podle absolutních čísel jsou muži a ženy ve věku 42 let. Tato skutečnost je dána tím, že v dané věkové kategorii je i nejvíce registrovaných řidičů.

Pokud se ovšem podíváme na přepočtení řidičů a vyjádříme jej v procentech jak uvádí graf č. 2, nejvíce bodovaných řidičů jsou muži ve věku 25 let a ženy ve věku 31 let. Dále je vidět, že křivka u mužů od 18 let do 23 let strmě stoupá, až po 25. roce začíná klesat. Stejně je to i u žen, na začátku od 18 let křivka stoupá, pak se ale celkem drží až do 40 let, kdy začíná klesat.

Graf č. 1 – absolutní počty řidičů podle věku



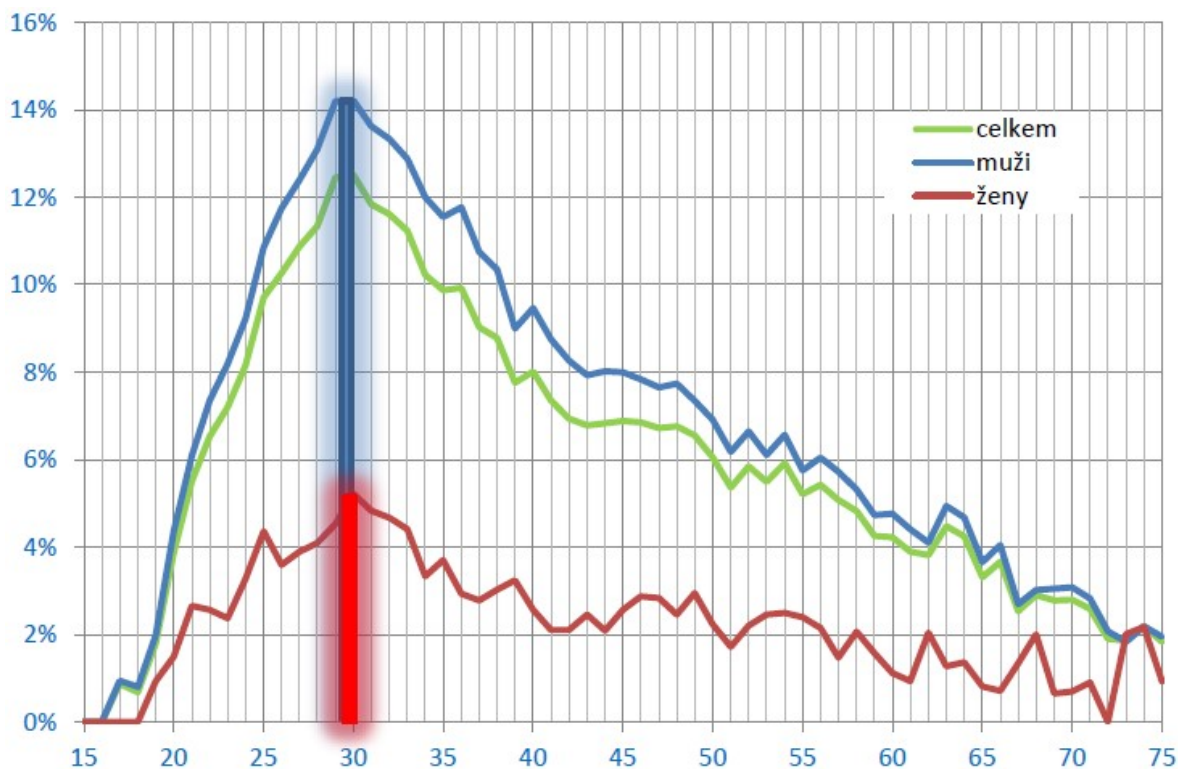
Graf č. 2 – přepočet na počty řidičů v daném věku



Zdroj a zpracování grafu č. 1 a 2: převzato z: [http://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-kbodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2016-\(1\)/Bodovani-ridici-2016.pdf.aspx](http://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-kbodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2016-(1)/Bodovani-ridici-2016.pdf.aspx) ke dni 5.2.2021

Graf č. 3 ukazuje dle věku řidiče, kteří dosáhli hranice 12 bodů.

Graf č. 3 – podíl a věk řidičů s dvanácti body na celkovém počtu bodovaných řidičů



Zdroj a zpracování: převzato z [http://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-kbodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2016-\(1\)/Bodovani-ridici-2016.pdf.aspx](http://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-kbodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2016-(1)/Bodovani-ridici-2016.pdf.aspx) ke dni 5.2.2021

Je zřejmé, že nejvíce mužů i žen s dvanácti body tvoří řidiči ve věku 30 let. Opět zde vidíme strmý nárůst a od 30 let začíná křivka klesat.

Co se týká odečítání bodů, za rok 2016 byly maximálně 4 body odečteny hned celkem 436 311 řidičům, kdy tito bodovaní řidiči se v po sobě jdoucích 12 měsících pravomocně nedopustili bodovaného protiprávního jednání. Pokud se jedná o odečítání bodů na základě podání žádosti k obecním úřadům obcí s rozšířenou působností za celý rok 2016 na základě potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy, celkem 2114 řidičů požádalo o odečet 3 bodů.

4.1.2 Rok 2017

Dalším rokem, kterému se práce věnuje, je rok 2017. Níže je uvedena tabulka, ve které jsou údaje o řidičích ke stavu k 31.12.2017, kteří mají alespoň jeden bod v celé České republice, kdy tato tabulka opět rozděluje i jednotlivé kraje a udělené body.

Tabulka č. 3

Kraj	1 b	2 b	3 b	4 b	5 b	6 b	7 b	8 b	9 b	10 b	11 b	12 b	bodova- ných řidičů	bodova- ných řidičů / celkem řidičů
Hl. m. Praha	3122	16686	9525	4368	3614	1312	3740	554	514	421	420	4032	48308	5,58%
Jihočeský	1711	11133	8985	2398	2336	1173	2672	439	397	375	350	2304	34273	8,00%
Jihomoravský	2724	20093	11489	4155	3152	1406	4258	599	519	516	352	3443	52706	7,11%
Karlovarský	762	5118	3491	1266	836	498	1266	207	146	195	161	1801	15747	8,48%
Královéhradecký	1135	8362	4908	1936	1255	539	2120	241	205	220	213	1838	22972	6,35%
Liberecký	978	7040	4936	1854	1180	714	1833	264	233	232	217	2143	21624	7,96%
Moravskoslezský	3213	19265	13125	4595	3715	1722	5424	794	655	637	596	5275	59016	8,12%
Olomoucký	1134	9539	5835	2081	1361	687	2357	288	282	243	233	1909	25949	6,60%
Pardubický	1197	8334	4711	1846	1247	631	1932	217	224	214	174	1461	22188	6,69%
Plzeňský	1585	10262	5739	2276	1463	725	2024	321	265	218	222	2160	27260	7,01%
Středočeský	3126	20893	13623	5116	3495	1864	5190	738	634	624	566	5502	61371	7,10%
Ústecký	2071	14818	9138	3976	2456	1408	3671	665	488	478	522	4959	44650	9,06%
Vysočina	1295	7216	5744	1610	1284	691	1570	213	206	168	143	1238	21378	6,35%
Zlínský	1091	9537	5260	1932	1575	672	2488	237	254	244	185	1544	25019	6,69%
ČR	25144	168296	106509	39409	28969	14042	40545	5777	5022	4785	4354	39609	482461	7,13%

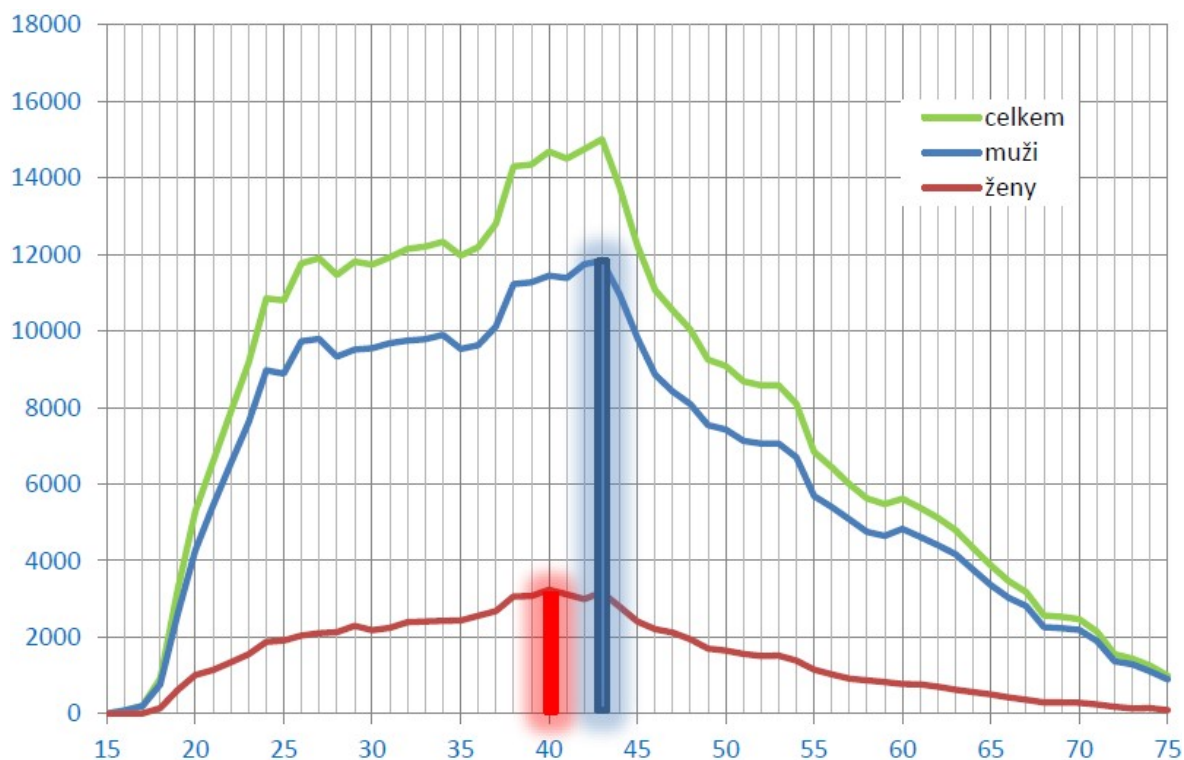
Zdroj a zpracování: převzato z https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-riidcu-za-rok-2017/Zprava_A-Bodovani-ridici.pdf.aspx ke dni 5.2.2021

Jak je z tabulky patrné, ke dni 31.12.2017 bylo v centrálním registru řidičů celkem 482 461 řidičů, kteří se dopustili přestupku či jiného protiprávního jednání započítávaného do bodového hodnocení. Z celkového počtu registrovaných řidičů (6 764 052), je to tedy 7,13 % řidičů, což je cca každý 14. řidič. Pokud se podíváme na samotné kraje, vidíme, že největší podíl bodovaných řidičů je opět v Ústeckém kraji a nejnižší v Praze.

Opět je vidět, že nejvíce řidičů má dva body, a to konkrétně 168 296, kdy z toho je 127 892 mužů a 40 404 žen. Pokud se podíváme blíže na 12 bodové řidiče, těchto je 39 609, kdy toto číslo je prakticky stejné s rokem 2016. Nejvíce je jich ve Středočeském kraji, a to konkrétně 5 502. Pokud se jedná o pohlaví, 36 713 mužů a 2 896 žen dosáhlo 12 bodů.

Podíváme se na bodované řidiče podle věku. Z grafu č. 4 níže je vidět, že největší skupinou podle absolutních čísel jsou muži ve věku 43 let a ženy ve věku 40 let. Tato skutečnost je opět dána tím, že v dané věkové kategorii, tedy 40 až 45 let je i nejvíce registrovaných řidičů.

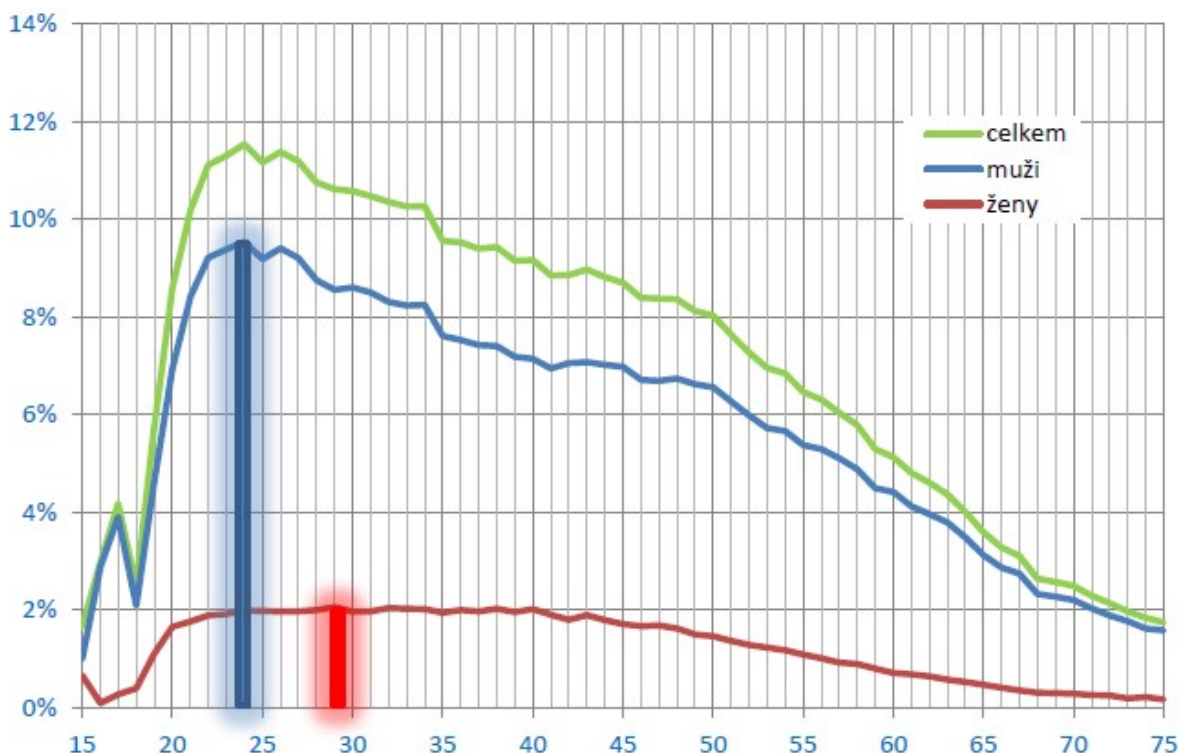
Graf č. 4 – absolutní počty řidičů podle věku



Zdroj a zpracování: převzato z https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-riidcu-za-rok-2017/Zprava_A-Bodovani-ridici.pdf.aspx ke dni 5.2.2021

Pokud se ovšem podíváme na přepočtené řidiče a vyjádříme to v procentech viz. graf č. 5, nejvíce bodovaných řidičů jsou muži ve věku 24 let a ženy ve věku 30 let. Došlo tady dokonce k poklesu ve srovnání s rokem 2016, kdy u obou pohlaví klesl o jeden rok. Dále je opět vidět, že křivka u mužů od 18 let do 23 let strmě stoupá až po 25. roce začíná pomalu klesat. Stejně je to i u žen, na začátku od 18 let křivka stoupá, pak se ale celkem drží až do 40 let, kdy začíná klesat.

Graf č. 5 – přepočet na počty řidičů v daném věku



Zdroj a zpracování: převzato z https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-riidcu-za-rok-2017/Zprava_A-Bodovani-ridici.pdf.aspx ke dni 5.2.2021

Pokud se opět podíváme na řidiče dle věku, kteří dosáhli hranice 12 bodů, v grafu č. 6 vidíme, že se znovu jedná, jako v roce 2016, o muže ve věku 30 let a dále o ženy ve věku 32 let.

Co se týká odečítání bodů, za rok 2017 byly maximálně 4 body odečteny celkem 421 031 řidičům, kdy tito bodovaní řidiči po sobě jdoucích 12 měsících se pravomocně nedopustili bodovaného protiprávního jednání. V daném případě se jedná o pokles o 15 280 řidičů oproti roku 2016. Pokud se jedná o odečítání bodů na základě podání žádosti k obecním úřadům obcí s rozšířenou působností za celý rok 2017 na základě potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy, celkem 1848 řidičů požádalo o odečet 3 bodů.

Graf č. 6 – podíl a věk řidičů s dvanácti body na celkovém počtu bodovaných řidičů



Zdroj a zpracování: převzato z https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-riidcu-za-rok-2017/Zprava_A-Bodovani-ridici.pdf.aspx ke dni 5.2.2021

4.1.3 Rok 2018

Rok 2018 bude dalším rokem, kterému se práce věnuje a ve kterém sleduje vybrané ukazatele. Níže uvedená tabulka opět ukáže veškeré řidiče ke stavu k 31.12.2018, kteří mají alespoň jeden bod v celé České republice, kdy tato tabulka rozděluje i jednotlivé kraje a udělené body.

Tabulka č. 4

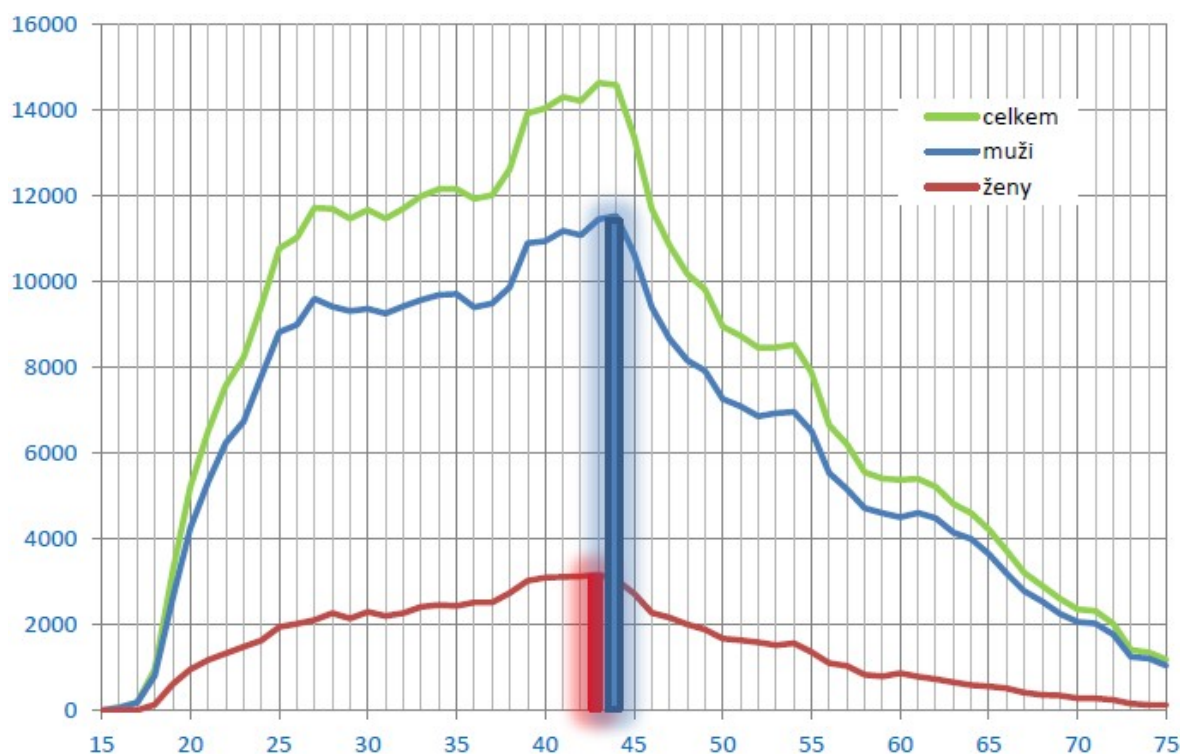
Kraj	1 b	2 b	3 b	4 b	5 b	6 b	7 b	8 b	9 b	10 b	11 b	12 b	bodova- ných řidičů	bodova- ných řidičů / celkem řidičů
Hl. m. Praha	2979	16397	9841	4259	3592	1147	3550	596	492	361	395	4081	47690	5,47%
Jihočeský	1859	11664	7551	2489	2388	979	2497	464	372	320	313	2345	33241	7,73%
Jihomoravský	2496	21411	11776	4156	3221	1370	4063	596	524	438	375	3382	53808	7,22%
Karlovarský	682	5247	3183	1195	756	450	1193	189	133	154	166	1766	15114	8,12%
Královéhradecký	999	9429	6352	1888	1502	638	2205	248	233	217	221	1881	25813	7,12%
Liberecký	959	7061	4476	1784	1133	564	1793	248	231	204	193	2141	20787	7,61%
Moravskoslezský	2845	18574	13665	4480	4054	1689	5132	808	643	634	572	5396	58492	8,04%
Olomoucký	1042	9872	5962	2152	1546	744	2261	322	282	260	255	1926	26624	6,76%
Pardubický	993	8459	5066	1779	1169	680	1759	247	193	197	196	1474	22212	6,66%
Plzeňský	1205	9332	5616	2286	1444	672	2019	290	239	234	210	2126	25673	6,57%
Středočeský	2892	19760	12844	4860	3171	1453	4873	635	555	552	479	5449	57523	6,57%
Ústecký	1923	13758	8793	3840	2218	1283	3473	649	496	420	482	4936	42271	8,55%
Vysočina	1054	7763	5831	1640	1263	613	1442	207	166	182	148	1178	21487	6,36%
Zlínský	1231	12088	5915	2151	2019	760	2536	352	297	257	204	1535	29345	7,82%
ČR	23159	170815	106871	38959	29476	13042	38796	5851	4856	4430	4209	39616	480080	7,06%

Zdroj a zpracování: převzato z [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-riidcu-za-rok-2017-\(1\)/Zprava-A-Bodovani-ridici-2018.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-riidcu-za-rok-2017-(1)/Zprava-A-Bodovani-ridici-2018.pdf.aspx) ke dni 5.2.2021

Tabulka nám ukazuje, že ke dni 31.12.2018 bylo v centrálním registru řidičů celkem 480 080 řidičů, kteří se dopustili přestupku či jiného protiprávního jednání započítávaného do bodového hodnocení. Z celkového počtu (6 798 342) registrovaných řidičů, je to tedy 7,06 % řidičů, což je cca každý 14. řidič. Pokud se podíváme na samotné kraje, vidíme, že největší podíl bodovaných řidičů je zase v Ústeckém kraji a nejnižší v Praze.

Opět je vidět, že nejvíce řidičů má dva body, a to konkrétně 170 815, kdy z toho je 129 177 mužů a 41 638 žen. Co se týká řidičů s 12 body, těchto je 39 616, přičemž toto číslo je prakticky stejné s rokem 2016 a 2017. Nejvíce je jich ve Středočeském kraji, a to konkrétně 5 449. Pokud se jedná o pohlaví, 36 713 mužů a 2 896 žen dosáhlo 12 bodů.

Graf č. 7 – absolutní počty řidičů podle věku

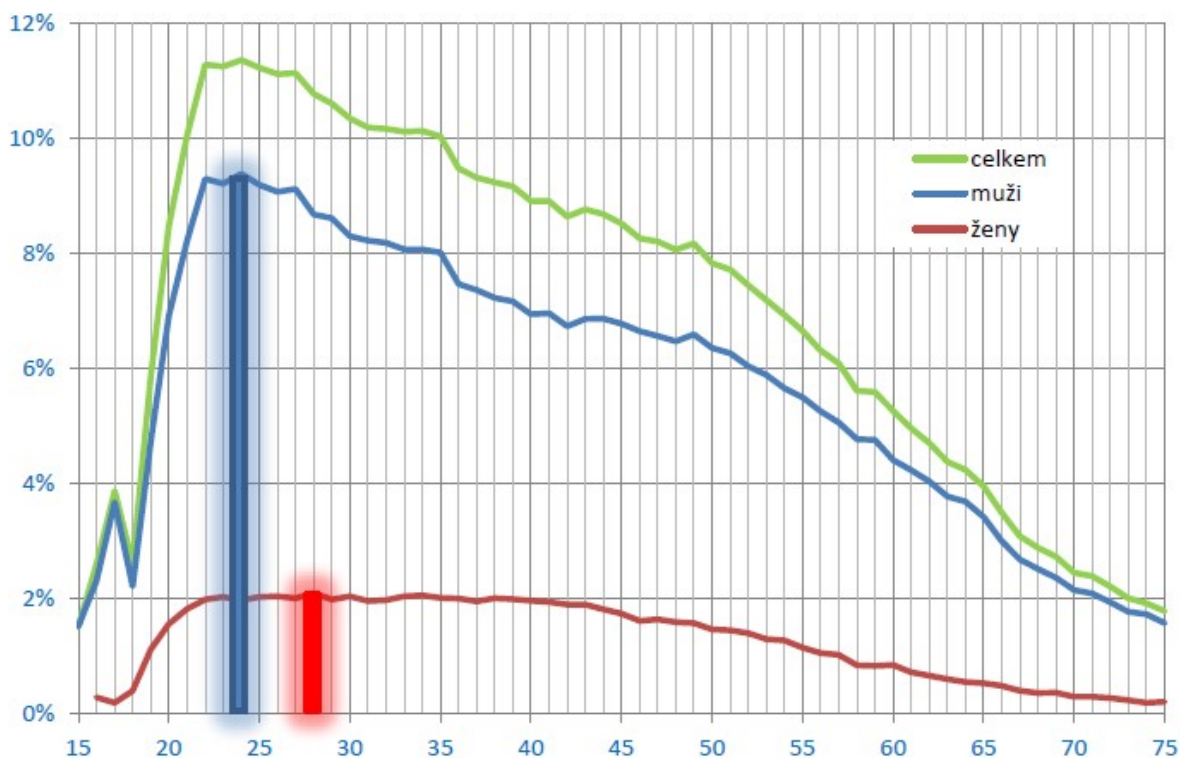


Zdroj a zpracování: převzato z [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-riidcu-za-rok-2017-\(1\)/Zprava-A-Bodovani-ridici-2018.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-riidcu-za-rok-2017-(1)/Zprava-A-Bodovani-ridici-2018.pdf.aspx) ke dni 5.2.2021

Podíváme se na bodované řidiče podle věku. Z grafu č. 7 výše je vidět, že největší skupinou podle absolutních čísel jsou muži ve věku 44 let a ženy ve věku 43 let. Tato skutečnost je opět dána tím, že v dané věkové kategorii, tedy 40 až 45 let je i nejvíce registrovaných řidičů.

Pokud se ovšem podíváme na přepočtené řidiče a vyjádříme ho v procentech viz. graf č. 8, nejvíce bodovaných řidičů jsou muži ve věku 24 let a ženy ve věku 28 let. Dále je opět vidět, že křivka u mužů od 18 let do 23 let strmě stoupá až po 25 roce začíná klesat. Stejně je to i u žen, na začátku od 18 let křivka strmě stoupá, pak se ale celkem drží až do 40 let, kdy začíná klesat.

Graf č. 8 – přepočet na počty řidičů v daném věku



Zdroj a zpracování: převzato z [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-riidcu-za-rok-2017-\(1\)/Zprava-A-Bodovani-ridici-2018.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-riidcu-za-rok-2017-(1)/Zprava-A-Bodovani-ridici-2018.pdf.aspx) ke dni 5.2.2021

Podíváme se na řidiče dle věku, kteří dosáhli hranice 12 bodů. V grafu č. 9 vidíme, že se jedná o muže ve věku 31 let a dále o ženy ve věku 32 let.

Co se týká odečítání bodů, za rok 2018 byly maximálně 4 body odečteny hned celkem 386 917 řidičům, kdy tito bodovaní řidiči v po sobě jdoucích 12 měsících se pravomocně nedopustili bodovaného protiprávního jednání. V daném případě se jedná o pokles o 34 114 řidičů oproti roku 2017. Pokud se jedná o odečítání bodů na základě podání žádosti k obecním úřadům obcí s rozšířenou působností za celý rok 2018 na základě potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy, celkem 1759 řidičů požádalo o odečet 3 bodů.

Graf č. 9 – podíl a věk řidičů s dvanácti body na celkovém počtu bodovaných řidičů



Zdroj a zpracování: převzato z [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-riidcu-za-rok-2017-\(1\)/Zprava-A-Bodovani-ridici-2018.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-riidcu-za-rok-2017-(1)/Zprava-A-Bodovani-ridici-2018.pdf.aspx) ke dni 5.2.2021

4.1.4 Rok 2019

Rok 2019 je posledním rokem, kterému se práce věnuje a ve které sleduje vybrané ukazatele. Níže uvedená tabulka nám opět ukazuje veškeré řidiče ke stavu k 31.12.2019, kteří mají alespoň jeden bod v celé České republice, kdy tato tabulka rozděluje i jednotlivé kraje a udělené body.

Tabulka č. 5

Kraj	1 b	2 b	3 b	4 b	5 b	6 b	7 b	8 b	9 b	10 b	11 b	12 b	bodova- ných řidičů	bodova- ných řidičů / celkem řidičů
Hl. m. Praha	3088	15309	8892	3986	3441	1043	3553	480	369	379	334	4091	44965	5,12%
Jihočeský	1931	11578	6903	2538	2182	974	2389	407	312	313	285	2355	32167	7,45%
Jihomoravský	2604	20171	11559	4370	3658	1419	3985	608	510	457	401	3400	53142	7,09%
Karlovarský	605	4447	2740	1132	700	389	1213	186	141	118	169	1750	13590	7,28%
Královéhradecký	1153	10696	6168	2064	1739	724	2254	287	253	232	244	1908	27722	7,63%
Liberecký	895	6535	4253	1657	1048	605	1833	251	197	183	214	2156	19827	7,22%
Moravskoslezský	3032	24444	12164	5636	4191	1843	5481	856	706	600	610	5399	64962	8,91%
Olomoucký	1268	8710	5124	2105	1492	618	2318	281	253	245	229	1898	24541	6,21%
Pardubický	919	8839	4859	1856	1289	629	1896	216	234	214	193	1563	22707	6,77%
Plzeňský	1191	9302	5108	2144	1251	613	2145	274	242	227	229	2111	24837	6,32%
Středočeský	2672	18914	11302	4603	2979	1332	4830	563	483	476	459	5489	54102	6,10%
Ústecký	1746	11817	7373	3567	1839	1019	3428	525	409	349	497	4917	37486	7,55%
Vysočina	1009	9157	6149	1777	1434	711	1601	212	192	176	152	1195	23765	7,02%
Zlínský	1612	11203	5850	2276	1905	874	2587	323	329	259	237	1674	29129	7,75%
ČR	23725	171122	98444	39711	29148	12793	39513	5469	4630	4228	4253	39906	472942	6,92%

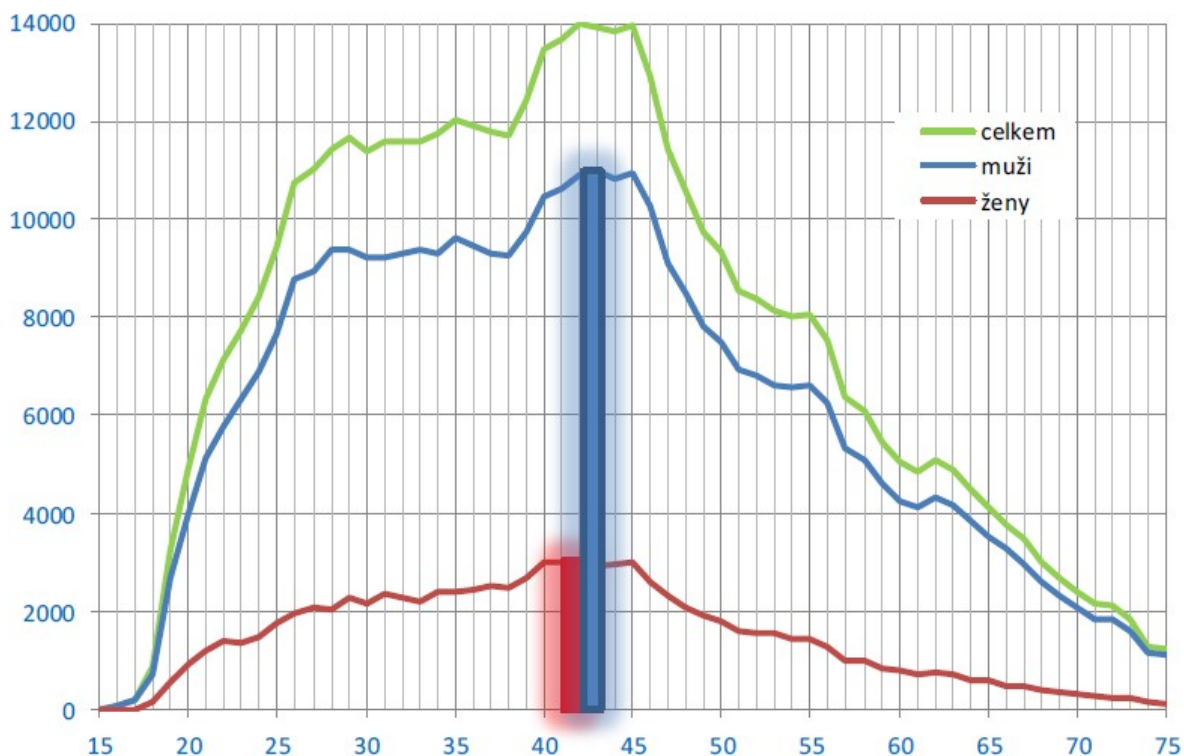
Zdroj a zpracování: převzato z [https://www.mdcv.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2019-\(1\)/Bodovani-ridici.pdf.aspx](https://www.mdcv.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2019-(1)/Bodovani-ridici.pdf.aspx) ke dni 5.2.2021

Tabulka nám ukazuje, že ke dni 31.12.2019 bylo v centrálním registru řidičů celkem 472 942 řidičů, kteří se dopustili přestupku či jiného protiprávního jednání započítávaného do bodového hodnocení. Z celkového počtu registrovaných řidičů (6 834 909), je to tedy 6,92 % řidičů, což je cca každý 14. řidič. Pokud se podíváme na samotné kraje, vidíme, že největší podíl bodovaných řidičů je v Moravskoslezském kraji a nejnižší v Praze.

Opět je vidět, že nejvíce řidičů má dva body, a to konkrétně 171 122, kdy z toho je 129 454 mužů a 41 668 žen. Co se týká řidičů s 12 body, těchto je 39 906, přičemž číslo je prakticky stejné za všechny zkoumané roky. Nejvíce je jich ve Středočeském kraji, a to konkrétně 5 489. Pokud se jedná o pohlaví, 36 743 mužů a 3 163 žen dosáhlo 12 bodů.

Pokud se opět podíváme na bodované řidiče podle věku, z grafu č. 10 níže je vidět, že největší skupinou podle absolutních čísel jsou muži ve věku 43 let a ženy ve věku 42 let. Tato skutečnost je opět dána tím, že v dané věkové kategorii, tedy 40 až 45 let je i nejvíce registrovaných řidičů.

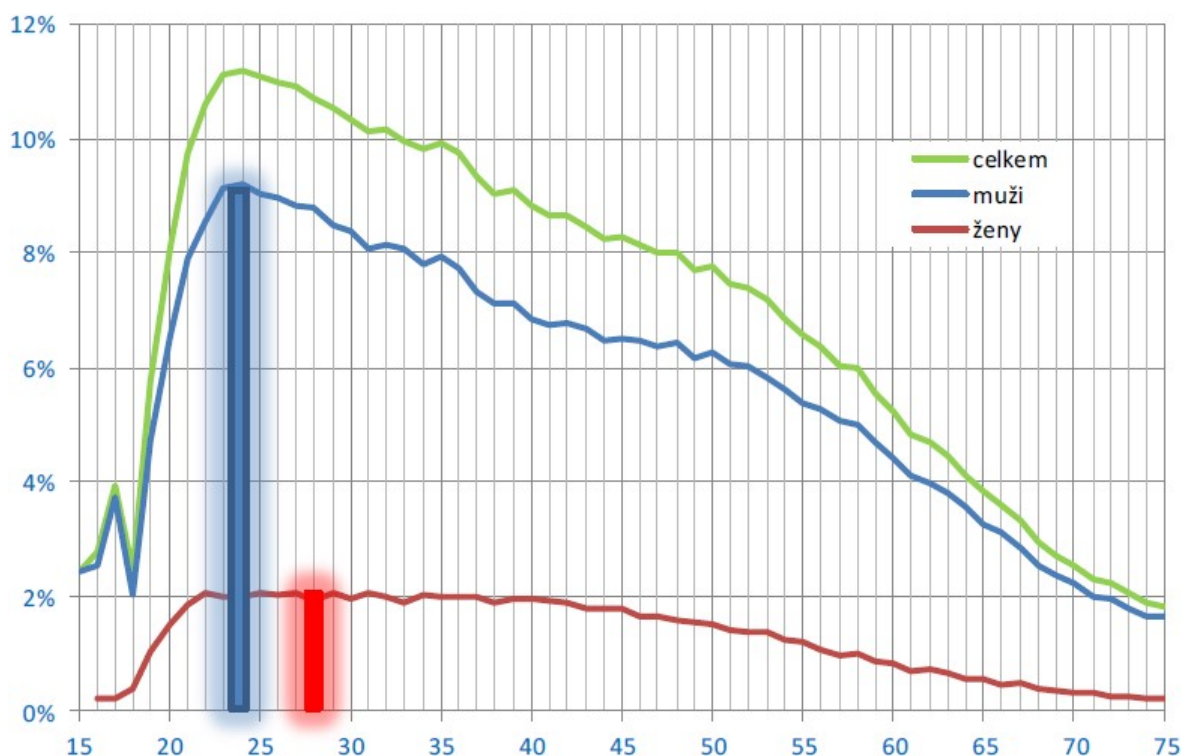
Graf č. 10 – absolutní počty řidičů podle věku



Zdroj a zpracování: převzato z [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2019-\(1\)/Bodovani-ridici.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2019-(1)/Bodovani-ridici.pdf.aspx) ke dni 5.2.2021

Pokud se ovšem podíváme na přepočtení řidičů a vyjádříme ho v procentech viz. graf č. 11, nejvíce bodovaných řidičů jsou muži ve věku 24 let a ženy ve věku 25 a 31 let. Dále je opět vidět, že křivka u mužů od 18 let do 23 let strmě stoupá až po 25. roce začíná klesat. Stejně je to i u žen, na začátku od 18 let křivka strmě stoupá, pak se ale celkem drží až do 40 let, kdy začíná klesat.

Graf č. 11 – přepočet na počty řidičů v daném věku

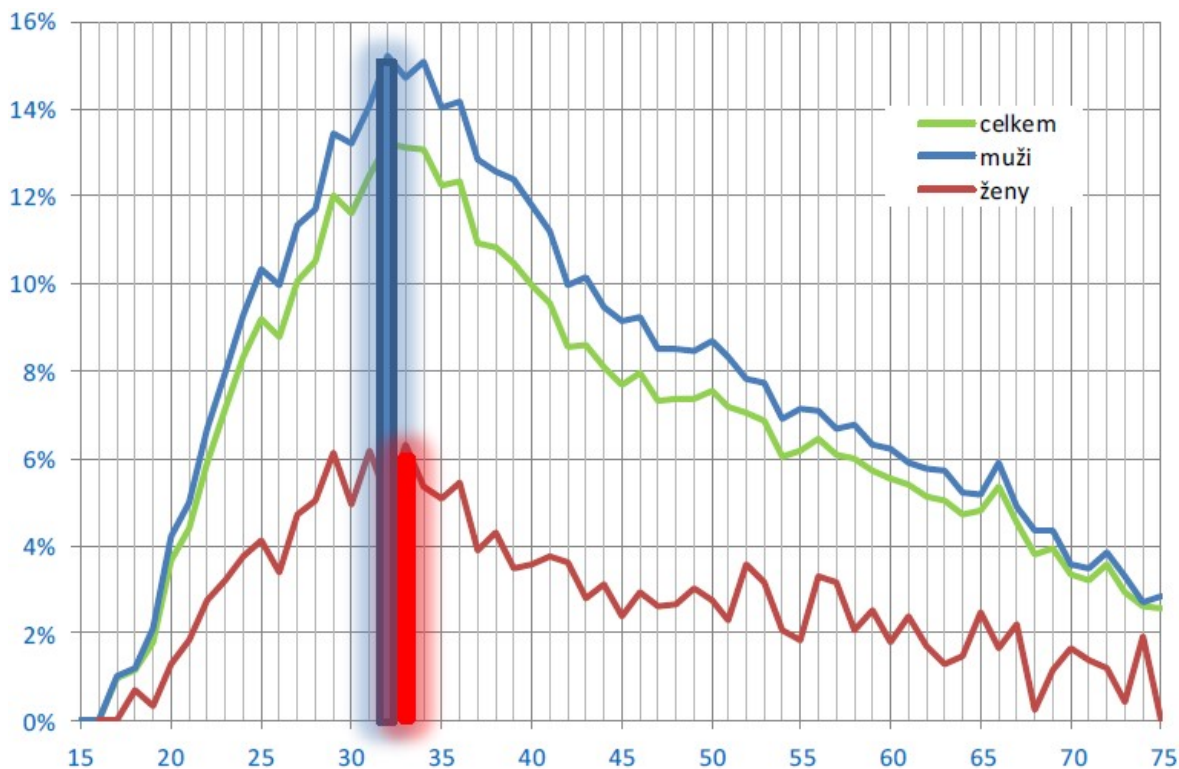


Zdroj a zpracování: převzato z [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2019-\(1\)/Bodovani-ridici.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2019-(1)/Bodovani-ridici.pdf.aspx) ke dni 5.2.2021

Podíváme se na řidiče dle věku, kteří dosáhli hranice 12 bodů. V grafu č. 12 vidíme, že se jedná o muže ve věku 32 let a dále o ženy ve věku 33 let.

Co se týká odečítání bodů, za rok 2019 byly maximálně 4 body odečteny hned celkem 388 200 řidičům, kdy tito bodovaní řidiči v po sobě jdoucích 12 měsících se pravomocně nedopustili bodovaného protiprávního jednání. V daném případě se jedná o navýšení o 1283 řidičů oproti roku 2018. Pokud se jedná o odečítání bodů na základě podání žádosti k obecním úřadům obcí s rozšířenou působností za celý rok 2019 na základě potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy, celkem 1949 řidičů požádalo o odečet 3 bodů.

Graf č. 12 – podíl a věk řidičů s dvanácti body na celkovém počtu bodovaných řidičů



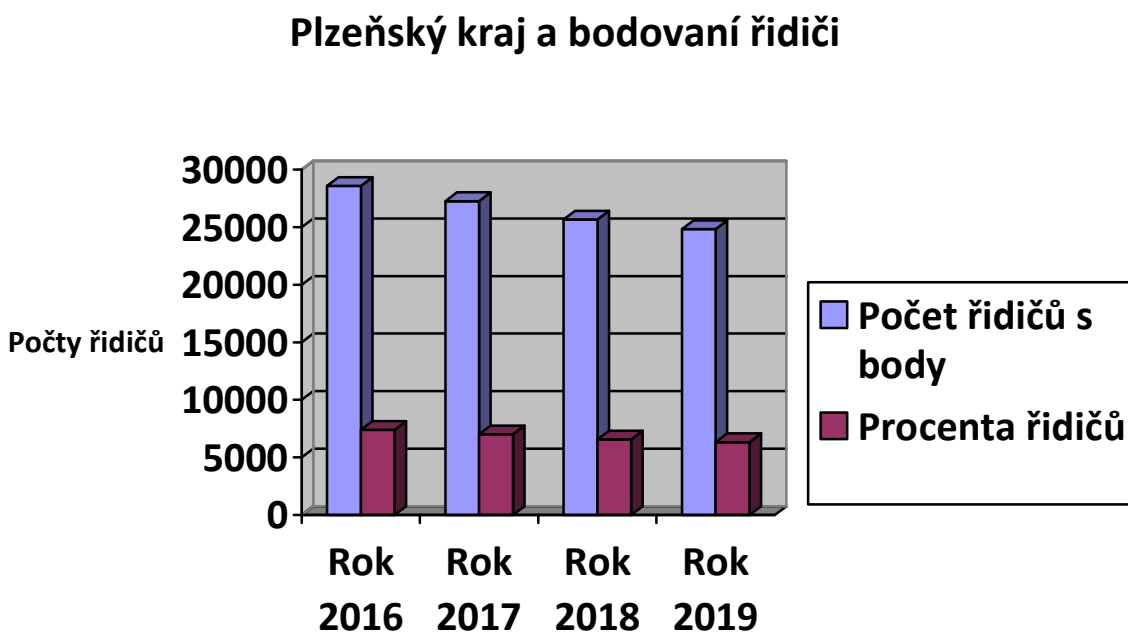
Zdroj a zpracování: převzato z [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2019-\(1\)/Bodovani-ridici.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2019-(1)/Bodovani-ridici.pdf.aspx) ke dni 5.2.2021

4.2 Zaměření na Plzeňský kraj

Podíváme-li se na samotný Plzeňský kraj a porovnáme vybrané ukazatele za všechny 4 roky, ke dni 31.12.2016 bylo v centrálním registru celkem 28 582 řidičů, kteří se dopustili přestupku či jiného protiprávního jednání započítávaného do bodového hodnocení. Z celkového počtu registrovaných řidičů v Plzeňském kraji je to 7,39 % řidičů, což je cca každý 13. řidič. Ke dni 31.12.2017 to je celkem 27 260 řidičů, což je 7,01 % řidičů, jedná se o každého cca 14. řidiče. Ke dni 31.12.2018 to bylo celkem 25 673 řidičů, což je 6,57 % řidičů, a to je každý cca 15. řidič. Ke dni 31.12.2019 to bylo celkem 24 837 řidičů, což je 6,32 % řidičů, a to je každý cca 16. řidič.

Z výše uvedeného je zřejmé, že počet bodovaných řidičů v Plzeňském kraji klesá, ovšem důležitějším ukazatelem je procentuální vyjádření ke všem řidičů v Plzeňském kraji, které také klesá, tedy řidiči v Plzeňském kraji jsou rok od roku více ukázněnější.

Graf č. 13 – Počet bodovaných řidičů v Plzeňském kraji



Zdroj: Vlastní šetření, vlastní zpracování

V Plzeňském kraji bylo v roce 2016 2188 řidičů, kteří dosáhli hranice dvanácti bodů. Další rok 2017 to bylo 2160 řidičů, rok 2018 představuje 2126 řidičů a v roce 2019 to bylo 2111 řidičů. Je zde vidět, že se situace opět lepší, i když v malé míře.

Dalším ukazatelem může být počet řidičů, kterým byl za kalendářní rok odečten počet 4 bodů. Je zřejmé, že lze odečíst jen těm řidičům, kteří nějaký bod již na svém kontě mají. Jak je uvedeno výše, v roce 2016 bylo v Plzeňském kraji 28 582 bodovaných řidičů celkem. Za rok 2016 byly celkem 27 849 řidičům odečteny body za to, že v po sobě jdoucích 12 měsících nespáchali bodovaný přestupek. Jak je vidět, spousta řidičů, kteří spáchají bodovaný přestupek se z toho poučí a v dalších 12 měsících se žádného nedopustí, což dokládá tak vysoké číslo. Za rok 2017 to bylo celkem 23 444 řidičů, další rok 2018 22 314 a za rok 2019 celkem 21 049 řidičů.

Odečtených bodů na základě podání žádosti k obecním úřadům obcí s rozšířenou působností v Plzeňském kraji za celý rok na základě potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy, tedy žádostí o odečtení 3 bodů, bylo v roce 2016 jen 67. V roce 2017 zažádalo o odečtení bodů 76 řidičů, další rok 82 řidičů a v roce 2019 celkem 88 řidičů. Na tomto ukazateli je také vidět pozitivní trend, že stále více řidičů absolvuje školení bezpečné jízdy.

4.3 Zaměření na okres Plzeň-jih

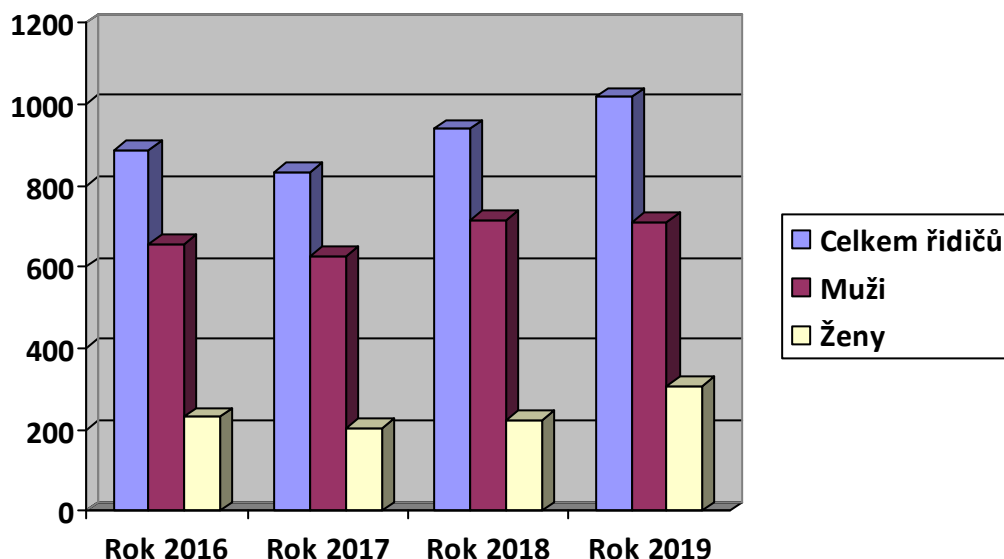
V této části se práce detailněji věnuje okresu Plzeň-jih, který se nachází v jihozápadní části Plzeňského kraje. Pro zajímavost sousedí se všemi ostatními okresy Plzeňského kraje, tedy s okresy Plzeň-město, Plzeň-sever, Tachov, Domažlice, Klatovy, Rokycany, dále se středočeským okresem Příbram a jihočeským okresem Strakonice. Jeho rozloha je 1 068,14 km² a počet obyvatel je cca 64 000. V okrese Plzeň-jih jsou celkem 4 úřady obcí s rozšířenou působností, a to v obcích Přeštice, Stod, Nepomuk a Blovice.

Pro získání potřebných údajů byly osloveny všechny čtyři úřady obcí s rozšířenou působností (dále jen ORP) v okrese Plzeň-jih, a to žádostí ve smyslu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.

Ke dni 31.12.2016 bylo například na ORP Přeštice evidováno celkem 18 052 řidičů, z toho 10923 mužů a 7129 žen. Další roky toto číslo stoupá, rok 2017 celkem 18 144 řidičů, v roce 2018 celkem 18 222 řidičů a v roce 2019 celkem 18 283 řidičů, z tohoto je zřejmé, že počet evidovaných řidičů stoupá.

Další informací, která byla poskytnuta od ORP Přeštice, byl počet řidičů, kterým byly zapsány body do centrálního registru řidičů v rámci ORP za roky 2016 až 2019. V tomto případě se tedy nejedná o všechny řidiče, kteří mají například nějaký bod k 31.12.2016, ale o řidiče, kterým byl nějaký bod zapsán za jednotlivé roky. Bylo zjištěno, že celkem 886 řidičům byl zapsán nějaký bod za rok 2016, kdy z toho bylo 655 mužů a 231 žen. Za další rok to bylo celkem 833 řidičů, z toho se jednalo o 627 mužů a 206 žen. Za rok 2018 to bylo celkem 938 řidičů, z toho 715 mužů a 223 žen. V roce 2019 to bylo celkem 1018 řidičů, z toho 709 mužů a 309 žen.

Graf č. 14 – Počet řidičů, kterým byly zapsány body v ORP Přeštice



Zdroj: Vlastní šetření, vlastní zpracování

Pokud porovnáme čísla uvedená ve výše uvedeném grafu s celkovým počtem řidičů v ORP Přeštice v letech 2016 až 2019 v přepočtu na procenta, v roce 2016 celkem 4,9 % řidičů obdrželo nějaký bod, z toho 5,9 % mužů a 3,2 % žen. V roce 2017 to je celkem 4,5 % řidičů, z toho 5,7 % mužů a 2,8 % žen. Za další rok 2018 to je celkem 5,14 % řidičů, z toho 6,5 % mužů a 3,06 % žen. A poslední rok 2019 to je celkem 5,5 % řidičů, z toho 6,4 % mužů a 4,2 % žen.

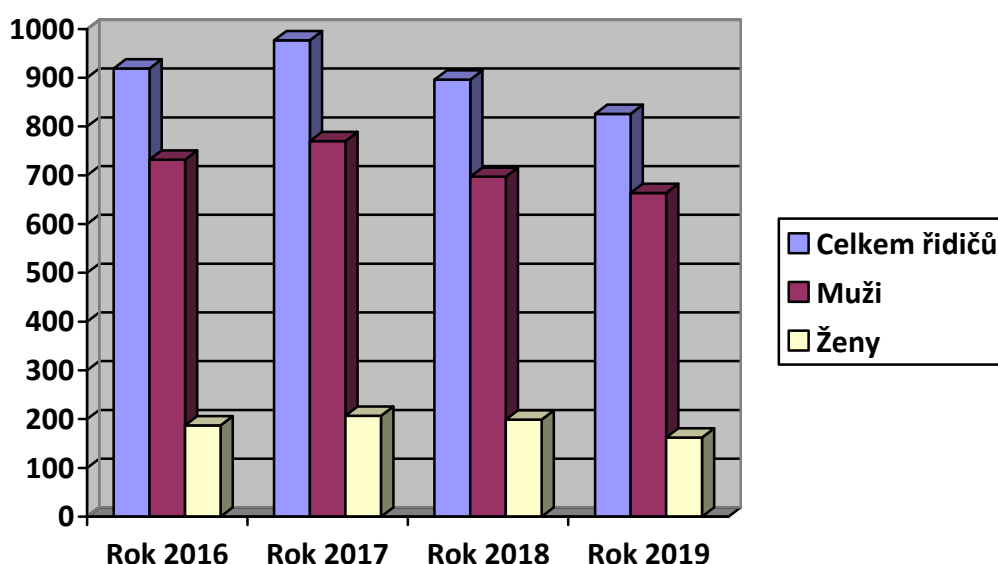
Co se týká odečítání bodů na ORP Přeštice, za rok 2016 celkem 1014 řidičům byly odečteny body za to, že v po sobě jdoucích 12 měsících nespáchali bodovaný přestupek. V roce 2017 to bylo celkem 909 řidičů, dále v roce 2018 celkem 820 řidičů a v roce 2019 celkem 838 řidičů. Na základě podání žádosti k ORP Přeštice za celý rok a na základě potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy, tedy žádostí o odečtení 3 bodů, tyto byly v roce 2016 jen 3. V roce 2017 zažádalo 7 řidičů, další rok opět 3 řidiči a v roce 2019 zažádalo celkem 7 řidičů.

Druhým největším ORP na území okresu Plzeň-jih, co do počtu řidičů, je ORP Stod, kde ke dni 31.12.2016 bylo evidováno celkem 14 726 řidičů, z toho 8322 mužů a 6404 žen. Další roky toto číslo stoupá, rok 2017 celkem 14 800 řidičů, v roce 2018 celkem

14 880 řidičů a v roce 2019 celkem 14 944 řidičů. Z tohoto je zřejmé, že počet evidovaných řidičů stoupá.

Další informací poskytnutou od ORP Stod, byl počet řidičů, kterým byly zapsány body do centrálního registru řidičů v rámci ORP za roky 2016 až 2019. V tomto případě se tedy nejedná o všechny řidiče, kteří mají například nějaký bod k 31.12.2016, ale o řidiče, kterým byl nějaký bod zapsán za jednotlivé roky. Bylo zjištěno, že celkem 919 řidičům byl zapsán nějaký bod za rok 2016, kdy z toho bylo 732 mužů a 187 žen. Za další rok to bylo celkem 977 řidičů, z toho se jednalo o 770 mužů a 207 žen. Za rok 2018 to bylo celkem 896 řidičů, z toho 697 mužů a 199 žen. V roce 2019 to bylo celkem 826 řidičů, z toho 664 mužů a 162 žen.

Graf č. 15 – Počet řidičů, kterým byly zapsány body v ORP Stod



Zdroj: Vlastní šetření, vlastní zpracování

Jak je vidět na grafu výše, počty řidičů, kterým byly za uvedené roky zapsány body, od roku 2017 klesá, avšak počty řidičů stoupají. Je to rozdíl oproti ORP Přeštice, kde počty řidičů stoupají, avšak stoupají i počty řidičů, kterým byly zapsány body.

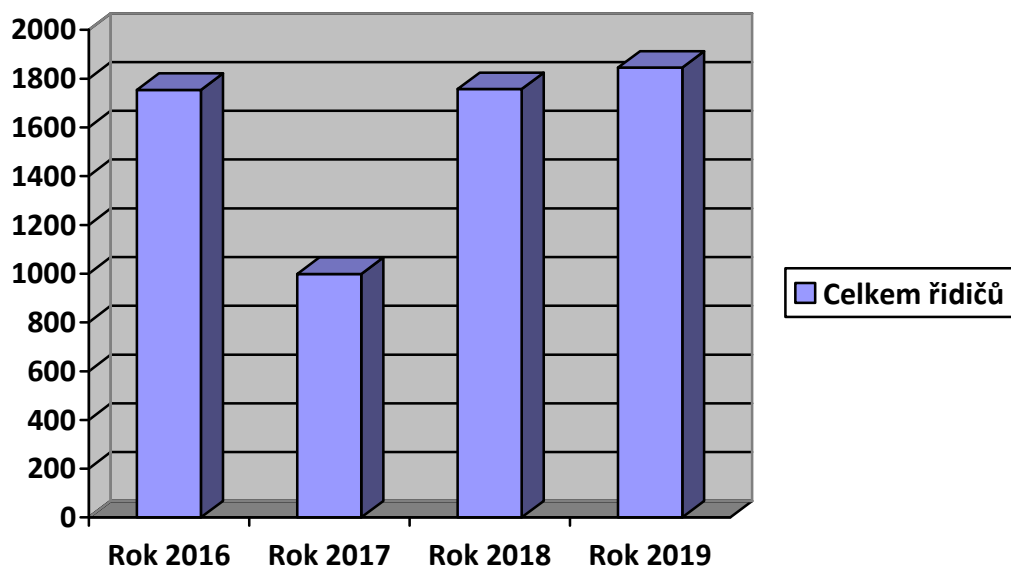
Na ORP Stod byly za rok 2016 odečteny body 1014 řidičům za to, že v po sobě jdoucích 12 měsících nespáchali bodovaný přestupek. V roce 2017 to bylo celkem 909 řidičů, dále v roce 2018 celkem 820 řidičů a v roce 2019 celkem 838 řidičů.

Na základě podání žádosti k ORP Přeštice za celý rok a na základě potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy, tedy žádostí o odečtení 3 bodů, tyto byly v roce 2016 jen 3. V roce 2017 zažádalo 7 řidičů, další rok opět 3 řidiči a v roce 2019 zažádalo celkem 7 řidičů.

Pokud se jedná o další dvě ORP, a to Nepomuk a Blovice, tyto dvě ORP mají jen každá cca 12 000 obyvatel, a proto jejich data mohou být zkreslena svou polohou a i právě malou populací. Proto data získaná žádostí ve smyslu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů od uvedených ORP, jsou uvedena pouze jako příloha této práce.

Dosud uvedená data a čísla dosti souvisí s prací Policie České republiky, respektive nejvíce s Dopravním inspektorátem Plzeň-venkov, který dohlíží na dodržování silničních pravidel v okrese Plzeň-jih a Plzeň-sever. Samozřejmě na silniční provoz dohlíží i jiní policisté například z obvodních oddělení, ale ti nejsou ve většině případů vybaveni například měřicím zařízením, a proto řeší blokovou pokutou příkazem na místě minimum přestupků souvisejících s bodovým hodnocením, ve srovnání s dopravním inspektorátem. Proto v této práci byla využita data jen z dopravního inspektorátu Plzeň-venkov.

Graf č. 16 – Počet řidičů, kterým byla udělena bodovaná pokuta



Zdroj: Vlastní šetření, vlastní zpracování

Pokud jde o řidiče, kteří se dopustili přestupků, za něž jsou udělovány body, těchto bylo řešeno dopravním inspektorátem Plzeň-venkov příkazem na místě za rok 2016 celkem 1754. V roce 2017 to bylo 999, další rok 2018 to bylo celkem 1757 řidičů a v posledním roce 2019 dokonce 1845 řidičů.

5 Výsledky a diskuse

5.1 Rozhovor

Hlubkový rozhovor byl uskutečněn s pracovníkem Městského úřadu Přeštice, konkrétně s vedoucím odboru správního a dopravního Bc. Zdeňkem Hudečkem. Tématem byly případy a poznatky z praxe vztahující se k samotnému bodovému systému a hodnocení v České republice, dále jeho stručná historie v oboru a jeho pracovní náplň. Rozhovor byl nahrán na diktafon a poté přepsán do diplomové práce.

Otázka: Popište stručně Vaši pracovní historii.

Odpověď: Já jsem v roce 1992 nastoupil k Policii České republiky, konkrétně na dopravní inspektorát, poté jsem mimo práci na dopravním inspektorátu od roku 1994 do roku 2000 byl zkušební komisař žadatelů o řidičské oprávnění a vedoucí dopravně správních agend. Dále jsem byl od roku 2005 vedoucí skupiny dopravních nehod. V roce 2010 jsem se stal zástupcem vedoucího dopravního inspektorátu, kterého jsem dělal do roku 2019. Poté jsem odešel a začal pracovat jako vedoucí odboru správního a dopravního na Městském úřadu Přeštice.

Otázka: Když jste pracoval na dopravním inspektorátu a pokud jste seznámen s výsledky za roky 2016 až 2019 v rámci pokut příkazem na místě pro bodované řidiče, v čem vidíte vysoký propad v roce 2017.

Odpověď: Tento propad spočíval v personální situaci, kdy ke konci roku 2016 došlo k odchodu více policistů z dopravního inspektorátu a dohled nad silničním provozem v roce 2017 vykonávalo méně policistů.

Otázka: Popište vaši činnost na Městském úřadu Přeštice.

Odpověď: Vedoucí odboru správního a dopravního řídí činnost oddělení zodpovídá za výkon svěřených pracovních činností v souladu s právními a interními předpisy. Řídí oddělení, provádí metodickou a kontrolní činnost na oddělení. Provádí metodickou a kontrolní činnost vůči pracovníkům odboru vykonávajících agendu přestupků a jiných správních deliktů ve věcech bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, na úseku dopravy a silničního hospodářství, veřejného pořádku, občanského

soužití a majetku, včetně evidence řidičů a vozidel. Na žádost ostatních odborů vykonávajících přenesenou působnost poskytuje těmto metodickou pomoc zejména na poli správního trestání. Spolupracuje s orgány Policie ČR, orgány činnými v trestním řízení a dalšími úřady v souvislosti s projednáváním přestupků a vyšetřováním trestných činů na úseku dopravy.

Otázka: Co říkáte obecně k bodovému hodnocení jako celku.

Odpověď: Cílem zavedení bodového systému mělo být zvýšení bezpečnosti a vymýcení „pirátů silnic“, což se dle mého názoru úplně nepovedlo.

Otázka: Jaké jsou nedostatky tohoto bodového hodnocení.

Odpověď: Dle mého názoru jsou nedostatky například v tom, že lze projednat více přestupků ve společném řízení a v tomto případě přestupce dostane jen body za nejzávažnější přestupek, čehož v nemalé míře přestupci využívají. Uniknou tak nejen od ostatních bodů, ale i od celkové výše pokuty. Dále například pokud se řidiči odečtou 4 body za rok a řidič způsobil další bodovaný přestupek do roka, ale stále se odvolává a protahuje přestupkové řízení, tak mu 4 body zůstanou odečtené i když je po roce pravomocně o tomto přestupku rozhodnuto.

Otázka: Popište z praxe, čím se snaží přestupci nejčastěji u správního orgánu takzvaně vyvinit z přestupku.

Odpověď: Nejčastěji se přestupci u správního orgánu snaží vyvinit z přestupkového jednání různými obstrukcemi v rámci správního řízení (vady podání, dokazování, doručování, omluvy z jednání, námitky podjatosti atd.) ve snaze jednak dosáhnout prekluze přestupku nebo celkového zpochybnění přestupku včetně jeho dokumentace, ať již Policií České republiky nebo městské policie. Při dosažení nejvyššího stanoveného počtu bodů pak zpochybnování uložených pokut příkazem na místě v rámci námitkového řízení.

Otázka: Co vidíte jako největší problém v rámci projednávání přestupků v dopravě na ORP Přeštice.

Odpověď: Největší problém spatřuji ve velké administrativní zátěži v rámci projednávání přestupků ve správním řízení, v mnoha případech přestupků bagatelních.

Pokuta, kterou řidič dostane na místě, má mnohem výchovnější efekt, protože dochází k potrestání hned po spáchaném přestupku. Vše je mimo jiné zapříčiněno i velmi malým rozdílem spodní hranice pokuty ve správním řízení a vyřízení přestupku příkazem na místě, včetně možné šance se z přestupku vyvinit.

Otázka: Máte nějaký návrh k úpravě bodového hodnocení.

Odpověď: Možná by mělo dojít k celkovému zjednodušení bodového hodnocení, dále bych navrhoval méně bodů pro řidiče do 30 let. Za závažné dopravní přestupky více bodů a trestat systémem 2 x a dost, u recidivy bych dokonce navrhoval doživotní zákaz řízení.

5.2 Výsledky a návrhy

Ze statistických přehledů za jednotlivé roky 2016 až 2019 v rámci celé České republiky je zřejmé, že celkový počet řidičů stoupá, což dokládají i statistiky jednotlivých orgánů obcí s rozšířenou působností. Celkem se toto číslo blíží k sedmi milionům a více než tři miliony řidičů tvoří ženy. Co se ovšem týká bodovaných řidičů, toto číslo od roku 2016 mírně klesá, což je dobrá zpráva. Rok 2016 v přepočtu k celkovému počtu řidičů 7,7 % bodovaných, v roce 2017 je to 7,1 % bodovaných řidičů, v roce 2018 7,06 % řidičů a v roce 2019 celkem 6,9 % řidičů. Ze statistik je také zřejmé, že ženy jsou ukázněnějšími řidiči, a to na základě faktu, že podíl bodovaných žen mezi evidovanými řidičkami je téměř čtyřnásobně nižší, než je tomu v případě mužů. Tato skutečnost může být dána také tím, že ženy všeobecně řídí méně. Ze statistik by se dalo usuzovat, že zavedení systému bodového hodnocení má svůj smysl pro udržení dlouhodobého trendu snižování počtu závažných následků dopravních nehod.

Ovšem pokud se podíváme na statistiku bodovaných řidičů, kteří dosáhli 12 bodů za všechny roky, tato se prakticky nemění a každý rok je více jak 39 000 řidičů takzvaně vybodovaných. Rovněž je i vysoké číslo řidičů, kterým byly za uvedené roky vráceny 4 body, protože v po sobě jdoucích 12 měsících se pravomocně nedopustili bodovaného protiprávního jednání. Každý rok se více než 380 000 bodovaných řidičů nedopustí bodovaného přestupku. Zde je vidět, že velká část populace řidičů se takzvaně poučí a další

rok případně roky si dávají pozor, protože vědí, že nějaký bod na svém kontě mají. Ovšem stále je dost řidičů, co se řadí k těm, kteří jsou problémem na silnicích.

Dále pokud se podíváme na statistiku řidičů a řidiček za uvedené roky, kteří mají na svém kontě nějaký bod, v přepočtu na celkově evidované řidiče, jsou to prakticky vždy mladí řidiči a řidičky ve věku do 30 let. Stejně tak nejvíce řidičů a řidiček se 12 body je kolem 30 let a poté se toto číslo snižuje. Ze statistik je zřejmé, že velkým problémem jsou právě mladí řidiči a řidičky. Navrhovaným opatřením je v tomto případě legislativní změna, a to úprava bodového hodnocení pro mladé řidiče, kdy pro řidiče do 30 let by bylo bodové konto sníženo na 8 bodů a poté by automaticky následovalo pozbytí řidičského oprávnění na šest měsíců a dále by se řidič musel podrobit přezkoušení z odborné způsobilosti a také prokázat, že je zdravotně i psychicky způsobilý. Dále by musel povinně absolvovat školení bezpečné jízdy.

Další z navrhovaných opatření, které souvisí s bezpečností v silničním provozu, je pro občany „nepopulární“ zvýšení represe. S tímto je spojen mimo jiné dohled policejních orgánů, avšak tento je dlouhodobě personálně limitován. Je však zřejmé, že pokud nebude na pozemních komunikacích daleko více hlídek policistů, nemůže se současná situace v oblasti bezpečnosti výrazně měnit. Navrhovaným opatřením je tedy navýšení personálních zdrojů hlavně u dopravní policie tím, že se zvýší služební plat pro začínající policisty. Dále se zvýší náborový příspěvek, a tak dojde ke konkurenceschopnosti se soukromým sektorem. Dále by měla nastat legislativní změna, a to v zavedení pevných hranic v rámci uložení blokové pokuty příkazem na místě, neboť takzvaná „diskuze“ s přestupcem a poté udělení například pokuty ve výši 100,- Kč za telefonování za jízdy, je pro některé řidiče spíše k smíchu, než aby to mělo výchovný charakter. Řidiči mají většinou větší starost, za kolik je to bodů. Finanční sankce za způsobený přestupek by měla hlavně působit na úpravu chování řidiče, a tedy výše pokuty by měla odpovídat závažnosti jednání a případně i finančním poměrům přestupce, jako je tomu například ve Finsku.

Ovšem jen změnou legislativy ohledně částky za pokuty se bezpečnost na pozemních komunikacích nevyřeší. Bude nutné upravit i celé správní řízení o uložení sankce a i samotných bodů, a to takovým způsobem, aby nedocházelo třeba k obstrukcím nebo jiným jednáním. Těmito jednáními může být projednání ve společném řízení. Pro příklad může být uvedeno jednání, že řidič na místě přestupku s přestupkem nesouhlasí a Policie České republiky oznámí přestupek správnímu orgánu. Může se jednat o

telefonování za jízdy tedy dva body. Za týden řidič překročí povolenou rychlost v obci o 20 km/h a opět na místě nesouhlasí s přestupkem, kdy je tento opět oznámen Policií České republiky místně příslušnému správnímu orgánu. Za překročenou rychlost v obci jsou tři body. Další týden řidič překročí povolenou rychlost mimo obec o 50 km/h a zase nesouhlasí s přestupkem. Za tento přestupek je pět bodů. Poté požádá místně příslušný úřad o projednání přestupků ve společném řízení a obecní úřad mu místo 10 bodů započítá jen pět.

Další jednání, které využívají hojně „piráti silnic“, je skutečnost, že pokud ke konci období 12 po sobě jdoucích měsíců spáchají bodovaný přestupek, na místě přestupku nesouhlasí s přestupkem a Policie České republiky opět oznámí tento přestupek na správní orgán obce s rozšířenou působností. Než správní orgán rozhodne, někdy se stane, že se řidiči odečtou 4 body a tyto se opětovně nezaznamenávají, i když vyjde najevo, že se řidič v rozhodné době vlastně dopustil bodovaného přestupku.

Poslední navrhované opatření je spatřováno v zavedení doživotního zákazu řízení motorových vozidel za spáchání opakovaných nejzávažnějších protiprávních jednání. Například „tři krát a dost za alkohol nebo jinou návykovou látku za volantem“.

6 Závěr

System bodového hodnocení může být jedna možnost, jak posunout k lepšímu žalostný stav bezpečnosti na našich pozemních komunikacích. Avšak samotné bodové hodnocení nevyřeší tuto situaci samo, jako velmi důležité se jeví i výchova nejmladších řidičů s ohledem na jejich postoj k dopravě a samotné bezpečnosti s ní. Vždy bude potřeba důsledná kontrola dodržování pravidel silničního provozu, dostatečná a funkční prevence i samotná represe. Každý má právo na bezpečnost v silničním provozu, ale je i jeho povinností svým chováním na pozemních komunikacích tuto bezpečnost utvářet.

Cílem diplomové práce bylo přiblížit a analyzovat průběh správních řízení týkajících se přestupků, které jsou páhány v souvislosti s provozem vozidla na pozemních komunikacích, se zaměřením na vybrané přestupky, za které jsou udělovány body a navrhnout opatření ke zlepšení efektivity systému bodového hodnocení.

Teoretická část práce přibližuje a analyzuje základní právní úpravy, ve kterých je zakotveno přestupkové řízení v dopravě. Zahrnuje kapitoly o základních pojmech, o postupu a působnosti správních orgánů při ukládání sankcí v řízení o přestupcích a rovněž jsou popsány skutkové podstaty přestupkového jednání v dopravě se zaměřením na bodové hodnocení. Jedna z kapitol se také týká samotného bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem. V této části práce jsou také uvedeny příklady z rozhodovací praxe Nejvyššího správního soudu České republiky, Nejvyššího soudu České republiky a Ústavního soudu České republiky, které napomohly upřesnit některá ustanovení zákona o silničním provozu.

Analytická část této práce se věnuje především analýze bodovaných řidičů v České republice v období od roku 2016 až 2019, rozděluje tyto statistiky podle věku, pohlaví a podle počtu bodů. Praktická část je také zaměřena na údaje z Plzeňského kraje a samotného okresu Plzeň-jih, respektive z jednotlivých úřadů obcí s rozšířenou působností, které potvrzují statistiky na celorepublikové úrovni. Na základě zjištěných skutečností a po rozhovoru s vedoucím pracovníkem odboru dopravního a správního městského úřadu Přeštice byla navržena opatření ke zlepšení samotného bodového hodnocení i stávající právní úpravy.

Obecně lze říci, že bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem, má na bezpečnost silničního provozu v České republice příznivý vliv, což dokládají statistiky

bodovaných řidičů. Avšak bylo by zapotřebí tento systém přehodnotit, protože cílem zavedení systému bodového hodnocení řidičů bylo mnohem větší ovlivnění přestupkového jednání řidičů v silniční dopravě a tím dosažení vyšší bezpečnosti.

7 Seznam použitých zdrojů

1. BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., 2016.: *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: Nakladatelství Tisk Sprint s.r.o. ISBN 978-80-906024-1-0
2. JEMELKA, L., VETEŠNÍK P., 2020.: *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. 2.* Praha: Nakladatelství C.H.Beck s. r. o. ISBN 978-80-7400-772-9
3. KOČÍ, R., 2016.: *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. Praha: Nakladatelství Leges, s. r. o. ISBN 978-80-7502-123-6
4. VANGELI B., 2014.: *Zákon o Policii České republiky. Komentář, 2. vydání*. Praha: Nakladatelství C.H.Beck s. r. o. ISBN 978-80-7400-543-5
5. KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA J., 2012.: *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář. 2.* Praha: Nakladatelství C.H.Beck s. r. o. ISBN 978-80-7400-418-6
6. HENDRYCH, Dušan, a kol.: 2016. *Správní právo. Obecná část, 9. vydání*. Praha: Nakladatelství C.H.Beck s. r. o. ISBN 978-80-7400-624-1
7. *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů*. In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 98/2000
8. *Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích*. In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 3/1997
9. *Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 98/2016
10. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Policejní prezidium České republiky, Praha, 2009
11. *Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 1/2010*. Policejní prezidium České republiky, Praha, 2010
12. *NAŘÍZENÍ VLÁDY č. 41 ze dne 26. února 2014 o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou*. In: Sbíрка zákonů ČR, částka č. 17/2014
13. Rozsudek NSS ze dne 27.5.2011, č.j. 5 As 77/2010-156 In: Sbíрка rozhodnutí NSS, č. 2159/2011
14. Rozsudek NSS ze dne 29.8.2012 č. j. 1 As 75/2012-76 In: Sbíрка rozhodnutí NSS, č. 2728/2013
15. Rozsudek NSS ze dne 31. 7. 2012, č. j. 2 As 67/2011-89 In: Sbíрка rozhodnutí NSS, č. 7199/2012
16. Usnesení NS ze dne 25. 3. 2015, sp. zn. 8 Tdo 125/2015 In: Sbíрка rozhodnutí NS, č. 2496/2015
17. Rozsudek NSS ze dne 20.12.2012, č. j. 7 As 91/2012-62, In: Sbíрка rozhodnutí NSS, č. 2820/2013
18. Usnesení NS ze dne 20. 10. 2004, č. j. 5 Tdo 1173/2004, In: Sbíрка rozhodnutí NS, č. 45/2005
19. Usnesení ÚS ze dne 19. 3. 2008, sp. zn. II. ÚS 2221/07, In: Sbíрка rozhodnutí ÚS, č. 58/2008
20. Stanovisko trestního kolegia NS ze dne 21.10.2020 sp. zn. Tpjn 300/2020, In: Sbíрка rozhodnutí NS, č. 42/2020

21. Dopravní právo: online <http://www.dopravni-pravo.cz>, ke dni 15.1.2021
22. Ministerstvo Dopravy ČR: online <https://www.mdcr.cz>, ke dni 21.2.2021
23. Policie ČR: online <https://www.policie.cz/clanek/hladina-alkoholu-v-krvi-ridice-vozidla-do-0-2.aspx> ke dni 23.2.2021
24. Ministerstvo dopravy ČR: online <http://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/> ke dni 5.2.2021

8 Přílohy

Příloha č. 1 - Rozsudek řidiče jízda na cizí kartu

1 T 69/2018 - 92

ČESKÁ REPUBLIKA



TRESTNÍ PŘÍKAZ

Samosoudkyně Okresního soudu Plzeň – jih vydala dne 30. 8. 2018 v Plzni podle § 314e odst. 1 trestního řádu následující trestní příkaz:

Obviněný

je vinen, že

v období od 11. 12. 2017 do 8. 1. 2018 na různých místech v České republice a ve státech Evropské unie řídil nákladní vozidlo v mezinárodní kamionové dopravě, kdy byl dne 8. 1. 2018 v 10:41 hodin s jízdní soupravou složené z tahače tovární značky Volvo FH VTA3T, a přípojného vozidla tovární značky Schmitz Cargobull, RZ, zastaven a kontrolován hlídkou Policie ČR na silnici I/20 u obce Měcholupy, okres Plzeň-jih, přičemž při kontrole bylo zjištěno, že v rozporu s čl. 27 odst. 2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 měl po dobu své jízdy v digitálním tachografu vozidla založenou kartu řidiče, číslo karty 00000000027H2001, a v uvedeném období střídavě užíval k záznamu údajů o jízdě jak kartu svou, tak kartu, kterou použil konkrétně:

- v době od 01:11 hodin dne 11. 12. 2017 do 03:50 hodin téhož dne,
- v době od 16:54 hodin dne 11. 12. 2017 do 04:30 hodin dne 12. 12. 2017,
- v době od 12:04 hodin dne 14. 12. 2017 do 03:14 hodin dne 15. 12. 2017,
- v době od 10:51 hodin dne 18. 12. 2017 do 18:08 hodin téhož dne,
- v době od 13:10 hodin dne 19. 12. 2017 do 16:23 hodin téhož dne,
- v době od 06:42 hodin dne 21. 12. 2017 do 07:17 hodin téhož dne,
- v době od 09:49 hodin dne 2. 1. 2018 do 18:07 hodin téhož dne,
- v době od 09:19 hodin dne 4. 1. 2018 do 23:17 hodin téhož dne,
- v době od 09:24 hodin dne 8. 1. 2018 do 10:41 hodin téhož dne,

Shodu s prvopisem potvrzuje Petra Sedláčková

tedy

získal přístup k nosiči informací a neoprávněně vložil data na nosič informací

čímž spáchal

přechin neoprávněného přístupu k počítačovému systému a nosiči informací podle § 230 odst. 2 písm. d) trestního zákoníku

a odsuzuje se

podle § 230 odst. 2 trestního zákoníku k trestu odnětí svobody v trvání **8 (osmi) měsíců**.

Podle § 81 odst. 1 a § 82 odst. 1 trestního zákoníku se výkon tohoto trestu podmíněně odkládá na zkušební dobu v trvání **22 (dvaceti dvou) měsíců**.

Poučení:

Proti tomuto trestnímu příkazu lze do osmi dnů od jeho doručení podat u zdejšího soudu odpor. Právo podat odpor nenáleží poškozenému. Pokud je odpor podán včas a oprávněnou osobou, trestní příkaz se ruší a ve věci bude nařízeno hlavní líčení.

Při projednání věci v hlavním líčení není samosoudce vázán právní kvalifikací ani druhem a výměrou trestu obsaženými v trestním příkaze. Nebude-li odpor řádně a včas podán, trestní příkaz se stane pravomocným a vykonatelným. V případě, že obviněný odpor nepodá, vzdává se tím práva na projednání věci v hlavním líčení.

Plzeň, 30. srpna 2018

Mgr. Simona Kuboušková v.r.
samosoudkyně

Tento tr. příkaz ze dne 30. 8. 2018, sp.zn.1 T 69/2018 nabyl PM dne 19. 9. 2018 a je vykonatelný.

Připojení doložky PM provedla: Beková dne 4. 10. 2018

PČR ÚO Plzeň-venkov – KRPP-4654/TČ-2018-031181

**Václava
Beková** Digitálně podepsal
Václava Beková
Datum: 2018.10.04
12:36:19 +02'00'

Shodu s prvopisem potvrzuje Petra Sedláčková

Příloha č. 2 – tabulka rychlostních limitů a odečtů

Příloha č. 6 k P ŘŘSDP č. 1/2010

**Tabulka rychlostních limitů a odečtů pro měřící zařízení
naměřené rychlosti nad 100 km/hod.**

rychlost	3%	odpočet	rychlost	3%	odpočet	rychlost	3%
101	3,03	-4	151	4,53	-5	201	6,03
102	3,06	-4	152	4,56	-5	202	6,06
103	3,09	-4	153	4,59	-5	203	6,09
104	3,12	-4	154	4,62	-5	204	6,12
105	3,15	-4	155	4,65	-5	205	6,15
106	3,18	-4	156	4,68	-5	206	6,18
107	3,21	-4	157	4,71	-5	207	6,21
108	3,24	-4	158	4,74	-5	208	6,24
109	3,27	-4	159	4,77	-5	209	6,27
110	3,30	-4	160	4,80	-5	210	6,30
111	3,33	-4	161	4,83	-5	211	6,33
112	3,36	-4	162	4,86	-5	212	6,36
113	3,39	-4	163	4,89	-5	213	6,39
114	3,42	-4	164	4,92	-5	214	6,42
115	3,45	-4	165	4,95	-5	215	6,45
116	3,48	-4	166	4,98	-5	216	6,48
117	3,51	-4	167	5,01	-6	217	6,51
118	3,54	-4	168	5,04	-6	218	6,54
119	3,57	-4	169	5,07	-6	219	6,57
120	3,60	-4	170	5,10	-6	220	6,60
121	3,63	-4	171	5,13	-6	221	6,63
122	3,66	-4	172	5,16	-6	222	6,66
123	3,69	-4	173	5,19	-6	223	6,69
124	3,72	-4	174	5,22	-6	224	6,72
125	3,75	-4	175	5,25	-6	225	6,75
126	3,78	-4	176	5,28	-6	226	6,78
127	3,81	-4	177	5,31	-6	227	6,81
128	3,84	-4	178	5,34	-6	228	6,84
129	3,87	-4	179	5,37	-6	229	6,87
130	3,90	-4	180	5,40	-6	230	6,90
131	3,93	-4	181	5,43	-6	231	6,93
132	3,96	-4	182	5,46	-6	232	6,96
133	3,99	-4	183	5,49	-6	233	6,99
134	4,02	-5	184	5,52	-6	234	7,02
135	4,05	-5	185	5,55	-6	235	7,05
136	4,08	-5	186	5,58	-6	236	7,08
137	4,11	-5	187	5,61	-6	237	7,11
138	4,14	-5	188	5,64	-6	238	7,14
139	4,17	-5	189	5,67	-6	239	7,17
140	4,20	-5	190	5,70	-6	240	7,20
141	4,23	-5	191	5,73	-6	241	7,23
142	4,26	-5	192	5,76	-6	242	7,26
143	4,29	-5	193	5,79	-6	243	7,29
144	4,32	-5	194	5,82	-6	244	7,32
145	4,35	-5	195	5,85	-6	245	7,35
146	4,38	-5	196	5,88	-6	246	7,38
147	4,41	-5	197	5,91	-6	247	7,41
148	4,44	-5	198	5,94	-6	248	7,44
149	4,47	-5	199	5,97	-6	249	7,47
150	4,50	-5	200	6,00	-6	250	7,50

Příloha č. 3 – tabulka limitních rozdílových hodnot alkoholu

Příloha č. 1 k ZPPP č. 160/2009

Tabulka limitních rozdílových hodnot (10%)

SH	H	O	HH	SH	H	O	HH	SH	H	O	HH	SH	H	O	HH	SH	H	O	HH
0,22	0,24	0,024	0,260	0,99	1,10	0,110	1,210	1,77	1,96	0,196	2,150	2,54	2,82	0,282	3,100	3,31	3,67	0,367	4,030
0,23	0,25	0,025	0,270	1,00	1,11	0,111	1,220	1,78	1,97	0,197	2,160	2,55	2,83	0,283	3,110	3,32	3,68	0,368	4,040
0,24	0,26	0,026	0,280	1,01	1,12	0,112	1,230	1,79	1,98	0,198	2,170	2,56	2,84	0,284	3,120	3,33	3,69	0,369	4,050
0,25	0,27	0,027	0,290	1,02	1,13	0,113	1,240	1,80	1,99	0,199	2,180	2,57	2,85	0,285	3,130	3,33	3,70	0,370	4,070
0,26	0,28	0,028	0,300	1,03	1,14	0,114	1,250	1,80	2,00	0,200	2,200	2,58	2,86	0,286	3,140	3,34	3,71	0,371	4,080
0,27	0,29	0,029	0,310	1,04	1,15	0,115	1,260	1,81	2,01	0,201	2,210	2,59	2,87	0,287	3,150	3,35	3,72	0,372	4,090
0,27	0,30	0,030	0,320	1,05	1,16	0,116	1,270	1,82	2,02	0,202	2,220	2,60	2,88	0,288	3,160	3,36	3,73	0,373	4,100
0,28	0,31	0,031	0,330	1,06	1,17	0,117	1,280	1,83	2,03	0,203	2,230	2,61	2,89	0,289	3,170	3,37	3,74	0,374	4,110
0,29	0,32	0,032	0,340	1,07	1,18	0,118	1,290	1,84	2,04	0,204	2,240	2,61	2,90	0,290	3,190	3,38	3,75	0,375	4,120
0,30	0,33	0,033	0,350	1,08	1,19	0,119	1,300	1,85	2,05	0,205	2,250	2,62	2,91	0,291	3,200	3,39	3,76	0,376	4,130
0,31	0,34	0,034	0,370	1,08	1,20	0,120	1,320	1,86	2,06	0,206	2,260	2,63	2,92	0,292	3,210	3,40	3,77	0,377	4,140
0,32	0,35	0,035	0,380	1,09	1,21	0,121	1,330	1,87	2,07	0,207	2,270	2,64	2,93	0,293	3,220	3,41	3,78	0,378	4,150
0,33	0,36	0,036	0,390	1,10	1,22	0,122	1,340	1,88	2,08	0,208	2,280	2,65	2,94	0,294	3,230	3,42	3,79	0,379	4,160
0,34	0,37	0,037	0,400	1,11	1,23	0,123	1,350	1,89	2,09	0,209	2,290	2,66	2,95	0,295	3,240	3,42	3,80	0,380	4,180
0,35	0,38	0,038	0,410	1,12	1,24	0,124	1,360	1,89	2,10	0,210	2,310	2,67	2,96	0,296	3,250	3,43	3,81	0,381	4,190
0,36	0,39	0,039	0,420	1,13	1,25	0,125	1,370	1,90	2,11	0,211	2,320	2,68	2,97	0,297	3,260	3,44	3,82	0,382	4,200
0,36	0,40	0,040	0,440	1,14	1,26	0,126	1,380	1,91	2,12	0,212	2,330	2,69	2,98	0,298	3,270	3,45	3,83	0,383	4,210
0,37	0,41	0,041	0,450	1,15	1,27	0,127	1,390	1,92	2,13	0,213	2,340	2,70	2,99	0,299	3,280	3,46	3,84	0,384	4,220
0,38	0,42	0,042	0,460	1,16	1,28	0,128	1,400	1,93	2,14	0,214	2,350	2,70	3,00	0,300	3,300	3,47	3,85	0,385	4,230
0,39	0,43	0,043	0,470	1,17	1,29	0,129	1,410	1,94	2,15	0,215	2,360	2,71	3,01	0,301	3,310	3,48	3,86	0,386	4,240
0,40	0,44	0,044	0,480	1,17	1,30	0,130	1,430	1,95	2,16	0,216	2,370	2,72	3,02	0,302	3,320	3,49	3,87	0,387	4,250
0,41	0,45	0,045	0,490	1,18	1,31	0,131	1,440	1,96	2,17	0,217	2,380	2,73	3,03	0,303	3,330	3,50	3,88	0,388	4,260
0,42	0,46	0,046	0,500	1,19	1,32	0,132	1,450	1,97	2,18	0,218	2,390	2,74	3,04	0,304	3,340	3,51	3,89	0,389	4,270
0,43	0,47	0,047	0,510	1,20	1,33	0,133	1,460	1,98	2,19	0,219	2,400	2,75	3,05	0,305	3,350	3,51	3,90	0,390	4,280
0,44	0,48	0,048	0,520	1,21	1,34	0,134	1,470	1,98	2,20	0,220	2,420	2,76	3,06	0,306	3,360	3,52	3,91	0,391	4,300
0,45	0,49	0,049	0,530	1,22	1,35	0,135	1,480	1,99	2,21	0,221	2,430	2,77	3,07	0,307	3,370	3,53	3,92	0,392	4,310
0,45	0,50	0,050	0,550	1,23	1,36	0,136	1,490	2,00	2,22	0,222	2,440	2,78	3,08	0,308	3,380	3,54	3,93	0,393	4,320
0,46	0,51	0,051	0,560	1,24	1,37	0,137	1,500	2,01	2,23	0,223	2,450	2,79	3,09	0,309	3,390	3,55	3,94	0,394	4,330
0,47	0,52	0,052	0,570	1,25	1,38	0,138	1,510	2,02	2,24	0,224	2,460	2,79	3,10	0,310	3,400	3,56	3,95	0,395	4,340
0,48	0,53	0,053	0,580	1,26	1,39	0,139	1,520	2,03	2,25	0,225	2,470	2,80	3,11	0,311	3,420	3,57	3,96	0,396	4,350
0,49	0,54	0,054	0,590	1,26	1,40	0,140	1,540	2,04	2,26	0,226	2,480	2,81	3,12	0,312	3,430	3,58	3,97	0,397	4,360
0,50	0,55	0,055	0,600	1,27	1,41	0,141	1,550	2,05	2,27	0,227	2,490	2,82	3,13	0,313	3,440	3,59	3,98	0,398	4,370
0,51	0,56	0,056	0,610	1,28	1,42	0,142	1,560	2,06	2,28	0,228	2,500	2,83	3,14	0,314	3,450	3,60	3,99	0,399	4,380
0,52	0,57	0,057	0,620	1,29	1,43	0,143	1,570	2,07	2,29	0,229	2,510	2,84	3,15	0,315	3,460	3,60	4,00	0,400	4,390
0,53	0,58	0,058	0,630	1,30	1,44	0,144	1,580	2,07	2,30	0,230	2,520	2,85	3,16	0,316	3,470	3,61	4,01	0,401	4,410
0,54	0,59	0,059	0,640	1,31	1,45	0,145	1,590	2,08	2,31	0,231	2,540	2,86	3,17	0,317	3,480	3,62	4,02	0,402	4,420
0,54	0,60	0,060	0,660	1,32	1,46	0,146	1,600	2,09	2,32	0,232	2,550	2,87	3,18	0,318	3,490	3,63	4,03	0,403	4,430
0,55	0,61	0,061	0,670	1,33	1,47	0,147	1,610	2,10	2,33	0,233	2,560	2,88	3,19	0,319	3,500	3,64	4,04	0,404	4,440
0,56	0,62	0,062	0,680	1,34	1,48	0,148	1,620	2,11	2,34	0,234	2,570	2,88	3,20	0,320	3,510	3,65	4,05	0,405	4,450
0,57	0,63	0,063	0,690	1,35	1,49	0,149	1,630	2,12	2,35	0,235	2,580	2,89	3,21	0,321	3,520	3,66	4,06	0,406	4,460
0,58	0,64	0,064	0,700	1,35	1,50	0,150	1,650	2,13	2,36	0,236	2,590	2,90	3,22	0,322	3,540	3,67	4,07	0,407	4,470
0,59	0,65	0,065	0,710	1,36	1,51	0,151	1,660	2,14	2,37	0,237	2,600	2,91	3,23	0,323	3,550	3,68	4,08	0,408	4,480
0,60	0,66	0,066	0,720	1,37	1,52	0,152	1,670	2,15	2,38	0,238	2,610	2,92	3,24	0,324	3,560	3,69	4,09	0,409	4,490
0,61	0,67	0,067	0,730	1,38	1,53	0,153	1,680	2,16	2,39	0,239	2,620	2,93	3,25	0,325	3,570	3,69	4,10	0,410	4,500
0,62	0,68	0,068	0,740	1,39	1,54	0,154	1,690	2,16	2,40	0,240	2,630	2,94	3,26	0,326	3,580	3,70	4,11	0,411	4,520
0,63	0,69	0,069	0,750	1,40	1,55	0,155	1,700	2,17	2,41	0,241	2,650	2,95	3,27	0,327	3,590	3,71	4,12	0,412	4,530
0,63	0,70	0,070	0,770	1,41	1,56	0,156	1,710	2,18	2,42	0,242	2,660	2,96	3,28	0,328	3,600	3,72	4,13	0,413	4,540
0,64	0,71	0,071	0,780	1,42	1,57	0,157	1,720	2,19	2,43	0,243	2,670	2,97	3,29	0,329	3,610	3,73	4,14	0,414	4,550
0,65	0,72	0,072	0,790	1,43	1,58	0,158	1,730	2,20	2,44	0,244	2,680	2,97	3,30	0,330	3,620	3,74	4,15	0,415	4,560
0,66	0,73	0,073	0,800	1,44	1,59	0,159	1,740	2,21	2,45	0,245	2,690	2,98	3,31	0,331	3,640	3,75	4,16	0,416	4,570
0,67	0,74	0,074	0,810	1,44	1,60	0,160	1,760	2,22	2,46	0,246	2,700	2,99	3,32	0,332	3,650	3,76	4,17	0,417	4,580
0,68	0,75	0,075	0,820	1,45	1,61	0,161	1,770	2,23	2,47	0,247	2,710	3,00	3,33	0,333	3,660	3,77	4,18	0,418	4,590
0,69	0,76	0,076	0,830	1,46	1,62	0,162	1,780	2,24	2,48	0,248	2,720	3,01	3,34	0,334	3,670	3,78	4,19	0,419	4,600
0,70	0,77	0,077	0,840	1,47	1,63	0,163	1,790	2,25	2,49	0,249	2,730	3,02	3,35	0,335	3,680	3,78	4,20	0,420	4,610
0,71	0,78	0,078	0,850	1,48	1,64	0,164	1,800	2,25	2,50	0,250	2,740	3,03	3,36	0,336	3,690	3,79	4,21	0,421	4,630
0,72	0,79	0,079	0,860	1,49	1,65	0,165	1,810	2,26	2,51	0,251	2,760	3,04	3,37	0,337	3,700	3,80	4,22	0,422	4,640
0,72	0,80	0,080	0,880	1,50	1,66	0,166	1,820	2,27	2,52	0,252	2,770	3,05	3,38	0,338	3,710	3,81	4,23	0,423	4,650
0,73	0,81	0,081	0,890	1,51	1,67	0,167	1,830	2,28	2,53	0,253	2,780	3,06	3,39	0,339	3,720	3,82	4,24	0,424	4,660
0,74	0,82	0,082	0,900	1,52	1,68	0,168	1,840	2,29	2,54	0,254	2,790	3,06	3,40	0,340	3,730	3,83	4,25	0,425	4,670
0,75	0,83	0,083	0,910	1,53	1,69	0,169	1,850	2,30	2,55	0,255	2,800	3,07	3,41	0,341	3,750	3,84	4,26	0,426	4,680
0,76	0,84	0,084	0,920	1,53	1,70	0,170	1,870	2,31	2,56	0,256	2,810	3,08	3,42	0,342	3,760	3,85	4,27	0,427	4,690
0,77	0,85	0,085	0,930	1,54	1,71	0,171	1,880	2,32	2,57	0,257	2,820	3,09	3,43	0,34					

Příloha č. 4 – odpověď ORP Nepomuk

MĚSTO NEPOMUK	Město Nepomuk Evidenční č. _____ Č. j. _____ Došlo: _____ Počet listů / příloh: _____ Spisový znak: _____
náměstí Augustina Němejce 63, 335 01 Nepomuk, Plzeňský kraj	
Tel.: 371 519 711 IČO: 00256986 ID dat. schránky: f6mbchf E-mail: podatelna@urad-nepomuk.cz	

Bc. Ondřej Král
Pionýrů 607
330 08 Zruč-Senec

Váš dopis zn. ze dne

Naše zn./č.j.
MÚ/VED/265/21
VED/714/2021-SvJ

Vyřizuje / tel./ e-mail
Ing. Jiří Švec-starosta
371 519 714

V Nepomuku dne
22.3.2021

Věc: **Odpověď na žádost o informace podle zákona č. 106/1999 Sb.**

Na základě Vaší žádosti, kterou jsme obdrželi dne 11.3.2021, a která je vedena pod pořadovým č. 4 Vám sdělujeme požadované informace.

- 1) Kolik řidičů bylo evidováno v centrálním registru řidičů k 31. 12.2016, 31.12.2017, 31.12.2018 a k 31.12.2019 na Vašem ORP a jejich rozdělení podle pohlaví (stav evidence řidičů);

Tabulka řidičů evidovaných v centrálním registru řidičů dle pohlaví:

rok	muži	ženy
2016	5000	3414
2017	4983	3430
2018	4948	3453
2019	4931	3493

Pozn.: Informace ke statistice: Jedná se o počty osob, které měly platné ŘO vždy k 31. 12. daného roku a aktuálně spadají do působnosti ORP Nepomuk. Tj. není zohledněno případné stěhování osob v minulosti (odstěhování z ORP, ani přistěhování do ORP). Také jsou ignorovány případné blokace ŘO a zákazy řízení - za řidiče je považována osoba, která měla k 31. 12. evidované platné ŘO a neměla evidováno datum úmrtí.

- 2) Kolika řidičům jste zapsali body za roky 2016, 2017, 2018 a 2019 na Vašem ORP a jejich rozdělení podle pohlaví (Bodové přestupky a trestné činy);

Tabulka: bodové přestupky a trestné činy podle pohlaví

rok	muži	ženy
2016	287	78
2017	283	60
2018	313	104
2019	348	78

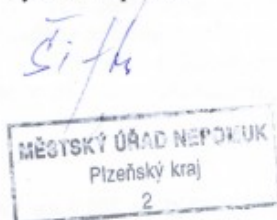
- 3) Kolika řidičům byly odečteny za uvedené roky 4 body, 12 bodů a kolik řidičů si požádalo odečtení 3 bodů na základě žádosti (Osoby, kterým byly odečteny body);

Tabulka osob s odečtenými body:

rok	4 body	12 bodů	odečtení 3 bodů
2016	420	8	0
2017	373	6	1
2018	363	4	1
2019	393	4	3

S pozdravem

Ing. Ivana Šiftová, tajemník
Městský úřad Nepomuk



Příloha č. 5 – odpověď ORP Blovice



MĚSTSKÝ ÚŘAD BLOVICE
Odbor stavební a dopravní
Masarykovo náměstí 143, 336 01 Blovice

Váš dopis zn.: ---
Ze dne: 11.03.2021

Naše č. j.: MUBlov 03934/21/DO/Há
Spisová značka: SZ MUBlov 03934/21

Vyřizuje: Hájek

Datum: 18.03.2021

Příloha: Tabulka s údaji z Centrálního registru řidičů

Ondřej Král
nar. 17.04.1983
Pionýrů 607
330 08 ZRUČ-SENEC

Poskytnutí informace ve smyslu ust. § 14 odst. 5 písm. d) zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů

Městský úřad Blovice, odbor stavební a dopravní, Vám na podkladu Vaší žádosti o poskytnutí informace ve smyslu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, v platném znění, sděluje podle ustanovení § 14 odst. 5 písm. d) tohoto zákona v příložené tabulce známé a úředně vedené údaje s početními stavy řidičů k datům: 31.12.2016, 31.12.2017, 31.12.2018, 31.12.2019 a údaje s počty záznamů v bodovém hodnocení v souladu s ustanoveními § 123b, § 123e zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“), evidovaných v registru řidičů, za roky 2016, 2017, 2018, 2019 v rámci správního a územního obvodu obce s rozšířenou působností Blovice. Tyto údaje a počty byly zjištěny a získány ze statistik v Centrálním registru řidičů podle zákona o provozu na pozemních komunikacích (ustanovení § 122 a násl., § 119). Příslušný úřad obce s rozšířenou působností provádí a eviduje v registru řidičů záznamy o stanovených počtech bodů podle přílohy k zákonu o provozu na pozemních komunikacích, dosažených v bodovém hodnocení za pravomocně projednané přestupky a trestné činy, které byly spáchané porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích, tj. zvláště zákonem o provozu na pozemních komunikacích (od hlavy V a ustanovení § 123a zákona o provozu na pozemních komunikacích).

Zdeněk Váňa
vedoucí oddělení dopravního

**MĚSTSKÝ ÚŘAD
BLOVICE**
Odbor stavební a dopravní
Hradištská 271
336 01 Blovice

Tel.: 371 516 111
ISDS: dv8bxph

E-mail: podatelna@mublovice.cz IČ: 00256455
Elektronická podání: epodatelna@mublovice.cz

Bankovní spojení: 19-124361/0100
www.blovice-mesto.cz

**Informace podle zákona č. 106/1999 Sb.
Řidiči evidovaní v Centrálním registru řidičů podle zákona č. 361/2000 Sb.
v rámci působnosti obce s rozšířenou působností Blovice**

Požadovaná informace Řidiči / záznamy bodů	Početní stav - rok 2016	Početní stav - rok 2017	Početní stav - rok 2018	Početní stav - rok 2019
1. Řidiči (M)	4805	4807	4813	4797
1. Řidičky (Ž)	3698	3743	3772	3787
Řidiči celkem	8503	8550	8585	8584
2. Řidiči (M)	326	278	338	304
2. Řidičky (Ž)	78	69	89	63
Řidiči celkem	404	347	427	367
3. Řidiči celkem - 4 body	522	433	386	394
Řidiči (M) - 4 body	404	342	302	303
Řidičky (Ž) - 4 body	118	91	84	91
3. Řidiči celkem - 12 bodů	9	2	3	5
Řidiči (M) - 12 bodů	8	0	3	5
Řidičky (Ž) - 12 bodů	1	2	0	0
3. Řidiči celkem - 3 body	0	0	2	2
Řidiči (M) - 3 body	0	0	1	2
Řidičky (Ž) - 3 body	0	0	1	0

Příloha č. 6 – foto přístroje Dräger včetně příslušenství



