

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra policejních činností

Zákon o silničním provozu – komparace

Česká republika – Rakousko

Bakalářská práce

Road traffic law comparison between the Czech Republic and Austria

Bachelor Thesis

VEDOUCÍ PRÁCE

pplk. Mgr. Jindřich Komárek, Ph.D.

AUTOR PRÁCE

Vojtěch Havlíček

PRAHA

2023

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Praze, dne 5. 3. 2023

Vojtěch Havlíček

Poděkování

Touto cestou bych rád poděkoval těm, kteří se podíleli na psaní mé bakalářské práce, především panu pplk. Mgr. Jindřichu Komárkovi, Ph. D. za jeho odborné vedení a poskytnuté cenné rady při konzultacích, jako i respondentům, kteří se podíleli na provedeném výzkumu.

Anotace

Tématem této bakalářské práce je komparace zákonů o silničním provozu v Rakousku a v České republice. Nejprve je rozebrána normativní stránka, kdy jsou zmíněny a stručně popsány základní právní předpisy obou zemí. Dále je provedena komparace rakouského zákona Straßenverkehrsordnung s jeho českou obdobou, zákonem č. 361/2000 Sb., následně jsou popsány orgány, které mohou tato pravidla v obou zemích vymáhat. Poté je vysvětleno, jaké sankce mohou být uděleny za vybraná protiprávní jednání. Závěrem bylo provedeno empirické šetření s vybranými respondenty, které bylo zaměřeno na znalost vybraných ustanovení zákona. Vyhodnocení dotazníku je nedílnou součástí závěru této práce.

Klíčová slova

Komparace, silniční provoz, Česká republika, Rakousko, provoz na pozemních komunikacích, orgány silničního dohledu, Policie ČR

Annotation

The topic of this bachelors thesis is a comparasion of road traffic laws in Austria and the Czech Republic. First is an analysis of the normative side with mentions and brief descriptions of basic legal regulations in both countries. Then a comparation is made of the Austrian law Straßenverkehrsordnung and its Czech counterpart, law number 361/2000 Sb., thereafter are discribed the authorities which may enforce these rules in both countries. Folving is an explanation of sanctions that may be imposed for selected unlawful acts. In conclusion, an empirical research has been made with selected respondents aimed at their knowledge of a select provisions of the law. The evaluation of the questionnaire is an integral part of the conclusion of this thesis.

Keywords

Comparasion, road traffic laws, Czech Republic, Austria, road traffic, selected unlawful acts, road supervision authorities, Police of the Czech Republic,

Obsah

PROHLÁŠENÍ	2
PODĚKOVÁNÍ	3
ANOTACE.....	4
KLÍČOVÁ SLOVA.....	4
ANNOTATION	5
KEYWORDS	5
OBSAH.....	6
ÚVOD.....	8
1 ZÁKLADNÍ PRÁVNÍ NORMY A PŘEDPISY	10
1.1 Základní normy v ČR.....	13
1.1.1 Zákon o silničním provozu	13
1.1.2 Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích	14
1.1.2.1 Vyhláška č. 82/2012 Sb.....	14
1.1.2.2 Vyhláška č. 341/2014 Sb.....	15
1.1.3 Zákon o silniční dopravě	15
1.1.4 Trestní zákoník	16
1.1.5 Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich	17
1.1.6 Zákon o pozemních komunikacích.....	17
1.1.7 Správní řád.....	17
1.1.8 Interní akty řízení	18
1.1.8.1 300/2020 Pokyn policejního prezidenta	18
1.1.8.2 2/2021 Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky	18
1.2 Základní právní předpisy v Rakousku.....	19
1.3 Základní orgány silničního dohledu obou zemí	20
1.3.1 Česká republika.....	20
1.3.2 Rakousko	21
2 KOMPARACE ZÁKONA O SILNIČNÍM PROVOZU ČR A RAKOUSKO	23
2.1 Dopravní značky	44

3	KOMPARACE UKLÁDANÝCH SANKCÍ A POKUT ZA VYJMENOVANÁ PROTIPRÁVNÍ JEDNÁNÍ	48
3.1	Bodové systémy.....	48
3.1.1	Česká republika.....	48
3.1.2	Rakousko	50
4	VÝZKUM PROBLEMATIKY KOMPARACE ZÁKONŮ O SILNIČNÍM PROVOZU ČESKÉ REPUBLIKY A RAKOUSKA.....	52
4.1	Cíl výzkumu	52
4.2	Vyhodnocení výzkumu a získaných dat	53
5	ZÁVĚR	67
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	68
	Zákony, vyhlášky, závazné pokyny	68
	Seznam použitých internetových zdrojů	70
	SEZNAM PŘÍLOH	71
	SEZNAM GRAFŮ.....	71
	PŘÍLOHY	72

Úvod

Tématem bakalářské práce je komparace, tedy srovnání dvou podobných zákonů, konkrétně zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, který upravuje pravidla silničního provozu v České republice, a jeho obdoby v Rakousku, zákona 159/1960 Straßenverkehrsordnung, zkráceně StVO, který totéž provádí na území našeho jižního souseda.

Prvním cílem práce je provést srovnání výše uvedených zákonů. Jelikož je tato problematika velmi široká a nelze dosáhnout stanoveného cíle pouhým porovnáním čistě dvou zákonů, bude součástí této práce rešerše i v jiných, souvisejících právních předpisech, které jsou též stěžejní pro správné pochopení dané problematiky. Jedná se o navazující zákony, prováděcí vyhlášky, ale i vybrané interní závazné pokyny, mezi které patří například zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, vyhláška č. 82/2012 Sb. provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích, závazný pokyn policejního prezidenta č. 300/2020 ze dne 23. prosince, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a mnohé další.

Dále bude součástí i stručné vysvětlení, jaké instituce mohou provádět dohled nad silničním provozem, ať již v České republice či v Rakousku, včetně jejich historického uspořádání.

Současně budu do této práce implementovat vybraná ustanovení z nejnovějších aktualizací obou zákonů. Rakouskému StVO vyšla poslední novelizace ke dni 1.10.2022. V zákoně o silničním provozu č. 361/2000 Sb. zde zapracovávám novelu od 1.1.2022, kterou je upravena spolujízda a jednu z předchozích úprav z roku 2018, která řeší jízdu nouzovou uličkou. Také zde nastiňuji vznik nejnovějšího útvaru v Policii ČR, určeného k přímému dohledu na silniční provoz, který vznikl k 1.7.2021.

Nedílnou součástí této práce je i provedené empirické šetření, kterým ověřím znalosti účastníků silničního provozu, kdy je mým druhým cílem zjistit, zda mají

dotazování alespoň minimální znalosti z právní úpravy provozu na pozemních komunikacích v Rakousku a částečně i v ČR. Domnívám se, že alespoň minimální znalosti těchto pravidel má každý, jelikož jsme všichni dnes a denně účastníky silničního provozu.

1 Základní právní normy a předpisy

Každý stát může na svém území díky své svrchovanosti regulovat provoz na pozemních komunikacích a silniční dopravu. Již od samotných počátků silničního provozu vznikla zároveň potřeba jej postupně regulovat, zejména v oblasti pravidel chování na komunikaci a také v oblasti vývoje dopravních prostředků ve smyslu jejich bezpečnosti a bezpečnosti silničního provozu.¹ Vývojem v oblasti mobility prošly zásadní změnou bezpečnostní pásy, airbagy, prvky aktivní i pasivní bezpečnosti, různé elektronické asistenty – ESP, ABS, ASR, navigační systémy (GPS, Galileo), tempomat, sledování slepého úhlu, parkovací asistenty a mnoho dalších. Tyto a mnoho jiných systémů již zachránily množství lidských životů a tento technologický vývoj neustále pokračuje.² Vývoj probíhá též kontinuálně jak v oblasti státní správy, kontrolních orgánů, bezpečnostních sborů, ale i v oblasti legislativy či územní samosprávy. Postupně však všude dochází ke zvyšování intenzity provozu na pozemních komunikacích a s tím spojeného trvalého vývoje zkoumaných pravidel v silniční dopravě, které se v čase rozšiřují a specifikují a snaží se reagovat na trvalý rozvoj účinného dozoru na bezpečnost a plynulost silničního provozu a právní úpravy v oblasti přestupků.³ Bezpečnost silničního provozu je stav, kdy optimálně funguje celý systém silniční dopravy bez konfliktních situací a celý dopravní provoz je plynulý a organizovaný.⁴ Na území Evropské unie se legislativou v oblasti dopravy zabývají její orgány, zejména Evropský parlament spolupracující s Radou Evropy, kdy vlády všech členských zemí rozhodují o právních normách, obsahu a následném schválení. Evropská rada a Evropská komise, které v roce 2011 přijaly dokument, který pružně reaguje na hlavní výzvy v dopravě, tzv. Bílou knihu (celým názvem Jednotný plán

¹ PAVLÍČEK, Kamil, KOMÁREK Jindřich. *Historie a vývoj silničních dopravních přestupků v právní úpravě před vznikem československé republiky a po jejím vzniku až do počátku České republiky*. Praha: PRIME SAFETY, s. r. o., 2015. strana 7. ISBN 978-80-903906-5-2

² ŠUCHA, Matúš et al. *Dopravní psychologie v praxi*. 1. vydání. Pardubice: Grada Publishing, a. s. 2013. strana 13. ISBN 978-80-247-4-4113-0

³ PAVLÍČEK, Kamil, KOMÁREK Jindřich. *Historie a vývoj silničních dopravních přestupků v právní úpravě před vznikem československé republiky a po jejím vzniku až do počátku České republiky*. Praha: PRIME SAFETY, s. r. o., 2015. strana 7. ISBN 978-80-903906-5-2

⁴ PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk Kopecký, *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. 1. vydání. Praha: Police History. 2004. strana 16. ISBN 8086477-24-X

evropského systému účinně využívajícího zdroje). Bezpečností v oblasti dopravy se věnuje i Evropský hospodářský a sociální výbor. Úkolem dalšího výboru, Výboru regionů, je především tlumočení názorů různých samosprávných celků na právní úpravu EU. Dosažení cílů by nešlo též bez další instituce, Evropské investiční banky⁵ Novějším počinem je Nařízení EU 2015/75812, které nařizuje, aby po 31.3.2018 všechny nově vyráběné typy osobních vozidel a dodávek byly vybaveny systémem eCall, který v případě, že vozidlová jednotka zaregistruje vážnou dopravní nehodu, automaticky vytočí jednotné evropské číslo tísňového volání 112.⁶

Na českém území jsou první snahy o úpravu pravidel silničního provozu a s tím spojené potřeby zakotvit v právním řádu určitá regulující opatření již v 18. století, nicméně stěžejní rozvoj je bezesporu spojen s jeho vývojem na celém území Rakouska – Uherska, kdy tato pravidla byla poprvé formulována. S nimi byly spojeny následně i snahy o popsání právních skutkových podstat přestupků v dopravě a jejich vymáhání. Tato pravidla byla spojena s aktuálními potřebami společnosti a rapidním nárůstem dopravy z důvodu zásadních společenských změn.⁷ Jedním z prvních právních předpisů upravujících jízdu byla vyhláška českého místodržitelství č. 77 z roku 1875, která upravovala podmínky jízdy tzv. parovozu. Na začátku 20. století si již nárůst počtu jízdních kol i automobilů vyžádal dalších, speciálních norem. Roku 1914 byl přijat tzv. Řád policie silniční pro Království České, který v českém prostředí sjednocoval např. jízdu a vyhýbání vlevo, předjíždění vpravo atd. Poprvé je zde zmíněna i tzv. silniční policie, mezi jejichž úkoly patřilo zejména odstraňování překážek silničního provozu.⁸

Mezi další problémy, které silniční policie měla řešit bylo poškozování stromů či alejí u cest, zákazy blokování veřejných silnic vozy, rychlou jízdu či vyhýbání se

⁵ KOMÁREK, Jindřich a Kamil PAVLÍČEK, *Evropské dopravní právo*, 1. vydání. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze. 2013. ISBN 978-80-7251-404-5.

⁶ KOMÁREK, Jindřich a kol. *Inovativní metoda k odhalování trestných činů v dopravě s využitím elektronických nehodových dat*. Praha: České vysoké učení technické v Praze. 2020. strana 14 ISBN 978-80-01-06704-8

⁷ PAVLÍČEK, Kamil, KOMÁREK Jindřich. *Historie a vývoj silničních dopravních přestupků v právní úpravě před vznikem československé republiky a po jejím vzniku až do počátku České republiky*. Praha: PRIME SAFETY, s. r. o., 2015. strana 99. ISBN 978-80-903906-5-2

⁸ HRINKO, Martin a kolektiv. *Pořádková činnost policie*, Plzeň: Aleš Čeněk s. r. o., 2020. strana 147. ISBN 978-80-7380-793-1

vozy. Vymáhala též zákaz jízdy přetížených vozů, zákaz praskání koňů bičem nebo hlídala dodržování brždění při jízdě z kopce. Obecně tato pravidla byla určena v předpisech o bezpečnosti a pořádku na veřejných silnicích.⁹

Zajímavostí může být, že tou dobou tzv. dopravní policie řešila především železniční řády, řády o provozování jízdy po železnici, vodní plavbu, předpisy pro námořní přístavy či bezpečnostní předpisy pro plavidla.¹⁰

Z výše popsaného je patrné, že právní úprava vychází jak v České republice, tak v Rakousku ze stejných základů, tedy z totožných společenských potřeb, zvyšování intenzity provozu či právních norem, které probíhaly na území Rakouska – Uherska obdobně až do roku 1918, kdy došlo k rozdělení na několik samostatných států a tedy si tuto problematiku již řešily státy samostatně.

Dalším faktem, který obě země spojuje, je to, že obě země jsou signatáři mnoha mezinárodních úmluv, které sjednocují a upravují pravidla silničního provozu. Mezi tyto základní úmluvy můžeme řadit Mezinárodní smlouvu o jízdě automobily (Paříž 1909), Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly (Paříž 1926), Úmluva o unifikaci silničního značení (Ženeva 1931), Úmluvu s silničním provozu (Ženeva 1949 a 1950). Roku 1957 byla v Ženevě podepsána Evropská dohoda o mezinárodní silniční dopravě nebezpečných věcí (ADR). Další zásadní smlouvu, jejíž jsou obě země signatáři je Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR (Ženeva, 1970).

Během dalších let byly tyto smlouvy několikrát průběžně na několika dalších konferencích novelizovány, aby byly co nejvíce pravidla provozu ve členských zemích standardizovány a bylo tím dosaženo co nejvíce unifikace mimo jiné z důvodu jednoduchosti a přehlednosti pro běžného účastníka silničního provozu a omezení diskriminace v podnikatelském prostředí.

Z těchto důvodů budu v této práci vycházet z předpokladu, že se pravidla silničního provozu v zásadě neliší.

⁹ MACEK, Pavel, UHLÍŘ, Lubomír. *Dějiny obecních policí I. (jejich odraz v heraldice)*. Praha: POLICE HISTORY, 2004, strana 18. ISBN 80-86477-26-6

¹⁰ MACEK, Pavel, UHLÍŘ, Lubomír. *Dějiny obecních policí I. (jejich odraz v heraldice)*. Praha: POLICE HISTORY, 2004, strana 18. ISBN 80-86477-26-6

1.1 Základní normy v ČR

V České republice platí v současné době mnoho norem, právních předpisů a interních aktů řízení (především v Policii ČR) týkajících se v některých případech zcela, někdy jen okrajově, silničního provozu. Některé tyto zákony a navazují na jiné, další vyhlášky slouží jako prováděcí předpisy vybraných zákonů, obecně tato problematika je velmi provázaná a může být obtížné se v této problematice orientovat.

Mezi základní předpisy tedy řadíme následující:

- a) Zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu,
- b) Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu na pozemních komunikacích,
- c) Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě,
- d) Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník,
- e) Zákon č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich,
- f) Zákon č. 251/2016 Sb. o některých přestupcích,
- g) Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích,
- h) Zákon č. 500/2004 Sb. správní řád,
- i) Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300/2020 ze dne 23.12.2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (BESIP),
- j) Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2/2021 ze dne 1.1.2021, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích,
- k) Vyhláška č. 82/2012 Sb. o technických silničních kontrolách,
- l) Vyhláška č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu na pozemních komunikacích

1.1.1 Zákon o silničním provozu

Zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, jak již jeho název vypovídá, stanovuje pravidla chování účastníků v provozu na pozemních komunikacích. Určuje dále práva a povinnosti těchto účastníků, řidičská oprávnění, řidičské průkazy či působnost a pravomoc orgánů státní správy a orgánů Policie ČR ve věcech

provozu na pozemních komunikacích. Zapracovává též příslušné předpisy Evropské unie.¹¹

1.1.2 Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu na pozemních komunikacích se zabývá implementací evropského dopravního práva do národního práva a upravuje podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích především v oblastech registrací vozidel, výkonu státního dozoru a státní správy v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích, technických požadavků na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti, práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla, vlastníků a provozovatelů, práva a povinnosti stanic technické kontroly a stanic měření emisí a kontrol technického stavu vozidel v provozu.¹²

Na tento zákon navazuje několik vyhlášek, mezi které řadíme např. vyhlášku 82/2012 Sb. a vyhlášku 314/2014 Sb.

1.1.2.1 Vyhláška č. 82/2012 Sb.

Vyhláška ze dne 6. března 2012 o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách) *zapracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje způsob a rozsah technické silniční kontroly a technické podmínky pro hodnocení jejího výsledku a kontrol umístění, upevnění nebo zajištění nákladu, způsob stanovení nákladů za provedení technických kontrol, náležitosti dokladu o provedené technické silniční kontrole a způsob a formu předávání údajů v něm obsažených, technické požadavky na mobilní kontrolní jednotku, vymezení nebezpečných závad, které vzhledem ke své povaze nebo rozsahu významně zvyšují ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo*

¹¹ Ust. § 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: Zákony pro lidi [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-02-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

¹² Ust. § 1 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: Zákony pro lidi [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56>

*nepříznivé působení provozu vozidla nebo jízdní soupravy na životní prostředí a vzory dokladů o zadržení osvědčení vozidla.*¹³ Příloha této vyhlášky č.1 obsahuje číselné kódy konkrétních závad, které může oprávněná osoba (v tomto případě např. policista nebo technik stanice technické kontroly) zjistit na kontrolovaném vozidle a nadále je řešit.

1.1.2.2 Vyhláška č. 341/2014 Sb.

Vyhláška ze dne 19. prosince 2014 o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu na pozemních komunikacích se *použije především na právní vztahy v oblasti schvalování technické způsobilosti a na technické podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích, které nejsou upraveny přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím schvalování technické způsobilosti vozidel kategorií L, T, C a R.*¹⁴ Tedy touto vyhláškou jsou schvalovány konkrétní typy a kategorie vozidel, požadavky na konstrukční části, technické požadavky na silniční vozidla a jejich výrobu. Též je zde specifikován požadavek na vybavení zkušeben a zkušebních stanic (stanic technické kontroly), kde se ověřuje v pravidelném intervalu technická způsobilost konkrétního vozidla a požadavky na kvalifikaci zkušební technika.

1.1.3 Zákon o silniční dopravě

*Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropské unie, zároveň navazuje na přímo použitelné předpisy Evropské unie a upravuje podmínky provozování silniční dopravy motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.*¹⁵

¹³ Ust. § 1 vyhlášky č. 82/2012 Sb., o technických silničních kontrolách. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-82>

¹⁴ Ust. § 1 odst. 1 vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-341>

¹⁵ Ust. § 1 odst. 1 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>

1.1.4 Trestní zákoník

Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník obsahuje velké množství paragrafů, z nichž se ale jen úzká část týká silničního provozu. Mezi ně můžeme zařadit např. § 274 „Ohrožení pod vlivem návykové látky“, kde se v odstavci č.1 píše *Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.*¹⁶ Dále se v odstavci 2 hovoří: *Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nehodu nebo jinou nehodu, jinému ublíží na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek, spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv takové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.*¹⁷ Z tohoto odstavce č.2 tedy je jasně patrné, že tento již cíleně míří na činy spáchané v provozu na pozemních komunikacích.

Další paragraf, který zde zmíním je § 337 „maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání“, konkrétně jeho odstavec 1 písm. a), kde se píše *Kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta.*¹⁸ Tím je vyjádřena snaha zákonodárce o potrestání pachatele, kterému byla např. zakázána činnost řízení motorového vozidla a on i přes tento zákaz dále tuto činnost vykonává. U tohoto se ale v praxi naráží na problematiku dokazování, jestli pachatel věděl, že má tento zákaz činnosti pravomocně vysloven. Záleží vždy na

¹⁶ Ust. § 274 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>

¹⁷ Ust. § 274 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>

¹⁸ Ust. § 337 odst. 1 písm. a) zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>

konkrétním případě, kdy se zkoumá způsob doručení rozhodnutí, buď formou „do vlastních rukou“ nebo „fikcí“.

1.1.5 Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

V České republice je základním právním předpisem, který vymezuje pravidla pro řízení o přestupku, včetně vymezení toho, co to vlastně přestupek je, zákon č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Tento zákon nahradil původní Zákon o přestupcích č. 200/1990 Sb. Nový zákon dále upravuje pojmy jako odpovědnost za přestupek, správní trestání či ochranné opatření. Řeší také vybraná pravidla správních, zpravidla státních orgánů v řízení o přestupku, které je obecně řešeno jiným právním předpisem, konkrétně zákonem č. 500/2004 Sb. – Správním řádem.¹⁹

1.1.6 Zákon o pozemních komunikacích

Tento zákon v ČR rozděluje druhy pozemních komunikací do jednotlivých tříd, které dále definuje a stanovuje pravidla pro jejich výstavbu, správu a údržbu. Určuje vlastnická práva k těmto jednotlivým třídám komunikací, kdy stanovuje, že vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát, vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se silnice nachází. Vlastníkem místní komunikace je zpravidla obec, jejíž katastru se komunikace nachází. Účelové komunikace náleží soukromým osobám, právníkům nebo fyzickým. Dále se zde určují způsoby ochrany těchto komunikací, ochranná pásma kolem komunikací či styk komunikací s dráhou. Vyjmenovává také některé přestupky podle tohoto zákona a sankce za jejich spáchání.²⁰

1.1.7 Správní řád

Správní řád, zákon č. 500/2004 Sb., *upravuje postup orgánů moci výkonné, orgánů územních samosprávných celků a jiných orgánů, právníků a fyzických*

¹⁹ Průvodce zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (3. doplněná verze, aktualizovaná ke dni 1. února 2022), zpracoval: odbor legislativy a koordinace předpisů, MVČR, 2022. strana 2, [online]. [cit. 2023-02-18] Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/soubor/pruvodce-novou-upravou-prestupkoveho-prava.aspx>

²⁰ Zákon o pozemních komunikacích, muj-pravnik.cz [online]. [cit. 2023-02-18]. Dostupné z: <https://muj-pravnik.cz/zakony/zakon-o-provozu-na-pozemnich-komunikacich/>

osob, pokud vykonávají působnost v oblasti veřejné správy.²¹ Použije se ho, nestanoví-li zvláštní zákon jinak.²² Upravuje tedy mimo jiné správní řízení týkající se dopravy (lhůty, opatření, vydávání rozhodnutí, sankce, ...), příslušnost orgánů státní správy a další.

1.1.8 Interní akty řízení

V Policii ČR je mnoho interních aktů řízení, které dále v konkrétním prostředí upravují a zpřesňují postupy uvnitř policie. Mezi stěžejní pro tuto práci uvádím dva následující.

1.1.8.1 300/2020 Pokyn policejního prezidenta

Závazným pokynem policejního prezidenta č. 300/2020 se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Tento pokyn určuje, mimo jiné, místní a věcnou příslušnost organizačních článků služby dopravní policie, *upravuje postup příslušníků Policie ČR při plnění úkolů vyplývajících z právních předpisů, dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, kontrole dodržování podmínek provozování silniční dopravy a dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek, šetření dopravních nehod, činnost úseku dopravního inženýrství a vybírání kaucí.*²³

1.1.8.2 2/2021 Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Tímto závazným pokynem je upraven postup policistů při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Dále je v něm řešen postup při kontrole vozidla, jsou zde vyjmenovány způsoby dohledu na silniční provoz, kontrole dodržování nejvyšší dovolené rychlosti, vysvětlena je zde dopravně

²¹ Ust. § 1 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., Správní řád. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-02-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>

²² Ust. § 1 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., Správní řád. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-02-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>

²³ Čl. 1 pokynu policejního prezidenta č. 300/2020 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

bezpečnostní akce nebo opatření, řízení provozu pokyny policisty jsou zde konkretizovány, kontroly totožnosti, a další.

1.2 Základní právní předpisy v Rakousku

V Rakousku, podobně jako v České republice, je provoz na pozemních komunikacích a věci s ním spojené regulován mnoha právními předpisy, normami a nařízeními. Budu uvádět název předpisu společně s obecně zažitou zkratkou konkrétního předpisu, jelikož v dalších předpisech na sebe navazujících jsou tyto označovány touto zkratkou.

Mezi základní řadíme:

- a) z. č. 159/1960 Straßenverkehrsordnung (StVO) ze dne 6. července 1960 s účinností od 1. ledna 1961, česky „zákon o silničním provozu“, obdoba českého zákona o silničním provozu, (dále v této práci jen „zákon“);
- b) z. č. 267/1967 Kraftfahrzeuggesetz (KFG) ze dne 23. června 1967 s účinností od 1. ledna 1968, česky „zákon o motorových vozidlech“;
- c) z. č. 120/1997 Führerscheingesetz (FSG) ze dne 30. září 1997 s účinností od 1. listopadu 1997, česky „zákon o řidičských průkazech“;
- d) z. č. 115/1997 Immissionsschutzgesetz – Luft (IG-L) ze dne 30. září 1997 s účinností od 1. března 1998, česky „zákon o ochraně před emisemi látek znečišťujících ovzduší“;
- e) z. č. 52/1991 Verwaltungsstrafgesetz (VStG) ze dne 1. ledna 1991 s platností od 1. ledna 1991, česky „správní trestní zákon“, obdoba českého zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, dále v něm můžeme nalézt prvky české obdoby správního řádu
- f) vyhláška č. 399/1967 Kraftfahrzeuggesetz – Durchführungsverordnung (KDV) ze dne 30. listopadu 1967 k provedení zákona o motorových vozidlech, obdoba českých vyhlášek č. 82/2012 Sb., 341/2014 Sb. a zákona č. 52/2001 Sb. Mimo jiné zde jsou stanoveny rychlostní limity na pozemních komunikacích.

1.3 Základní orgány silničního dohledu obou zemí

V obou zemích působilo v minulosti víc bezpečnostních sborů, které měly různé pravomoci, jakým způsobem vymáhat pravidla silničního provozu.

1.3.1 Česká republika

V ČR je nyní základním orgánem, který dohlíží na bezpečnost a plynulost silničního provozu Policie ČR. Je to ostatně i jeden z jejích úkolů stanovených zákony. Nebylo tomu tak ale vždy, až do roku 1991 byla v Československu zřízena Veřejná bezpečnost, jejíž přímým následovníkem se Policie ČR stala. Pro plnění úkolů veřejné bezpečnosti na úseku bezpečnosti silničního provozu mohli být nasazeni i civilní občané, kteří byli vždy za současného dohledu příslušníka VB oprávněni i k zastavování a kontrole vozidel. Členové pomocné stráže měli pouze civilní oblečení a na levém nadloktí nosili rukávovou pásku s nápisem PS-VB.²⁴

V Policii ČR je nyní zřízena samostatná služba dopravní policie, která nese zodpovědnost za dodržování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Ta je spojena s vytvářením podmínek pro úspěšnou prevenci v dopravě, předcházení dopravním nehodám a snižováním počtu zraněných či usmrcených v jejich důsledku, současně ale i s represí formou vymáhání dodržování dopravních předpisů spojených se sankcionováním pachatelů protiprávních činů. V čele dopravní policie stojí ředitel, který kolem sebe má úzký tým, který ji metodicky vede s cílem co nejvíce sjednotit činnost dopravní policie na celém území ČR. Nejzákladnějším článkem dopravní policie je Dopravní inspektorát (k 6/2019 jich je v ČR 81). Ten má na starosti silniční provoz zejména ve svém okresním teritoriu. V policii je toto území pojmenován jako Územní odbor, Městské ředitelství (v Brně, Plzni a Ostravě) či při Krajském ředitelství policie Hlavního města Prahy Obvodní ředitelství.²⁵

²⁴ MACEK, Pavel, UHLÍŘ, Lubomír. *Dějiny policie a četnictva IV*. Praha: POLICE HISTORY, 2011, strana 95. ISBN 978-80-866477-55-8

²⁵ MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Století dopravní policie*. Praha: Matějka Antonín – Moto Public- 2. rozšířené vydání. 2021. strana 143. ISBN: 978-80-906693-8-3

Vyšším článkem, než jsou dopravní inspektoráty jsou odbory služby dopravní policie (OSDP), které přímo řídí další ze základních článků, kterými jsou dálniční oddělení (DO) a oddělení silničního dohledu (OSD). V KŘP hl. m. Prahy je místo OSD zřízeno Oddělení řízení dopravy (OŘD).²⁶

Jednou z posledních novinek v Policii ČR, je vznik Speciálního oddělení dohledu Policejního prezídia od 1. července 2021. Jedná se o útvar s celorepublikovou působností, jehož hlavní úkoly jsou snížení zátěže krajských ředitelství při dopravě nadměrných nákladů v působnosti více krajských ředitelství, nasazení v rámci sportovních opatření, zajišťování dohledu v rekonstruovaných úsecích dálnic a podpora jednotlivých organizačních článků dopravní policie.²⁷ Je podřízeno přímo ředitelství služby dopravní policie, je to jeho výkonný útvar a je rozdělen na dvě části – Čechy, prozatím sídlící v Praze a Morava sídlící v Prostějově.²⁸ V budoucnu se počítá s přestěhováním oddělení Čechy do nově vzniklých prostor v areálu SSÚD (střediska správy a údržby dálnice) Říčany, které má být vybudováno současně se stavbou dálnice D0 (stavba 511) mezi dálnicemi D1 a D11.

1.3.2 Rakousko

V Rakousku dlouhá léta působilo víc plnohodnotných bezpečnostních sborů, které plnily funkci policejního orgánu. Šlo o Spolkové četnictvo, Federální sbor bezpečnostní stráže (prakticky označeno jako policie) a Sbor vyšetřování trestné činnosti, které byly ale reformou státní správy dne 1. července 2005 sloučeny ve Spolkovou policii.²⁹ Do té doby policie fungovala a zajišťovala pouze Vídeň, na zbytku území působilo četnictvo, tedy zhruba 98% území bylo v jeho gesci,

²⁶ MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Století dopravní policie*. Praha: Matějka Antonín – Moto Public- 2. rozšířené vydání. 2021. strana 143. ISBN: 978-80-906693-8-3

²⁷ Čl. 57 pokynu policejního prezidenta č. 300/2020 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

²⁸ MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Století dopravní policie*. Praha: Matějka Antonín – Moto Public- 2. rozšířené vydání. 2021. strana 143. ISBN: 978-80-906693-8-3

²⁹ Bundespolizei. In: Bundesministerium Inneres [online]. Wien (A). [cit. 2023-02-26], Dostupné z: <https://bmi.gv.at/202/start.aspx>

alespoň co se týče uniformovaného sboru. Podřízeno bylo formálně ministerstvu obrany a vedeno bylo jako součást ozbrojených sil.³⁰

Nyní je ve federální policii, obdobně jako v česku, samostatná služba dopravní policie, která ale, na rozdíl od ČR pouze metodicky usměřuje policejní činnosti na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Dále má na starosti prevenci a výchovu, dopravní informace, tvorbu statistik, účastní se mezinárodních výborů pro bezpečnost silničního provozu a podobné. Není mu, na rozdíl od ČR, přímo podřízen žádný výkonný útvar.³¹

³⁰ Gendarmerie (Austria). In: Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001-2023 [cit. 2023-01-23]. Dostupné z: [https://en.wikipedia.org/wiki/Gendarmerie_\(Austria\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Gendarmerie_(Austria))

³¹ Verkehrsangelegenheiten. In: Bundesministerium Inneres [online]. Wien (A). [cit. 2023-02-26], Dostupné z: <https://bmi.gv.at/202/Verkehrsangelegenheiten/start.aspx>

2 Komparace zákona o silničním provozu ČR a Rakousko

V této části se zaměřím na konkrétní porovnání vybraných ustanovení rakouského zákona StVO se zákonem o silničním provozu 361/2000 Sb. Budu vycházet z předpokladu, že český zákon o silničním provozu je všeobecně ve známosti, jelikož dle dostupných údajů ministerstva dopravy z října 2020 je v České republice 6 002 348 vydaných platných řidičských průkazů, přičemž řidičských oprávnění je ve stejný moment platných 6 856 673.³²

Jelikož rakouský Straßenverkehrsordnung pochází z roku 1960, nachází se v něm spousta archaismů a věcí vycházejících té doby. Některá ustanovení by dnes stěží mohla projít schválením při současném stavu společnosti, kdy je snahou vyspělé společnosti spíše tlumit činnost státních orgánů než ji dále tvořit či jim přiznávat další oprávnění omezující něčí svobody.

Komparace bude probíhat tím způsobem, že nejprve popíšu vybraný paragraf z rakouského zákona a k němu doplním analogii zákona českého.

§ 1 StVO stanovuje rozsah tohoto zákona, přičemž hovoří o *silnicích s veřejným provozem, kdy se jedná o cesty, které může za stejných podmínek užít každý*³³, oproti tomu česká obdoba § 1 zapracovává příslušné předpisy EU a upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie ČR ve věcech provozu na pozemních komunikacích³⁴.

³² Počet řidičských průkazů. Ministerstvo dopravy ČR [online]. [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-\(1\)/Poskytnute-informace/Pocet-ridicky-skych-prukazu](https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-(1)/Poskytnute-informace/Pocet-ridicky-skych-prukazu)

³³ § 1 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

³⁴ Ust. § 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

§ 2 StVO vymezuje základních 44 definic pro účely tohoto zákona, přičemž definice pojmů pro motorová vozidla jsou obsaženy v samostatném zákoně (konkrétně zákoně 267/1967 KFG o motorových vozidlech). Český zákon 361/2000 Sb. ve svém § 2 vyjmenovává základní pojmy pro tento zákon, kterých je 40.

Za zmínku stojí, že v StVO je u bodu č.27 „zastavení“ již konkrétně zmíněn časový údaj o možné době pro zastavení, a to 10 minut.

§ 3 hovoří o tom, že každý účastník silničního provozu může důvěřovat jiným osobám, že budou dodržovat zákony upravující užívání pozemních komunikací, tedy zákon zde předpokládá tzv. princip důvěry³⁵. Oproti tomu v českém zákoně 361/2000 Sb. se v § 4 v písmenu a) píše pouze to, jak se má každý účastník silničního provozu chovat, tedy že *každý je povinen se chovat ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní*.³⁶ V písmenu b) se píše o tom, že je každý povinen *řídít se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem*³⁷ a dalšími osobami k tomu povolaných podle tohoto zákona. Třetí stěžejní pravidlo je stanoveno v písmenu c), kde se jasně stanovuje, že se každý musí řídit světelnými, popřípadě akustickými signály a dopravním značením, včetně dopravního zařízení a zařízení pro provozní informace, což jsou elektronické proměnné dopravní značky či LED tabule se světelnými nápisy, zpravidla umístěné kolem silničních tunelů a na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla.

§ 4 StVO řeší zákonnou úpravu pojmu dopravní nehoda, kdy se zde jasně vymezuje, mimo jiné, že pakliže dopravní nehoda nepodléhá něčemu, co bychom v České republice nazvali „oznamovací povinností“, zaplatí účastník výjezd policie, kdy je pevně stanoven administrativní poplatek 36 €. V českém zákoně

³⁵ § 3 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

³⁶ Ust. § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

³⁷ Ust. § 4 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

o silničním provozu nám problematiku dopravní nehody upravuje § 47. Je určeno, že v případě, že došlo ke zranění nebo usmrcení osoby, na jakémkoliv z vozidel (včetně věcí, které byly přepravovány) vznikla škoda zjevně převyšující částku 100 000 Kč, nebo vznikla škoda na majetku další osoby, je nutné volat Policii ČR.³⁸

§ 5 určuje hranici alkoholu, která je přípustná pro řidiče motorového i nemotorového vozidla, kdy lze konstatovat, že cyklista může mít 0,8 promile alkoholu v dechu, řidič motorového vozidla 0,5 promile, nicméně řidič profesionál pouze 0,1 promile alkoholu v dechu. Dále se zde detailněji popisuje proces lékařského vyšetření spojeného s odběrem biologického materiálu, kdy se stanovuje, na čí žádost je odběr proveden, jaký je poplatek, kdo ho hradí a jak se dál postupuje s odebraným biologickým materiálem. Další zde blíže specifikovaná věc je, že pakliže řidič odmítne orientační test na přítomnost jiných návykových látek (formou odběru např. ze slin nebo potu), pohlíží se na něj tak, že tento test měl pozitivní. V českém zákoně 361/2000 Sb. v § 5 odst. 2 písm. a) se jasně píše, že *řidič nesmí požit alkoholický nápoj ani jinou látku obsahující alkohol nebo užít jinou návykovou látku během jízdy*.³⁹ Zde je jasně napsáno, že řidič toto nesmí dělat „během jízdy“, tedy v pohybu. V tomtéž odstavci v písm. b) se píše, že *řidič nesmí řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky*.⁴⁰ Zajímavostí může být, že se zde nespecifikuje typ vozidla, jestli jde o motorové či nemotorové, tedy je z tohoto zřejmé, že ani na nemotorovém vozidle nesmí jeho řidič být pod vlivem alkoholu. Každopádně se zde, konkrétně slovním spojením „řidič nesmí“, jasně stanovuje nulová tolerance alkoholu.

³⁸ ARNOLDOVÁ, Anna et al. *ABC poškozených a pozůstalých po obětech dopravních nehod*. Praha: České sdružení obětí dopravních nehod ve spolupráci s Platformou VIZE 0 a Autoklubem ČR. 2020. strana 5. ISBN 978-80-270-8117-2

³⁹ Ust. § 5 odst. 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁴⁰ Ust. § 5 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

Další zajímavostí v české právní úpravě je i novela zákona, která od 1.1.2022 nyní zpřesňuje v § 9 i chování spolucestujícího, neboli přepravované osoby. Doposud byla určena pouze povinnost dle § 9 odst. 1 písm. c) a to *přepravovaná osoba je povinna neohrožovat svým chováním bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, zejména neomezovat řidiče v bezpečném ovládní vozidla*.⁴¹ Od 1.1.2022 je v § 9 nově vložen i odstavec 8, kde se píše že *přepravovaná osoba, která se může aktivně podílet na jízdě vozidla (zejména šlapáním, brzděním, negativním ovlivňováním rovnováhy vozidla a obdobným způsobem), nesmí během jízdy a bezprostředně před jejím zahájením požit alkoholický nápoj nebo užít jinou návykovou látku nebo zahájit jízdu v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohla být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky*.⁴² Zákodárce tímto mohl tedy pamatovat i na situaci, kdy například na motorce mohl doposud spolujezdec být pod vlivem alkoholu a mohl svou přítomností částečně negativně ovlivňovat chování vozidla během jízdy.

§ 5b StVO popisuje donucovací opatření orgánů silničního dozoru. Když tento orgán (zpravidla spolková policie) zjistí u osoby, která řídila vozidlo, pozitivní dechovou zkouškou hodnotu alkoholu více než 0,5 promile alkoholu v dechu, opravňuje ho to k různým donucovacím opatřením, kdy je zde vyjmenováno i (podle konkrétního typu vozidla) i např. odejmutí klíčků od vozidla, zamknutí nebo odstavení vozidla, instalace technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla.⁴³

§ 7 StVO – Všeobecné jízdni předpisy. Zde jsou popsány základní informace důležité pro provoz, tedy např. že se na silnicích jezdí při pravém okraji vozovky (k tomu analogicky v českém zákoně slouží § 12), dále zde je popsáno omezení, kdy je zakázáno motorovým vozidlům projet opakovaně za sebou stejnou ulicí

⁴¹ Ust. § 9 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁴² Ust. § 9 odst. 8 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁴³ § 5b Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

nebo stejnými ulicemi.⁴⁴ Na toto v českém z. č. 361/2000 Sb. pamatuje pouze dopravní značka B32 „průjezd zakázán“. Je zde i zakázáno nechat běžet motor na stanovišti déle, než je nezbytně nutné. V ČR je toto zakázáno v § 7 odst. 1 písm. b), kde se píše *řidič nesmí obtěžovat ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích ani jiné osoby zejména nadměrným hlukem, znečišťováním ovzduší, rozstříkáváním kaluží, bláta nebo zbytečným ponecháním motoru stojícího vozidla v chodu.*⁴⁵

§ 11 odstavec č. 5 popisuje věc v česku známou, a to princip ZIPu, tedy střídavého řazení. Je to jedna ze zásad bezpečné jízdy, kterou je potřebné respektovat. *Apel na tento způsob jízdy je zřejmý v době především násobení (souběžně probíhajících) uzavírek a dopravních komplikací, především ve městech a místech s vyšší hustotou silničního provozu. Pravidlo, díky kterému by měla být využita maximální kapacita pozemní komunikace ve všech jízdniích pruzích, je určeno ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.*⁴⁶ Tento princip v ČR specifikuje § 12 odst. 5 ... *Při souběžné jízdě umožní řidiči vozidel jedoucích v průběžném pruhu řidičům vozidel do tohoto pruhu přejíždějících z pruhu, který přestal být průběžným, vjet tak, aby se vozidla jedoucí v průběžném pruhu a vozidla do něho přejíždějící mohla řadit střídavě po jednom do jízdniího proudu průběžného pruhu.*⁴⁷

§ 15 StVO, konkrétně jeho 4. odstavec upravuje postup řidiče vozidla při předjíždění. Stanovuje povinnost dodržet přiměřený boční odstup od předjížděného vozidla, při předjíždění cyklisty a koloběžek, které jsou dále blíže

⁴⁴ § 7 Abs. 6 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

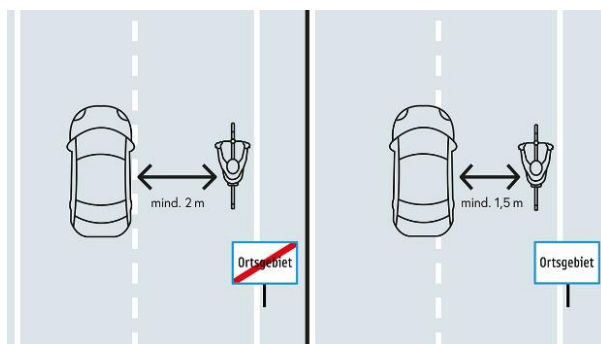
⁴⁵ Ust. § 7 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁴⁶ Policie České republiky – KŘP Moravskoslezského kraje. Policie České republiky [online]. 7.9.2015 [cit. 2023-01-23]. In: <https://www.policie.cz/clanek/krajske-reditelstvi-severomoravskeho-kraje-zpravodajstvi-pravidlo-zipu.aspx>

⁴⁷ Ust. § 12 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

specifikovány v § 88b StVO⁴⁸, jasně definuje boční odstup v zastavěném území obce (intravilánu) nejméně 1,5 m a mimo zastavěné území obce (extravilánu) minimálně 2 m. Pakliže ale není rychlost předjížděného motorového vozidla vyšší než 30 km/h, lze tuto bezpečnostní vzdálenost přiměřeně zkrátit.⁴⁹

Obr.1 Boční odstup



Zdroj: <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/stvo-33-novelle.html>

Novela toto upravující vešla v platnost od 1.10.2022 v 33. aktualizaci StVO. V České republice po dlouhých debatách nakonec začala 1. 1. 2022 platit novela zákona 361/2000, která v § 17 nově vkládá odstavec 6, který určil podobné hodnoty bočního odstupu při předjíždění cyklisty, a to 1,5 m za jakýchkoliv okolností, kromě místa s nejvyšší dovolenou rychlostí omezenou na 30 km/h, kde je tato vzdálenost zkrácena na nejméně 1 m.⁵⁰

§ 18 StVO – Jízda v řadě. Odstavec 1 stanovuje povinnost řidiče dodržet vždy takovou bezpečnou vzdálenost od vozidla jedoucího před ním, aby byl schopen kdykoliv včas zastavit i při náhlém zabrzdění vozidla.⁵¹ Odstavec č. 2 určuje minimální vzdálenost vozidel za drážními vozidly. Tato je minimálně 20 m. Dále v odstavci 4 stanovuje povinnost řidiče vozidla větších podélných rozměrů

⁴⁸ § 15 Abs. 4 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁴⁹ § 15 Abs. 4 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁵⁰ Ust. § 17 odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁵¹ § 18 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

(nákladních automobilů, autobusů, apod.) dodržet vzdálenost alespoň 50 m.⁵² Na rozdíl od ČR je zde vzdálenost přesně vymezena. V z. č. 361/2000 Sb. se v § 19 hovoří obecně o povinnosti ponechání minimální bezpečnostní vzdálenosti bez udání konkrétního údaje, klade se pouze důraz na možnost vyhnutí se srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním,⁵³ případně povinnost řidiče těžšího než 3 500 kg a jízdní soupravy delší než 10 m povinnost mimo obec zachovat takový rozestup, aby se před něj mohlo bezpečně zařadit předjíždějící vozidlo.⁵⁴

§ 19 StVO řeší přednosti v jízdě. Zajímavostí je jeho 8. odstavec, kde je stanoveno, že řidič vozidla, které přednost v jízdě má, se jí může vzdát, přičemž toto zřeknutí se musí být zřetelně viditelné pro osobu, která je povinna čekat. Zároveň jasně určuje, že osoba povinna vyčkat toto ale nemůže obecně předpokládat, nebo že vzdá-li se přednosti jedna osoba oprávněná předností, vzdá se jí i druhá osoba oprávněná touto předností, ledaže osoba povinna vyčkat má jistotu vzdání se přednosti osobami oprávněnými k uznání této přednosti.⁵⁵ Problematika vzdání se přednosti (ať už v jízdě, chůzi apod.) v českém prostředí není prakticky řešena, tudíž předpokládá, že osoba mající přednost jí vždy využije, a dojde-li k porušení, vinným je ten, kdo povinnost zanedbal.

§ 20 StVO – rychlost jízdy. Obecně tento paragraf spíše upravuje stanovování rychlostních limitů a povinnosti řidiče (přizpůsobit rychlost jízdy okolnostem, dopravnímu značení apod.). V odstavci č. 2 jsou stanoveny rychlostní limity, které jsou v zásadě podobné českým. Na dálnici je maximální rychlost 130 km/h, v obci 50 km/h. Rozdílná je rychlost mimo obec, která je v Rakousku 100 km/h. Konkrétnější rychlostní limity jsou dále určeny v prováděcí vyhlášce č. 399/1967

⁵² § 18 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁵³ Ust. § 19 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁵⁴ Ust. § 19 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁵⁵ § 19 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

Kraftfahrgesetz – Durchführungsverordnung k zákonu o motorových vozidlech. V jejím § 58 „Nejvyšší dovolená rychlost jízdy“ jsou jasně stanoveny nejvyšší dovolené rychlosti jízdy na pozemních komunikacích s veřejným provozem pro konkrétní kategorie vozidel.

Dále je zde nutné zmínit bez pochyby jeden ze zásadních rozdílů mezi českým a rakouským právem, který na stejnou rovinu vedle sebe staví veřejný zájem v podobě dodržování bezpečnosti silničního provozu a s tím spojené omezování rychlosti na úroveň veřejného zájmu v podobě ochrany společnosti a životního prostředí před negativními dopady silničního provozu a s ním spojené vypouštění škodlivých látek do ovzduší.

V odstavci č. 2a je totiž definována možnost úřadu, konkrétně zemského hejtmana (obdobu českého hejtmana kraje), stanovit pro určitou oblast rychlost nižší, než je v místě nejvyšší dovolená rychlost podle paragrafů o bezpečnosti provozu, a to hlavně z důvodu snížení hluku, zápachu nebo znečišťujících látek a k ochraně obyvatelstva nebo životního prostředí nebo jiných důležitých důvodů.⁵⁶

Přesněji upravuje problematiku vypouštění škodlivých látek do ovzduší spolkový zákon č. 115/1997 Immissionsschutzgesetz – Luft (česky Spolkový zákon o ochraně před emisemi látek znečišťující životní prostředí), konkrétně jeho § 14. Podle tohoto nařízení mohou orgány silničního dohledu sankcionovat překročení nejvyšší dovolené rychlosti. *Namísto běžně hrozící pokuty ve výši desítek až stovek eur musí hříšník počítat s tím, že finanční postih dosáhne 2 až 3 tisíc eur. Pokutováno totiž bude znečišťování životního prostředí.*⁵⁷ Při zabrání pokračování protiprávního jednání mohou orgány silničního dohledu postupovat v souladu se zákonem StVO, kdy se donucovací opatření (§5b StVO) použijí obdobně, tedy mohou zabránit nastartování vozidla nebo odejmutí klíčků od

⁵⁶ § 20 Abs. 2a Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁵⁷ Rakousko: co vyplývá ze značky omezující max. rychlost jízdy doplněné nápisem "IG-L". Autoklub České republiky [online]. [cit. 2023-01-23]. Dostupné z: <https://www.autoklub.cz/autoklub-cr/vozidlem-do-zahranici/vseobecne-informace-pri-cestech-do-zahranici/rakousko-a-omezeni-rychlosti-ig-l/>

vozidla.⁵⁸ Použije se přenosné nebo proměnné dopravní značení provedené podle §52 StVO 1960 a musí být opatřeny doplňkovou značkou s nápisem „IG-L“ Může být instalována dodatková informace o délce úseku omezené rychlosti.⁵⁹

Obr.2 Dopravní značka (dále jen DZ) s omezením rychlosti kvůli opatření IG-L



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

Obr.3 Proměnné dopravní značení a zařízení pro provozní informace s omezením rychlosti IG-L



Zdroj: <https://www.electrive.net/2018/05/23/oesterreich-ausnahme-fuer-e-autos-bei-ig-luft-tempolimits/>

⁵⁸ § 14 Abs. 7 Immissionsschutzgesetz – Luft, BGBl. I Nr. 115/1997. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011027>

⁵⁹ § 14 Abs. 6 Immissionsschutzgesetz – Luft, BGBl. I Nr. 115/1997. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011027>

Zajímavostí je, že z principu snížení rychlosti kvůli omezení vypouštěných škodlivých látek jsou vyjmuta motorová vozidla, které jsou registrována dle spolkového zákona č. 267/1967 Kraftfahrgesetz (KFG), konkrétně jeho § 49 odstavce 4 bodu 5, kde jsou zmíněna motorová vozidla třídy L, M1, M2, M3, N1, N2 a N3, každé s čistě elektrickým pohonem nebo s pohonem na vodíkové palivové články⁶⁰. Každé toto vozidlo má přidělenou speciální registrační značku na bílém podkladu a zelenou barvou písma. Na tato vozidla se nevztahuje omezení rychlosti z důvodu ochrany životního prostředí dle IG-L. Tento typ registračních značek se v Rakousku začal zavádět v roce 2017.

Obr.4 Registrační značka v Rakousku evidovaného vozidla, které nemusí dodržovat rychlostní limity IG-L



Zdroj: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Austria_license_plate_for_electric_vehicles.jpg

O výjimce z IG-L jsou řidiči informováni doplňkovými dopravními značkami.

Obr.5 Dopravní značení informující řidiče o výjimce z omezení rychlosti IG-L



Zdroj: <https://tirol.orf.at/stories/3002024/>

⁶⁰ § 49 Abs. 4 Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011384>

Za zmínku stojí, že z omezení nejvyšší dovolené rychlosti vozidel opatřením IG-L jsou tedy vyjmuta pouze ekologická vozidla registrována v Rakousku podle spolkového zákona KFG a mají přidělenou rakouskou registrační značku.

V České republice pamatuje zákon 361/2000 Sb. v § 4 v bodě a) pouze na povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích, kdy je povinen *chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí*,⁶¹ dále § 5 povinnosti řidiče, kdy v odst. 1 písm. e) je řidič povinen *učinit takové opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a nedošlo k poškození pozemní komunikace ani životního prostředí*,⁶² Policista v České republice též, zjistí-li při technické silniční kontrole nebo při objasňování dopravní nehody takové nepříznivé působení provozu vozidla na životní prostředí, může zadržet osvědčení o registraci vozidla onoho vozidla.⁶³ Postup při zadržení osvědčení o registraci vozidla určuje § 6b zákona o silničním provozu, v Policii české republiky jej dále specifikuje pokyn ředitele služby dopravní policie č. 2/2021 v článku 25. Postup při technické silniční kontrole určuje pokyn ředitele služby dopravní policie č. 2/2021 ve svém článku č. 24, kde se píše, že technickou silniční kontrolu provádí příslušník služby dopravní policie, který musí být proškolený anebo mít dostatečnou praxi a zkušenosti. O tom, jestli je policista dostatečně zkušený rozhoduje jeho nadřízený.⁶⁴

O systémové ochraně životního prostředí dle pravidel o silničním provozu tedy v ČR zatím nemůže být příliš řeč.

§ 23 StVO popisuje zastavení a stání. V 1. odstavci došlo k 1.10.2022 ke změně, kdy bylo přesněji specifikováno, že při zastavení a stání nesmí být ohrožen žádný jiný účastník silničního provozu s ohledem na co nejlepší využití dostupného

⁶¹ Ust. § 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

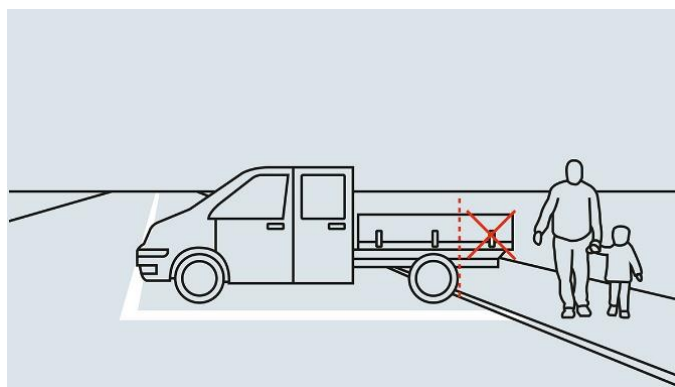
⁶² Ust. § 5 odst. 1 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁶³ Ust. § 6b odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁶⁴ čl. 24 odst. 3 Pokyn ŘSDP 2/2021

prostoru, kdy jiným nesmí být bráněno v projíždění. Dále je zde zakázáno, aby části zaparkovaných vozidel vyčnívaly do dopravních ploch určených pro pěší nebo cyklistickou dopravu. Výjimkou je přesah bočních zrcátek či částí nárazníku a nakládání a vykládání do 10 minut, V každém případě však musí být zachován průchod alespoň 1,5 m.⁶⁵

Obr.6 Obrázek znázorňující zákaz blokování chodníku



Zdroj: <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/stvo-33-novelle.html>

Dále se v § 23 v odstavci č. 3 hovoří o zákazu zastavení u vjezdu na pozemek nebo u vchodu do domu, kdy zákon toto sice umožňuje, nicméně je zde povinnost setrvat ve vozidle, aby byl umožněn okamžitý vjezd nebo výjezd. Jinak zde zastavení a stání zakazuje.⁶⁶ Paralela k tomuto je v českém zákoně o silniční provozu v § 27 v odstavci 1 písm. n), kde je zmíněn zákaz zastavení a stání *před vjezdem na pozemní komunikaci z polní nebo lesní cesty nebo z místa ležícího mimo pozemní komunikaci*.⁶⁷ Zajímavostí mohou být rakouské dopravní značky zakazující stání v sudý nebo lichý den. V této práci je ještě zmíním v kapitole věnované dopravnímu značení.

§ 26 StVO upravuje jízdu zásahových vozidel. Není zde přímo vyjmenováno, jaké sbory mohou užívat výstražná a rozhlasová zařízení, ani zde není upraveno jak

⁶⁵ § 23 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁶⁶ § 23 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁶⁷ Ust. § 27 odst. 1 písm. n) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

mají tato zařízení vypadat nebo jakou mají mít barvu, je zde ale popsáno, jak se mají řidiči chovat v případě průjezdu zásahového vozidla, případně jak se má chovat řidič tohoto vozidla. Odstavec č. 2 zmiňuje, že řidič zásahového vozidla, při jízdě s výstražným zařízením v provozu, není vázán pravidly provozu na pozemních komunikacích, nesmí však ohrozit lidi ani poškodit majetek. Výjimku z tohoto pravidla tvoří jízda křižovatkou, když svítí červený signál „Stůj“. Řidič zásahového vozidla zde musí zastavit a přesvědčit se, že nikoho průjezdem neohrozí nebo nepoškodí majetek.⁶⁸ Obdobou tohoto předpisu je v zákoně 361/2000 Sb. § 41 Jízda vozidel s právem přednostní jízdy. Jsou zde taxativně vyjmenovány paragrafy, které řidič vozidla s právem přednosti v jízdě dodržovat nemusí, je zde ale dodatek, že *je však povinen dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.*⁶⁹ Dále jsou zde vyjmenovány konkrétní sbory, které mohou svá vozidla vybavit tímto zvláštním výstražným a rozhlasovým zařízením.

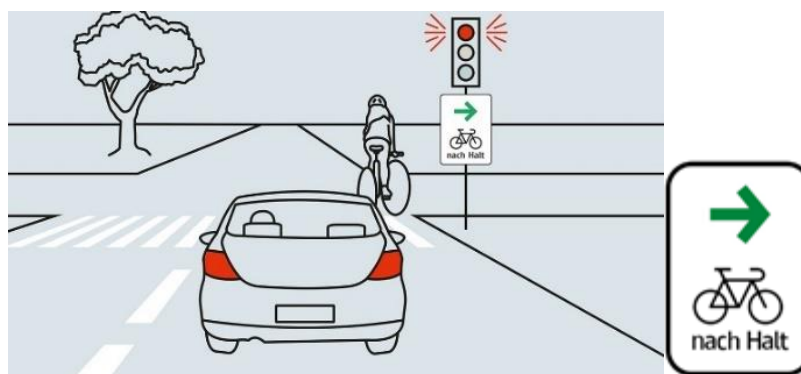
§38 StVO upravuje význam světelných signálů. Zde bych rád zmínil odstavec 5a, ve kterém se píše o tom, že na vybraných křižovatkách, na kterých zároveň musí být umístěna dodatková tabulka, je cyklistům umožněno odbočení vpravo i při rozsvíceném světelném signálu „stůj“. Křižovatky, na kterých je tento manévr umožněn stanoví úřad. Ještě zajímavější ale je skutečnost, že odstavec 6 stanovuje, že zelené světlo musí končit čtyřmi blikajícími zelenými probliknutími, přičemž fáze světla a tmy se střídá po půl sekundě. Zelené blikající světlo znamená brzký konec signálu „volno“.⁷⁰ Připravuje tedy řidiče na to, že brzy bude mít povinnost zastavit. V ČR se čas od času objeví ve veřejném prostoru debata, zda umožnit řidičům na světelně řízené křižovatce odbočení vpravo, která ale ještě nemá konkrétní výstupy. Stejně platí i u návrzích ukončovat světelný signál „volno“ probliknutími.

⁶⁸ § 26 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁶⁹ Ust. § 41 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁷⁰ § 38 Abs. 6 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

Obr.7 Dopravní značení umožňující cyklistům odbočení vpravo během červeného signálu „stůj“



Zdroj: <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/stvo-33-novelle.html>

§42 StVO stanovuje jasný zákaz jízdy nákladních vozidel na všech veřejných pozemních komunikacích v sobotu v době mezi 15:00 hodin do 24:00 hodin a v neděli a ve státní svátek v době od 12:00 hodin do 22:00 hodin. Zakázána je jízda vozidel nad 3,5 tuny⁷¹. Oproti tomu v České republice se zákaz jízdy nákladních vozidel vztahuje pouze na dálnice a silnice I. třídy a to v době v neděli a ostatních dnech pracovního klidu mezi 13:00 hodinou a 22:00 hodinou, dále v období od 1. července do 31. srpna kalendářního roku každý pátek od 17:00 hodin do 21:00 hodin a v sobotu od 7:00 hodin do 13:00 hodin.⁷²

§ 44d StVO zmocňuje úředníky či pracovníky podniku správy a údržby dálnic k povolení jízdy na krajnici dálnice. V Rakousku je odpovědným podnikem státní akciová společnost ASFINAG (zkratka z plného názvu Autobahnen und Schnellstraßen Finanzierungs Aktiengesellschaft, v překladu Akciová společnost pro financování rychlostních silnic a dálnic), který může na vybraném úseku dálnice povolit, zejména při vyšším dopravním zatížení komunikace, jízdu odstavným pruhem. Jízda se povoluje speciálním dopravním značením.⁷³ V ČR je

⁷¹ § 42 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁷² Ust. § 43 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁷³ § 44d Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

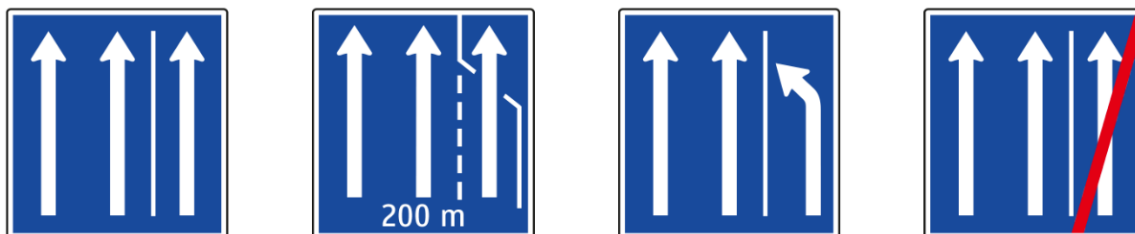
možnost jakéhokoliv než nouzového využití zpevněné či nezpevněné krajnice zákonem zakázána, konkrétně o tom hovoří § 11 odst. 2 z. č. 361/2000 Sb.

Obr.8 Proměnné dopravní značení povolující jízdu v odstavném pruhu



Zdroj: <https://www.fuerboeck.at/verkehrsrecht/bodenmarkierungen/randlinie/>

Obr.9 Další varianty značky povolující, zakazující či ukončující jízdu v odstavném pruhu



Zdroj:

<https://www.fuerboeck.at/verkehrsrecht/verkehrszeichen/hinweiszeichen/pannenstreifenfreigabe/>

§ 46 Dálnice. Tento paragraf upravuje jízdu po dálnicích, kdy oproti České republice dovoluje vjezd na dálnici již vozidlům, jejichž minimální konstrukční rychlost je 60 km/hod.⁷⁴ U nás je to minimálně 80 km/h, kdy je přípustná výjimka v úsecích dálnice procházejících obcí, kdy na ni smí vjet i autobus veřejné

⁷⁴ § 46 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

hromadné dopravy, který má tuto minimální konstrukční rychlost 65 km/h.⁷⁵ Odstavec 4a StVO navíc stanovuje na úsecích v jednom směru jízdy s nejméně třemi jízdními pruhy zákaz jízdy nákladních vozidel v levém jízdním pruhu, je-li hmotnost tohoto nákladního automobilu více než 7,5 tuny.⁷⁶ Český zákon o silničním provozu nařizuje ve svém § 12 v odstavci 4 mimo jiné nákladním vozidlům s hmotností nad 3 500 kg na vozovce s více než třemi jízdními pruhy v jednom směru jízdy užít pouze dvou jízdních pruhů nejbližších k pravému okraji vozovky.⁷⁷

Odstavec č. 6 v § 46 StVO upravuje jednu z nejdůležitějších věcí v silničním provozu. Určuje povinnost vytvořit tzv. záchrannářskou uličku, neboli Rettungsgasse. Nařizuje účastníkům silničního provozu na vozovce o dvou jízdních pruzích umožnit průjezd vozidel zásahových vozidel uprostřed mezi jízdními pruhy a v úsecích s více než dvěma jízdními pruhy nařizuje vytvořit tuto nouzovou uličku mezi levým a přilehlým pruhem zprava.⁷⁸ Zvláštností je, že StVO umožňuje tuto nouzovou uličku užít i vozidlům pohřební služby. V českém zákoně i silničním provozu pravidlo záchrannářské uličky stanovuje § 41 v odstavci 8. Zde došlo novelizací platnou od 1.10.2018 ke sjednocení povinnosti tuto uličku vytvořit, kdy jsme se přiblížili středoevropskému standardu. Do té doby platilo, že na více než dvoupruhových dálnicích v jednom směru jízdy byla povinnost vytvořit nouzovou uličku mezi pravým a zbývajícím levými pruhy, nyní je to naopak a platí to stejně v ČR, Německu, Rakousku, Maďarsku, Lucembursku nebo Švýcarsku.⁷⁹

⁷⁵ Ust. § 35 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

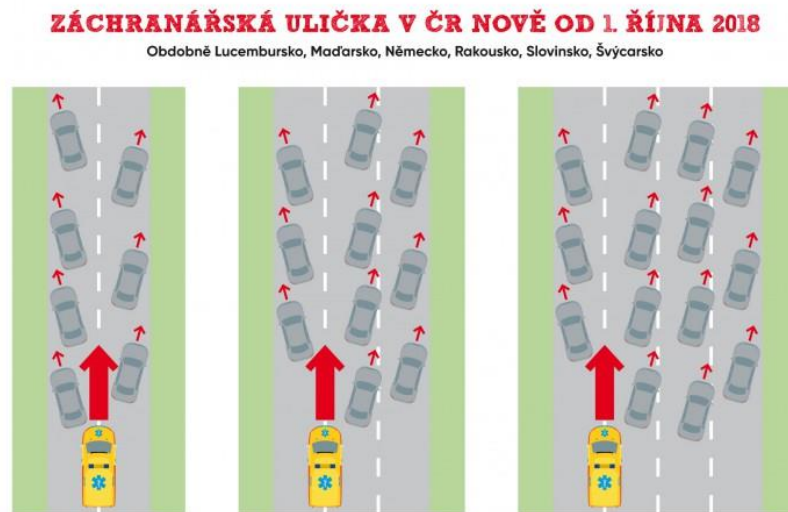
⁷⁶ § 46 Abs. 4a Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁷⁷ Ust. § 12 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁷⁸ § 46 Abs. 6 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁷⁹ Záchrannářská ulička. Zdravotnická záchranná služba Ústeckého kraje [online]. [cit. 2023-01-23]. In: <http://www.zzsuk.cz/zachranarska-ulicka-nove-od-1-rijna-v-cr/>

Obr.10 Uvolnění záchrané uličky



Zdroj: <http://www.zzsuk.cz/zachranarska-ulicka-nove-od-1-rijna-v-cr/>

§60 StVO stanovuje povinnost řidiče vozidla (jakéhokoliv) mít za jízdy rozsvícené osvětlení pouze za soumraku, za tmy, v mlze, nebo když to počasí vyžaduje.⁸⁰ Rozdíl oproti ČR, kdy se v § 32 odst. 1 hovoří pouze o motorovém vozidle, které má tuto povinnost obecně, tedy nehledě na denní dobu či světelné podmínky.⁸¹ Odstavec 2 již zmiňuje „vozidlo“ tedy motorové i nemotorové, které má povinnost tato světla mít zapnutá za snížené viditelnosti.⁸²

§ 74 StVO – Potah. Tento paragraf definuje požadavek na potahová vozidla, ale hlavně potahová zvířata. Tažná zvířata musí být schopná táhnout vozidlo, nesmějí k němu být použita zvířata chromá nebo unavená a zvířata, jejichž způsobilost k tažení kočáru je snížena zejména v důsledku zevně rozpoznatelných onemocnění nebo zranění.⁸³ Oproti tomu český zákon

⁸⁰ § 60 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁸¹ Ust. § 32 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁸² Ust. § 32 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁸³ § 74 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

361/2000 Sb. zmiňuje v § 59 pouze požadavky na potahové vozidlo a na osobu, která jej vede, tedy na vozku.

§ 84 – Inzeráty a oznámení mimo uliční pozemek. Tento paragraf umožňuje inzerci či reklamní plochy pouze na autoopravny či dílny, kde se opravují vozidla, stanice rádia, které v oblasti vysílá a na čerpací stanice pohonných hmot. Ještě navíc ale povoluje tuto inzerci provést pouze stanoveným dopravním značením.⁸⁴ V odstavci 2 zakazuje ostatní reklamní nebo inzertní plochy (billboardy) mimo zastavěná území v ochranném pásmu pozemní komunikace, tedy 100 metrů od okraje pozemní komunikace.⁸⁵ V ČR se roky vedla debata o tom, jak omezit billboardy kolem dálnic a silnic. Až v roce 2012 byl přijat zákon č. 196/2012 Sb., kterým se mimo jiné měnil zákon 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, kdy do jeho § 31 byl implementován zákaz umisťování reklamních zařízení v přilehlém ochranném pásmu kolem dálnic a silnic I. třídy s výjimkou označení provozovny občerstvení či čerpací stanice pohonných hmot.⁸⁶ Tento zákon stanovil pětileté přechodné období, během kterého bylo možné tato reklamní zařízení provozovat, nicméně k ukončení tohoto období měla všechna do té doby nepovolená reklamní zařízení být odstraněna na náklady jejich provozovatelů. O tom, jestli je toto dodržováno a vymáháno si každý může udělat svou vlastní představu.

§ 92 StVO odstavec 2 stanovuje povinnost majitelů nebo opatrovníků psa zajistit, aby neznečišťovali chodníky, stezky pro pěší a cyklostezky, pěší zóny, obytné ulice či zóny setkávání.⁸⁷ V ČR je tato povinnost stanovena méně konkrétně, a to v podobě § 5 odst. 1 písm. f) z. č. 251/2016 Sb. o některých přestupcích, kdy je přestupkem fyzické osoby *znečištění veřejného prostranství, veřejně přístupného objektu nebo veřejně prospěšného zařízení anebo zanedbání povinnosti úklidu*

⁸⁴ § 84 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁸⁵ § 84 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁸⁶ Ust. § 31 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

⁸⁷ § 92 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

veřejného prostranství.⁸⁸ Povinnost úklidu veřejného prostranství může být stanovena obecní vyhláškou a v ten moment, kdy je zanedbána, dopouští se osoba přestupku.

§ 97 StVO - Orgány silniční kontroly. Z důvodu výše popsaného v této práci, konkrétně v kapitole, kde se věnuji základním orgánům silničního dohledu v obou zemích je jasné, jelikož Straßenverkehrsordnung byl přijat v 60. letech, že se v něm hovoří obecně o více orgánech, jenž mohly provádět dohled nad provozem na pozemních komunikacích, nikoli pouze o policii.

Odstavec č. 5 zmocňuje orgány silničního dozoru zřetelně viditelnými nebo slyšitelnými signály vyzvat řidiče k zastavení za účelem kontroly řidiče nebo vozidla, za účelem jiných úředních úkonů nebo pro účely sčítání dopravy. Prikázáno je zde i řidičovi této výzvě k zastavení vyhovět.⁸⁹ Analogický k tomuto je v českém zákone o silničním provozu § 124 odst. 12, kde jsou stanovena oprávnění policistů při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Mezi ně patří zejména oprávnění policisty zastavovat vozidlo, dávat pokyny k řízení provozu na pozemních komunikacích, vyzvat řidiče (či učitele autoškoly) k podrobení se vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem či jinou návykovou látkou, a další.⁹⁰

§ 98a Úsekové měření rychlosti. Tento paragraf umožňuje ředitelství státní policie v předem definovaném a dopravním značením označeném úseku provádět tzv. úsekové měření rychlosti. Prováděno je obdobně, jako je tomu v České republice, kdy na začátku a na konci měřeného úseku je kamera, které zaznamená průjezd vozidla, na základě registrační značky ho zaznamená

⁸⁸ Ust. § 5 odst. 1 písm. f) zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-251>

⁸⁹ § 97 Abs. 5 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁹⁰ Ust. § 124 odst. 12 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

a vypočte průměrnou rychlost, jakou vozidlo projelo definovaný úsek. Poté je vyhodnoceno, zda vozidlo překročilo maximální dovolenou rychlost, nebo ne.⁹¹

Obr.11 DZ upozorňující řidiče na měření rychlosti



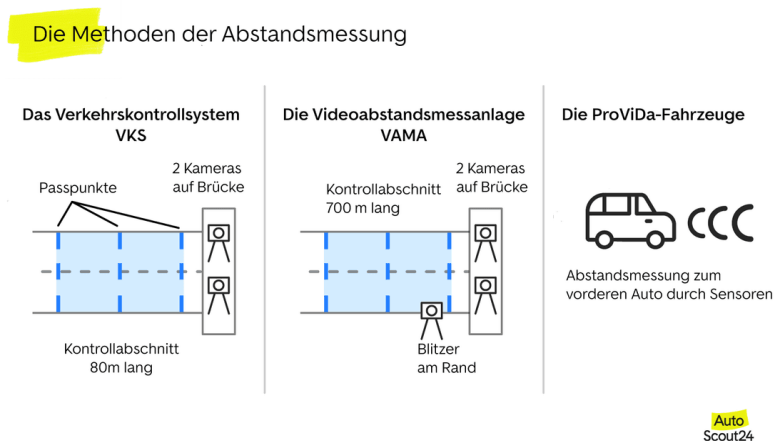
Zdroj: <https://www.fuerboeck.at/verkehrsrecht/verkehrszeichen/hinweiszeichen/section-control-messstrecke/>

§ 98c Měření vzdálenosti. V Rakousku je zaveden systém sledování a měření bezpečnostní vzdálenosti vozidel, zejména na dálnicích. K tomuto měření opravňuje § 99c StVO, který zmocňuje úřady využít prostorově a časově omezené technické zařízení na zpracování obrazu. Zjistí-li tento technický prostředek nerespektování bezpečné vzdálenosti stanovenou § 18 StVO, lze použít údaje potřebné k identifikaci vozidla nebo dotčeného řidiče pro účely správního řízení.⁹²

⁹¹ § 98a Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁹² § 98c Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

Obr.12 Princip fungování měření bezpečnostní vzdálenosti mezi vozidly



Zdroj: <https://www.autoscout24.de/informieren/ratgeber/autorecht/abstandsmessung/>

Zjednodušený princip měření je takový, že na mostě nad komunikací se umístí kamery, které zaznamenávají časový odstup vozidel na předem definovaném a na vozovce znázorněném úseku, z toho následně je automaticky vypočítána vzdálenost těchto vozidel. Součástí je i přehledová kamera.

§ 99 Trestní ustanovení. Tento paragraf obsahuje výčet přestupků včetně rozsahu výše pokuty nebo trestu odnětí svobody za vybrané přestupky. Zajímavostí jistě je, že je zde stanoveno, pakliže nelze vybrat pravomocně udělený peněžní trest za spáchaný přestupek na místě, lze udělit postih přestupce ve formě odnětí svobody, kdy maximální možná délka tohoto odnětí svobody může být až 6 týdnů. Obdobou tohoto ustanovení v českém zákoně o silničním provozu je § 125c přestupky fyzických osob.

Problematiku ukládaných bodů za vybrané dopravní přestupky, tzv. Vormerksystem, podrobněji popisují v této bakalářské práci v kapitole č.3.

§ 101 Dopravní lekce. Řidičům, kteří byli pokutováni nebo napomenuti za porušení zákona StVO může být vydáno rozhodnutí orgánů obce, kde má řidič trvalé bydliště, kdy se mu ukládá povinnost zúčastnit se dopravní lekce v celkové délce šesti hodin. Toto rozhodnutí vydá příslušný úřad, jestliže nabude podezření,

vzhledem k řidičovu opakovaném porušování dopravních předpisů, že nezná dopravní předpisy.⁹³

2.1 Dopravní značky

V této části práce zmíním dopravní značky, které v ČR nemají obdobu nebo vizuálně vypadají odlišně.

Dopravní značka 14a varuje ostatní řidiče před vozidlem, které se na směrově rozdělených komunikacích pohybuje proti směru jízdy.

Obr.13 DZ Pozor, vozidlo v protisměru



Zdroj:

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

Zákazová dopravní značka 13c zakazuje stání v lichý nebo sudý den. Lichý zakazuje značka s jedním svislým bílým pruhem, sudý se dvěma bílými pruhy.

Obr.14 DZ Zákaz stání v lichý a sudý den



Zdroj:

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁹³ § 101 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

Dopravní značka 9a oznamuje začátek pěší zóny.

Obr.15 DZ Pěší zóna



Zdroj:

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

Pro srovnání uvádím rozdílnou podobu české dopravní značky IZ6a „Pěší zóna“

Obr.16 DZ Pěší zóna ČR



Zdroj: <https://www.zakruta.cz/dopravni-znacení/informativni-zonove-dopravni-znacky/iz6a/pesi-zona/>

Dopravní značka 11 – slepá ulice

Obr.17 DZ Slepá ulice Rakousko



Zdroj:

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

Proti tomu česká verze, DZ IP10a „slepá ulice“

Obr.18 DZ Slepá ulice ČR



Zdroj: https://cs.wikipedia.org/wiki/Slep%C3%A1_pozemn%C3%AD_komunikace

Tato dopravní značka umístěná na sloupu veřejného osvětlení znamená, že tato lampa nebude v noci v činnosti.

Obr.19 DZ „neosvětlená cesta v noci“



Zdroj:

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

Další dopravní značka, kterou od roku 2019 začalo v ČR instalovat ŘSD na směrově rozdělených komunikacích a na jejich nájezdech je DZ upozorňující na protisměr. Inspirací bylo obdobné užití v Rakousku.

Obr. 20 DZ „STOP FALSCH“



Zdroj: <https://stock.adobe.com/at/images/schild-geisterfahrer-stop-falsch-v2-i/49168962>

České ministerstvo dopravy převzalo prakticky totožnou podobu značky, upraven byl pouze překlad do češtiny.

Obr. 21 DZ „STOP PROTISMĚR“



Zdroj: <https://zdopravy.cz/nova-znacka-stop-protismer-miri-na-tri-desitky-rizikovych-mist-29532/>

3 Komparace ukládaných sankcí a pokut za vyjmenovaná protiprávní jednání

Pokuty za správní delikt, které lze uložit na místě (v ČR obdoba příkazního řízení na místě) určuje v Rakousku spolkový zákon 52/1991 Verwaltungsstrafgesetz – VStG „správní trestní zákon“ z roku 1991. V § 50 určuje, že úřad může zmocnit vyškolené orgány veřejného dohledu (v tomto případě je myšlena nejen Spolková policie, ale i Četnictvo, které v Rakousku fungovalo až do roku 2005) k řešení protiprávního jednání a stanovuje, že tyto vyškolené orgány mohou sankcionovat přestupce až do výše 90 euro.⁹⁴

3.1 Bodové systémy

Obecně se dá konstatovat, že účelem vzniku bodových systémů je snaha jednotlivých zemí, které ho zavedly, zabránit, nebo alespoň maximálně omezit páchání dopravních přestupků tím způsobem, že řidič po dovršení stanoveného počtu bodů pozbývá své oprávnění k řízení vozidla.⁹⁵

3.1.1 Česká republika

Některé dopravní přestupky se objevují v bodovém systému zavedeném v České republice 1. července 2006. Důvod jeho vzniku je sledování recidivního páchání dopravních přestupků řidiči motorových vozidel. Konkrétně jde o přestupky na úseku řízení vozidla pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholu nebo jiné návykové látky, odmítnutí řidiče podrobit se testu ke zjištění hladiny alkoholu nebo jiné návykové látky, dále vjíždění na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno, řízení vozidla v tak nezpůsobilém technickém stavu, kdy může být bezprostředně ohrožena bezpečnost silničního

⁹⁴ § 50 Verwaltungsstrafgesetz 1991, BGBl. Nr. 52/1991 In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10005770>

⁹⁵ KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022, strana 263. ISBN 978-80-7251-529-5

provozu, nezastavení vozidla na signál, kterým je řidičovi dána povinnost zastavit vozidlo, ohrožení přecházejícího chodce či porušení povinnosti užít při přepravě dětí dětskou autosedačku.

Jsou zde ale i další zásadní porušení, která jsou u nás oproti rakouskému bodovému systému bodově ohodnocena. Můžeme mezi ně řadit např. překročení nejvyšší dovolené rychlosti, nezastavení a neposkytnutí první pomoci u dopravní nehody, jízda v protisměru nebo nepovolené otáčení se na dálnici, nepovolené předjíždění v místech, kde je to zakázáno, řízení vozidla řidičem, který má zadržen řidičský průkaz, řízení motorového vozidla bez příslušného řidičského oprávnění, držení hovorového nebo záznamového zařízení řidičem za jízdy.⁹⁶

Zajímavostí může být, že v Rakousku držení hovorového, záznamového zařízení nebo telefonu nezakazuje zákon o silničním provozu, ale zákon 267/1967 KFG, tedy zákon o motorových vozidlech, konkrétně jeho § 102 odstavec 3, kde se hovoří o povinnosti řidiče se před jízdou dostatečně seznámit s ovládacími prvky vozidla, které řídí. Pokud tyto prvky ještě nezná, je povinen řídit vozidlo se zvláštní opatrností. Za jízdy je povinen řidič držet řídicí zařízení (volant) alespoň jednou rukou. Je zde řidičovi zakázáno telefonování bez použití zařízení handsfree nebo jiného obdobného zařízení.⁹⁷ V ČR je řidičovi zakázáno za jízdy jakékoliv držení hovorového nebo záznamového zařízení nebo telefonu.⁹⁸

Jednou z posledních novinek ve vymahatelnosti práva v ČR je možnost orgánů Policie ČR, Celní správy a Městské policie vymáhat uhrazení nedoplatku za dopravní přestupek. Zákonem č. 418/2021 Sb. bylo od 1. ledna 2022 do zákona o Policii ČR přidán § 42a, který v Policii tuto problematiku upravuje. Vymáhat na místě uhrazení nedoplatku je možné, byla-li pravomocná pokuta uložena za přestupek podle zákona o silničním provozu, zákona o pozemních komunikacích

⁹⁶ Příloha zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-02-14]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁹⁷ § 102 Abs. 3 Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967 In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011384>

⁹⁸ Ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-02-14]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

nebo zákona o silniční dopravě.⁹⁹ Po předchozí marné výzvě k uhrazení nedoplatku je policista oprávněn zadržet tabulku registrační značky motorového vozidla nebo *zabrání motorovému vozidlu v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla.*¹⁰⁰

3.1.2 Rakousko

V Rakousku existuje obdoba českého bodového systému. Tento systém se nazývá Vormerksystem a je popsán v zákoně č. 120/1997 Führerscheingesetz (FSG) ze dne 30. září 1997. V § 30a odst. 2 jsou zde vyjmenovány ty nejzásadnější přestupky v dopravě, jejichž porušení může mít fatální následky. Mezi tyto přestupky řadíme následující:

- 1) řízení motorového vozidla s obsahem alkoholu v krvi řidiče vyšší než 0,5 promile
- 2) řízení motorového vozidla kategorie C a D s obsahem alkoholu v krvi více než 0,1 promile
- 3) ohrožení chodce na přechodu, je-li tato přednost vyžadována
- 4) nedodržení minimální bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, pakliže tato vzdálenost byla změřena automatizovaným prostředkem
- 5) nerespektování přednosti v jízdě stanovené dopravním značením „STŮJ“, pokud jsou ostatní nuceni náhle brzdit nebo změnit směr jízdy
- 6) ignorování červeného světla „STŮJ“ v křižovatce s řízeným provozem spojené s ohrožením ostatních účastníků provozu
- 7) nepovolené užití odstavného pruhu na dálnici a silnici pro motorová vozidla
- 8) nedovolené užití záchranářské uličky v provozu na dálnici a tím překážet vozidlům v ní jedoucím oprávněně
- 9) nerespektování zákazu vjezdu do dálničních tunelů vozidlům přepravujících nebezpečný náklad
- 10) nerespektování omezení přepravy nebezpečných nákladů v tunelech

⁹⁹ § 42a z. č. 273/2008 Sb. zákon o Policii ČR In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-02-17]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>

¹⁰⁰ §42b odst. 1 z. č. 273/2008 Sb. zákon o Policii ČR In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-02-17]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>

- 11) porušení pravidel chování na železničních přejezdech, zejména zastavení na žel. přejezdu, jeho nedovolené projetí při sepnutých výstražných či akustických signálech či uzavření závor, přelézání zábran, neoprávněný pohyb v prostoru žel. přejezdu
- 12) řízení motorového vozidla, jehož technický stav popřípadě špatně zajištěný náklad představuje riziko pro bezpečnost silničního provozu
- 13) nedodržení správného užití dětských autosedaček v rozporu s § 106 z. č. 267/1967 KFG.¹⁰¹

¹⁰¹ § 30a Führerscheingesez 1997, BGBl. Nr. 120/1997 In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012723>

4 Výzkum problematiky komparace zákonů o silničním provozu České republiky a Rakouska

V praktické části této práce se věnuji empirickému šetření zaměřenému na informovanost účastníků silničního provozu, kteří se někdy ve svém životě již v Rakousku pohybovali, a tedy jistě byli i účastníky tamního silničního provozu.

Vybral jsem si tento výzkum z více důvodů. Jedním z nich je, že jsem policista zařazen u služby dopravní policie, mám tedy obecně k problematice silničního provozu velmi blízko. Další, neméně důležitý důvod je, že s rodinou každý rok cestuji a opakovaně se vyskytujeme v Rakousku, bylo pro mě tedy důležité zjistit, jaké znalosti o provozu na pozemních komunikacích má mé okolí, tedy mnou dotazovaní respondenti.

Dotazník je sestaven z 14 jednoduchých otázek, na které je zpravidla jedna odpověď. Pouze u jedné otázky je možnost více odpovědí. Zjišťoval jsem, zda, případně jaké řidičské oprávnění respondent má, dále kolik zhruba za kalendářní rok najede v autě kilometrů. U neřidičů jsem zjišťoval, kolik kilometrů ujedou ve vozidle jako spolujezdec. Rozlišil jsem věkové kategorie dotazovaných či jejich postavení při řízení motorového vozidla (zda řídí profesionálně, z důvodu zaměstnání nebo soukromě). Poté jsem se již přímo dotazoval na vybraná ustanovení z rakouského zákona o silničním provozu.

4.1 Cíl výzkumu

Cílem mého výzkumu je zjistit, jestli, případně jaké minimální znalosti má mé blízké okolí, tedy mí respondenti. Jsem toho názoru, že obecně znalost rakouských právních předpisů je v zásadě nižší, než znalost předpisů českých, o kterých naopak nepochybuji, že alespoň základní znalosti každý má. Rozhodl jsem se tedy vybrat zajímavosti, které oproti českému zákonu č. 361/2000 Sb. rakouský Straßenverkehrsordnung obsahuje a mohly by být v budoucnu implementovány i do českého zákona.

Cílem bylo oslovit 100 respondentů, tento počet byl naplněn.

Výzkum byl vytvořen prostřednictvím internetových stránek www.surveio.cz. Odkaz na dotazník jsem odeslal mezi respondenty pomocí internetového odkazu. Sběr odpovědí probíhal od 15. února 2023 do 28. února 2023.

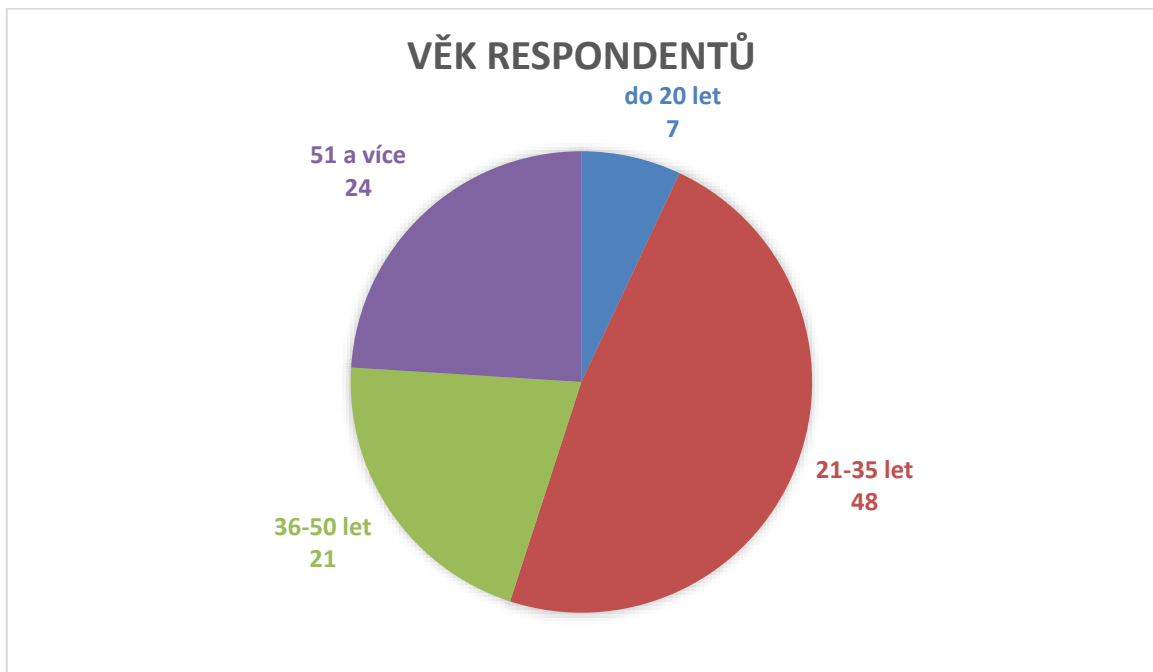
4.2 Vyhodnocení výzkumu a získaných dat

Počet odpovědí u jednotlivých otázek je uveden za každou z nabízených možností tučně.

Otázka: „Kolik je vám let?“

- Do 20 let - **7 odpovědí**
- 21–35 let - **48 odpovědí**
- 36–50 let - **21 odpovědí**
- 51 a více let - **24 odpovědí**

Graf 1

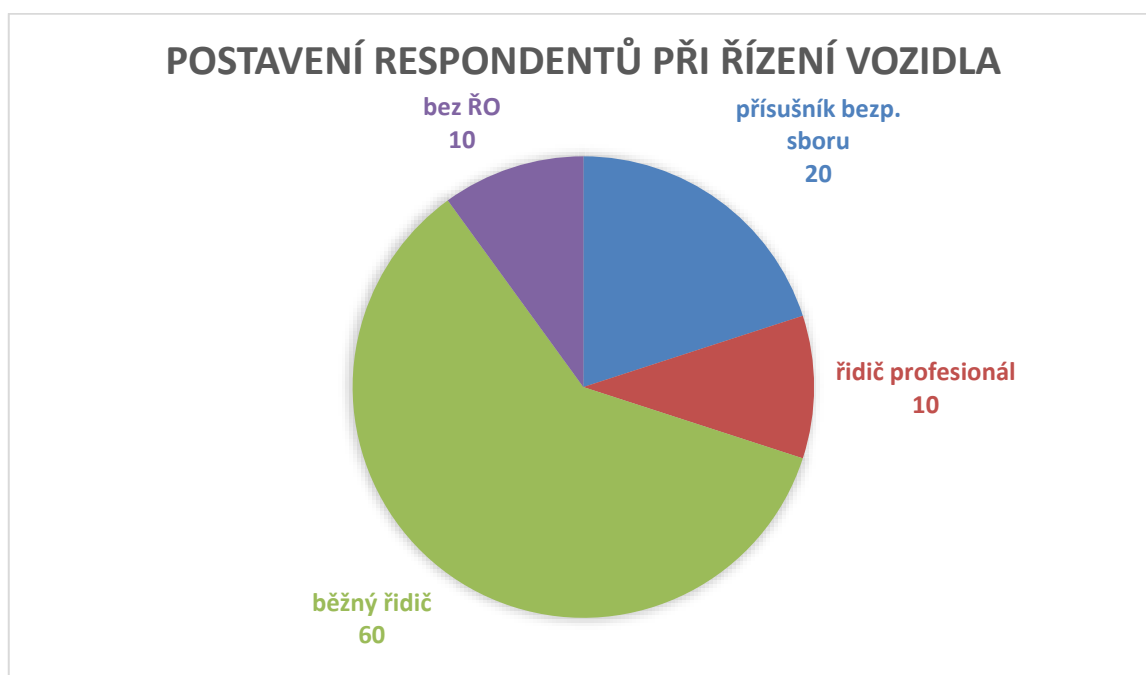


Touto první otázkou jsem zkoumal věkovou strukturu respondentů.

Otázka: „Postavení při řízení vozidla (z jakého důvodu nejčastěji řídíte vozidlo)“

- Příslušník bezpečnostního sboru a podobné (Policie ČR, Celní správa, HZS, Vězeňská služba, ZZS, MP, AČR) - **20 odpovědí**
- Řidič profesionál mimo bezpečnostní sbory (řidič kamionu, MHD, přeprava zboží a podobné) - **10 odpovědí**
- Běžný řidič (cesty do zaměstnání, školy, výlety, nákupy, atd.) - **60 odpovědí**
- Nemám řidičské oprávnění - **10 odpovědí**

Graf 2

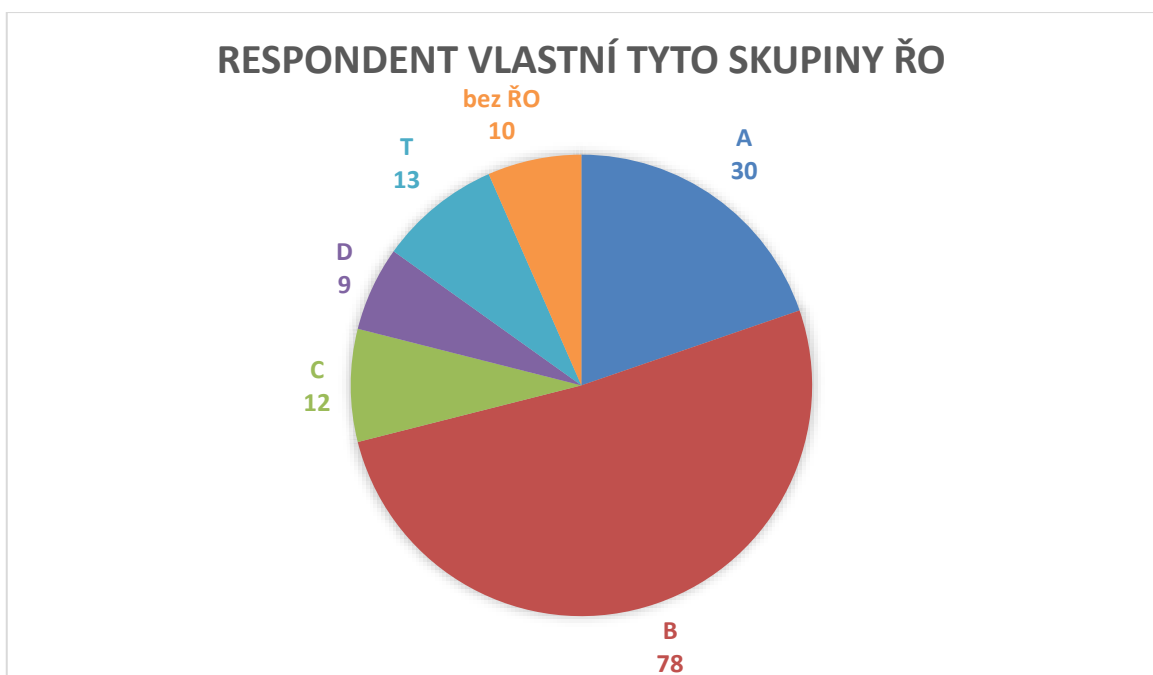


Druhou otázkou jsem zjišťoval, z jakého důvodu nejčastěji řídí motorové vozidlo. Zda je to z pracovních důvodů, toto jsem ještě rozdělil na řidiče u bezpečnostních sborů (a podobné) a řidiče profesionály mimo bezpečnostní sbory, jelikož oboje má svá specifika jako např. jízda se zvláštním výstražným a rozhlasovým zařízením či zpravidla monotónní jízda u řidičů v kamionové dopravě, anebo jezdí čistě soukromě. Též byla možnost odpovědět, že respondent nemá řidičské oprávnění.

Otázka: „Vlastním skupiny řidičského oprávnění (vyberte jednu nebo více odpovědí)“

- A (včetně A1, A2) - **30 odpovědí**
- B (včetně AM, B1, BE) - **78 odpovědí**
- C (včetně C1, C1E, CE) - **12 odpovědí**
- D (včetně D1, D1E, DE) - **9 odpovědí**
- T - **13 odpovědí**
- Nemám řidičské oprávnění - **10 odpovědí**

Graf 3

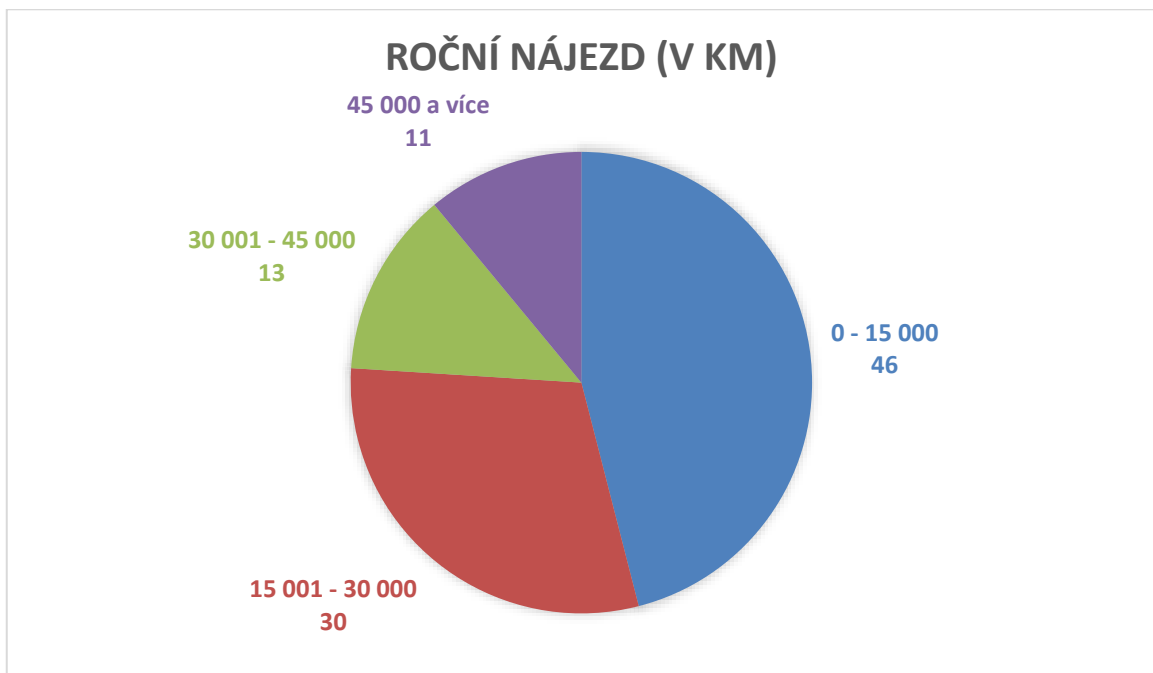


Zde jsem se zajímal o to, jaké všechny skupiny řidičského oprávnění (jestli vůbec) respondenti mají. U této otázky bylo možné označit více odpovědí, proto celkový počet odpovědí je více, než respondentů.

Otázka: „Ročně najedu ve vozidle (v případě, že nemám řidičské oprávnění, tyto kilometry najedu jako spolujezdec)“

- 0 – 15 000 km - **46 odpovědí**
- 15 001 – 30 000 km - **30 odpovědí**
- 30 001 – 45 000 km - **13 odpovědí**
- Více než 45 000 km - **11 odpovědí**

Graf 4

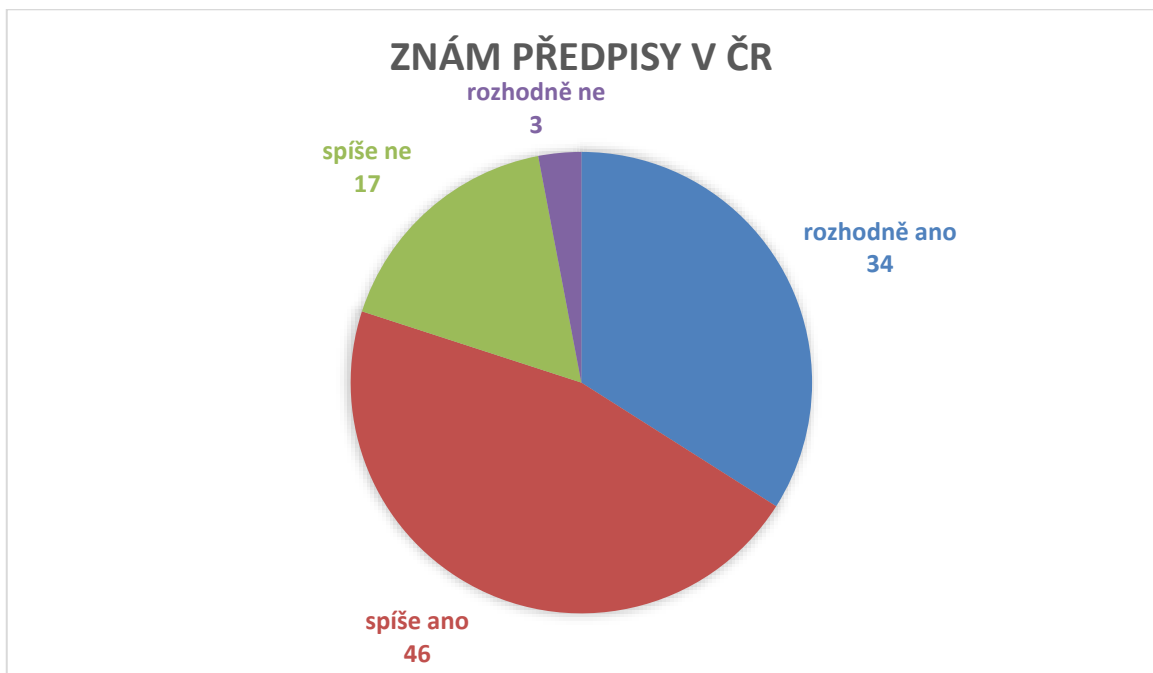


U této otázky bylo cílem zjistit, kolik přibližně kilometrů ujede respondent ve vozidle, ať jako řidič nebo jako spolujezdec v případě, že nemá ŘO. Zkušenost, a tedy i počet najetých km při řízení motorového vozidla může mít vliv na znalost pravidel silničního provozu.

Otázka: „Vím, jakými právními předpisy je upraven provoz na pozemních komunikacích v ČR“

- Rozhodně ano - **34 odpovědí**
- Spíše ano - **46 odpovědí**
- Spíše ne - **17 odpovědí**
- Rozhodně ne - **3 odpovědí**

Graf 5



Touto otázkou jsem se snažil zmapovat, jestli si o sobě účastníci silničního provozu v ČR myslí, že znají dostatečně předpisy. Můžeme konstatovat, při sečtení odpovědí „rozhodně ano“ a „spíše ano“, že zhruba 4/5 respondentů zná alespoň základně silniční předpisy.

Otázka: „Před jízdou do zahraničí se zajímám o tamní pravidla silničního provozu“

- Rozhodně ano - **30 odpovědí**
- Ano, ale pouze okrajově - **46 odpovědí**
- Spíše ne - **17 odpovědí**
- Nezajímám se, spoléhám, že pojedou „jako ostatní“ nebo že právní úprava bude podobná jako v ČR - **7 odpovědí**

Graf 6

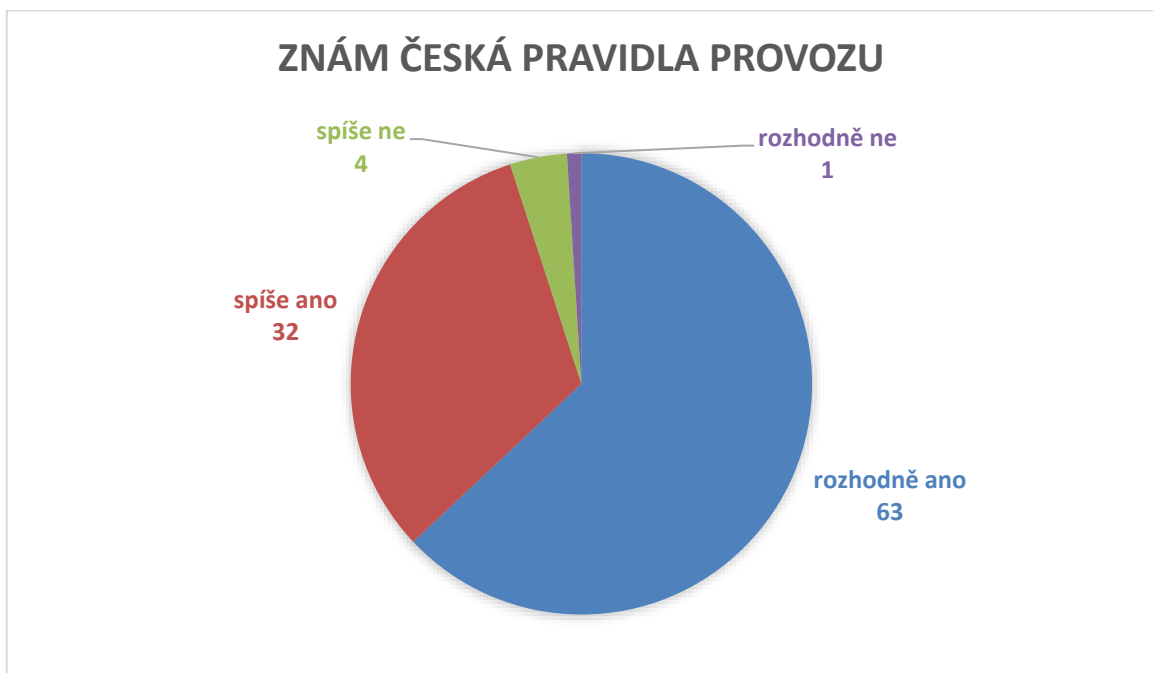


Zde jsem se snažil objasnit, zda se respondenti snaží, když jedou do zahraničí, alespoň základně zjišťovat tamní pravidla silničního provozu. 76 respondentů odpovědělo, že alespoň částečně si základní pravidla zjišťují. Naopak 7 respondentů odpovědělo, že spoléhají na obdobnou právní úpravu, jako je v České republice, nebo že pojedou podobně, jako jedou ostatní účastníci silničního provozu.

Otázka: „Myslím si, že znám základní pravidla provozu na pozemních komunikacích v ČR (rychlostní limity, přednosti v jízdě, význam dopravních značek, ...)“

- Rozhodně ano - **63 odpovědí**
- Spíše ano - **32 odpovědí**
- Spíše ne - **4 odpovědí**
- Rozhodně ne - **1 odpovědí**

Graf 7

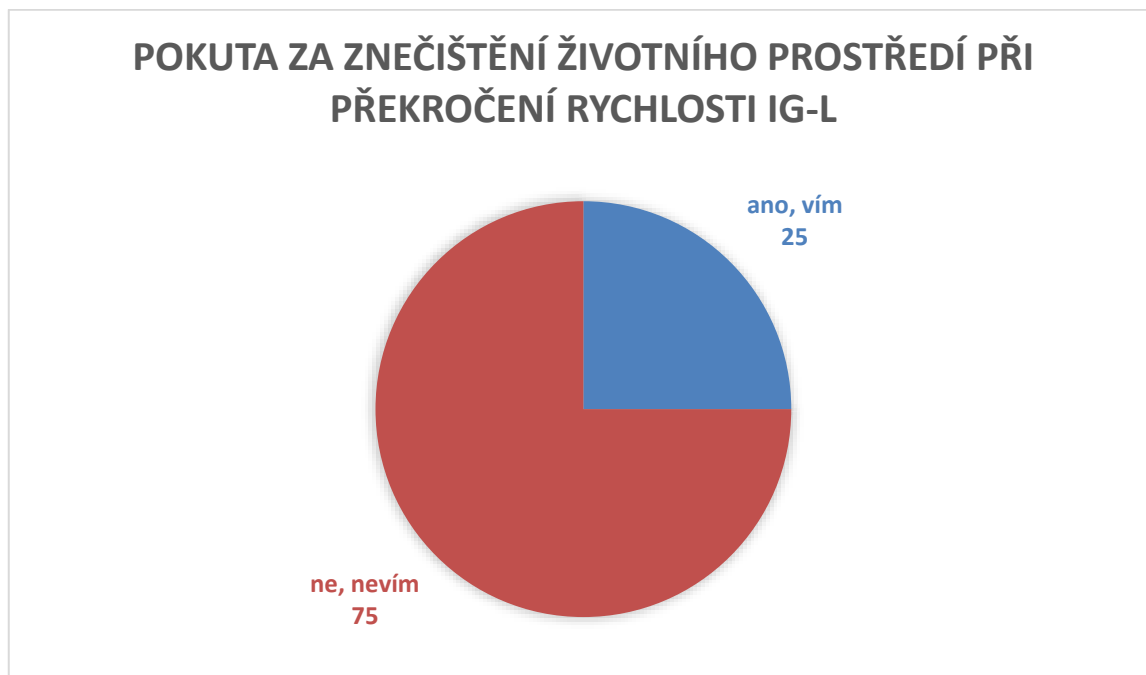


Touto otázkou jsem chtěl zjistit, zda alespoň základní znalost českých předpisů respondent má, resp. myslí si to o sobě. Uspokojivá může být odpověď, sečteme-li možnosti „rozhodně ano“ a „spíše ano“, že 95 tazatelů znalosti má.

Otázka: „Vím, že když v Rakousku překročím rychlostní limit stanovený místní úpravou s dodatkovou značkou IG-L, mohu dostat pokutu za znečištění životního prostředí podle zákona o ochraně ovzduší.“

- Ano, vím - **25 odpovědí**
- Ne, nikdy jsem o tomto opatření neslyšel - **75 odpovědí**

Graf 8

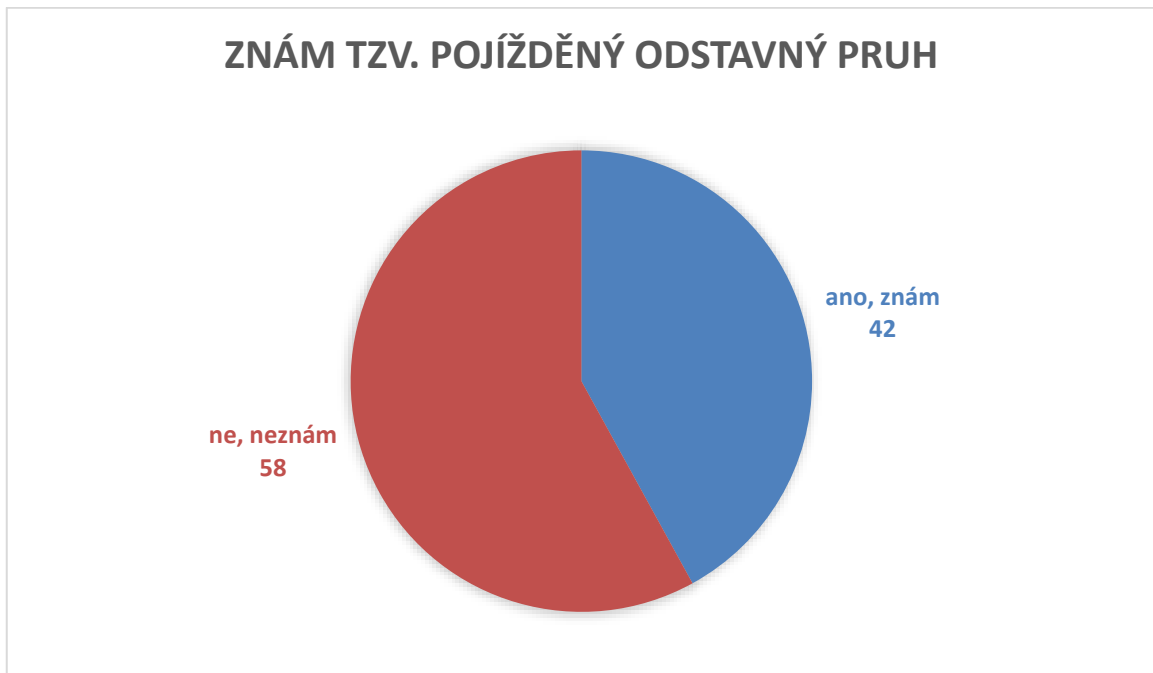


Zde mě zajímalo, jestli dotazovaní vědí, že v Rakousku je více důvodů, proč lze na některých úsecích dálnic omezit nejvyšší dovolenou rychlost a že její překročení může mít různé důsledky, nejen finanční při udělení pokuty. Překvapivé pro mě osobně bylo, že toto opatření zná až ¼ respondentů, jelikož pro mě samotného to byla novinka, kterou jsem zjistil až při zpracovávání této bakalářské práce, resp. při rešerši materiálů před samotným vypracováním.

Otázka: „Vím, že v Rakousku existuje možností dopravním značením označit úsek dálnice s tzv. pojížděným odstavným pruhem, tedy že při zvýšené intenzitě provozu je z odstavného pruhu klasický pruh pro jízdu vozidly.“

- Ano, vím - **42 odpovědí**
- Ne, nikdy jsem o tom neslyšel - **58 odpovědí**

Graf 9

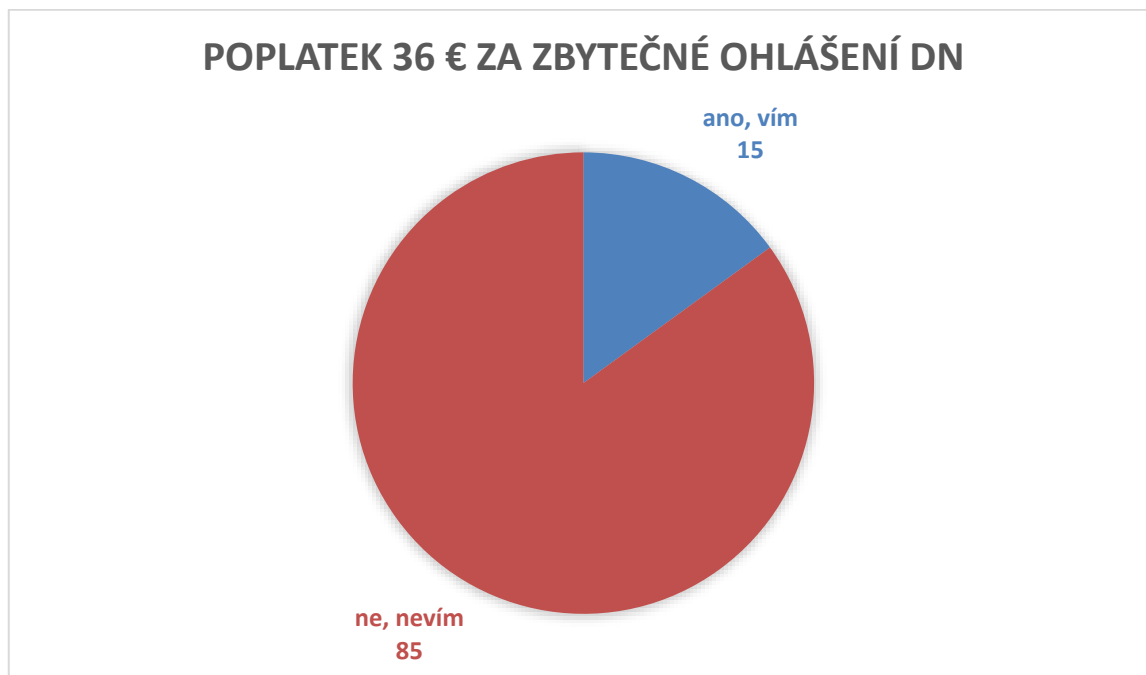


Touto otázkou jsem zkoumal, zda respondenti znají tzv. pojížděný odstavný pruh, jelikož v české právní úpravě se toto nevyskytuje.

Otázka: „Vím, že v Rakousku při ohlášení dopravní nehody policii, kdy tato povinnost není ze zákona vyžadována (nižší škoda, bez zranění, škoda třetí osobě apod.) se platí administrativní poplatek 36 euro.“

- Ano, vím - **15 odpovědí**
- Ne, nevím - **85 odpovědí**

Graf 10



Pro mě asi nejpřekvapivější počet odpovědí byl na otázku, zda tazatel ví, že za ohlášení dopravní nehody, kdy tato povinnost není, musí být zaplacen administrativní poplatek. Nečekal jsem, že toto bude vědět pouhých 15 ze 100 respondentů.

Otázka: „Vím, že v Rakousku je povinnost na tří a více pruhových komunikacích (v jednom směru jízdy) vytvořit nouzovou uličku pro průjezd záchranných vozidel obdobně jako v ČR, tedy mezi prvním pruhem zleva a zbývajícími pravými pruhy.“

- Ano, vím - **82 odpovědí**
- Ne, nevím - **18 odpovědí**

Graf 11

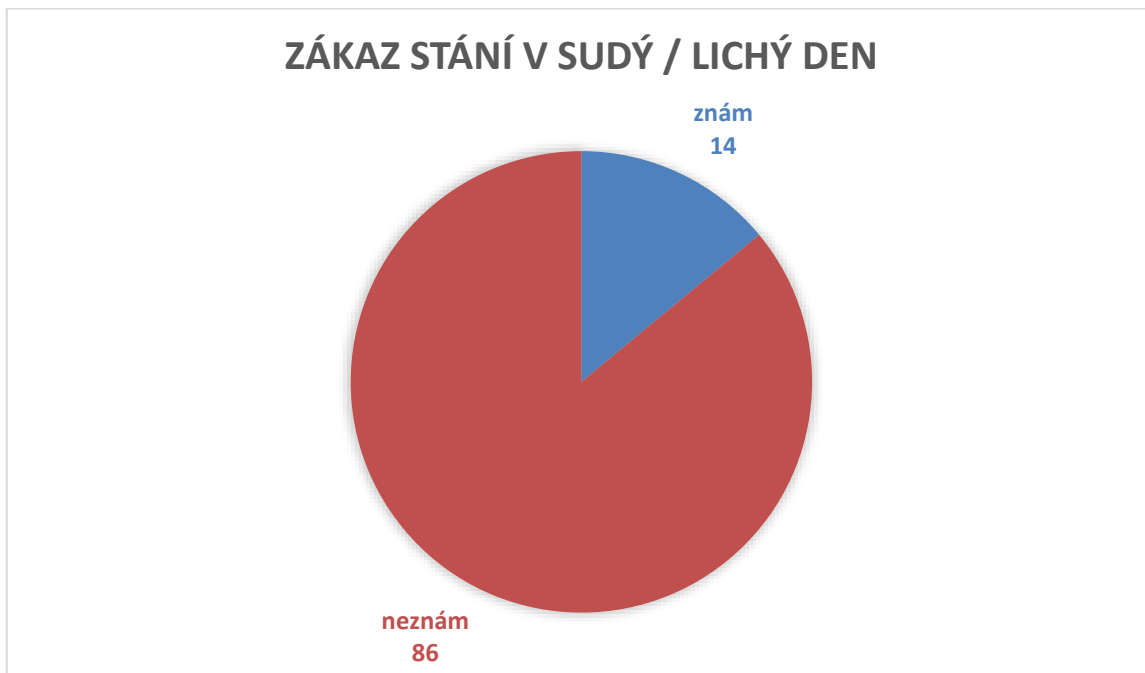


Uspokojivě hodnotím počet respondentů, kteří tvrdí, že znají povinnost, jak správně vytvořit záchrannou uličku. Do budoucna bych ale toto chtěl, aby se více probíralo při teoretických hodinách v autošcole.

Otázka: „Vím, že může být speciálním dopravním značením v Rakousku zakázáno stání jen v sudý nebo lichý den.“

- Ano, věděl jsem to - **14 odpovědí**
- Ne, nikdy jsem o tom neslyšel - **86 odpovědí**

Graf 12



Touto otázkou zjišťuji, zda respondent ví, že v Rakousku může být rozlišen zákaz stání v sudý nebo lichý den. Prakticky nepřekvapující je, že to většina dotazovaných neví. Může to být tím, že v ČR se takto specifická dopravní značka nevyskytuje, nicméně údaj o době, kdy tento zákaz u nás platí může být umístěn na dodatkové tabulce.

Otázka: „Věděl jsem, že mi v Rakousku, pakliže neuhradím pravomocně udělenou pokutu nad 1600 euro za jízdu pod vlivem alkoholu, hrozí trest odnětí svobody od dvou do šesti týdnů.“

- Ano, vím - **24 odpovědí**
- Ne, nevím - **76 odpovědí**

Graf 13

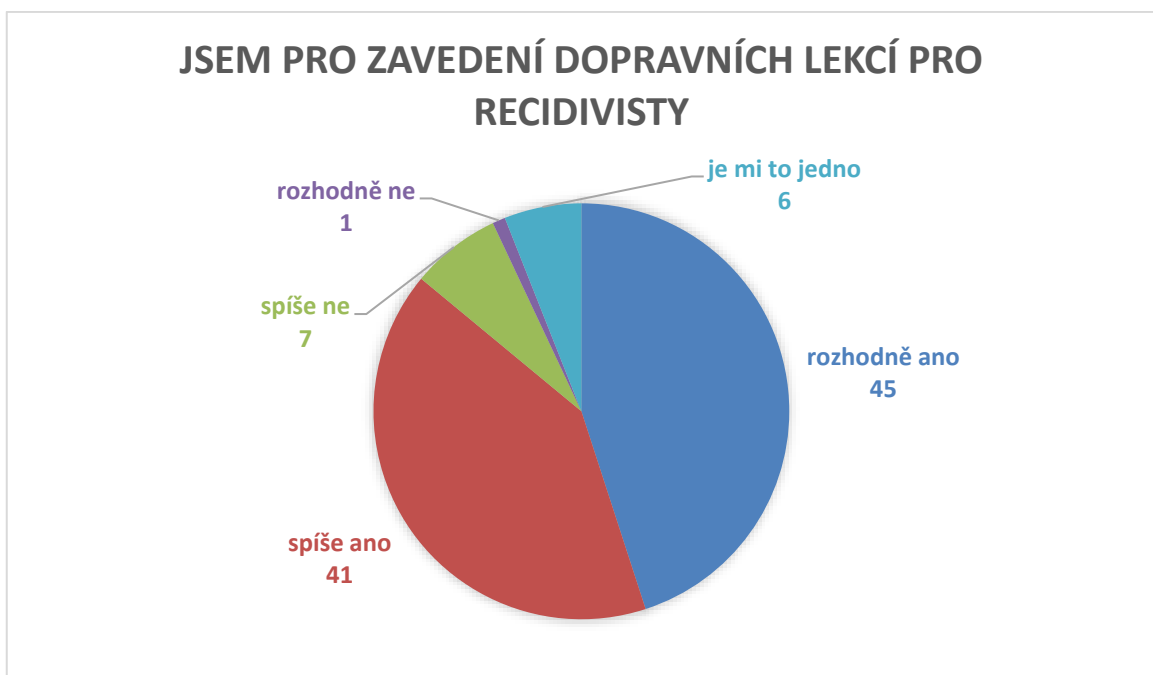


Za zajímavé považuji zjištění, že zhruba ¼ respondentů tuší, že může dostat trest odnětí svobody na několik týdnů „pouze“ za to, když nezplatí pravomocně udělenou pokutu za jízdu pod vlivem alkoholu.

Otázka: „V Rakousku může místně příslušný úřad nařídit řidiči, který opakovaně porušuje vybrané dopravní předpisy, dopravní lekce v trvání minimálně 6 hodin. Jste pro zavedení podobného opatření i v ČR?“

- Rozhodně ano - **45 odpovědí**
- Spíše ano - **41 odpovědí**
- Spíše ne - **7 odpovědí**
- Rozhodně ne - **1 odpověď**
- Je mi to jedno - **6 odpovědí**

Graf 14



Touto otázkou jsem zkoumal názor dotazovaných na zavedení dopravních lekcí v případě, že držitel řidičského oprávnění opakovaně porušuje vybrané dopravní předpisy. Z výsledku, kdy více než 86 respondentů odpovědělo, že by byli pro toto opatření vyplývá, že existuje touha recidivu za volantem vymýtit, nebo alespoň co nejvíce omezit, například prostřednictvím povinných lekcí pro časté přestupce.

5 Závěr

V úvodu své bakalářské práce jsem si jako jeden ze svých cílů stanovil komparaci dvou zákonů, a to zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu a jeho rakouské obdoby, zákona č. 159/1960 Straßenverkehrsordnung (StVO). Postupně jsem provedl obsáhlou rešerši právních předpisů, norem, zákonů, vyhlášek a interních pokynů, následně jsem vyhodnotil a porovnal jejich stěžejní části, které jsou si podobné nebo naopak jsou zcela odlišné a tyto jsem následně zpracoval.

Při pátrání ve zdrojích k této závěrečné práci jsem narazil na velké množství zajímavostí, které mě v průběhu psaní inspirovaly k hlubšímu zkoumání a větší snaze porozumět dané problematice, kterou následně mohu přenést do praxe, jelikož jsem ve služebním poměru příslušníka bezpečnostního sboru. Konkrétně sloužím na Dálničním oddělení Praha při Odboru služby dopravní policie Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy. Zpracování tématu mě přivedlo nejen k pátrání v historických pramenech, ale i k nutnosti zamýšlení se nad současným stavem či polemice nad budoucností.

Druhým cílem práce bylo provést empirické šetření a ověřit, na jaké úrovni se pohybují znalosti dotazovaných v oblasti pravidel provozu na pozemních komunikacích a bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v Rakousku.

Provedeným dotazníkem jsem zjistil, že pouze menší část účastníků silničního provozu v ČR zároveň zná vybrané rakouské předpisy a spoléhá spíše na to, že se budou chovat přibližně stejně, jako se chovají ostatní.

Seznam použitých zdrojů

ARNOLDOVÁ, Anna et al. *ABC poškozených a pozůstalých po obětech dopravních nehod*. Praha: České sdružení obětí dopravních nehod ve spolupráci s Platformou VIZE 0 a Autoklubem ČR. 2020. ISBN 978-80-270-8117-2

HRINKO, Martin a kolektiv. *Pořádková činnost policie*, Plzeň: Aleš Čeněk s. r. o., 2020. ISBN 978-80-7380-793-1

KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5

KOMÁREK, Jindřich a Kamil PAVLÍČEK, *Evropské dopravní právo*, 1. vydání. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze. 2013. ISBN 978-80-7251-404-5

KOMÁREK, Jindřich a kol. *Inovativní metoda k odhalování trestných činů v dopravě s využitím elektronických nehodových dat*. Praha: České vysoké učení technické v Praze. 2020. ISBN 978-80-01-06704-8

MACEK, Pavel, UHLÍŘ, Lubomír. *Dějiny obecních policí I. (jejich odraz v heraldice)*. Praha: POLICE HISTORY, 2004. ISBN 80-86477-26-6

MACEK, Pavel, UHLÍŘ, Lubomír. *Dějiny policie a četnictva IV*. Praha: POLICE HISTORY, 2011. ISBN 978-80-866477-55-8

MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Století dopravní policie*. Praha: Matějka Antonín – Moto Public - 2. rozšířené vydání. 2021. ISBN: 978-80-906693-8-3

PAVLÍČEK, Kamil, KOMÁREK Jindřich. *Historie a vývoj silničních dopravních přestupků v právní úpravě před vznikem československé republiky a po jejím vzniku až do počátku České republiky*. Praha: PRIME SAFETY, s. r. o., 2015. ISBN 978-80-903906-5-2

PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk Kopecký, *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. 1. vydání. Praha: Police History. 2004. strana 16. ISBN 8086477-24-X

ŠUCHA, Matúš et al. *Dopravní psychologie v praxi*. 1. vydání. Pardubice: Grada Publishing, a. s. 2013. strana 13. ISBN 978-80-247-4-4113-0

Zákony, vyhlášky, závazné pokyny

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960, geändert wird. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

Führerscheinggesetz 1997, BGBl. Nr. 120/1997 In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012723>

Immissionsschutzgesetz – Luft, BGBl. I Nr. 115/1997. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011027>

Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967. In: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011384>

Zákon č. 13/1997 Sb., Zákon o pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

Zákon č. 40/2009 Sb., Zákon trestní zákoník. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>

Zákon č. 56/2001 Sb., Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56>

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>

Zákon č. 251/2016 Sb., Zákon o některých přestupcích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-251>

Zákon č. 273/2008 Sb. Zákon o Policii ČR. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-02-17]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>

Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

Zákon č. 500/2004 Sb., Správní řád. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-02-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>

Vyhláška č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách). In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-82>

Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2023 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-341>

Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020 ze dne 23. prosince, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

Pokyn ředitele služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2 ze dne 1. ledna 2021 kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích

Seznam použitých internetových zdrojů

Autoklub České republiky [online]. [cit. 2023-01-23]. Dostupné z: <https://www.autoklub.cz/>

Bundesministerium Inneres [online]. [cit. 2023-02-26], Dostupné z: <https://bmi.gv.at/>

Ministerstvo dopravy ČR [online]. [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/>

Ministerstvo vnitra ČR [online]. [cit. 2023-02-18]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/>

Muj-pravnik.cz [online]. [cit. 2023-02-18]. Dostupné z: <https://muj-pravnik.cz/>

Policie České republiky [online]. [cit. 2023-01-23]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/policie-cr.aspx>

Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001-2023 [cit. 2023-01-23].

Zdravotnická záchranná služba Ústeckého kraje [online]. [cit. 2023-01-23]. Dostupné z: <http://www.zzsuk.cz/>

Seznam příloh

Dotazník A: Zákon o silničním provozu – komparace ČR / Rakousko72

Seznam grafů

Graf 1: Věk respondentů	53
Graf 2: Postavení respondentů při řízení vozidla	54
Graf 3: Respondent vlastní tyto skupiny ŘO	55
Graf 4: Roční nájezd (v km).....	56
Graf 5: Znáš předpisy v ČR.....	57
Graf 6: Zájem o zahraniční pravidla provozu.....	58
Graf 7: Znáš česká pravidla provozu.....	59
Graf 8: Pokuta za znečištění životního prostředí při překročení rychlosti IG-L	60
Graf 9: Znáš tzv. pojížděný odstavňový pruh.....	61
Graf 10: Poplatek 36 € za zbytečné oznámení DN.....	62
Graf 11: Povinnost vytvořit nouzovou uličku na třípruhových komunikacích	63
Graf 12: Zákazy stání v sudý / lichý den.....	64
Graf 13: Odnětí svobody za neuhrazení pravomocné pokuty.....	65
Graf 14: Jsem pro zavedení dopravních lekcí pro recidivisty.....	66

Přílohy

Dotazník A: Zákon o silničním provozu – komparace ČR / Rakousko

Zákon o silničním provozu – komparace ČR / Rakousko

Dobrý den,

věnujte prosím několik minut svého času vyplněním následujícího dotazníku, který se týká porovnání zákona o silničním provozu mezi Českou republikou a Rakouskem. Dotazník je určen účastníkům silničního provozu, kteří občas navštíví Rakousko, nebo přes něj projíždí do dalších destinací. Hlavním cílem je zjistit, zda má dotazovaný alespoň základní znalosti právních předpisů.

Dotazník je zcela anonymní a slouží pro účely bakalářské práce.

1) Kolik je vám let?

- Do 20 let
- 21–35 let
- 36–50 let
- 51 a více let

2) Postavení při řízení vozidla (z jakého důvodu nejčastěji řídíte vozidlo):

- Příslušník bezpečnostního sboru a podobné (Policie ČR, Celní správa, HZS, Vězeňská služba, ZZS, MP, AČR)
- Řidič profesionál mimo bezpečnostní sbory (řidič kamionu, MHD, přeprava zboží a podobné)
- Běžný řidič (cesty do zaměstnání, školy, výlety, nákupy, atd.)
- Nemám řidičské oprávnění

3) Vlastním skupiny řidičského oprávnění (vyberte jednu nebo více odpovědí):

- A (včetně A1, A2)
- B (včetně AM, B1, BE)
- C (včetně C1, C1E, CE)

- D (včetně D1, D1E, DE)
 - T
 - Nemám řidičské oprávnění
- 4) Ročně najedu ve vozidle (v případě, že nemám řidičské oprávnění, tyto kilometry najedu jako spolujezdec):
- 0 – 15 000 km
 - 15 001 – 30 000 km
 - 30 001 – 45 000 km
 - Více než 45 000 km
- 5) Vím, jakými právními předpisy je upraven provoz na pozemních komunikacích v ČR.
- Rozhodně ano
 - Spíše ano
 - Spíše ne
 - Rozhodně ne
- 6) Před jízdou do zahraničí se zajímám o tamní pravidla silničního provozu:
- Rozhodně ano
 - Ano, ale pouze okrajově
 - Spíše ne
 - Nezajímám se, spoléhám, že pojedou „jako ostatní“ nebo že právní úprava bude podobná jako v ČR
- 7) Myslím si, že znám základní pravidla provozu na pozemních komunikacích v ČR (rychlostní limity, přednosti v jízdě, význam dopravních značek, ...)
- Rozhodně ano
 - Spíše ano
 - Spíše ne
 - Rozhodně ne

8) Víím, že když v Rakousku překročím rychlostní limit stanovený místní úpravou s dodatkovou značkou IG-L, mohu dostat pokutu za znečištění životního prostředí podle zákona o ochraně ovzduší.

- Ano, víím
- Ne, nikdy jsem o tomto opatření neslyšel

9) Víím, že v Rakousku existuje možnost dopravním značením označit úsek dálnice s tzv. pojížděným odstavným pruhem, tedy že při zvýšené intenzitě provozu je z odstavného pruhu klasický pruh pro jízdu vozidly.

- Ano, víím
- Ne, nikdy jsem o tom neslyšel

10) Víím, že v Rakousku při ohlášení dopravní nehody policii, kdy tato povinnost není ze zákona vyžadována (nižší škoda, bez zranění, škoda třetí osobě apod.) se platí administrativní poplatek 36 euro.

- Ano, víím
- Ne, nevím

11) Víím, že v Rakousku je povinnost na tří a více pruhových komunikacích (v jednom směru jízdy) vytvořit nouzovou uličku pro průjezd záchranářských vozidel obdobně jako v ČR, tedy mezi prvním pruhem zleva a zbývajícími pravými pruhy.

- Ano, víím
- Ne, nevím

12) Víím, že může být speciálním dopravním značením v Rakousku zakázáno stání jen v sudý nebo lichý den.

- Ano, věděl jsem to
- Ne, nikdy jsem o tom neslyšel.

13) Věděl jsem, že mi v Rakousku, pakliže neuhradím pravomocně udělenou pokutu nad 1600 euro za jízdu pod vlivem alkoholu, hrozí trest odnětí svobody od dvou do šesti týdnů.

- Ano, vím
- Ne, nevím

14) V Rakousku může místně příslušný úřad nařídit řidiči, který opakovaně porušuje vybrané dopravní předpisy, dopravní lekce v trvání minimálně 6 hodin. Jste pro zavedení podobného opatření i v ČR?

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne
- Je mi to jedno