

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Diplomová práce

**Dopravní přestupky na úseku bezpečnosti a plynulosti
silničního provozu ve městě Ústí nad Labem**

Bc. Tomáš Pučelík

© 2024 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Tomáš Pučelík

Veřejná správa a regionální rozvoj – c.v. Litoměřice

Název práce

Dopravní přestupky na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu ve městě Ústí nad Labem

Název anglicky

Traffic offences in the field of road safety and traffic flow in the city of Ústí nad Labem

Cíle práce

Cílem diplomové práce je na základě obsahové analýzy právních textů vyhodnotit problematiku přestupků a řízení o přestupcích z pohledu platné právní úpravy na území města Ústí nad Labem se zaměřením na četnost výskytu jednotlivých skutkových podstat, způsobu jejich řešení a následného vymáhání uložených sankcí

Metodika

Shromáždění a prostudování literatury pro zpracování teoretické části zadané práce s využitím metody excerptce

- Roztřídění dle předem stanovených klíčových znaků a provedení obsahové analýzy právních textů jednotlivých částí
- Získání podkladů pro analytickou část práce – konzultace s odborníky, rozhovory, statistická data
- Vyhodnocení získaných dat metodou syntézy pro zpracování aplikační části práce.
- Sumarizace výsledků, vlastní zjištění,
- Vyhodnocení, diskuze a závěr s využitím metody komparace teoretické a aplikační části práce.

Doporučený rozsah práce

60 – 80 stran

Klíčová slova

skutková podstata, příkazní řízení, přestupek, přestupkové řízení, správní řád, správní řízení, právní úprava, sankce,

Doporučené zdroje informací

- BOHADLO, David. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: komentář. Praha: Wolters Kluwer, 2018. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN isbn9788075980526.
- BRÁZDA, Jan. Základy odpovědnosti v přestupkovém zákoně: praktická příručka. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. Pro praxi. ISBN isbn978-80-7380-664-4.
- BUŠTA, Pavel. Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.
- FIALA, Zdeněk. Správní řád: praktický komentář. Praha: Wolters Kluwer, 2020. Praktický komentář. ISBN 978-80-7598-797-6.
- JEMELKA, Luboš. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích : komentář. V Praze: C.H. Beck, 2017. Beckovy komentáře. ISBN isbn978-80-7400-666-1.
- KOPECKÝ, Martin. Zákon o obcích: komentář. 3. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2017. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN isbn9788075528629.
- ŠEBESTA, Patrik. Zákon o obecní policii: komentář. Praha: Wolters Kluwer, 2018. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-455-3.
- ŠTEINBACH, Miroslav. Zákon o Policii České republiky: komentář. Praha: Wolters Kluwer, 2019. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7598-193-6.
- VETEŠNÍK, Pavel. Zákon o obecní policii: komentář. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-729-3.
- Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu): Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Český Těšín: Poradce, 2018. Zákony do kapsy. ISBN 978-80-7365-405-4.
-

Předběžný termín obhajoby

2022/23 LS – PEF

Vedoucí práce

JUDr. Jana Borská, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra práva

Elektronicky schváleno dne 13. 6. 2022

JUDr. Jana Borská, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 2. 11. 2022

doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 23. 08. 2023

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Dopravní přestupky na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu ve městě Ústí nad Labem" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 31.03.2024

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval JUDr. Janě Borské, Ph.D. za odborné vedení při psaní mé diplomové práce, podporu a trpělivost. Dále bych rád poděkoval všem pracovníkům Magistrátu města Ústí nad Labem za ochotu a poskytnutá data nezbytná pro psaní této diplomové práce.

Dopravní přestupky na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu ve městě Ústí nad Labem

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá problematikou přestupků a řízení o přestupcích na území města Ústí nad Labem. Cílem diplomové práce bylo na základě obsahové analýzy právních textů vyhodnotit problematiku přestupků a řízení o přestupcích z pohledu platné právní úpravy na území města Ústí nad Labem se zaměřením zejména na četnost výskytu jednotlivých skutkových podstat, způsobu jejich řešení a následného vymáhání uložených sankcí. Diplomová práce je tvořena částí teoretickou a částí praktickou.

Teoretická část je tvořena rozбором platné právní úpravy ve vztahu k řízení o přestupcích, dále pak postupem Policie ČR, Městské policie Ústí nad Labem a správních orgánů při řešení dopravních přestupků se zaměřením na skutkové podstaty dopravních přestupků. Závěrem teoretické části bylo provedeno vyhodnocení.

Na základě analýzy dat získaných výzkumem v obecné části práce a následného vyhodnocení získaných druhotných dat za období let 2018 až 2022, kde bylo čerpáno jednak z databáze Magistrátu města Ústí nad Labem, dále pak z databáze Městské policie Ústí nad Labem a také Policie ČR, Krajského ředitelství Ústeckého kraje, bylo zpracováno vyhodnocení výzkumu v komparaci obou částí práce. V závěru práce byla provedena syntéza teoretické a praktické části práce a následně byly zpracovány návrhy autora práce na případné úpravy legislativy či postupu správních orgánů.

Inovaci je možno shledat v návrhu na propojení registru dlužníků v rámci jednotlivých správních úřadů a rovněž v návrzích na instalaci dopravních značek s proměnlivou nejvyšší povolenou rychlostí. Další zlepšení je rovněž možno spatřit v budování kruhových objezdů či dalších instalacích kamer pro automatické hlášení a dokumentaci dopravních přestupků.

Klíčová slova: skutková podstata, příkazní řízení, přestupek, přestupkové řízení, správní řád, správní řízení, právní úprava, sankce

Traffic violations in the area of safety and smoothness of road traffic in the city of Ústí nad Labem

Abstract

The diploma thesis deals with the issue of misdemeanors and misdemeanor proceedings in the territory of the city of Ústí nad Labem. The aim of the diploma thesis is, based on the content analysis of legal texts, to evaluate the issue of misdemeanors and proceedings on misdemeanors from the point of view of the applicable legislation in the territory of the city of Ústí nad Labem, with a focus on the frequency of occurrence of individual facts, the method of their resolution and subsequent enforcement of imposed sanctions. The diploma thesis consists of a theoretical part and a practical part.

The theoretical part is made up of an analysis of the applicable legislation in relation to proceedings on offences, and then the procedure of the Police of the Czech Republic, the Municipal Police of Ústí nad Labem and administrative authorities in dealing with traffic offences, with a focus on the facts of traffic offences. The conclusion of the theoretical part is also dedicated to the subsequent enforcement of imposed sanctions.

The introduction to the practical part then consists of a description of the misdemeanor agenda department of the Municipality of Ústí nad Labem. In the main part of the practical work, an analysis of the obtained statistical data for the period 2018 to 2022 is carried out, which was obtained from the documents of the Municipality of Ústí nad Labem, then from the statistics of the Municipal Police of Ústí nad Labem and also of the Police of the Czech Republic, the Regional Directorate of the Ústí Region. At the end of the work, a comparison of the theoretical and practical parts of the work is made, as well as the author's suggestions for possible amendments to legislation or the procedure of administrative authorities.

The innovation can be found in the proposal to connect the register of debtors within individual administrative offices, as well as in proposals for the installation of traffic signs with a variable maximum permitted speed. Further improvement can also be seen in the

construction of roundabouts or further installation of cameras for automatic reporting and documentation of traffic offences.

Keywords: substance of the facts, injunction proceedings, offence, misdemeanor proceedings, administrative order, administrative proceedings, legal regulation, sanctions

Obsah

1 Úvod.....	11
2 Cíl práce a metodika	13
2.1 Cíl práce	13
2.2 Metodika.....	13
3 Teoretická východiska	15
3.1 Základní pojmy.....	16
3.1.1 Silniční doprava	16
3.1.2 Silniční právo.....	17
3.1.2.1 Prameny silničního práva	17
3.1.3 Správní delikt.....	19
3.1.4 Přestupek.....	20
3.1.5 Obecné znaky přestupku.....	21
3.1.6 Skutková podstat přestupku	21
3.1.7 Dopravní přestupek.....	25
3.1.8 Účastník silničního provozu.....	29
3.1.9 Povinnosti řidiče	30
3.1.10 Bodový systém.....	31
3.1.11 Řízení o dopravních přestupcích.....	32
3.1.11.1 Blokové řízení.....	33
3.1.11.2 Správní řízení.....	34
3.1.11.3 Okolnosti vylučující protiprávnost	36
3.1.12 Sankce u dopravních přestupků	38
3.1.13 Vymáhání pokut z dopravních přestupků	43
3.1.13.1 Vybírání kaucí	44
3.1.13.2 Exekuce	45
3.1.13.3 Odebrání řidičského oprávnění.....	46
3.1.13.4 Odebrání SPZ	47
3.2 Historický vývoj.....	48
3.2.1 Vývoj pravidel silničního provozu.....	48
3.2.2 Tresty za dopravní přestupky.....	54
3.2.2.1 Po roce 1950.....	57
4 Vlastní práce.....	62
4.1 Charakteristika města Ústí nad Labem.....	62
4.2 Dopravní infrastruktura	63

4.3	Analýza dostupných dat o dopravních přestupcích.....	67
4.4	Typické přestupky a jejich frekvence.....	69
4.5	Přestupky ve správním řízení	84
4.6	Městská policie.....	91
4.7	Pokuty po lhůtě splatnosti	95
5	Výsledky a diskuse	97
5.1	Hodnocení výsledků z provedené analýzy vybraných dopravních přestupků ve městě Ústí nad Labem v letech 2018-2022	97
6	Závěr.....	103
7	Seznam použitých zdrojů	106
8	Seznam tabulek, grafů, obrázků a zkratk.....	109
8.1	Seznam obrázků	109
8.2	Seznam tabulek.....	109
8.3	Seznam grafů.....	110
8.4	Seznam použitých zkratk.....	111

1 Úvod

Silniční provoz ve městě Ústí nad Labem, stejně jako v mnoha dalších městech, čelí stále rostoucím výzvám spojeným s bezpečností a plynulostí. Dopravní přestupky, jako jsou rychlostní přestupky, nedodržování přednostních práv, jízda na červenou, a další, nejenže ohrožují bezpečnost účastníků silničního provozu, ale také zpomalují tok dopravy a vedou k neefektivnímu využití silniční sítě.

Problémy spojené z bezpečností a plynulostí silničního provozu se staly problémem celoevropským. Neustále se rozvíjející silniční doprava vyžaduje výstavbu nových pozemních komunikací. Vstupem dalších zemí do Evropské unie a s tím souvisejícími možnostmi volného pohybu lidí, služeb, zboží a kapitálu došlo k rapidnímu vzrůstu dopravy jak osobní, tak i nákladní po pozemních komunikacích. Stávající síť silnic, která je mnohdy již zastaralá a ve špatném technickém stavu, přestává svou kapacitou stačit. Častá dopravní omezení, z důvodu oprav silniční sítě, brzdí již tak pomalý provoz a zapříčiňují zvýšené nebezpečí vzniku dopravních nehod.

Vlády členských států EU jsou si těchto rizik vědomy, proto se všemi dostupnými prostředky snaží tuto situaci zvrátit a zajistit na pozemních komunikacích větší bezpečnost všem účastníkům silničního provozu. Jednou z cest je přesun části silniční dopravy na železnici či ve větší míře využívat dopravy lodní a to jak námořní, tak především říční. Další variantou je výstavba nových, bezpečnějších pozemních komunikací, což je však spjato s vysokou finanční náročností a rovněž se zvýšenou zátěží pro životní prostředí.

Poměrně efektivní a z hlediska finančního i méně nákladnou cestou jak zvýšit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a dosáhnout tak nižšího počtu dopravních nehod či snížení počtu samotných dopravních přestupků, je pak modifikace stávající právní úpravy nebo tvorba nových právních předpisů, ve kterých by byly zohledněny nové skutečnosti

a poznatky. Rovněž by bylo vhodné pokusit se více sjednotit dopravní právo jednotlivých členských států EU do jednotné právní úpravy.

Samotná právní úprava ve formě zákonů je komplikovaná a často umožňující dvojí výklad, proto je při projednání přestupků nutné vycházet i z dalších zdrojů. Těmito zdroji jsou pak rozsudky soudů všech stupňů, nejčastěji však rozsudky Nejvyššího správního soudu.

V průběhu posledních pár let došlo k velkému rozvoji automatizovaných technických prostředků, které jsou montovány na nejvíce problematické dopravní úseky. Tato technická zařízení pak zaznamenají spáchaný přestupek a automaticky jej odešlou k projednání. Díky tomuto technickému opatření došlo k nárůstu oznámení spáchaných přestupků.

Orgánem příslušným k projednání dopravních přestupků na území krajského města Ústí nad Labem je Magistrát města Ústí nad Labem. V rámci Magistrátu města Ústí nad Labem je zřízen odbor přestupkových agend, který se dělí na dvě oddělení. Jedná se o oddělení dopravní nehod a oddělení kamerového systému. V rámci oddělení kamerového systému je pak zřízen i úsek D8. V rámci této diplomové práce bude sledován vývoj a počet vybraných dopravních přestupků spáchaných na území krajského města Ústí nad Labem a to v období pěti let mezi roky 2018-2022 a také následné vymáhání sankcí po lhůtě splatnosti.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem této diplomové práce je na základě obsahové analýzy právních textů vyhodnotit problematiku přestupků a řízení o přestupcích z pohledu platné právní úpravy na území města Ústí nad Labem se zaměřením na četnost výskytu jednotlivých skutkových podstat, způsobu jejich řešení a následného vymáhání uložených sankcí. Dílčím cílem této diplomové práce je na základě specifikace nejzávažnějších dopravních přestupků ve městě Ústí nad Labem a v kontextu porovnání statistických dat od roku 2018 do roku 2022 navrhnout možná řešení pro zlepšení bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích v krajském městě Ústí nad Labem.

2.2 Metodika

Diplomová práce bude rozdělena na dvě stěžejní části a to teoretickou, která se bude věnovat teoretickým základům dopravního inženýrství a bezpečnosti silničního provozu. Zde budou popsány klíčové faktory ovlivňující bezpečnost a plynulost silničního provozu, právní předpisy zabývající se silničním provozem, historie těchto předpisů a rovněž základní pojmy související s provozem na pozemních komunikacích, stejně jako základní statistiky týkající se dopravních nehod a přestupků.

První část diplomové práce – teoretická - bude zpracována ve formě literární rešerše a to s přihlédnutím jak k právní úpravě již neplatné, tak i k aktuálně platné právní úpravě. Poznání a pochopení již neplatných zákonů a vyhlášek, jež upravovaly pravidla provozu na pozemních komunikacích v minulosti, je nezbytné k tomu, aby bylo možno posoudit, zda úpravou legislativy lze zvýšit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Jako klíčový zdroj informací pro tuto diplomovou práci bude zákon nejvyšší právní síly zákon č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod, dále pak zákon č. 200/1990 Sb., zákon o přestupcích, zákon č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, zákon č. 500/2004 Sb., Správní řád a v neposlední řadě i „Lex specialis“ – zákon speciální, kterým je zákon č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu.

V teoretické části diplomové práce budou rovněž popsány různé způsoby řešení dopravních přestupků, přehled možných sankcí za tyto přestupky a v neposlední řadě i možnosti, které

dává současná právní úprava v rámci exekucí v případě nesplacených uložených pokut za spáchané dopravní přestupky.

V práci budou citovány zdroje jednotně číslovanými poznámkami pod čarou.

Druhá část této diplomové práce bude zaměřena přímo na konkrétní situaci v krajském městě Ústí nad Labem. Bude zde popsána dopravní infrastruktura a především zde bude provedena analýza jednotlivých skutkových podstat nejzávažnějších a nejčastějších dopravních přestupků páchaných na území krajského města Ústí nad Labem. Data pro analýzu budou získávána jednak z volně dostupných zdrojů na webových stránkách, ale především s využitím databází a přehledů Magistrátu města Ústí nad Labem.

Závěrem diplomové práce pak bude provedeno vyhodnocení provedeného výzkumu s využitím metod komparace a syntézy. Výstupem bude návrh opatření a strategií pro zlepšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu ve městě Ústí nad Labem a též doporučení pro další akce na poli dopravního inženýrství vedoucí ke zlepšení situace v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v tomto městě.

3 Teoretická východiska

Teoretická část diplomové práce na téma „Dopravní přestupky na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu ve městě Ústí nad Labem“, se zaměřuje na důležitou problematiku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v konkrétním městském prostředí. V této části práce je nezbytné poskytnout čtenáři pevný teoretický základ pro pochopení problematiky dopravních přestupků a jejich vlivu na bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Jedním z klíčových konceptů, kterými se teoretická část zabývá, je samotný pojem dopravního přestupku. Dopravní přestupky jsou porušení pravidel silničního provozu, která mohou mít různé důsledky, včetně ohrožení bezpečnosti účastníků provozu a ovlivnění plynulosti dopravy. Důležitým aspektem je také právní rámec, který upravuje dopravní přestupky, včetně zákonů a předpisů platných ve městě Ústí nad Labem.

Dalším klíčovým tématem je bezpečnost silničního provozu. To zahrnuje analýzu faktorů, které přispívají k nehodám a rizikovým situacím na silnicích, jako jsou rychlost, alkohol, nebo nedostatečná údržba vozovky. V kontextu města Ústí nad Labem je důležité zkoumat specifické faktory, které mohou ovlivňovat bezpečnost na místních silnicích.

Plynulost silničního provozu se stává stále důležitějším tématem v městském plánování. Dopravní přestupky mohou negativně ovlivnit plynulost dopravy a vedou ke zvýšenému provozu a zácpám. Studium faktorů ovlivňujících plynulost provozu v Ústí nad Labem je nezbytné pro pochopení, jak lze tuto problematiku zlepšit a zajistit efektivnější silniční provoz.

Celkově je teoretická část diplomové práce zaměřena na poskytnutí uceleného teoretického rámce pro analýzu a pochopení problematiky dopravních přestupků a jejich vlivu na bezpečnost a plynulost silničního provozu ve městě Ústí nad Labem.

3.1 Základní pojmy

V této kapitole jsou detailně rozebrány pojmy silniční dopravy, silničního práva, platné právní úpravy ve vztahu k řízení o přestupcích a postup Policie ČR, Městské policie Ústí nad Labem a správních orgánů při řešení dopravních přestupků se zaměřením na skutkové podstaty dopravních přestupků.

3.1.1 Silniční doprava

Historie silniční dopravy sahá tisíce let zpátky, od primitivních cest vytvořených prvními lidskými osadníky po současné moderní silniční síť. Vývoj motorových vozidel, včetně automobilů, nákladních vozidel a motocyklů, hrál klíčovou roli ve zlepšení silniční dopravy.

Silniční doprava je jedním z nejběžnějších a nejdůležitějších způsobů přepravy lidí a zboží po celém světě. Silnice tvoří základní infrastrukturu pro tuto formu dopravy a hrají klíčovou roli v ekonomickém rozvoji, mobilitě obyvatelstva a logistickém řetězci.

Zákon č. 111/1994 Sb., O silniční dopravě definuje silniční dopravu jako „*souhrn činností zajišťujících přepravu osob, zvířat a věcí silničními motorovými vozidly a také přemísťování těchto vozidel samých (bez nákladů) po pozemních komunikacích (dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích) a ve volném terénu*“.¹

Důležitým znakem silniční dopravy je dle § 2 odst. 2 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě skutečnost, že je uskutečňována jako podnikání v oblasti přepravy osob, zvířat a věcí nebo v souvislosti s jiným podnikáním subjektu (pro zajištění podnikatelské činnosti v jiných oblastech, než je silniční doprava).²

Tuto právní úpravu uvedenou v Zákoně o silniční dopravě tedy nemůžeme použít na přepravu osob, zvířat či věcí pro soukromé potřeby fyzické osoby a členů její domácnosti a tato doprava není zároveň prováděna za úplatu.

¹ Zákon č. 111/1994 Sb. Zákon o silniční dopravě. Online. In: Zákony pro lidi. 1994. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz>. [cit. 2023-11-30].

² Zákon č. 111/1994 Sb. Zákon o silniční dopravě. Online. In: Zákony pro lidi. 1994. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz>. [cit. 2023-11-30].

Silniční dopravu můžeme rozdělit do dvou skupin v závislosti na tom, co je jejím předmětem. Jedná se tedy o silniční dopravu nákladní, kam se řadí veškerá přeprava nákladu (např. věcí a zvířat) a silniční dopravu osobní, kam řadíme veškerou úplatnou přepravu osob. Jedná se o taxislužbu, kyvadlovou dopravu či linková osobní doprava.

3.1.2 Silniční právo

Silniční právo je odvětvím práva veřejného, které se zaměřuje na právní aspekty související se silničním provozem a správou silnic. Zahrnuje pravidla a regulace týkající se řidičů, silnic, vozidel a bezpečnosti na silnicích. Tato právní oblast má za cíl zajistit bezpečný a efektivní silniční provoz, stanovit odpovědnost a práva účastníků silničního provozu a řešit právní otázky spojené s dopravou.

Silniční právo zahrnuje různé aspekty, včetně silničního zákonodárství, správy silnic, dopravních norem, pojištění a odpovědnosti za dopravní nehody.

Pro kvalifikaci silničního práva mají význam dvě hlediska. První hledisko je hledisko systémové. Dle tohoto hlediska lze silniční právo dělit na část obecnou a na část zvláštní. Druhé hledisko, hledisko vnitřního uspořádání, dělí silniční právo na několik oblastí. Tyto oblasti se předně týkají pozemních komunikací jakožto dopravních cest, užívání pozemních komunikací, agend řidičů, silničních vozidel a silniční dopravy jako právního způsobu užívání pozemních komunikací *sui generis*.³

3.1.2.1 Prameny silničního práva

Základním pramenem silničního práva je Ústava ČR. Nejvýznamnější jsou především ust. čl. 2 odst. 3, 4, zakotvující vázanost a omezenost VS zákonem, čl. 3 zdůrazňující potřebu respektovat základní práva a svobody, čl. 8, čl. 100 zaručující právo na územní samosprávu, čl. 1 odst. 2, čl. 10, čl. 10a související s problematikou mezinárodních závazků a smluv, a čl. 79 odst. 1, 3 Ústavy.⁴

³ KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. Silniční právo. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. s. 19-20.

⁴ PROCHÁZKOVÁ, L. Správní delikty na úseku dopravy. Diplomová práce. 2013. Univerzita Palackého v Olomouci

V Ústavě, konkrétně v čl. 10, je zakotveno, že vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je ČR vázána, jsou součástí právního řádu; stanovili mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva.⁵ Uvedené pravidlo se uplatňuje zejména v oblasti provozování silniční dopravy, které je z větší části upraveno mezinárodními smlouvami. Pravidlo vycházející z čl. 10a Ústavy, které stanoví, že mezinárodní smlouvou mohou být některé pravomoci orgánů ČR přeneseny na mezinárodní organizaci nebo instituci, je klíčové hlavně z hlediska členství ČR v EU. Orgány EU totiž svojí legislativní činností významně ovlivňují i náš právní řád, včetně oblasti silničního práva.⁶

Dalším pramenem silničního práva je Listina základních práv a svobod (dále jen „LZPS“), obzvláště z ust. čl. 1, čl. 2 odst. 2, 3, čl. 3 a čl. 4, které stanoví, že povinnosti mohou být ukládány toliko na základě zákona, v jeho mezích a jen při zachování základních práv a svobod.⁷ Konkrétní povinnosti jsou ukládány zákonodárcem v jednotlivých zvláštních předpisech a uvedený princip má význam i pro právní úpravu výkonu státního dozoru v oblasti silničního práva a postupu dozorujícího orgánu, který tento dozor vykonává.⁸

Za důležitý pramen silničního práva je považován zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZoPK“). Stěžejním pramenem silničního práva pro oblast provozu na pozemních komunikacích a oblast agend řídičů je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZoSP“). Zákon obsahuje úpravu práv a povinností účastníků provozu na pozemních komunikacích, úpravu PSP, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích a také úpravu řídičských oprávnění a řídičských průkazů. Dále vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy

⁵ Ústavní zákon č. 1/1993 Sb. Online. In: *Zákony pro lidi*. 1992. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1993-1?text=1%2F1993>. [cit. 2023-11-30].

⁶ PROCHÁZKOVÁ, L. *Správní delikty na úseku dopravy*. Diplomová práce. 2013. Univerzita Palackého v Olomouci.

⁷ Čl. 1 zákona č. 2/1993 Sb. Listina základních práv a svobod. Dostupné z: <https://www.psp.cz/docs/laws/listina.html>

⁸ PROCHÁZKOVÁ, L. *Správní delikty na úseku dopravy*. Diplomová práce. 2013. Univerzita Palackého v Olomouci

a Policie ČR ve věcech provozu na pozemních komunikacích a zakotvuje jednotlivé skutkové podstaty správních deliktů vyskytující se v této oblasti.⁹

3.1.3 Správní delikt

Subsystémem správního práva je správní trestní právo, které v sobě zahrnuje právní úpravu základů a následků správně-právní odpovědnosti. Za správní delikt se považuje protiprávní jednání odpovědné osoby, kde poznávací znaky jsou vymezeny v zákoně a za které je možné uložit správně-právní sankci.¹⁰

Pojem správní delikt je však pouze teoretickým pojmem. V praxi pak byly všechny správní delikty přejmenovány na přestupky a to ve všech zákonech.

Zákon dělí správní delikty na přestupky a jiné správní delikty. Jiné správní delikty jsou například správní delikty právnických osob, správní delikty fyzických osob, disciplinární delikty a smíšené správní delikty.

Přestupky jsou jediný druh správního deliktu, jehož úprava je kodifikovaná. Za tuto kodifikaci byl považován zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, který obsahoval obecnou část a zvláštní část. Zvláštní část v tomto případě upravovala skutkové podstaty některých přestupků.¹¹

V současné době jsou přestupky kodifikovány přímo v jednotlivých zákonech. U dopravních přestupků se jedná o zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, kde jsou upraveny jednotlivé skutkové podstaty přestupků v dopravě.

Zákon o přestupcích obsahuje i procesněprávní úpravu, avšak bohužel ani ta není úplná. Pokud není v zákoně o přestupcích nebo jiném zákoně stanoveno jinak, vztahují se na řízení o přestupcích obecné předpisy o správním řízení (ustanovení správního řádu).

⁹ PROCHÁZKOVÁ, L. Správní delikty na úseku dopravy. Diplomová práce. 2013. Univerzita Palackého v Olomouci

¹⁰ Průcha, P. Správní právo – obecná část 7. vydání. Brno: Masarykova Univerzita a nakladatelství Doplněk, 2007, s. 380.

¹¹ Mates, P. a kol. Základy správního práva trestního 4. vydání. Praha: C.H. Beck, 2008, s. 43.

3.1.4 Přestupek

Definice přestupku se v průběhu času měnila. Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích definoval přestupek v § 2 odst. 1 následovně „*Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.*“¹² Tato tzv. generální klauzule přestupku je založena na kombinaci pozitivního a negativního pojmového vymezení. To nám umožňuje spolehlivé odlišení přestupků od jiných správních deliktů.¹³ Současně je pojem přestupků založen i na kombinaci materiálního a formálního znaku. Materiální znak poznáme tak, že jednání porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti. Je tedy pro společnost nebezpečný. Právě stupeň nebezpečnosti nám odlišuje přestupky od trestných činů.¹⁴ Dle zákona č. 140/1961 Sb., Trestní zákon, není čin, jehož stupeň nebezpečnosti je pro společnost nepatrný, trestným činem. Z hlediska materiálního pojetí bude tedy přestupkem jen takové jednání, které nepřekročí nepatrný stupeň společenské nebezpečnosti.

Zákon č. 250/2016 Sb. definuje pojem přestupek v § 5 následovně „*Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*“¹⁵

Pro vlastní činnost jak policejních orgánů, tak i správních orgánů je velmi důležité, že pojem přestupek byl a je legálně definován a neumožňuje několikerý výklad. „*Legální definice nebo také zákonná definice je obsažena v textu právního předpisu a závazně definuje určitý pojem, se kterým tento právní předpis pracuje. Jestliže není uvedeno, že jde o definici pouze pro účely tohoto předpisu a jestliže se definice stejného pojmu neobjevuje jinde, je závazná pro celý právní řád.*“¹⁶

¹² Zákon č. 200/1990 Sb. Zákon České národní rady o přestupcích. Online. In: *Zákony pro lidi*. 1990. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1990-200>. [cit. 2023-11-30].

¹³ Průcha, P. *Správní právo – obecná část*. 7. vydání Brno: Masarykova Univerzita a nakladatelství Doplněk, 2007, s.389.

¹⁴ Hendrych, D. a kol. *Správní právo. Obecná část*. 6. vydání. Praha: C.H.Beck, 2006, s.425.

¹⁵ Zákon č. 250/2016 Sb. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. Online. In: *Zákony pro lidi*. 2016. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>. [cit. 2023-11-30].

¹⁶ In: wikipedia.org Online 10.6.2023 [cit. 2023-10-11]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/P%C5%99estupek>

3.1.5 Obecné znaky přestupku

Zákonné znaky přestupku dělíme a znaky obecné a znaky skutkové podstaty. Mezi obecné znaky řadíme:

- Jednání
- Protiprávnost
- Zavinění
- Odpovědnost osoby
- Trestnost

Jednáním rozumíme určitý projev lidské vůle. Je to například konání i opomenutí takového konání, ke kterému byla odpovědná osoba povinna.¹⁷

Protiprávnost definuje, že jednání odpovědné osoby porušuje právní povinnost stanovenou zákonem. Zákon o přestupcích vymezuje v § 2 odst. 2 okolnosti, které protiprávnost vylučují. Jsou jimi nutná obrana (přestupkem není jednání, kterým se přiměřeným způsobem odvrací přímo hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný zákonem) a krajní nouze (přestupkem není jednání, jímž se odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak). Protiprávnost je též vyloučena v případě jednání na příkaz. Dle § 6 Zákona o přestupcích odpovídá za porušení povinnosti uložené právnické osobě ten, kdo dal k jednání příkaz.¹⁸

Trestnost je též obecný znak přestupku, a vyjadřuje spojitost s hrozbou sankce. Při splnění určitých podmínek trestnost zaniká. Dle § 20, Zákona o přestupcích nelze přestupek projednat, pokud uplynul od jeho spáchání jeden rok nebo vztahuje-li se na něj amnestie udělena vládou.

3.1.6 Skutková podstat přestupku

Jak jsme již zmínili, definici přestupku nalezneme v § 5, Zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zaměříme-li se na starou právní úpravu, zjistíme, že jedním ze

¹⁷ Hendrych,D.a kol. Správní právo. Obecná část.6.vydání.Praha:C.H.Beck,2006, s.417.

¹⁸ Mates,P.a kol. Základy správního práva trestního. 4.vydání.Praha:C.H.Beck,2008, s.49.

znaků přestupku bylo zaviněné jednání fyzické osoby. V současné právní úpravě řadíme mezi přestupky i správní delikty fyzických osob, které podnikají a správní delikty právnických osob. Každá skutková podstata přestupku je typická čtyřmi základními skupinami znaků:

- Objekt
- Objektivní stránka
- Subjekt
- Subjektivní stránka

Tyto znaky mají povahu obligatorní. V případě, že by některý z uvedených znaků u konkrétního činu chyběl, nebyla by skutková podstata přestupku naplněna.¹⁹

Z definice vyplývají tyto skutkové podstaty přestupku:

Skutková podstata přestupku musí být definován zákonem

Uvedená definice přestupku nám definuje, že abychom mohli považovat danou skutečnost za přestupek, musí být tato situace výslovně označena v zákoně. Může se jednat například o dopravní nehodu. Pokud tedy daná situace není výslovně v zákoně uvedená jako zakázaná, nemůžeme se bavit o přestupku. Avšak je nutno upozornit, že některé skutkové podstaty přestupku (tj. popis přestupkového jednání) jsou toliko obecné, že pod ně můžeme podřadit obrovské množství možných skutků.²⁰

Přestupek musí splňovat znaky definované zákonem

Každé jednání, které je posléze posouzeno jako přestupek, musí splňovat znaky, které jsou stanoveny zákonem. Tyto znaky dále dělíme na znaky obecné a na znaky, které jsou stanoveny konkrétní skutkovou podstatou.²¹

Obecné znaky přestupku jsou znaky, které jsou pro všechny přestupky společné bez ohledu na konkrétní skutkovou podstatu.

V teorii jsou obecné znaky rozlišovány na:

¹⁹ Mates, P. a kol. *Základy správního práva trestního*. 4. vydání. Praha: C.H. Beck, 2008, s. 52.

²⁰ In: muj-pravnik.cz Online [cit. 2023-10-11]. Dostupné z: <https://muj-pravnik.cz/prestupek/>

²¹ BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.

Objekt: zákonem chráněný zájem. V teorii je objekt rozlišen na obecný, skupinový a individuální. Obecný objekt přestupku je zájem na řádném výkonu veřejné správy. Objektem skupinovým je skupina příbuzných chráněných zájmů patřících do jedné oblasti. Například skupinovým objektem přestupků v silničním provozu je bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, kde vyjadřuje zájem společnosti na ochraně života a zdraví osob a ochraně majetku.²²

Každá skutková podstata přestupku má individuální objekt. Ten vyjadřuje konkrétní chráněný společenský zájem.

Objektivní stránka: Otázka jednání, následku a příčinné souvislosti mezi jednáním a následkem. Jednání lze definovat jako projev vůle ve vnějším světě. V praxi se jednáním rozumí nejen konání (=aktivní činnost), kde se jedná o komisivní přestupek, ale i opomenutí (=pasivní činnost), kde se jedná o omisivní přestupek. Z toho nám vyplývá, že jako přestupek může být zhodnocena i situace, kdy pachatel opomene vykonat povinnost, která mu je uložena například úředním rozhodnutím.²³ Přestupky v silničním provozu mají většinou komisivní charakter.

U přestupků v silničním provozu se jedná o porušení povinností definovaných zákonem č. 361/2000 Sb., o silničním provozu a v zákoně č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Kauzální nexus (příčinný vztah mezi jednáním a následkem) definuje, že následek by nenastal, kdyby nebylo pachatelovo jednání. Pokud není kauzální nexus zjištěn, nelze vůči osobě uplatňovat odpovědnost za přestupek.²⁴

Rozlišujeme přestupky poruchové a ohrožovací. V silničním provozu se častěji setkáváme s přestupky ohrožovacími.

²² Kučerová, H. Dopravní přestupky v praxi. 2. vydání. Praha: Linde, a.s., 2006, s. 33.

²³ Mgr. DOLEČEK, M. In: BusinessINFO.cz Online [cit. 2023-10-11]. Dostupné z:

<https://www.businessinfo.cz/navody/odpovednost-za-prestupky-podle-noveho-prestupkoveho-zakona-ppbi/2/>

²⁴ Mates, P. a kol. Základy správního práva trestního. 4. vydání. Praha: C.H.Beck, 2008, s. 54.

Subjekt: osoba pachatele, která naplnila svým jednáním všechny znaky přestupku. Pachatelem se může stát každá fyzická osoba, občan ČR i cizinec.

Subjektivní stránka: Otázka zavinění. Zákon nám rozlišuje odpovědnost fyzické osoby, odpovědnost právnické osoby a odpovědnost fyzické osoby-podnikatele.

Společenská škodlivost

K tomu, abychom určité jednání mohli posuzovat jako přestupek, musí být naplněna určitá míra škodlivosti pro společnost. Společenskou škodlivost lze definovat jako porušení či ohrožení zájmu chráněného zákonem. Ve většině případů je společenská škodlivost splněna už pouhým naplněním skutkové podstaty daného přestupku.²⁵

Společenská škodlivost označuje nepříznivé důsledky určitého jevu, chování nebo situace pro společnost jako celek. Tyto důsledky zahrnují ekonomické ztráty, riziko ohrožení života, degradaci kvality života obyvatel a ovlivňování. Snaha o minimalizaci společenské škodlivosti je často důležitým aspektem politických rozhodnutí a legislativy, s cílem dosáhnout udržitelného rozvoje a lepší kvality života pro občany.

Nejedná se o trestný čin

V našem českém právní řádu platí zásada subsidiarity trestní represe, jejíž podstatou je, že trestní právo je „právem poslední instance“ (tzv. prostředek ultima ratio). To znamená, že přichází na scénu tam, kde již nepostačuje postih podle jiného právního odvětví. Tato zásada má význam ve vztahu k právu přestupkovému.²⁶

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, zní: „*Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*“²⁷

Trestní zákoník 40/2009 Sb., definuje trestný čin následovně: „*Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené*

²⁵ Mgr. DOLEČEK, M. In: BusinessINFO.cz Online [cit. 2023-10-11] Dostupné z:

<https://www.businessinfo.cz/navody/odpovednost-za-prestupky-podle-noveho-prestupkoveho-zakona-ppbi/2/>

²⁶ BUŠTA, Pavel. Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.

²⁷ BOHADLO, David. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: komentář. Praha: Wolters Kluwer, 2018. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788075980526.

*v takovém zákoně. K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.*²⁸

Protiprávnost

Skutková podstata protiprávnosti u přestupku se týká konkrétního jednání, které je v rozporu s platnými právními předpisy nebo místními nařízeními. Jedná se o popisný prvek, který musí být přítomen pro kvalifikační jednání jako přestupek. Skutková podstata může zahrnovat různé aspekty, jako jsou časový a místní kontext, způsob jednání, jeho následky a úmysl pachatele. V právním kontextu je důležité stanovit, zda skutková podstata protiprávnosti byla stanovena, aby bylo možné určit, zda došlo k přestupku a jaké sankce by měly být na pachatele uvaleny.

Obecně se protiprávnost považuje za samostatný znak přestupku, který je postaven na roveň znakům skutkové podstaty přestupku (objekt, objektivní stránka, subjekt, subjektivní stránka) a společenské škodlivosti (materiálnímu znaku přestupku).²⁹

Během určování odpovědnosti za přestupek by měl správní orgán zkoumat kromě naplnění všech formálních znaků, i naplnění znaků materiálních. Bez něj nemůže být jednání, které vykazuje formální znaky přestupku, ale není kvalifikováno jako přestupek, společensky škodlivé, jelikož tu chybí důvod pro jeho postihnutí.³⁰

3.1.7 Dopravní přestupek

Česká právní úprava s pojmem dopravní přestupek nepracuje a dohledání právní definice je kvůli tomu nemožné. Dopravní přestupek je pojem zjednodušený a je často používán jako zkratka pro pojem přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Pojem dopravní přestupek lze však chápat i v širším slova smyslu, kde budeme zařazovat zejména přestupky dle:

- zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZoP“),

²⁸ Zákon č. 40/2009 Sb. Zákon trestní zákoník. Online. In: Zákony pro lidi. 2009. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>. [cit. 2023-11-30].

²⁹ Mgr. DOLEČEK, M. In: BusinessINFO.cz Online [cit. 2023-10-11]. Dostupné z:

<https://www.businessinfo.cz/navody/odpovednost-za-prestupky-podle-noveho-prestupkoveho-zakona-ppbi/2/>

³⁰ JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 3-20 (§ 2).;

- zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidel), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZoPO“),
- zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZoSD“),
- zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZoPČR“), anebo
- zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „SŘ“).

Dopravní přestupky jsou porušením dopravního zákona nebo předpisů spojených s provozem na silnicích. Tyto přestupky zahrnují překročení povolené rychlosti, neoprávněné změny jízdního pruhu, porušení pravidel křižovatek, řízení pod vlivem alkoholu nebo drog, nepoužívání bezpečnostních pásů a další chování, které ohrožuje bezpečnost na silnicích. Dopravní přestupky jsou často trestány pokutami, zákazem činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel a s tím spojenou ztrátou řídičského oprávnění. Jejich cílem je zvýšit bezpečnost silničního provozu a chránit účastníky provozu před riziky.

Dopravní přestupky jsou definovány v § 125c zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.

Mezi nejčastější dopravní přestupky patří:

A. Jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky

Dopravní přestupek spojený s jízdou pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek představuje závažný problém pro bezpečnost na silnicích. Řidiči, kteří jsou ovlivněni alkoholem nebo jinými drogami, jsou méně schopni reagovat na nebezpečí, což zvyšuje riziko dopravních nehod. Mnoho jurisdikcí má přísná pravidla omezující povolený obsah alkoholu v krvi u řidičů a provádí časté kontroly na alkoholové a drogové testy.

Řidič motorového vozidla nesmí požit alkohol nebo jinou návykovou látku během jízdy ani řídit po jejich požití, pokud je řidič pod jejich vlivem. V rámci kontroly dodržení této

zákoně povinnosti je osoba řidiče povinna se podrobit testům, které prokazují, zda je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Pokud řidič toto vyšetření odmítne, jedná se samo o sobě o přešupek. Za tento přešupek řidiči hrozí pokuta ve správním řízení od 2 500 Kč do 20 000 Kč, zákaz řízení na 6 měsíců až 1 rok a ztráta 7 bodů.³¹

Pokud je zjišěeno, že řidič obsluhuje automobil pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, je celá věc dále řešena v přešupkovém řízení. V případě, že byla osoba řidiče ve stavu neodpovídajícímu způsobilosti řídit motorové vozidlo, může být zahájeno trestní stíhání pro trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky.³² Tuto situaci upravuje ust. § 274 zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník. Za toto hrubé porušení zákoně povinnosti hrozí řidiči trest odnětí svobody až na 3 roky, zákaz řízení na 1 až 10 let, případně peněžitý trest.³³

Pokud řidič odmítne podstoupit vyšetření na zjišění přítomnosti alkoholu a návykových látek, hrozí mu ve správním řízení pokuta od 25 000 do 50 000 Kč, zákaz řízení na 1 až 2 roky a ztráta 7 bodů.

Problematika vyšetřování návykových látek v krvi a moči je v současné době upravena Metodickým pokynem pro postup při vyšetřování specifikovaných návykových látek v krvi a/nebo v moči, který byl zveřejněn v částce 9, ročníku 2012 Věštníku Ministerstva zdravotnictví České republiky.

B. Porušení zákazu předjíždění

Nesprávné předjíždění patří mezi nejčastější příčiny nehod, při kterých dochází k usmrcení. Konkrétně v České republice bylo v roce 2019 usmrceno na pozemních komunikacích kvůli tomuto přešupku 113 lidí.³⁴

Porušení zákazu předjíždění je vážným dopravním přešupkem, který ohrozuje bezpečnost na silnicích. Tento přešupek spočívá v nepovoleném předjíždění jiných vozidel, a to na

³¹ Zákon č. 250/2016 Sb. Zákon o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich. Online. In: Zákony pro lidi. 2016. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>. [cit. 2023-11-30].

³² Zákon č. 40/2009 Sb. Zákon trestní zákoník. Online. In: Zákony pro lidi. 2009. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>. [cit. 2023-11-30].

³³ BRÁZDA, Jan. Základy odpovědnosti v přešupkovém zákoně: praktická příručka. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. Pro praxi. ISBN isbn978-80-7380-664-4

³⁴ In: czrso.cz Online . Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/databaze-nehodovosti/?id=1613>

místech, kde je to zakázáno dopravními značkami nebo z důvodu nedostatečné viditelnosti. Řidiči, kteří dopouštějí porušení tohoto pravidla, ohrožují nejen svůj život, ale také životy ostatních účastníků silničního provozu.³⁵

Předjíždění na pozemních komunikacích definuje ust. § 17 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o silničním provozu: „*Předjíždí se vlevo. Vpravo se předjíždí vozidlo, které mění směr jízdy vlevo a není-li již pochybnosti o dalším směru jeho jízdy. Při jízdě v připojovacím nebo odbočovacím pruhu se smí vpravo předjíždět též vozidlo jedoucí v průběžném pruhu. Odbočovací pruh je přídatný jízdní pruh určený pro odbočování (vyřazování) vozidel z průběžného jízdního pruhu.*“³⁶

Pokuta za „nedovolené předjíždění“ se projednává ve správním řízení, nikoli blokovou pokutou. Sankce je 5 000 až 10 000 Kč. Řidič přijde o 7 bodů z karty řidiče a zároveň přijde na 6 měsíců až 1 rok o řidičský průkaz.³⁷

C. Omezení nebo ohrožení chodce

Přestupek spojený s omezením nebo ohrožením chodce je závažným porušením pravidel silničního provozu, které mohou mít vážné následky. Řidiči jsou povinni respektovat přednost chodcům na přechodech a zacházet s nimi ohleduplně. Porušení tohoto pravidla může zahrnovat nedodržení přednosti chodcům, zastavení na přechodu, nepoužití světel v noci nebo jiné nedbalé jednání, které ohrožuje chodce.

Při nehodě se zraněním chodce je ve většině případů vinen řidič. Za tento přestupek je řidič trestán ztrátou 5 bodů, pokutou ve správním řízení od 2 500 Kč do 5 000 Kč a zákazem činnosti na 1 měsíc až 6 měsíců.³⁸

³⁵ BRÁZDA, Jan. Základy odpovědnosti v přestupkovém zákoně: praktická příručka. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. Pro praxi. ISBN isbn978-80-7380-664-4

³⁶ Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Online. In: Zákony pro lidi. 2000. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>. [cit. 2023-11-30].

³⁷ JEMELKA, Luboš. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích : komentář. V Praze: C.H. Beck, 2017. Beckovy komentáře. ISBN isbn978-80-7400-666-1.

³⁸ JEMELKA, Luboš. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích : komentář. V Praze: C.H. Beck, 2017. Beckovy komentáře. ISBN isbn978-80-7400-666-1.

Mezi nejzávažnější dopravní přestupky patří:

- Jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky
- Stav vylučující způsobilost
- Odmítnutí podrobení se testu na alkohol a jiné návykové látky
- Vjíždění na železniční přejezd přes zákaz
- Otáčení se, couvání, jízda v protisměru na dálnici
- Porušení zákazu předjíždění
- Jízda na červenou, nezastavení na signál „STŮJ“
- Překročení rychlosti o 40 km/h v obci (50km/h mimo obec) a více, o 20 km/h v obci (30 km/h mimo obec) a více, o 10 km/h a více v obci nebo mimo ní, o méně než 10 km/h v obci nebo mimo ní.
- Omezení nebo ohrožení chodce, nezastavení vozidla před přechodem pro chodce
- Dopravní nehoda s ublížením na zdraví, Neprodlené nezastavení vozidla, Neoznámení PČR, Neprokázání totožnosti, Opuštění místa nehody³⁹

Středně závažné přestupky:

- Telefon za volantem
- Řidič bez pásů nebo dítě bez autosedačky
- Nedání přednosti v jízdě
- Ohrožení při předjíždění z pruhu do pruhu
- Neuposlechnutí zákazu nebo příkazu směru jízdy
- Řízení bez řidičského oprávnění
- Jízda se zadrženým řidičským průkazem
- Bezpečná vzdálenost⁴⁰

3.1.8 Účastník silničního provozu

Účastník silničního provozu je široký pojem, který zahrnuje všechny osoby a subjekty, které se pohybují nebo mají vztah k silničním komunikacím. To zahrnuje řidiče motorových vozidel, cyklisty, chodce, ale také další aktéry, jako jsou policie, dopravní inspekce a správa

³⁹ JEMELKA, Luboš. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích : komentář. V Praze: C.H. Beck, 2017. Beckovy komentáře. ISBN isbn978-80-7400-666-1.

⁴⁰ JEMELKA, Luboš. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích : komentář. V Praze: C.H. Beck, 2017. Beckovy komentáře. ISBN isbn978-80-7400-666-1.

silnic. Účastníci silničního provozu mají různé povinnosti a práva, a jejich bezpečné a ohleduplné chování je klíčové pro prevenci dopravních nehod a udržení plynulosti dopravy. Silniční bezpečnost a dodržování dopravních předpisů jsou společnými zájmy všech účastníků silničního provozu, a správná vzájemná interakce je zásadní pro bezpečnost na cestách.

Přesná definice účastníka silničního provozu je: „*Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích*“⁴¹ Není vyloučeno, že účastníkem silničního provozu se může stát i spolujezdec, chodec nebo jezdec.⁴² Dále nám zákon definuje, že: „*Řídit vozidlo nebo jet na zvířeti může ale osoba, pouze tehdy, pokud je držitelem řidičského oprávnění pro skupinu příslušnou, dále musí být tělesně ale i duševně způsobilá k řízení vozidla nebo k jízdě na zvířeti, ovládá bezpečně řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti a zná dané předpisy o provozu na pozemních komunikacích*“⁴³

3.1.9 Povinnosti řidiče

Povinnosti řidiče na silnici jsou mnohostranné a klíčové pro bezpečnost a plynulost silničního provozu. Řidič je povinen dodržovat řadu základních pravidel a postupů, aby zajistil, že provoz na silnicích bude bezpečný a efektivní. Mezi hlavní povinnosti řidiče patří dodržování stanovených rychlostních limitů, zastavení na červenou na semaforech, dodržování dopravních značek a světelných signálů, respektování přednosti v jízdě, a dávání pozor na ostatní účastníky provozu, včetně chodců a cyklistů.

Kromě toho musí řidiči udržovat svá vozidla v technickém stavu odpovídajícím předpisům, což zahrnuje pravidelnou údržbu a technické kontroly. Dále mají povinnost řídit vozidlo s maximální pozorností, vyvarovat se používání mobilních telefonů během řízení a vyhýbat se alkoholu nebo jiným návykovým látkám, které mohou ovlivnit schopnost řídit.

⁴¹ Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Online. In: *Zákony pro lidi*. 2000. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>. [cit. 2023-11-30].

⁴² BUŠTA, Pavel. Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0

⁴³ Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Online. In: *Zákony pro lidi*. 2000. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>. [cit. 2023-11-30].

Povinnosti řidiče také zahrnují zajištění bezpečnosti pasažérů, používání bezpečnostních pásů a dětských autosedaček, a okamžitou zastávku v případě nehody, včetně poskytnutí první pomoci, pokud je to potřeba. Řidiči jsou také povinni spolupracovat s policií a jinými záchrannými a kontrolními orgány při dopravních inspekcích a kontrolách.

Celkově řidiči mají velkou odpovědnost za bezpečnost na silnicích a povinnost dodržovat pravidla a předpisy silničního provozu. Jejich jednání má významný vliv na prevenci dopravních nehod, ochranu životů a majetku a zajištění plynulého provozu na cestách.

3.1.10 Bodový systém

Bodový systém je nástrojem, který slouží k hodnocení chování jednotlivců nebo subjektů a udělování bodů za konkrétní činy či chování. V kontextu dopravy a silniční bezpečnosti se bodový systém často používá k monitorování a trestání řidičů za dopravní přestupky.

Každý přestupek má přidělen určitý počet bodů, které se přičítají na řidičský průkaz. Při dosažení určitého počtu bodů může dojít k odebrání řidičského oprávnění nebo dalším sankcím, což slouží jako nástroj pro zvýšení dodržování silničních pravidel a snížení nehodovosti na silnicích. Bodový systém je tedy důležitým nástrojem pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu a povzbuzení řidičů k bezpečnému a zodpovědnému chování.

Systém bodového hodnocení se zakládá na principu získávání „trestných“ bodů za spáchané přestupky a trestné činy. Po dosažení horní hranice celkového počtu 12 bodů řidič pozbude řidičské oprávnění.⁴⁴

⁴⁴ In: mdcz.cz Online [cit. 2023-10-16]. Dostupné z: https://www.mdcz.cz/Zivotni-situace/Ridicke-prukazy/bodovy_system

Obrázek č. 1 – Bodový systém

		BLOKOVÉ POKUTY		SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ		BODOVÝ SYSTÉM	
		NYNĚ	NÁVRH	NYNĚ	NÁVRH	NYNĚ	NÁVRH
Rízení vozidla s více, než 0,3 ‰ alkoholu v krvi		-	-	2 500 – 20 000	7 000 – 25 000 Kč	7	6
Překročení rychlosti (o 50 km/h a více, o 40 km/h a více v obci)		-	5 000 Kč	5 000 – 10 000 Kč	7 000 – 25 000 Kč	5	6
Vjíždění na železniční přejezd přes zákaz		do 2 500 Kč	5 000 Kč	2 500 – 5 000 Kč	7 000 – 25 000 Kč	7	6
Jízda na červenou		do 2 500 Kč	5 000 Kč	2 500 – 5 000 Kč	7 000 – 25 000 Kč	5	6
Nepoužití bezpečnostního pásu nebo autosedačky		do 2 000 Kč	1 500 Kč	1 500 – 2 500 Kč	1 500 – 5 000 Kč	3	4
Držení telefonu při řízení		do 1 000 Kč	2 500 Kč	1 500 – 2 500 Kč	4 000 – 10 000 Kč	2	4
Zapomenuté doklady		0 – 2 000 Kč	0 – 1 500 Kč	1 500 – 2 500 Kč	1 500 – 5 000 Kč	-	-
Špatné parkování		0 – 2 000 Kč	0 – 1 500 Kč	1 500 – 2 500 Kč	1 500 – 5 000 Kč	-	-
Nerozsvícená světla		0 – 2 000 Kč	0 – 1 500 Kč	1 500 – 2 500 Kč	1 500 – 5 000 Kč	-	-

Zdroj: Ministerstvo dopravy/facebook

3.1.11 Řízení o dopravních přestupcích

Řízení o dopravním přestupku je právní proces, během něhož se posuzuje a řeší porušení právního předpisu nebo nařízení. Jedná se o zvláštní druh řízení správního, jehož právní úprava je definována v „ZoP“ a SŘ a platí mezi nimi vztah speciality a subsidiarity. Obvykle se jedná o méně závažná porušení než trestné činy a jsou trestána administrativními sankcemi, jako jsou pokuty, zákaz činnosti nebo ztráta řidičského oprávnění. Během řízení o přestupku jsou respektována práva obžalovaného, včetně práva na obhajobu a řádný soudní proces. Řízení o přestupku je součástí spravedlivého právního a pomáhá udržovat dodržování systému práva ve společnosti.

Klasické přestupkové řízení se dělí na dvě tzv. zkrácené formy. Řízení blokové a příkazní. Během projednávání dopravních přestupků se využívá obou forem, ale v praxi bývá častější řízení blokové.

Během řízení o dopravním přestupku probíhá několik klíčových kroků:

- A. *Identifikace přestupku*: Nejprve musí být přestupek identifikován a zdokumentován. To může být provedeno policejním důstojníkem nebo jiným pravomocným úředníkem.
- B. *Oznámení pachatele*: Pachatel je obvykle informován o obvinění a o tom, jakým způsobem bude řízení pokračovat. Má právo na obhajobu a může se dovolat svých práv.
- C. *Soudní proces*: Některé přestupky mohou být řešeny před soudem, kde se pachatel brání a může předložit své argumenty. V jiných případech může dojít k administrativnímu řešení, kdy příslušné úřady rozhodnou o sankcích, které budou uděleny.
- D. *Udělení sankcí*: Pokud je pachatel prokázán vinným, jsou uděleny sankce na základě těžkosti a povahy přestupku. Sankce zahrnují pokuty, činnosti, veřejné služby, ztrátu zákaznických oprávnění a další.
- E. *Odvolání*: Pachatel může mít právo na odvolání proti rozhodnutí přezkoumání rozhodnutí jiným soudem nebo autoritou, pokud se domnívá, že bylo nespravedlivé nebo nepřiměřené.

3.1.11.1 Blokové řízení

Tento druh řízení definuje obecně ZoP §84-86. Vyznačuje se mnohými přednostmi, co se týče méně závažných dopravních přestupků. Je administrativně jednoduché, rychlejší a hospodárnější.

Aby mohlo být na daný dopravní přestupek blokového řízení použito, musí být obligatorně splněny všechny podmínky:

- Přestupek je na místě spolehlivě zjištěn
- Nepostačuje domluva, a
- Obviněný z přestupku je ochoten pokutu zaplatit⁴⁵

⁴⁵ Zákon č. 500/2004 Sb. Zákon správní řád. Online. In: Zákony pro lidi. 2004. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>.

- Ale zároveň se vylučuje, takto postupovat u tzv. přestupků návrhových a u těch, u nichž je ukládán i zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.⁴⁶

Výsledkem blokového řízení je správní akt, čili správní rozhodnutí v ústní akt, proti kterému není přípustné odvolání. Vydáním tzv. pokutového bloku se stává správní akt pravomocným.

3.1.11.2 Správní řízení

Správní řízení je jeden z postupů správních orgánů a jeho účelem je vydání rozhodnutí. Rozhodnutím se v určité věci zakládají, ruší nebo mění práva a povinnosti jmenovitě určené osoby nebo jímž se v určité věci prohlašuje, že taková osoba práva nebo povinnosti má anebo nemá.⁴⁷

Správní řízení je systém administrativního procesu, který je prováděn státními orgány a dalšími správními institucemi k řešení různých otázek týkajících se správy a výkonu veřejné moci. Tato řízení jsou řízena právními předpisy a mají za cíl zajišťovat dodržování práva, ochranu práv občanů a spravedlivé rozhodování v různých oblastech, včetně správních, daňových, stavebních, životního prostředí a dalších.

V rámci správního řízení jsou správní orgány oprávněny vydávat rozhodnutí, provádět dozor, a vykonávat některé formy trestu. Správní řízení zahrnuje právní postup a záruky pro jednotlivce, kteří jsou subjektem správního rozhodování. Tento proces zahrnuje slyšení, odvolání a další mechanismy, které umožňují jednotlivcům hájit svá práva a nároky vůči státním orgánům.

Správní řízení je důležitou součástí fungování právního systému v mnoha zemích a má za úkol zajistit spravedlivé, zákonné a transparentní rozhodování ve veřejném zájmu.

⁴⁶ Zákon č. 500/2004 Sb. *Zákon správní řád*. Online. In: *Zákony pro lidi*. 2004. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>. a *Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. Online. In: *Zákony pro lidi*. 2000. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

⁴⁷ *Zákon č. 500/2004 Sb. Zákon správní řád*. Online. In: *Zákony pro lidi*. 2004. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>. [cit. 2023-11-30].

Správní řízení lze zahájit dvěma postupy. Zahájení z moci úřední, které zahajuje sám správní orgán. Druhou možností je zahájení na žádost, kdy je řízení zahájeno okamžikem doručení žádosti správnímu orgánu.

Správní orgány, které řeší dopravní přestupky jsou Celní správa, Vojenská policie a úřad obce s rozšířenou působností, Dopravní policie a Obecní policie. Správní řízení o dopravních přestupcích upravuje zákon č. 500/2004 Sb. správní řád.⁴⁸

3.1.11.2.1 Účastníci správního řízení

Mezi účastníky správního řízení patří obviněný, poškozený a další uvedené osoby.

Poškozený: Ve správním řízení může být termín "poškozený" použit pro označení fyzické nebo právnické osoby, která má zájmy nebo práva postižená nebo ohrožená správním rozhodnutím. Poškozený má právo být informován o průběhu řízení a má možnost se účastnit, předkládat důkazy a hájit své zájmy. Zároveň je toto označení používáno pro subjekty, jejichž práva nebo zájmy byla zasažena negativním rozhodnutím, a kteří mají právo na odvolání nebo jiné nápravné prostředky, aby obnovili svá postižená práva. Poškozený v rámci správního řízení hraje klíčovou roli v zajištění spravedlivého a transparentního procesu a je chráněn právními předpisy, které mu poskytují náležitou ochranu a možnost obhajoby svých práv.

Obviněný: V rámci správního řízení se termín "obviněný" často používá k označení fyzické osoby nebo právnické entity, která je podezřelá z porušení správního předpisu nebo pravidla. Obviněný má právo na přiměřenou obhajobu, včetně práva být informován o obvinění, přístupu k důkazům, a možnosti předložit svou stranu případu. Správní orgány musí dodržovat zásady spravedlnosti a respektovat práva obviněného během řízení. Obviněný může prezentovat své argumenty, bránit se a předkládat důkazy k vyvrácení obvinění. Rozhodnutí ve správním řízení se často zakládá na důkazech a právním posouzení.

⁴⁸ HRDLIČOVÁ, Zuzana. Přestupky na úseku silniční dopravy. Bakalářská práce. 2021.

Spravedlivý a transparentní proces je klíčový pro zajištění dodržování práv obviněného a správného výsledku správního řízení.

Další osoby v řízení o přestupcích mohou zahrnovat svědky, odborníky nebo další subjekty, kteří jsou zapojeni do procesu vyšetřování a projednávání přestupku. Svědkové mohou poskytovat důkazy týkající se přestupku, zatímco odborníci mohou být konzultováni pro expertízu v určitých oblastech, které souvisí s případem.

Další osoby mohou také zahrnovat advokáty nebo právní zástupce obviněného nebo poškozeného strany, kteří mohou poskytovat právní zastoupení a pomoc během správního řízení. Je důležité zajistit, aby všechny strany měly přístup k důkazům a právu na obhajobu svých zájmů. Spravedlivý proces a transparentnost jsou klíčové pro dosažení spravedlivého rozhodnutí ve věci přestupku.

3.1.11.3 Okolnosti vylučující protiprávnost

Okolnosti vylučující protiprávnost (exkulpační okolnosti) jsou zvláštní faktory nebo situace, které mohou ospravedlnit či osvobodit osobu od právní odpovědnosti za jinak protiprávné jednání. Tyto okolnosti hrají klíčovou roli v trestním právu, kde mohou ovlivnit, zda bude osoba obviněna a postavena před soudní řízení.

Několik příkladů okolností vylučujících protiprávnost:

1. **Nutná obrana:** Pokud osoba jedná v obraně svého života, těla nebo majetku v reakci na neoprávněný útok jiné osoby, může být ospravedlněna a osvobozena od trestní odpovědnosti.
2. **Krajní nouze:** Pokud osoba jedná v naléhavé nouzové situaci, aby zabránila vážnému ohrožení pro sebe nebo jiné osoby, může být osvobozena od trestní odpovědnosti.
3. **Nutnost:** Pokud osoba koná pod nucením a nemá jinou možnost jednat, může být trestní odpovědnost zrušena.

4. **Nepříčetnost:** Osoba, která byla v době spáchání trestného činu nepříčetná z důvodu duševní poruchy nebo jiných mentálních problémů, nemusí nést plnou právní odpovědnost za své jednání.
5. **Omyl:** Omyl o právní podstatě či jiných okolnostech trestného činu může vést k osvobození, pokud osoba nebyla schopna správně posoudit své jednání.
6. **Příkaz nadřízeného:** V některých případech, kdy osoba koná na příkaz nadřízeného a nemá jinou možnost jednat jinak, může být osvobozena od trestní odpovědnosti.

3.1.11.3.1 Nutná obrana

Dle § 29 zákona č. 40/2009 Sb. se přestupkem nestane takový čin, kterým nějaká osoba odvrací přímo hrozící nebo trvajícím útok na zájem chráněný trestním zákonem (zákon č. 40/2009 Sb.)

Zákon č. 250/2016 Sb. nám pak nutnou obranu definuje v ust. § 25 odst. 1 a to následovně „Čin jinak trestný jako přestupek není přestupkem, jestliže jím někdo odvrací přímo hrozící nebo trvajícím útok na zájem chráněný zákonem.“⁴⁹ V ust. § 25 odst. 2 pak vymezuje, kdy se o nutnou obranu nejedná „Nejde o nutnou obranu, byla-li tato obrana zcela zjevně nepřiměřená způsobu útoku.“⁵⁰ V případě dopravních přestupků je toto spíše v teoretické rovině např. kdyby někdo úmyslně autem narazil do jiného vozidla, kterým by se tento řidič pokoušel někoho zajet.

3.1.11.3.2 Krajiná nouze

Krajiná nouze je druhou okolností, která vylučuje protiprávnost. Definuje ji § 28 zákona č. 40/2009 Sb. Tento paragraf nám definuje, že „čin, kterým někdo odvrací nebezpečí přímo

⁴⁹ Zákon č. 250/2016 Sb. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Online. In: Zákony pro lidi. 2016. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>. [cit. 2023-11-30].

⁵⁰ Zákon č. 250/2016 Sb. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Online. In: Zákony pro lidi. 2016. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>. [cit. 2023-11-30].

*hrozící zájmu chráněnému trestním zákonem, se nestává trestným činem, pokud nešlo nebezpečí odvrátit jiným způsobem nebo pokud nezpůsobí následek zcela zjevně závažnější nebo stejně závažný“.*⁵¹

V zákoně č. 250/2016 Sb. je pak krajní nouze definována v § 24 odst. 1, kde je definována pozitivně a to takto „Čin jinak trestný jako přestupek není přestupkem, jestliže jím někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem.“⁵² V § 24 odst. 2 pak najdeme definici negativní, která nám vymezuje, co krajní nouze není „Nejde o krajní nouzi, jestliže toto nebezpečí bylo možno za daných okolností odvrátit jinak nebo následek tímto odvracením způsobený je zřejmě stejně závažný nebo ještě závažnější než ten, který hrozil, anebo byl-li ten, komu nebezpečí hrozilo, povinen je snášet.“⁵³

Jako příklad můžeme uvést převážení těžce raněného do nemocnice z místa, kam by sanitní vůz nevyjel (lesní cesta), kde je zákaz vjezdu a tento je porušován.

Zohlednění těchto okolností je klíčové pro spravedlnost a správné posuzování trestní odpovědnosti. Soudy pečlivě zkoumají a posuzují tyto okolnosti v rámci soudního řízení, aby zajistily, že právo je uplatněno náležitým způsobem a že spravedlivá rozhodnutí jsou dosažena. Stejným způsobem pak musí postupovat i správní orgán během správního řízení o přestupku.

3.1.12 Sankce u dopravních přestupků

V české právní úpravě je běžné, že se za právní následky přestupků považují sankce a ochranná opatření. Z toho důvodu se hovoří o tzv. „dvojkolejnosti sankčního postihu“.⁵⁴

Dvojkolejnost sankčního postihu se týká situace, kdy je řidič obviněn nebo stíhán za stejný dopravní přestupek nebo trestný čin dvakrát. V rámci práva platí zásada "non bis in idem,"

⁵¹ Zákon č. 40/2009 Sb. Zákon trestní zákoník. Online. In: Zákony pro lidi. 2009. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>. [cit. 2023-11-30].

⁵² Zákon č. 250/2016 Sb. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Online. In: Zákony pro lidi. 2016. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>. [cit. 2023-11-30].

⁵³ Zákon č. 250/2016 Sb. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Online. In: Zákony pro lidi. 2016. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>. [cit. 2023-11-30].

⁵⁴ KUČEROVÁ, Helena. Dopravní přestupky v praxi. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. s. 169

což znamená, že žádný jedinec nemůže být stíhán dvakrát za stejný přestupek nebo trestný čin. Tato zásada má za cíl chránit jednotlivce před nepřiměřeným postihem a zaručit spravedlivý soudní proces. Dvojkolejnost může nastat, když jsou ze stejného přestupku nebo trestného činu obviněni více než jedním správním orgánem nebo soudem. V takových případech je obvyklé, že druhý postih bude zrušen nebo snížen, aby byla zachována zásada spravedlnosti a minimálního postihu za daný delikt.

„ZoP“ se v obecné části zabývá problematikou sankcí a poté upravuje ochranná opatření. Ochranná opatření, byť vykazují určité podobnosti se sankcemi, nelze za sankce považovat.

Samotný postih z dopravního přestupku, se ochrannými opatřeními netrestá. Pachatelům dopravních přestupků jsou ve správním řízení ukládány pouze sankce, Mezi nejtypičtější a nejčastější patří pokuty a zákaz řízení. Správní orgány využívají na pachatele dopravního přestupku a celkově všechny účastníky silničního provozu i další praktiky. Jedná se o jistou osvětu společnosti. Touto výchovou se již několik let zabývá tzv. BESIP.

§ 11 odst. 1 ZoP. vymezuje taxativní výčet sankcí, které lze za uložit pachateli za spáchaný přestupek. Jedná se o:

- Napomenutí
- Pokuta
- Zákaz činnosti
- Propadnutí věci
- Zákaz pobytu

Správní orgány mohou použít z těchto pěti druhů sankcí, pokud zákon ve vztahu speciálním k právní úpravě, nestanoví jinak. U sankcionování dopravních přestupků se nejdříve použije speciální právní úprava a poté generální právní úprava a to v souladu s právní zásadou „*Lex specialis derogat legi generali*“.

A. Napomenutí, zákaz pobytu a propadnutí věci

Nejnižším stupněm sankcí za přestupky v silničním provozu je napomenutí. Tento prostředek slouží především k morálnímu poučení s primárním výchovným aspektem. Nepřikládá pachateli žádnou sekundární povinnost, a to je zřejmě důvodem, proč není

podrobněji upraven. Nejdůležitější pravidlo stanovené v § 11 odst. 2 zákona o přestupcích v silničním provozu (PřesZ) je, že nelze napomenutí uložit současně s pokutou. Tato sankce má zásadní význam pro přestupky v silničním provozu od 1. července 2006, kdy byly pokuty za tyto přestupky stanoveny povinně.

U souhrnných skutkových podstat přestupků zákon stanoví, že "se uloží" pokuta v stanoveném rozmezí. Pouze u souborných skutkových podstat přestupků je možné uložit pokutu do 2000 Kč v blokovém řízení. Vzhledem k tomu, že v blokovém řízení nelze uložit jinou sankci než pokutu, není možné z tohoto ustanovení vyvozovat napomenutí. To znamená, že přestupky podle § 22 PřesZ nelze sankcionovat napomenutím.

Napomenutí je v úvahu bráno u jiných přestupků ohrožujících bezpečnost silničního provozu, například porušení ustanovení o zastavování a stání vozidel při přepravě nebezpečných věcí nebo znečišťování pozemní komunikace. Je třeba rozlišovat mezi napomenutím a domluvou; domluva slouží k vyřešení přestupku v rámci blokového řízení a na rozdíl od napomenutí má charakter sankce.⁵⁵

Podle § 15 Přestupkového zákona může být uloženo propadnutí věci pouze tehdy, pokud věc, která náleží pachateli, byla ke spáchání přestupku užita nebo bourána, nebo byla přestupkem získána nebo byla nabyta závětí přestupkem získanou. Tato podmínka propadnutí věci je klíčová při trestání přestupků v silničním provozu.

Další důležitou podmínkou je, že propadnutí věci nelze uložit, pokud hodnota věci je v nápadném nepoměru k povaze přestupku. Typickým případem věci, u které nelze uložit propadnutí, bývá motorové vozidlo. S ohledem na to, že došlo ke značnému zpřísnění pokut za některé přestupky v silničním provozu, kdy lze uložit pokuty ve výši až 50 000 Kč, by se mohlo zdát, že možnost uložení propadnutí vozidla je zčásti překonána.

Je nezbytné si uvědomit, že při rozhodování o propadnutí věci použité k spáchání přestupku je klíčová nejen hodnota této věci, ale i účel, ke kterému je tato věc určena. Nelze tedy prohlásit za propadlou věc, bez níž by se přestupek nemohl spáchat, avšak její povaha je

⁵⁵ Mates, P.a kol. Základy správního práva trestního. 4.vydání. Praha:C.H.Beck,2008,s.70.

spojena s pácháním přestupku, například motorové vozidlo nebo jízdní kolo při dopravním přestupku.⁵⁶

B. Pokuta a zákaz činnosti

Pokuta je typickou a nejčastěji ukládanou sankcí za přestupek. Její význam spočívá zejména v částečném odčinění protiprávního stavu, kterého se pachatel přestupku dopustil, a zároveň má i obecně výchovný charakter.⁵⁷

Pokutu lze uložit až do výše 1000 Kč, což není limit stanovený ve zvláštní části přestupkového zákona, ačkoliv v jiných zákonech je možnost stanovit vyšší pokuty. V praxi se však tato obecná hranice pokuty zřídka používá, protože ve specializovaných částech přestupkového zákona jsou obvykle stanovena specifická ustanovení pro vyšší pokuty. To platí i pro přestupky v silničním provozu. U některých přestupků podle § 22 Přestupkového zákona je dokonce stanovena i dolní hranice výše pokut, což může být problematické z hlediska ústavnosti. I když Ústavní soud v minulosti rušil některé případy stanovení dolních hranic pokut v jiných oblastech, například ve stavebním právu, jednalo se o vyšší částky (500 000 Kč nebo 200 000 Kč), a nelze jednoznačně tvrdit, že by bylo v rozporu s ústavním pořádkem stanovení dolních hranic pokut podle § 22 Přestupkového zákona, které se pohybují od 1500 Kč do 25 000 Kč.⁵⁸

Stanovení dolních hranic sankcí a povinnost jejich obligatorního ukládání, spolu s omezením možnosti odchylky od sankce, je jedním z hlavních nedostatků přestupkového práva podle § 22 Přestupkového zákona. Tato úprava přináší výrazné omezení pro správní orgány a neplní zásadu individualizace při ukládání sankcí. I v rámci blokového řízení lze ukládat pokuty do výše 1000 Kč, pokud není specifikováno jinak, a v příkazním řízení do výše 4000 Kč. U některých přestupků podle § 22 Přestupkového zákona je v blokovém řízení stanovena pevná částka pokuty ve výši 1000 Kč, 2500 Kč nebo 3000 Kč, což omezuje flexibilitu při projednávání přestupků v silničním provozu. Přestože blokové řízení umožňuje efektivní

⁵⁶ Červený, Z.–Šlauf, V. Přestupkové právo. Komentář k zákonu o přestupcích včetně textu souvisejících předpisů. 15. vydání. Praha: Linde, a.s., 2008, s. 37.

⁵⁷ Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Online. In: *Zákony pro lidi*. 2000. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

⁵⁸ Mates, P. a kol. *Základy správního práva trestního*. 4. vydání. Praha: C.H.Beck, 2008, s. 70.

postihů za přestupky, největší výhodou je zejména rychlost bezprostředního působení na pachatele. V případě vážnějších přestupků podle § 22a a § 23 Přestupkového zákona, které mohou vést k ukládání zákazu činnosti, platí, že blokové řízení není vhodné pro jejich projednání.⁵⁹

Omezení možnosti projednávat přestupky v blokovém řízení vychází ze zákona. Konkrétně § 84 odst. 4 Přestupkového zákona stanoví, že v blokovém řízení nelze projednávat přestupky, které jsou předmětem návrhu postižené osoby, jejího zákonného zástupce nebo opatrovníka. Toto omezení zahrnuje i přestupky podle § 22 odst. 1 písm. h) Přestupkového zákona, které se týkají blízkých osob. Novely § 23 Přestupkového zákona, které přenesly některé skutkové podstaty přestupků do zvláštních zákonů, ukazují na to, že zákonodárce postupoval s určitým důrazem a od 1. ledna letošního roku se objevil jasný rozpor týkající se možnosti ukládat pokuty za přestupek podle odstavce 1 písm. f) v blokovém řízení.

Při trestání mladistvých platí speciální pravidla týkající se ukládání pokut. Horní hranice pokuty je u mladistvých snížena na polovinu a nesmí přesáhnout 2000 Kč. V blokovém řízení není možné ukládat pokuty vyšší než 500 Kč. V případě, že je však podle Přestupkového zákona povoleno ukládat v blokovém řízení pokuty nad 1000 Kč, může být mladistvému uložena pokuta až do výše 1000 Kč. Dolní hranice pokuty pro mladistvé není explicitně upravena, což naznačuje, že Přestupkový zákon původně tuto situaci nezvažoval. Takže například pokud mladistvý spáchá přestupek spočívající ve řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje, dolní hranice pokuty 10 000 Kč zůstává nezměněna, zatímco horní hranice 20 000 Kč se sníží na polovinu a činí 10 000 Kč. To vytváří poněkud bizarní rozmezí výše pokuty, ale vzhledem k tomu, že speciální ustanovení § 19 odst. 3 Přestupkového zákona nikdy neumožňuje ukládat mladistvému pokuty vyšší než 2000 Kč, bude pokuta v tomto případě právě 2000 Kč. Vzhledem k tomu, že většina pokut za přestupky v silničním provozu má horní hranici alespoň 5000 Kč, mladistvému se tedy téměř vždy uloží pokuta ve výši 2000 Kč.

Za všechny z dopravních přestupků, které upravuje ZoSP, hrozí pachateli sankce ve formě peněžitě pokuty. Za některé dopravní přestupky společně s pokutou může pachateli hrozit i zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel.⁶⁰

⁵⁹ Kněžínek, J. O pojetí sankcí podle § 22 zákona o přestupcích. Právní zpravodaj, 2006, č. 11, s. 13.

⁶⁰ Blažek, P. Správní trestání v kontextu demokratického státu. Brno: Masarykova univerzita, 1996, s. 92-93.

3.1.13 Vymáhání pokut z dopravních přestupků

Vymáhání pokut u dopravních přestupků je zásadním prvkem spravedlivého a efektivního systému řízení silničního provozu. Tato kapitola se zabývá procesem vymáhání pokut v rámci dopravního práva a přináší pohled na klíčové aspekty tohoto procesu.

Proces vymáhání pokut je založen na právním rámci daném legislativou a dopravním zákonodárstvím. Každá jurisdikce stanovuje pravidla a postupy pro vymáhání pokut, včetně sankčních postihů za dopravní přestupky. Tento právní rámec určuje, kdo je oprávněn vymáhat pokuty, jaké jsou postupy pro vymáhání a jak jsou pokuty vypočítávány.

Vymáhání pokut mohou provádět různé orgány a instituce. To může zahrnovat dopravní policii, místní úřady, soudy a jiné správní instituce. Každý z těchto subjektů má určité pravomoci a odpovědnosti týkající se vymáhání pokut a řízení dopravního práva.

Proces vymáhání pokut obvykle začíná v okamžiku, kdy řidič nebo vlastník vozidla poruší dopravní předpisy. To může být zachyceno policejní kontrolou, kamerovým systémem nebo jiným způsobem. Následuje vystavení pokuty, která obsahuje informace o přestupku, výši pokuty a lhůtu pro její uhrazení. Pokud řidič nesouhlasí s pokutou, může mít možnost podat odvolání nebo se bránit před soudem. V jiných případech může být možnost sjednání dohody o pokutě s příslušným úřadem.

Pokuty za dopravní přestupky mohou být různě vysoké a závisí na závažnosti přestupku. Některé závažné přestupky mohou vést k odebrání řidičského oprávnění nebo jiným sankcím, jako je pozastavení řidičského oprávnění, vynucení sociálních prací nebo dokonce trestní stíhání.

Vymáhání pokut u dopravních přestupků je komplexní proces, který vyžaduje koordinaci mezi různými orgány a dodržování zásad spravedlnosti. Je nezbytné, aby byl tento proces transparentní a aby občané byli seznámeni s právy a povinnostmi týkajícími se dopravního práva.

Proces vymáhání pokut z dopravních přestupků může zahrnovat několik různých nástrojů a opatření, které mají za cíl zajistit, že řidiči budou plnit své závazky v souladu s dopravním právem.

3.1.13.1 Vybírání kaucí

Podle § 147 správního řádu může správní orgán v případech stanovených zvláštním zákonem uložit účastníkovi řízení povinnost složit peněžitou záruku za splnění povinnosti, která mu může být v řízení uložena. Kauce je v zákoně o přestupcích upravena v ustanovení § 125a.

Účelem zavedení kauce bylo zvládnout stále se zvyšující počet řidičů, kteří se po spáchání přestupku vyhýbali odpovědnosti. Zákon stanoví jednoletou prekluzivní lhůtu, po jejímž uplynutí není možné přestupek projednat.

Podle odstavce 1 je policista oprávněn vybrat kauci od řidiče motorového vozidla podezřelého ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, u kterého má důvodné podezření, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení. Kauce může být vybrána ve výši od 5000 Kč do 50000 Kč, nejvýše však do výše hrozící peněžní sankce za spáchaný přestupek. Nelze tedy vybrat kauci při podezření ze spáchání přestupků méně závažných, u nichž horní hranice pokuty není vyšší než 5000 Kč. Podezření, že se řidič bude vyhýbat přestupkovému řízení, může být odůvodněno například tím, že jde o osobu bez trvalého pobytu na území ČR, není možné zjistit adresu pro doručování, řidič odmítá na místě silniční kontroly spolupracovat atd.⁶¹

Podle odstavce 2 je složení kauce zárukou, že se řidič dostaví ke správnímu orgánu k projednání přestupku. V případě, že i přes složení kauce je podezřelý ze spáchání přestupku prokazatelně nedosažitelný nebo nečinný, takže řízení o přestupku nelze ukončit rozhodnutím, resp. rozhodnutí nelze pachatelovi doručit, kauce propadne a stane se příjmem obce s rozšířenou působností, jejíž obecní úřad vedl přestupkové řízení. Kauce se řidiči vrátí, pokud bude v řízení o přestupku shledán nevinným z jeho spáchání. Je-li řidič vinen, započte se kauce na zaplacení uložené pokuty.

⁶¹ Leitner, M.–Lukášek, V.–Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem. 3. vydání. Praha: Linde Praha a.s., 2006, s. 338.

Pokud bylo na kauce vybráno více peněz, než činí uložená pokuta, řidiči se vrátí částka kauce zbývající po započtení kauce na zaplacení pokuty. V loňském roce policisté vybrali kauce v přibližně šesti stovkách případů a celková částka činila šest set milionů korun. Institut kauce je upraven v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Orgány Policie České republiky a celní úřady provádějí dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu a kontrolují, zda jsou vozidla v provozu vybavena předepsanými doklady, zda jsou označena nebo jinak vybavena stanoveným způsobem, a zda jsou dodržovány doby řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku řidičů.

Pokud při provádění kontroly zjistí porušení některé povinnosti, jsou orgány Policie ČR nebo celní úřady oprávněny vybírat kauce od zahraničního dopravce, a to v rozmezí od 10 000 Kč do 50 000 Kč podle závažnosti porušené povinnosti. Pokud řidič nesloží požadovanou kauci, mají příslušné orgány právo přikázat řidiči zastavit na vhodném místě, zadržet mu doklady k vozidlu a nákladu a zakázat pokračování v jízdě. Odstavené a nehybné vozidlo řidiči vrátí až po zaplacení požadované kauce nebo pokuty uložené dopravním úřadem za spáchaný správní delikt zjištěný při kontrolní činnosti orgány Policie České republiky nebo celními úřady. Zásadní odlišnost této kauce oproti kauce dle ZSP spočívá v tom, že je vybírána v souvislosti s řízením o uložení pokuty za správní delikty právnických osob nebo podnikajících fyzických osob, a je možné ji vybrat pouze od zahraničního provozovatele silniční dopravy, a o jejím vybrání jsou informovány i celní úřady.

3.1.13.2 Exekuce

Exekuce hraje zásadní roli v systému vymáhání pokut z dopravních přestupků. Pokud řidič nebo majitel vozidla nedodrží lhůtu pro zaplacení pokuty, může být vydán exekuční příkaz. Tento nástroj umožňuje exekutorovi zabavit majetek dlužníka, aby bylo dosaženo úhrady dluhu. Exekuce zajišťuje, že pokuty jsou vymáhány a že zákony silničního provozu jsou respektovány.

Exekuce začíná vydáním exekučního příkazu kompetentním exekutorovi. Tento příkaz obsahuje informace o dluhu, včetně výše pokuty a dalších nákladů spojených s exekucí. Exekutor má pravomoc zabavit majetek dlužníka, který může být prodán k úhradě dluhu.

Exekutor má širokou pravomoc při výběru majetku k exekuci, což může zahrnovat bankovní účty, nemovitosti, osobní majetek a další hodnoty. Exekuce může probíhat buď prostřednictvím exekučního orgánu, nebo exekutora samostatně.

Přestože exekuce slouží k vymáhání pokut, dlužníci mají určitá práva a ochranu před nadměrným postihem. Exekuční řízení musí být v souladu s právními předpisy a dodržovat zásady spravedlnosti. Dlužníci mají právo na informace o průběhu exekuce a možnost podat odvolání v případě nesprávného postupu.

Exekuce v rámci vymáhání pokut z dopravních přestupků mohou vyvolávat kontroverze a výzvy. Někteří tvrdí, že exekuce mohou postihnout nejzranitelnější členy společnosti, a mohou vést k finančním obtížím dlužníků. Proto je důležité, aby exekuční postupy byly spravedlivé a proporcionální.

Kromě vymáhání pokut hraje exekuce také roli v nápravě a prevenci dopravních přestupků. Zajišťuje, že řidiči budou nést důsledky svých přestupků a může sloužit jako varování pro ostatní. Důležité je, aby vymáhání pokut bylo součástí komplexního systému v rámci prevence dopravních přestupků a zlepšení silniční bezpečnosti.

3.1.13.3 Odebrání řidičského oprávnění

Odebrání řidičského oprávnění je postihem, který může být použit v případech, kdy řidič porušil dopravní předpisy a není ochoten nebo schopen zaplatit pokutu. Toto opatření může být zavedeno k zajištění, že řidiči budou nést důsledky svého chování a budou motivováni k dodržování pravidel silničního provozu.

Proces odebrání řidičského oprávnění za účelem vymáhání pokuty zahrnuje několik kroků. Nejprve je řidiči udělena pokuta za dopravní přestupek. Pokud řidič nedodrží lhůtu pro platbu pokuty a nezaplatí ji, může být vydán příkaz k odebrání řidičského oprávnění.

Odebrání řidičského oprávnění je obvykle prováděno úřadem pro vydávání řidičských průkazů nebo dopravní policií. Řidič je informován o tom, že mu bylo odebráno řidičské oprávnění a že nemá povolení k řízení vozidla po určitou dobu.

Odebrání řidičského oprávnění má pro řidiče značné důsledky. Během období odebrání nemohou legálně řídit vozidlo, což může ovlivnit jejich schopnost vykonávat běžné denní aktivity, jako je dojíždění do práce, školy nebo zajišťování rodinných potřeb.

I když odebrání řidičského oprávnění může být použito k vymáhání pokuty, dlužníci mají určitá práva a ochranu. Musí jim být zaručeno právo na odvolání a možnost obhajoby. Je také důležité, aby proces odebrání řidičského oprávnění byl prováděn v souladu s právními předpisy a zásadami spravedlnosti.

Odebrání řidičského oprávnění jako prostředek pro vymáhání pokut vyvolává kontroverze a diskuse. Někteří argumentují, že toto opatření může být příliš tvrdé a může postihnout nejzranitelnější členy společnosti, zejména ty, kteří jsou závislí na řízení pro svou obživu. Je důležité, aby byly zvažovány různé aspekty tohoto opatření a aby bylo zajištěno, že je používáno spravedlivě a proporcionálně.

3.1.13.4 Odebrání SPZ

Odebrání SPZ vozidla je postihem, který má za cíl zajistit, že majitel vozidla bude nést důsledky za dopravní přestupek. Toto opatření může být zavedeno v případech, kdy majitel vozidla nezaplatil pokutu za dopravní přestupek a nevyhověl výzvam k jejímu uhrazení.

Proces odebrání SPZ za účelem vymáhání pokuty zahrnuje několik kroků. Nejprve je majiteli vozidla udělena pokuta za dopravní přestupek. Pokud majitel vozidla nezaplatí tuto pokutu a neuposlechne výzvy k uhrazení dluhu, může být vydáno nařízení k odebrání SPZ. Odebrání SPZ je prováděno kompetentními úřady nebo orgány, jako je dopravní policie nebo úřad pro registrační značky. Během procesu odebrání SPZ jsou majitelé vozidel informováni o tom, že jejich SPZ byly odebrány a že nemohou legálně používat vozidlo s těmito SPZ.

Odebrání SPZ vozidla má značné důsledky pro majitele vozidla. Během období, kdy vozidlo nemá platné SPZ, nemohou legálně provozovat své vozidlo na veřejných silnicích. To může mít významné dopady na jejich schopnost vykonávat běžné denní aktivity, jako je dojíždění do práce, školy nebo zajišťování rodinných potřeb.

I když odebrání SPZ je postihem, majitelé vozidel mají určitá práva a ochranu před nadměrným postihem. Musí jim být zaručeno právo na informace o průběhu odebrání SPZ a možnost podat odvolání v případě nesprávného postupu. Je také důležité, aby proces odebrání SPZ byl prováděn v souladu s právními předpisy a zásadami spravedlnosti.

Odebrání SPZ vozidla jako nástroj pro vymáhání pokut z dopravních přestupků hraje významnou roli v systému spravedlnosti a zajišťuje, že majitelé vozidel budou nést důsledky za své přestupky. Je nezbytné, aby toto opatření bylo používáno s ohledem na práva a ochranu majitelů vozidel a aby byly brány v úvahu různé faktory ovlivňující majitele vozidla, včetně jejich schopnosti platit pokuty.

3.2 Historický vývoj

Úvod ke kapitole o historickém vývoji dopravních přestupků přináší fascinující pohledy na to, jak se způsoby chování na silnicích a postoj k dopravním přestupkům měnily a vyvíjely v průběhu času. Doprava a silniční provoz jsou klíčové aspekty našich moderních společností, a proto i otázky týkající se dopravních přestupků mají významný vliv na život lidí a na bezpečnost na silnicích.

Tato kapitola bude sledovat historický vývoj dopravních přestupků od počátků motorizované dopravy až do současné doby.

3.2.1 Vývoj pravidel silničního provozu

Vývoj pravidel silničního provozu začal s prvními vozovkami a automobily na začátku 20. století. Tato první pravidla byla základní a často nejednotná. S rostoucím počtem vozidel a růstem komplexity dopravy bylo nutné vytvořit komplexní a sjednocená pravidla.

V průběhu času došlo k vytvoření mezinárodních a národních organizací, jako je Světová silniční dohoda, která se zabývá standardizací a harmonizací pravidel silničního provozu. Tato pravidla se stala na základě národní legislativy a směrnice pro řidiče, včetně pravidel pro povinné používání bezpečnostních pásů, povolenou rychlost a jiné.

V dnešní době se vývoj pravidel silničního provozu dále ubírá směrem k integraci moderních technologií, jako jsou autonomní vozidla a elektrické dopravní prostředky. Tento vývoj mění způsob, jakým jsou pravidla vytvářena a upravována, aby se lépe přizpůsobila novým výzvám a inovacím. Cílem je vytvořit prostředí, které je bezpečné, udržitelné a efektivní pro všechny účastníky silničního provozu.

Vývoj pravidel silničního provozu v České republice je fascinující cesta historii, která ovlivňuje proměny dopravy, technologie a společnosti samotné. Historický vývoj pravidel silničního provozu v ČR lze rozdělit do několika klíčových období:

A. Počátky motorizované dopravy a první vozy:

Počátky motorizované dopravy v České republice jsou spojeny s dobytím prvních automobilů, které na silnicích objevily koncem 19. století. V té době byly automobily stále vzácným jevem, a jejich majitelé byli často bohatí a prominentní osobnosti. Automobily té doby byly převážně importované zahraniční výrobky a patřily mezi luxusní zboží.

Zpočátku neexistuje žádná formální regulace pro silniční provoz a řidiči často jezdili podle vlastního uvážení. Silniční pravidla byla základní a omezená, což vedlo k mnoha incidentům a nehodám. Způsoby chování na silnicích byly z velké části řízené společenskými konvencemi a zásadami ohleduplnosti.

První vozy na českých silnicích byly předmětem zvědavosti a obdivu. Zatímco automobilismus se rychle šířil po celém světě, jeho vliv na český silniční provoz byl v té době ještě omezený. Postupem času a se zobrazujícím se počtem automobilů na silnicích začala potřeba regulace růstu, což vedlo k vytvoření prvních silničních zákonů a pravidel pro silniční provoz. Tyto rané fáze motorizované dopravy v ČR byly výrazným krokem k tomu, co dnes známe jako moderní silniční provoz.⁶²

⁶² ŠTEMBERK, J. Automobilista v zajetí reality. 1 vydání. 2008. Nakladatelství Karolinum. ISBN:978-80-246-1461-8.

B. Vznik samostatného ministerstva pro veřejné práce:

Vznik samostatného ministerstva pro veřejné práce v Československu v roce 1918 byl velkým krokem k organizaci a regulaci veřejných služeb a infrastruktury. Toto ministerstvo bylo zřízeno po vzniku Československa jako součást nového státního aparátu a zodpovídalo za správu veřejných prací a infrastruktury, což zahrnovalo i regulaci silničního provozu. V té době bylo cílem tohoto ministerstva zajistit rozvoj a údržbu silnic, mostů a dalších veřejných staveb, což bylo důležité pro rozvoj země a zlepšení silniční infrastruktury. Samostatné ministerstvo pro veřejné práce patřilo mezi lepší organizaci a koordinaci těchto aktivit a přispělo k dalšímu vývoji Československa jako moderního státu.⁶³

C. První silniční zákony

První silniční zákony v Československu byly přijaty v prvních letech po vzniku samostatného státu v roce 1918. Tyto zákony měly za cíl zavést základní pravidla a normy pro silniční provoz a regulovat chování na silnicích. Obsahovaly ustanovení týkající se přednosti v jízdě, rychlostních limitech, osvětlení vozidel a dalších bezpečnostních aspektů. Tyto první zákony byly spíše obecnými směrnicemi, které se v průběhu času stále více rozvíjely a upřesňovaly. Jejich vznik představoval významný krok k organizaci a regulaci silničního provozu v novém státě.

Brzy po vzniku Československa však vláda jízdu soukromými vozidly zakázala, výjimky požívali pouze lékaři. Vedl ji k tomu akutní nedostatek pohonných hmot po válce. Zákaz platil až do 10. března 1921.

Teprve v roce 1935 byly přijaty zásady upravující silniční provoz jednotným způsobem na celém území státu. Dalším významným mezníkem se stal přechod na jízdu vpravo. Levostranný provoz skončil 1. května 1939. Za touto změnou však nestáli Němci, jak se často uvádí, ale zákon č. 275 z roku 1938.⁶⁴

Říšskoněmecké předpisy, které platily od listopadu 1939, zavedly dosud neznámé novinky. Některé jako by se staly inspirací i pro předkladatele současné novely zákona: "Kdo nedbá

⁶³ ŠTEMBERK, J. Automobilista v zajištění reality. 1. vydání. 2008. Nakladatelství Karolinum. ISBN:978-80-246-1461-8.

⁶⁴ In: TipCars.com Online [cit. 2023-10-11]. Dostupné z: <https://www.tipcars.com/magazin/aktuality/historie-s-usmevnymi-paragrafy.html>

dopravních předpisů, je na předvolání dopravně policejního úřadu ... povinen zúčastnit se vyučování o chování v silniční dopravě."

Pravidla také zavedla přednost zprava a dopravní značky *Zákaz zastavení* a *Zákaz stání*. Novým zákonem se ale nemuseli řídit všichni. Na seznamu výjimek byly například pohotovostní oddíly a strážní sbory SS.⁶⁵

D. Meziválečné období a rozvoj silnic

Meziválečné období v Československu bylo obdobím značného rozvoje silnic a infrastruktury. Po skončení první světové války a vzniku samostatného státu byla v zemi značná potřeba modernizace a rozvoje silnic, aby bylo možné podporovat růst průmyslu a hospodářství.

Během meziválečného období byly vybudovány nové silnice a modernizována stávající infrastruktura. Tento rozvoj měl několik klíčových aspektů: *Výstavba nových silnic, modernizace stávajících cest, bezpečnost na silnicích, rozvoj automobilismu* - Meziválečné období bylo také obdobím růstu automobilismu, a to nejen v Československu, ale i ve světě. Automobily se staly běžnějšími a silnicemi se staly hlavní funkcí dopravy.⁶⁶

E. Protektorát a nacistická okupace

Během protektorátu a nacistické okupace v Čechách a na Moravě došlo k dramatickým změnám v oblasti silničních pravidel a regulací. Nacistický režim upravil dopravní pravidla podle svých potřeb a ideologií, což mělo vliv na chování na silnicích. Několik klíčových aspektů vývoje silničních pravidel během této doby zahrnuje: **zpřísnění norem a sankce, priorita vojenských transportů, německé dopravní značení a omezení osobního vozidla**: V důsledku válek a nacistických potřeb bylo omezeno používání osobních automobilů pro civilní účely.⁶⁷

⁶⁵ In: TipCars.com Online [cit. 2023-10-11]. Dostupné z: <https://www.tipcars.com/magazin/aktuality/historie-s-usmevnymi-paragrafy.html>

⁶⁶ ŠTEMBERK, J. *Automobilista v zajetí reality*. 1 vydání. 2008. Nakladatelství Karolinum. ISBN:978-80-246-1461-8.

⁶⁷ ŠTEMBERK, J. *Automobilista v zajetí reality*. 1 vydání. 2008. Nakladatelství Karolinum. ISBN:978-80-246-1461-8.

F. Od roku 1950

V listopadu 1951 nabyl účinnosti zákon č. 56/1950 Sb. o provozu na veřejných silnicích, spolu s prováděcím vládním nařízením č. 11/1951 Sb. První část nařízení byla ještě provedena vyhláškou ministerstva národní bezpečnosti č.327/1951Ú.1.I, kterou se stanoví pravidla silničního provozu, část druhá pak vyhláškou č.328/1951Ú.1.I, o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, i způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu.

V roce 1953 pak došlo k další změně, kdy na základě ústavního zákona č. 47/1950 Sb. o úpravách v organizaci veřejné správy bylo vydáno vládní nařízení č. 54/1953 Sb. Téměř všechny záležitosti týkající se silničního provozu, které byly do té doby v kompetenci národních výborů, byly přeneseny na dopravní inspektoráty, což byly složky Veřejné bezpečnosti v rámci ministerstva vnitra.⁶⁸ Nařízení č. 54/1953 Sb. platilo až do roku 1997. Podrobné předpisy o působnosti dopravních inspektorátů a o řízení před nimi, pravidla silničního provozu, předpisy o odborné způsobilosti řidičů a o technické způsobilosti vozidel byly vydány prováděcí vyhláškou č.196/1953Ú.1., jež byla brzy nahrazena vyhláškou č.145/1956Ú.1.

Pravidla silničního provozu byla postupně aktualizována a upravována v průběhu času. Tato úprava byla prováděna formou řady vyhlášek, konkrétně vyhláškami č. 141/1960 Sb., č. 80/1966 Sb., č. 100/1975 Sb. a č. 99/1989 Sb. Každá z těchto vyhlášek nahradila předchozí pravidla silničního provozu a reflektovala změny a potřeby v provozu na silnicích.

Hlavními důvody těchto změn byl nárůst motorizace, technický pokrok a výstavba prvních dálnic. Tyto faktory vyžadovaly aktualizaci pravidel, aby lépe zohlednily nové podmínky a výzvy na silnicích. Dále bylo nutné reagovat na mezinárodní dohody, zejména Úmluvu o silničním provozu a Úmluvu o silniční signalizaci, které byly přijaty na vídeňské konferenci OSN o silničním provozu v roce 1968.

Na začátku devadesátých let došlo k rozšíření názoru, který zpochybňoval závaznost pravidel silničního provozu stanovených výnosem na základě vládního nařízení. Tento názor

⁶⁸ Svátek, Z. Z historie pravidel silničního provozu .Příloha Metodického zpravodaje autoškol ,duben 2003 , s.6.

vycházel z článku 4 odstavce 1 Listiny základních práv a svobod, podle kterého mohou být povinnosti uloženy pouze na základě zákona. Pravidla silničního provozu však tvoří obecně závaznou normu chování účastníků silničního provozu, které jsou ve vlastním zájmu těchto účastníků. To znamená, že nejsou stanovena ve prospěch státu a nelze tedy tvrdit, že mají charakter povinností, které byly zmíněny v článku Listiny základních práv a svobod.

Tento závěr potvrdila i judikatura Ústavního soudu. Pochybnosti o platnosti vyhlášky se negativně projeví v chování mnoha účastníků silničního provozu, a to nejen v podobě nedodržování pravidel, ale také v pochybování o pravomocích orgánů Policie ČR při výkonu povinností souvisejících s ochranou bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Tato situace vedla k přijetí tzv. překlenovacího zákona č. 12/1997 Sb. o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, který poskytl zákonový základ pro vyhlášku č. 99/1989 Sb. Legislativní úprava byla následně dokončena přijetím zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu), který vstoupil v platnost dne 1. ledna 2001 a byl následně novelizován několikrát. Kromě pravidel silničního provozu tato legislativní úprava obsahuje také ustanovení týkající se řídičských oprávnění, řídičských průkazů a registru řídičů. Tato úprava je relativně rozsáhlá a nesourodá. V některých právních řádech některých států, například v Německu, jsou základní zásady a pravidla provozu zakotveny přímo v zákoně, což by bylo vhodnější než samostatný prováděcí předpis.

Od 1. ledna 2001 začala první fáze reformy veřejné správy v oblasti provozu na pozemních komunikacích. Tato reforma spočívala v přenesení pravomocí a odpovědnosti v souladu s požadavky Evropské unie z Policejního sboru České republiky a Ministerstva vnitra na tehdejší okresní úřady a Ministerstvo dopravy a spojů. Policie si ponechala pravomoci v oblasti dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích, vyšetřování dopravních nehod, spolupráci při řízení provozu na pozemních komunikacích a projednávání přestupků souvisejících s bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích v blokovém řízení, což je podobné postupu používanému v západoevropských zemích.

Druhá fáze reformy veřejné správy v oblasti provozu na pozemních komunikacích, která začala platit od 1. ledna 2003, přinesla další změny. V rámci této fáze došlo k přesunu

pravomocí z okresních úřadů převážně na obecní úřady s rozšířenou působností a částečně na krajské úřady.⁶⁹

3.2.2 Tresty za dopravní přestupky

Počátek správního trestání lze datovat do roku 1803, kdy byl vydán trestní zákoník o zločinech a těžkých policejních přestupcích. Tento zákoník zavedl pojem "policejního přestupku" a upravil jak hmotné, tak procesní právo v oblasti přestupkového jednání. Termín "přestupek" v té době označoval jak správní, tak trestní delikt. Například trestní zákon č. 117/1852 Sb. obsahoval skutkovou podstatu rychlé a neopatrné jízdy povozem nebo na koni. Tento přestupek byl projednáván soudem. Přestupky, které nebyly výslovně přikázány do soudní kompetence, byly považovány za policejní (správní) přestupky a řešily se před správními orgány.⁷⁰ Rozdíl mezi těmito dvěma druhy přestupků byl vnímán především z hlediska kompetence, tedy zda měly být projednávány soudem nebo správním orgánem. Postupem času docházelo ke změnám a přesouvání některých skutkových podstat přestupků z jedné kategorie do druhé, a tuto změnu ovlivňovala také praxe soudů.

Rychlá jízda motorovými vozidly v uzavřených obcích byla trestána jako přestupek nařízením č. 81/1910 řízení. Toto nařízení platilo až do roku 1929, kdy Nejvyšší správní soud několika rozhodnutími stanovil, že se jedná o přestupky podle § 427 a 428 trestního zákoníku z roku 1852. Tím pádem bylo rozhodnuto, že trestání těchto trestních činů není v kompetenci správních úřadů, ale soudů. Skutková podstata trestního činu spočívala v nebezpečné rychlé jízdě samotné, i když z ní nevznikla žádná skutečná škoda.

Pravidla pro provoz na silnicích obvykle obsahovala trestní ustanovení. Moravský řád policie silniční č. 29/1892 Mor. z. z. ve svém § 23 stanovil, že "Přestupky tohoto řádu policie silniční, pokud nespádají pod obecní zákon trestní, trestají se vedením ministerského nařízení č. 198/1857 zák. říš. pokutami peněžitými, popřípadě vězením." Obdobná úprava byla obsažena i v ministerských nařízeních č. 61/1855 říš. z., č. 34/1858 říš. z. a č. 31/1860 říš. z. Přestupky v provozu na silnicích byly projednávány místně příslušnými okresními

⁶⁹ Sněmovní tisk č. 833/0. Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb.

⁷⁰ Mikule, V. Ústavní zakotvení a historické aspekty správního trestání. In Kolokvium o správním trestání. Správní právo, 2002, č. 1, s. 3.

úřady nebo úřady policejní. V některých případech mohly obecní orgány (komise složené ze starosty a dvou členů obecní rady) vykonávat trestní pravomoc. Trestní a správní řízení bylo založeno na zásadě inkvizice, oficiálnosti, hledání materiální pravdy, ústnosti, bezprostřednosti a volného hodnocení důkazů. Předpisy o správním trestním řízení neobsahovaly zvláštní ustanovení o osobách mladistvých.⁷¹ Až po nabytí účinnosti zákona č. 48/1931 Sb. o trestním soudnictví nad mládeží bylo možné používat jeho zásady i pro řízení o přestupcích správních, protože v úvodních ustanoveních tohoto zákona bylo obecně zmíněno o "odpovědnosti podle zákonů trestních."

Trestnost v rámci trestního práva nejčastěji vyžadovala úmysl nebo nedbalost.⁷² Tam, kde konkrétní právní norma neobsahovala zvláštní ustanovení o vině, bylo postačující pro trestnost pouze objektivní skutkový stav. Trest za přestupek mohl být v podobě peněžitého trestu nebo vězení, a to záleželo na povaze a závažnosti přestupku.

Podle nařízení č. 198/1857 ř. z., na které odkazovaly trestní normy většiny předpisů o provozu na silnicích, byly přestupky trestány peněžitým trestem od jednoho zlata (v roce 1892 dvě až dvě stě korun) nebo vězením od 6 hodin do 14 dnů. Trest však nesměl být vyšší než nejnižší trest stanovený pro přestupek podle trestního zákona, pokud by byla povaha přestupku podle trestního zákona. Toto pravidlo je zajímavé, zejména když ho porovnáme s dnešní úpravou, která je v některých ohledech přísnější. Například, pokud dnes řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění kvalifikuje jako trestný čin podle § 180 trestního zákona, může být uložen peněžitý trest ve výši minimálně 2000 Kč. Pokud však toto jednání kvalifikujeme jako přestupek podle zákona o přestupcích, může být uložena pokuta od 25 000 do 50 000 Kč.⁷³

Příkladem předpisu v oblasti silničního provozu, který stanovil konkrétní tresty za přestupky, je řád policie silniční č. 47/1866 čes. z. z. Tento předpis trestal přestupky, jako například neřádné dodržování příkazů v příčině vyhýbání vlevo a předjíždění vpravo či nedostatečné

⁷¹ Pošvář, J. Nástin správního práva trestního. Praha: Orbis, 1936, s. 58.

⁷² Pošvář, J. Přestupky nedovolené rychlosti motorových vozidel v uzavřených obcích trestá soud. Všehrd, 1929/1930, č. 1, s. 25.

⁷³ Mates, P. a kol. Základy správního práva trestního. 4. vydání. Praha: C.H. Beck, 2008, s. 4

opatření povozu s rozsvícenou svítilnou za tmy. Za takové přestupky mohl být udělen trest peněžitý od jednoho do pěti zlatých nebo vězení po dobu 6 až 24 hodin.⁷⁴

Po roce 1918 byly předpisy týkající se správního práva a trestního práva ponechány v platnosti. Toto oddělení normativů vedlo k nejednotnosti a nepřehlednosti právních norem. Situaci v tehdejší Československu a bývalém Uhersku popsal František Weyr slovy: "Stará, neprůhledná a neformální spouť správních norem komplikována takto ještě spoustou revolučních norem československých a bývalých norem uherských, a vše dohromady vystupuje pod názvem 'československého práva správního'."

Snažení o sjednocení a kodifikaci správního a trestního práva byly neúspěšné. Návrh zákona o správním právu trestním v roce 1922 neprošel, a další návrhy v letech 1928 a 1937 také nebyly přijaty. Mezitím se mezery v právních předpisech o správním trestním procesu významně překlenovaly díky judikatuře Nejvyššího správního soudu.

V druhé polovině 30. let minulého století byl zákon č. 81/1935 Sb., který se zabýval přestupky v silničním provozu, velmi podrobný a obsahoval různá trestní ustanovení. Pokud někdo porušil pravidla silničního provozu a nedošlo k trestnímu stíhání, příslušný okresní úřad měl pravomoc udělit pokutu až do výše 2000 Kč (nebo dokonce 5000 Kč v případě zvlášť závažných okolností), nebo uložit trest odnětí svobody do 5 dnů (nebo 14 dnů).

V případě velmi závažného přestupku mohl úřad odebrat řidičský průkaz, což bylo třeba okamžitě nahlásit příslušnému rejstříkovému úřadu. Tento úřad poté mohl buď vrátit průkaz zpět řidiči, nebo mu odňal jeho oprávnění k řízení motorových vozidel.

Pokud byl někdo přistižen při provinění a byl ochoten zaplatit pokutu ihned na místě, mohl orgán veřejné moci, který byl oprávněn tímto úkolem, vydávat trestní příkazy s předem stanovenými částkami a tyto pokuty byly ihned vybírány. Trestní příkaz mohl být vydán i v nepřítomnosti řidiče, a v takovém případě byl trestní příkaz připevněn na vozidlo spolu s instrukcemi, kde a do jakého termínu měla být pokuta zaplácena. Pokud pokuta nebyla uhrazena, přestupek byl projednán v řádném soudním řízení, a proti trestnímu příkazu nebylo

⁷⁴ Weyr, F. Československé právo správní. Část obecná. Brno: Český akademický spolek Právníků, 1922, s.108.

možné uplatnit žádný opravný prostředek. Tato praxe byla známá jako "blokové řízení," kde se pokuty uložily osobám, které byly přistiženy při provinění a byly ochotny pokutu zaplatit. Sazebník pokut byl stanoven nařízením ministerstva vnitra podle zákona č. 51/1936 Sb. o organizaci policejní správy.⁷⁵

Dále existovala trestní ustanovení týkající se dopravních značek pro silniční dopravu, která byla obsažena v zákoně z roku 1938. Podle těchto ustanovení mohl být pokutou do 2000 Kč nebo vězením do 5 dnů potrestán ten, kdo jakýmkoli způsobem znemožnil nebo znesnadnil dodržování pravidel stanovených dopravními značkami, zejména tím, že odstranil, přemístil, poškodil, pozměnil nebo zakryl tyto značky. Stejným způsobem bylo postihováno nedodržení příkazů, zákazů nebo pokynů vyjádřených dopravními značkami, které sloužily k veřejné bezpečnosti. V případě nezaplacení uložené pokuty byl rovněž možný trest odnětí svobody.⁷⁶

Dopravní řád silniční se v podstatě podřizoval trestním ustanovením z roku 1935. Za úmyslné nebo nedbalostní porušení předpisů týkajících se provozu na silnicích (pokud nešlo o trestný čin, který by byl projednáván soudně), hrozila pokuta do 2000 Kč nebo vězení do 5 dnů, případně za zvlášť přitěžujících okolností pokuta do 5000 Kč nebo vězení do 14 dnů. Tato trestní ustanovení byla součástí nařízení č. 243/1939 Sb. o připuštění osob k dopravě na silnicích, které stanovovalo podmínky pro získání řidičského povolení a technickou způsobilost vozidel k provozu.

3.2.2.1 Po roce 1950

Významná změna v trestním a správním právu se odehrála v roce 1950, kdy byly přijaty trestní zákon a trestní řád, spolu s obdobnými zákony pro správní trestní řád. Tyto právní předpisy byly vytvořeny v rámci rozsáhlého procesu kodifikace známého jako "právní dvouletka."⁷⁷

⁷⁵Weyr, F. Československé právo správní. Část obecná. Brno: Český akademický spolek Právnický, 1922, s.5.

⁷⁶Pošvář, J. Dopravní policie. Všehrd, 1929, č.9, s.243.

⁷⁷Mates, P. a kol. Základy správního práva trestního. 4.vydání Praha: C.H.Beck, 2008, s.8.

Trestní zákon obsahoval obecnou a zvláštní část. Obecná část upravovala působnost zákona, vztah k trestnímu zákonu a soudnímu systému, podmínky trestní odpovědnosti, druhy trestů a zásady pro jejich udílení, a také obsahovala zvláštní ustanovení týkající se mládeže.

V zvláštní části byly definovány skutkové podstaty různých přestupků. Třetí oddíl této části se věnoval ochraně silničního, železničního a leteckého provozu a ochraně plavby. Příklady přestupků v této oblasti zahrnovaly řízení motorového vozidla bez povolení, neoprávněné provádění výcviku řidičů, poškození silničních dopravních značek a řízení vozidla v opilosti. Trestem za tato jednání mohl být pokuta nebo odnětí svobody, a v případě posledně jmenovaného přestupku bylo možné uložit veřejné pokárání. Za určitých podmínek bylo možné k těmto trestům přidat tresty vedlejší, včetně trestu zákazu činnosti na dobu až tří let, avšak tresty vedlejší a veřejné pokárání nebylo možné ukládat mladistvým. Pro spáchání přestupku nebylo vyžadováno úmyslné jednání, stačilo nedbalostní zavinění.⁷⁸

Trestní řád správní obsahoval obecná ustanovení o průběhu trestního řízení, včetně příslušnosti, zadržení osob, vazby a dalších omezení, počítání lhůt, provádění důkazů a dalších aspektů řízení. Taktéž upravoval jednotlivé druhy trestního řízení. Přestupky v oblasti silničního provozu mohly být projednávány buď v blokovém řízení (orgány veřejné bezpečnosti byly k tomu zmocněny) nebo v příkazním řízení, přičemž koncept těchto řízení byl zásadně podobný dnešní právní úpravě.⁷⁹

Zajímavým aspektem byla vyhláška č. 328/1951 Ú.1.I, která upravovala způsobilost vozidel k provozu na veřejných silnicích, způsobilost k jejich řízení a péči o rozvoj motorismu. Tato vyhláška zaváděla speciální systém zaznamenávání udělených trestů do řidičského průkazu. Průkaz byl vydáván spolu s deseti útržky, a bez platných útržků byl průkaz neplatný.

Držitel řidičského průkazu, který se dopustil vážného přestupku v silničním provozu, byl postižen odnětím útržků současně s odebráním průkazu. Dokumentační část vložky byla označena datem a charakterem přestupku. S posledním útržkem byl odebrán i samotný řidičský průkaz. V této fázi obdržel řidič potvrzení, které mu umožňovalo dojet do tzv. domovského stanoviště vozidla. Okresní národní výbor pak dočasně odebral řidičské povolení. Při třetím odebrání bylo povolení odebráno natrvalo.

⁷⁸ Mates, P. a kol. Základy správního práva trestního. 4. vydání Praha: C.H. Beck, 2008, s. 8.

⁷⁹ Míkule, V. Ústavní zakotvení a historické aspekty správního trestání. In Kolokvium o správním trestání. Správní právo, 2002, č. 1, s. 3.

K trestání přestupků v silničním provozu došlo prostřednictvím vydání vládního nařízení o provozu na silnicích č. 54/1953 Sb. Nově vytvořené dopravní inspektoráty projednávaly přestupky proti předpisům vydaným na ochranu silničního provozu podle trestních ustanovení tohoto nařízení (§12 až §15) a podle příslušných ustanovení prováděcí vyhlášky č. 196/1953 Ú.l. Trestní zákon, správní a trestní řád nadále fungovaly jako subsidiární právní normy. Důraz byl kladen na výchovný aspekt trestání přestupků, a proto trest odnětí svobody již nebyl možný. Náhradní trest odnětí svobody za nedobytnou pokutu byl také nepřipustný. Vysoké pokuty byly odmítnuty jako kapitalistický přežitek. Trestání bylo zaměřeno na výchovu a uvědomění si špatnosti a nebezpečnosti jednání provinilců.

Řidiči motorových vozidel mohli být trestáni i písemným pokáráním nebo výměnou kuponu v řidičském průkazu. Kupon nahrazoval útržky, což byl způsob evidování udělených trestů. S určitým zjednodušením lze říci, že řidičský průkaz byl potřetí odebrán po výměně kuponu. Řidiči mohli být navíc potrestáni odnětím řidičského průkazu dočasně nebo natrvalo za trestání tříčlennou komisí, která mohla udělit pokutu až do výše 3000 Kč nebo ve zvlášť závažných přestupcích do 10000 Kč. Přestupky chodců, cyklistů a vozků byly řešeny dopravními orgány na místě pomocí uložení pokuty v blokovém řízení.⁸⁰

V kontextu vývoje práva a trestního práva je zajímavým prvkem ustanovení §14 odst. 1, které říká: "Pokuty za porušení předpisů na ochranu silničního provozu, týkajících se řádného stavu motorových vozidel, lze také ukládat podnikům, ústavům, úřadům a jiným organizacím." Toto ustanovení definitivně prolomilo princip, že právní odpovědnost mohou nést jen fyzické osoby. V té době začaly vznikat právní delikty organizací, které jsou nyní označovány jako právní delikty právnických osob.⁸¹

Trestní ustanovení nařízení č. 54/1953 Sb. bylo zrušeno zákonem č. 60/1961 Sb., o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku, který s účinností od 1. července 1961 nahradil též trestní zákon, správní a trestní řád. Přijetím tohoto předpisu došlo k další separaci přestupkového práva směrem od práva trestního.⁸²

⁸⁰ Mates, P. a kol. Základy správního práva trestního. 4.vydání.Praha:C.H.Beck,2008,s.10.

⁸¹ Srnec, D.–Vinš, V. Učebnice předpisů silničního provozu. Praha: Naše vojsko,1955,s.121

⁸² Mikule, V. Ústavní zakotvení a historické aspekty správního trestání. In Kolokvium o správním trestání. Správníprávo,2002,č.1,s.3.

Přestupek byl definován v §6 odst. 1 jako zaviněné jednání uvedené v §7 až §19 tohoto zákona a dále jako zaviněné porušení povinnosti stanovené v jiném právním předpise, pokud tím ztěžuje plnění úkolů státní správy, ruší veřejný pořádek nebo socialistické soužití občanů, nejde-li o trestný čin. Pokud na nápravu občanů nestačilo samotné projednání přestupku, mohla být uložena některá z následujících opatření: napomenutí, veřejná důtka, pokuta do 500 Kč. V blokovém řízení mohla být výše pokuty maximálně 100 Kč. Zvláštní ustanovení platilo pro sankcionování přestupků porušení pravidel silničního provozu spočívajících v překročení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy stanovené zvláštním předpisem, kdy bylo možné uložit pokutu do 1000 Kč; v blokovém řízení mohly být za tento přestupek uloženy vybírané pokuty do 200 Kč.

Přestupky v silničním provozu byly upraveny v ustanovení §10. Přestupkem bylo porušení pravidel silničního provozu, používání dopravních prostředků, jejichž technický stav neodpovídá stanoveným podmínkám, poškození, zakrytí nebo odstranění dopravní značky a poškození nebo znečištění veřejné komunikace. Tato úprava byla platná až do roku 1990. Jako její největší nedostatek bylo pocíťováno příliš obecné formulování skutkových podstat jednotlivých přestupků bez zákonné diferenciaci jejich závažnosti. Náznakem odlišení závažnosti přestupků byla jen výše zmíněná možnost uložení vyšší pokuty za překročení nejvyšší dovolené rychlosti.⁸³

Projednávání přestupků, při nichž se porušují pravidla silničního provozu, bylo svěřeno oddělení Veřejné bezpečnosti. V řízení se postupovalo podle speciálních procesně právních ustanovení uvedených v zákoně a subsidiárně podle obecných předpisů o správním řízení. Specifickým institutem té doby byla Pomocná stráž Veřejné bezpečnosti. Do této stráže byli přijímáni dobrovolníci starší 18 let (později 21 let), kteří při výkonu své funkce byli oprávněni při zjištění dopravního přestupku napomenout řidiče a nedařilo-li se to, mohli o tom oznámit orgánům Veřejné bezpečnosti.

Zákon č. 60/1961 Sb. byl od 1. července 1990 nahrazen zákonem o přestupcích č. 200/1990 Sb., který prostřednictvím mnoha novelizací upravoval sledovanou problematiku až do

⁸³ Sýkora, J. Přestupky v silničním provozu. Diplomová práce. Brno: PrFUJEP, 1986, s. 12.

30.6.2017. Tento zákon byl přijat v úzké návaznosti na novelizace trestního práva, při kterých byla část přestupků převedena z dřívějších přečinů a některých trestných činů.⁸⁴

⁸⁴ Průcha, P. Správní právo–obecná část. 7.vydání. Brno: Masarykova Univerzita a nakladatelství Doplněk, 2007,s.380

4 Vlastní práce

První část diplomové práce byla věnována právní úpravě ve vztahu k řešení dopravních přestupků, nejdůležitějším pojmům, se kterými se lze během správního řízení setkat. Rovněž je v první části diplomové práce věnován prostor i historickému vývoji právní úpravy, tak jak se vyvíjela v důsledku technického pokroku, ale i v kontextu historických událostí. Dále s v první části diplomové práce autor zaměřil i na další neméně důležitý úkon navazující na správní řízení a to vymáhání nezaplacených uložených sankcí.

Druhá část diplomové práce se pak věnuje dopravním přestupkům páchaným na území krajského města Ústí nad Labem. Vzhledem k tomu, že by se jednalo o velké množství různých přestupků, autor se v této části práce věnoval pouze přestupkům závažným, které jsou z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích klíčové. Jedná se o přestupky, za které je většinou kromě pokuty ukládána i sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Autor v této části práce věnuje pozornost statistickému přehledu těchto dopravních přestupků a jejich následné analýze.

V závěru této části diplomové práce se pak autor zamýšlel nad skutkovými podstatami páchaných přestupků a navrhoval řešení ke snížení počtu těchto přestupků a k zajištění větší bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

4.1 Charakteristika města Ústí nad Labem

*„Ústí nad Labem (německy Aussig an der Elbe) je statutární město na severu Čech, centrum Ústeckého kraje. Leží na soutoku řek Labe a Bíliny mezi Českým středohořím a Krušnými Horami“.*⁸⁵

V současné době žije v Ústí nad Labem 91 963 obyvatel.⁸⁶ Město Ústí nad Labem se rozkládá na 93,97 km². Městem prochází mezinárodní silnice E 442, která spojuje další

⁸⁵ In: [wikipedie.org Online \[cit. 2023-09-10\]](https://cs.wikipedia.org/wiki/%C3%9Ast%C3%AD_nad_Labem), . Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/%C3%9Ast%C3%AD_nad_Labem

⁸⁶ In: CZSO.CZ Online [cit. 2023-08-10]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/databaze-demografickych-udaju-za-vybrana-mesta-cr>

města jako je Liberec, Děčín, Ústí, Teplice, Most, Chomutov, Karlovy Vary. Dále je město křižovatkou celkem tří silnic první třídy a to I/8, I/13 a I/30. A v neposlední řadě západní částí města prochází páteřní dálnice D8, která spojuje Prahu s Berlínem. Ústí nad Labem je velkou dopravní křižovatkou se značnou hustotou dopravy.

Kromě silniční dopravy je ve městě i hustá železniční síť, o čemž svědčí jednak to, že jsou ve městě celkem čtyři nádraží (Ústí nad Labem hlavní nádraží, Ústí nad Labem západ, Ústí nad Labem sever a Ústí nad Labem-Střekov) a vede zde celkem pět železničních tratí, které jsou dvoukolejné a elektrifikované, což je v rámci celé České republiky naprosto unikátní. Konkrétně se jedná o tyto tratě: 072 Lysá nad Labem–Ústí nad Labem, 073 Ústí nad Labem–Střekov–Děčín, 090 Praha–Ústí nad Labem–Děčín, 130 Ústí nad Labem–Chomutov a 131 Ústí nad Labem–Bílina. V budoucnu by k těmto tratím měla zařadit i plánovaná vysokorychlostní železniční trať mezi Prahou a Drážďany.⁸⁷

Vzhledem k tomu, že středem města protéká i nejdelší česká řeka Labe, je třeba zmínit i vodní dopravu. „*Labská vodní cesta je spojnicí se sítí západoevropských vodních cest, umožňujících přístup do Německa, států Beneluxu, severní Francie a do významných přímořských přístavů. Labská vodní cesta je součástí IV. transevropského multimodálního koridoru. Nákladní lodní doprava a rekreační osobní doprava jsou provozované na labské vodní cestě v úseku Pardubice–Chvaletice–Ústí nad Labem–Hřensko–Hamburk.*“⁸⁸

4.2 Dopravní infrastruktura

Ústí nad Labem, ležící v severní části České republiky, se může pyšnit bohatou a klíčovou dopravní infrastrukturou, která hraje zásadní roli v regionálním a mezinárodním pohybu osob a zboží. Toto město, přichází se v údolí řeky Labe, je známé svou strategickou geografickou polohou, což je důležitým dopravním uzlem.

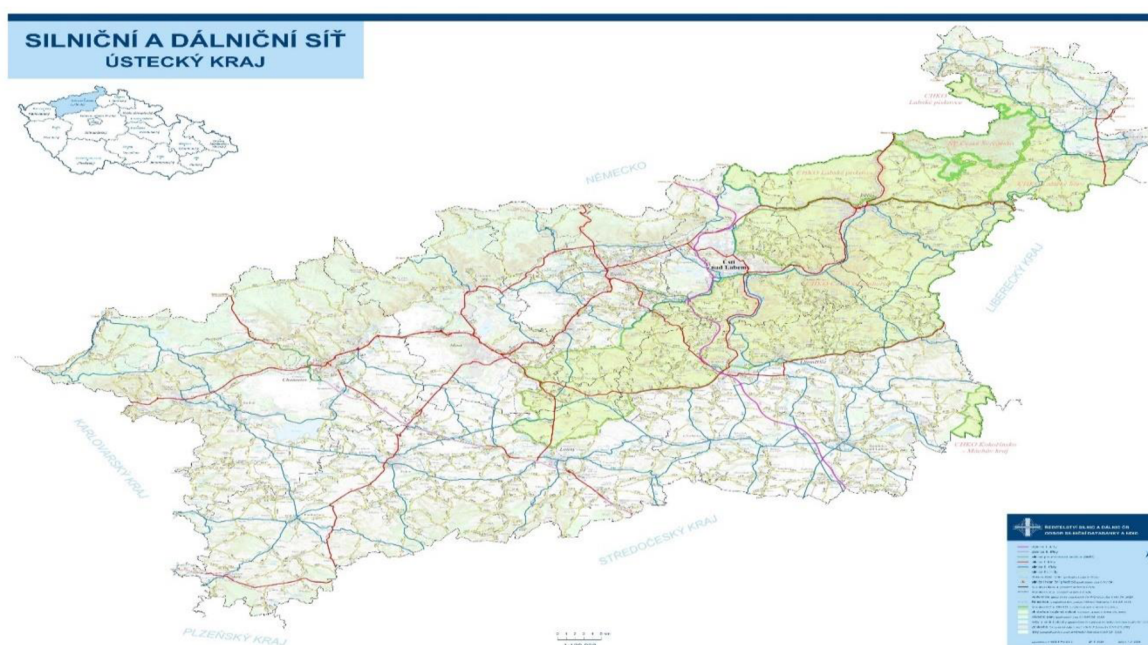
⁸⁷ In: [wikipedie.org Online \[cit. 2023-09-10\]](https://cs.wikipedia.org/wiki/%C3%9Ast%C3%AD_nad_Labem). Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/%C3%9Ast%C3%AD_nad_Labem

⁸⁸ In: [wikipedie.org Online \[cit. 2023-09-10\]](https://cs.wikipedia.org/wiki/%C3%9Ast%C3%AD_nad_Labem). Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/%C3%9Ast%C3%AD_nad_Labem

Dopravní infrastruktura v Ústí nad Labem zahrnuje rozsáhlou silniční síť, železnici, veřejnou dopravu a další prvky, které podporují pohyb obyvatel, průmyslový růst a obchodní aktivity.

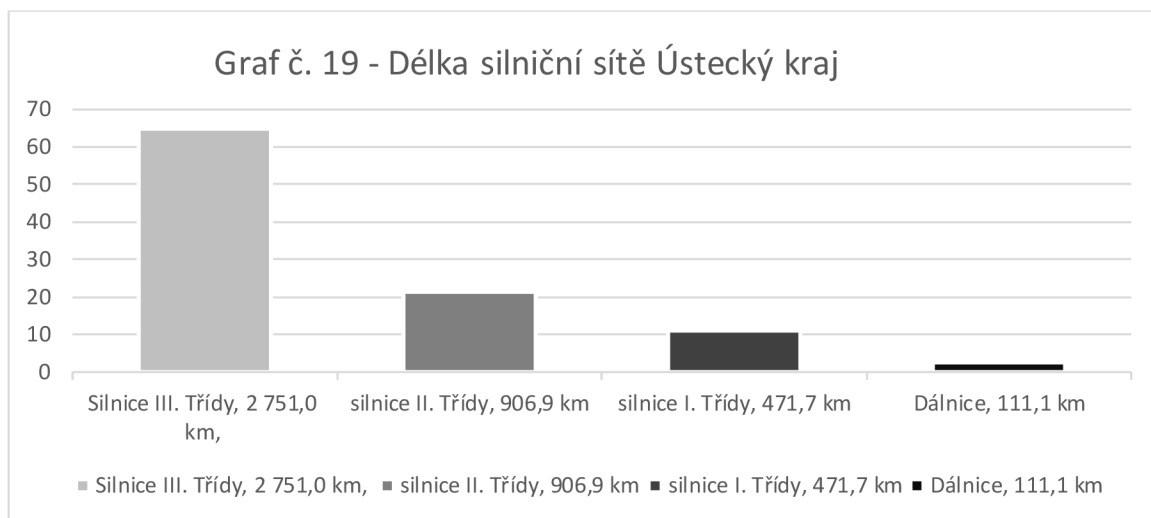
K 1. lednu 2023 bylo dle údajů Ředitelství silnic a dálnic na území Ústeckého kraje 4 241 km silnic a dálnic. Z toho 105 km tvořily dálnice, 482 km tvořily silnice I. třídy, 903 km tvořily silnice II. třídy a 2 751 km tvořily silnice III. třídy.

Obrázek č. 2 - Silniční a dálniční síť Ústecký kraj



Zdroj: <https://www.rsd.cz/mapy###mapy/16>

Graf č. 19 Délka silniční sítě Ústecký kraj

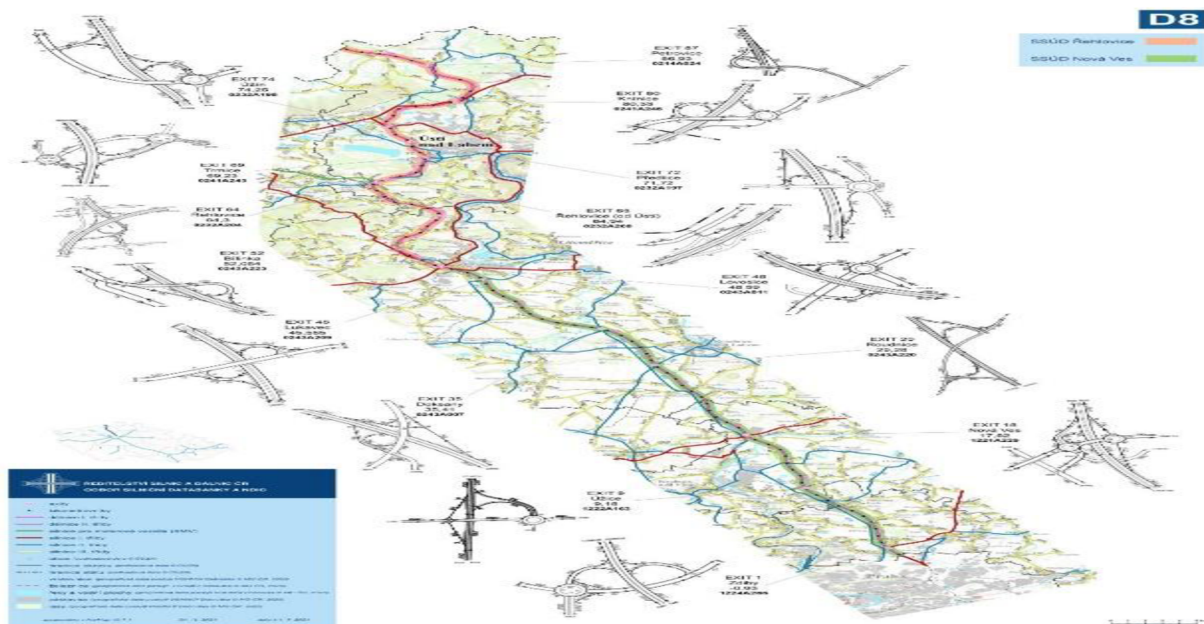


Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, vlastní zpracování

Na grafu můžeme vidět aktualizované údaje k 1. 7. 2023. Dálniční a silniční síť v Ústeckém kraji k 1. lednu 2023 byla šestá nejdelší mezi kraji.

Ústí nad Labem leží na křižovatce několika významných silnic a dálnic, včetně D8, která spojuje město s Prahou a Německem. Tato dálnice je důležitou trasou pro mezinárodní kamionovou dopravu. Kromě toho zahrnuje město hustou síť silnic, které propojují významná průmyslová centra v regionu.

Obrázek č. 3 - Dálnice D8



Zdroj: <https://www.rsd.cz/mapy###mapy/57>

Město má významný železniční uzel. Nádraží Ústí nad Labem hlavní nádraží (Ústí nad Labem-Hlavní nádraží) slouží jako důležitá spojení s ostatními městy v České republice, včetně Prahy, a s Německem. Je také součástí mezinárodní trasy spojující Prahu s Drážďany a Berlínem.

Ústí nad Labem leží na břehu řeky Labe (Elbe), což umožňuje vodní dopravu. Tato řeka slouží jako důležitý přístav pro nákladní lodní dopravu, což je významné pro zdejší průmyslovou základnu.

Město má dobře rozvinutý systém městské dopravy, který zahrnuje autobusovou a trolejbusovou dopravu. Tato síť je klíčové pro pohyb obyvatel v rámci města do okolních oblastí.

Ústí nad Labem se snaží podporovat cyklistiku a má stále se rozvíjející síť cyklostezek a cyklotras, což zlepšuje možnosti pro cyklistickou dopravu a rekreaci.

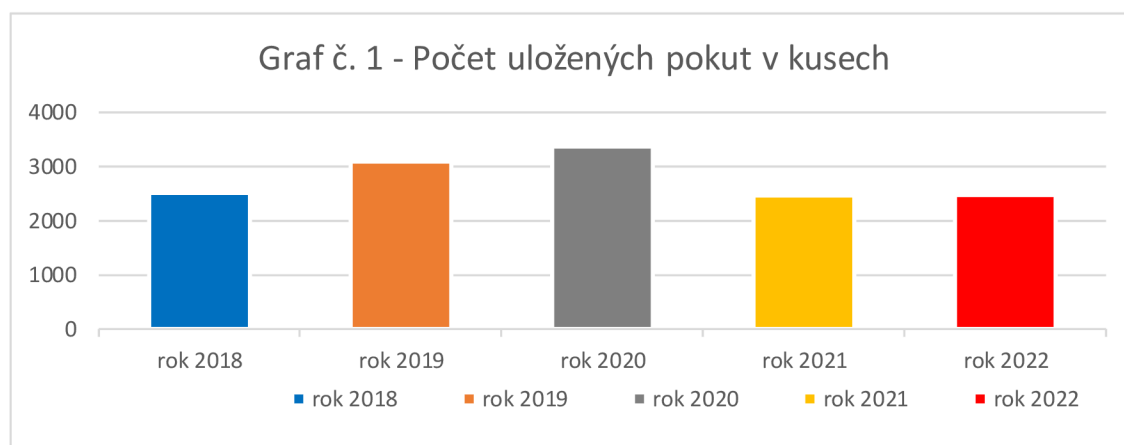
V centru města existují pěší zóny, které usnadňují procházení městem a přístup k obchodům, restauracím a historickým památkám.

Ústí nad Labem aktivně pracuje na plánování rozvoje infrastruktury, aby zlepšilo bezpečnost a efektivitu dopravy ve městě. To zahrnuje rekonstrukci silnic, modernizaci veřejné dopravy a zvýšení udržitelné mobility.

4.3 Analýza dostupných dat o dopravních přestupcích

Analýza dostupných dat o dopravních přestupcích je klíčovým nástrojem pro zlepšení bezpečnosti na silnicích a efektivitu vynucování silničních pravidel. Tato analýza umožňuje identifikovat trendy, určit nejrizikovější oblasti a poskytuje základ pro tvorbu politik a opatření týkajících se silniční bezpečnosti. Důkladná analýza dat o dopravních přestupcích umožňuje také identifikaci faktorů a chování, které zahrnují nehodám a přestupkům, což je základ pro návrh prevence a osvěty pro řidiče. Tato data jsou cenným zdrojem informací pro zlepšení celkového stavu silniční bezpečnosti a snižování dopravních nehod.

Graf č. 1 Počet uložených přestupků oznámených Policií ČR na oddělení nehod.



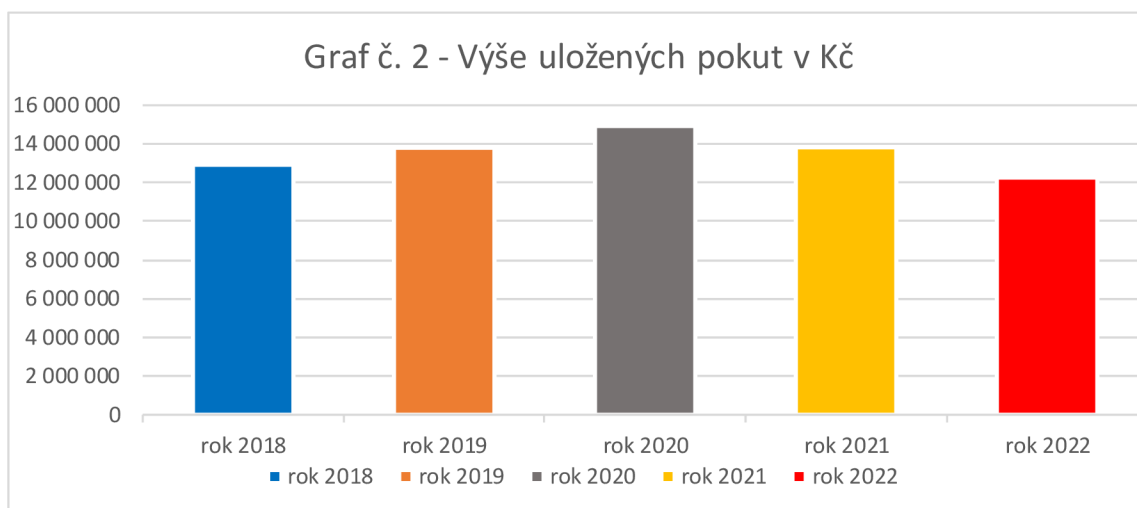
Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Graf analyzuje počet uložených pokut v letech 2018-2022, kdy počet pokuj je v průběhu 5 let téměř shodný.

V roce 2018 bylo uloženo celkem 2 541 pokut. V roce 2019 bylo uloženo celkem 3 093 pokut. V roce 2020 bylo uloženo celkem 3 369 pokut. V roce 2021 bylo uloženo celkem

2 466 pokut a v roce 2022 bylo uloženo celkem 2 476 pokut. Jedná se o veškeré druhy přestupků spáchaných ve městě Ústí nad Labem, za které byly uloženy následné pokuty.

Graf č. 2 Výše uložených pokut v průběhu 5 let v Kč



Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

V roce 2018 bylo na pokutách vybráno finanční plnění ve výši 12 930 000 Kč. V roce 2019 se jednalo o celkovou sumu 13 800 100 Kč. Následoval rok 2020, kde celková výše finančního plnění za spáchané přestupky činila 14 932 000 Kč. V roce 2021 bylo vybráno 13 830 050 Kč a roku 2022 bylo vybráno 12 265 350 Kč.

Z grafu můžeme vyčíst, že nejvíce pokut bylo za dopravní přestupky vybráno v roce 2020, kdy celková suma dosáhla na neuvěřitelných 14 932 000 Kč.

Co se týče počtu dopravních přestupků, nejméně aktivní byl rok 2020, kdy bylo uloženo nejvíce pokut za dopravní přestupky.

Co se týče sumy uložených pokut, nejvyšší suma za dopravní přestupky byla vybrána též v roce 2020.

4.4 Typické přestupky a jejich frekvence

Náš právní řád a zákon zná mnoho dopravních přestupků, které jsou spáchány v každodenní rutině dopravního provozu. Avšak při pozorování města Ústí nad Labem dokážeme určit, jaké konkrétní dopravní přestupky jsou spáchávány častěji než ostatní.

Následovně si představíme nejčastější dopravní přestupky spáchané ve městě Ústí nad Labem.

Typickými přestupky v Ústí nad Labem jsou dle zákona č. 361/2000 Sb. Zákon o silničním provozu:

1. § 125c odst. 1. písm. a) zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu

- *„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo, na němž v rozporu s jiným právním předpisem není umístěna tabulka státní poznávací značky (dále jen „registrační značka“) nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena.“*

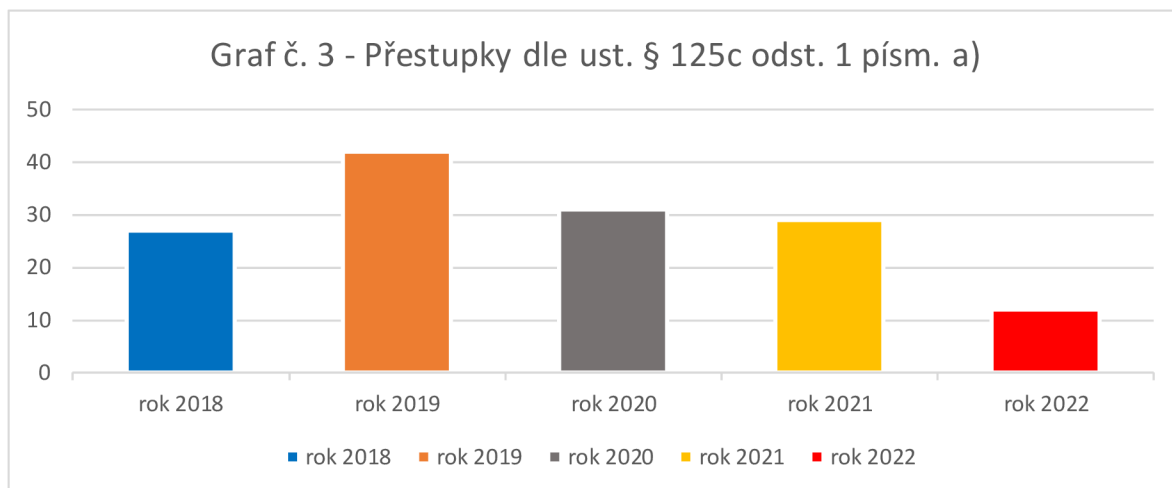
Fyzická osoba porušuje zákon, když řídí vozidlo na pozemních komunikacích, na kterém není umístěna státní poznávací značka, jak je vyžadováno v platných právních předpisech. Tato nedbalost ohrožuje bezpečnost provozu a komplikuje identifikaci vozidla v případě dopravních incidentů nebo porušení pravidel silničního provozu.

Důležité je, aby řidiči respektovali a dodržovali předpisy týkající se správného umístění a udržování registrační značky na svém vozidle, což přispívá k regulaci silničního provozu a bezpečnosti na cestách. Porušení těchto pravidel může mít za následek pokuty a sankce ze strany správních orgánů.

Ztrátu nebo odcizení registrační značky je nutné ihned nahlásit Polici ČR, jelikož právě nahlášením se vlastník SPZ vyhne problémům s tím spojeným. Poté je potřeba navštívit magistrát města s dopravní agendou, kde Vám odcizené SPZ zablokují a stejné již nevydají. Za poplatek cca 450 Kč dostane řidič dvě zcela nové SPZ s novou číselnou kombinací.

U tohoto přestupku rozhoduje správní řízení, kde hrozí sankce od 5 000 Kč až do 10 000 Kč se zákazem činnosti na 6 měsíců až 1 rok.

Graf č. 3 Přestupky dle ust. § 125c odst. 1 písm. a)



Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Graf analyzuje počet přestupků dle § 125c odst. 1 písm. a) během posledních 5 let. Nejvíce přestupků tohoto druhu bylo v Ústí nad Labem spácháno v roce 2019. Naopak nejméně bylo přestupků dle grafu spácháno v roce 2022.

Graf nám analyzuje přestupek, kdy řidič vyjel s automobilem bez SPZ či s SPZ, které dle registru nepatřila danému motorovému vozidlu.

Tabulka č. 1 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. a)

Rok 2018	27
Rok 2019	42
Rok 2020	31
Rok 2021	29
Rok 2022	12

Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Přestupky spojené s jízdou automobilem bez státní poznávací značky (SPZ) v městě Ústí nad Labem představují závažné problémy v oblasti silničního provozu a bezpečnosti. Nedodržování povinnosti mít viditelnou SPZ na vozidle nejenže porušuje silniční předpisy, ale také komplikuje identifikaci vozidla v případě incidentů, což má vliv na řešení dopravních nehod a kriminality na silnicích města.

Město by mělo aktivně sledovat a vymáhat dodržování těchto předpisů a ukládat příslušné pokuty v souladu se zákonem. Tím lze přispět k vylepšení bezpečnosti a řádu na silnicích Ústí nad Labem a zároveň posílit povědomí řidičů o významu správného užívání státních poznávacích značek.

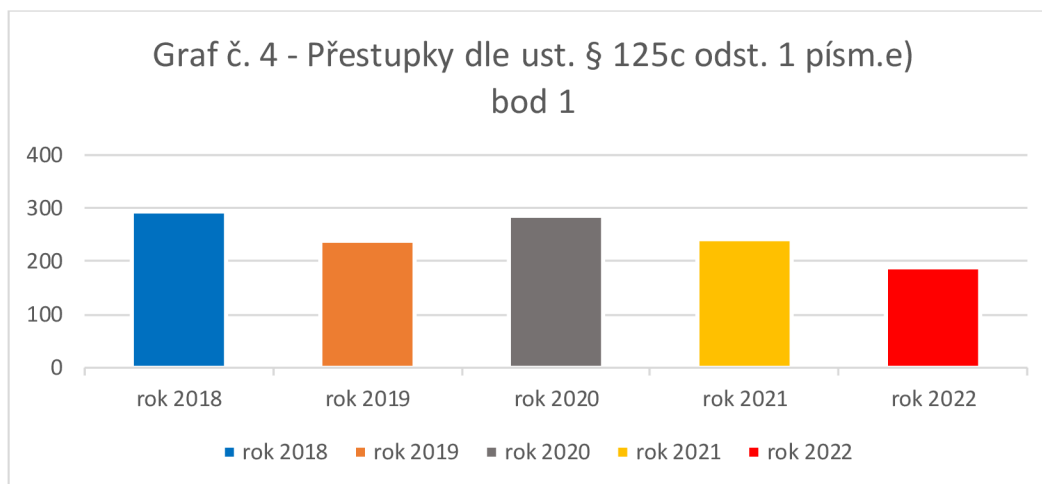
2. § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu

- *„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo a v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) není držitelem příslušného řidičského oprávnění.“*

Fyzická osoba, která řídí motorové vozidlo na pozemních komunikacích bez příslušného řidičského oprávnění, porušuje základní silniční předpisy a zákony. Tato nedovolená činnost je závažným přestupkem, který může ohrozit bezpečnost provozu a ostatních účastníků na silnicích.

Příslušné autority by měly aktivně monitorovat a vymáhat dodržování předpisů týkajících se řidičského oprávnění a ukládat příslušné sankce v souladu se zákonem. Cílem je zajistit, že všichni řidiči na silnicích města Ústí nad Labem mají nejen zodpovídající dovednosti a znalosti, ale také platné řidičské oprávnění, což přispívá k bezpečnosti silničního provozu a ochraně životů a majetku občanů.

Graf č. 4 Přestupky dle ust. § 125c odst. 1 písm. e) bod 1



Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Na tomto grafu můžeme vidět, že počet přestupků je v průřezu 5 let dosti podobný. Avšak nejvíce přestupků bylo uděleno v roce 2018. Naopak nejméně přestupků bylo uděleno v roce 2022.

V nynější době se čím dál více setkáváme se situacemi, kdy motorové vozidlo řídí osoba, která nemá nebo pozbyla řidičské oprávnění. Je to závažný dopravní přešůpek, který je nutný kontrolovat.

Tabulka č. 2 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 za dané časové období

Rok 2018	294
Rok 2019	239
Rok 2020	286
Rok 2021	242
Rok 2022	189

Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

3. § 125c odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu

- *„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.“*

Fyzická osoba, která řídí vozidlo na pozemních komunikacích poté, co požila alkoholický nápoj nebo jinou návykovou látku, porušuje silniční předpisy a dopouští se vážného přestupku. Toto jednání je v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) platných předpisů.

Cílem těchto ustanovení je zabezpečit bezpečnost silničního provozu a minimalizovat rizika související s řízením vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. Porušení těchto pravidel může mít vážné následky pro všechny účastníky na silnicích a může vést k udělení pokut, odebrání řídičského oprávnění, a dokonce i k trestnímu stíhání v případě vážných nehod.

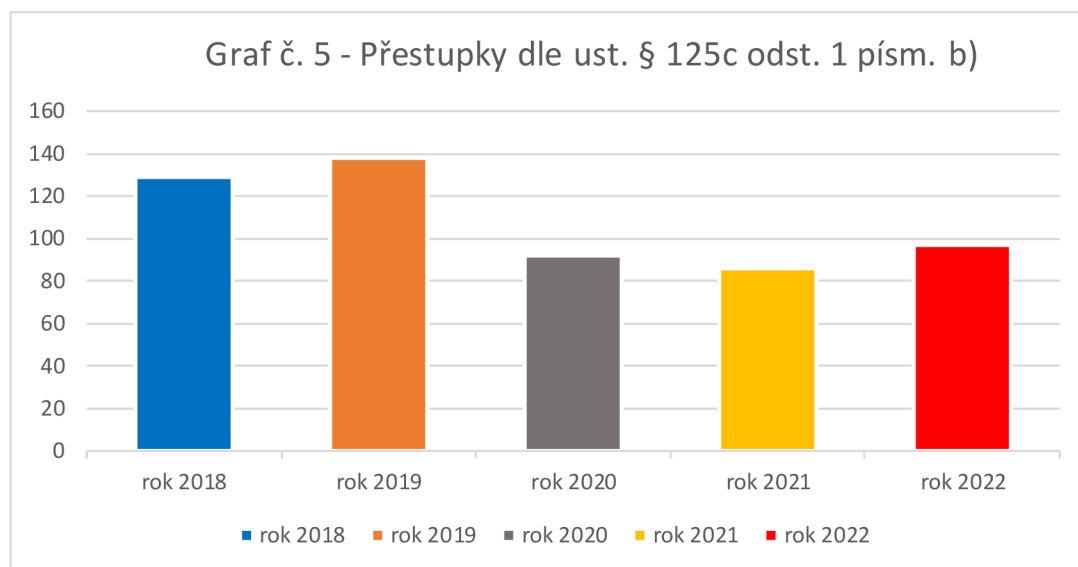
V rámci historie, se za tento dopravní přestupek zvýšili sankce. Je to i díky celkovému vzrůstu těchto dopravních přestupků. Sankce lze udělit pouze ve správním řízení a to od 2 500 Kč až do 20 000 Kč se zákazem činnosti na 6 měsíců až na 1 rok.

Pokud řidič dopravního přestupku nadýchá více než 0,3 promile, je přestupek závažnější a řidiči se přičítá 7 bodů s pokutou ve správním řízení do 20 000 Kč a zákazem činnosti na 6 měsíců až 1 rok.

Jestliže je řidiči prokázáno, že za volant usedl po požití alkoholu a má více než 1 promile alkoholu v krvi, dopustil se tak trestného činu a to řízením ve stavu vylučujícím způsobilost, za který řidiči následuje trest udělením 7 bodů v rámci bodového hodnocení, tento přestupek může to být trestán i odnětí svobody, která může být na dobu tří let, zákaz řízení motorového vozidla pak od 1 roku až na 10 let a sankce ve výši 25 000 Kč až 50 000 Kč. Posuzuje se

řidičův stav vylučující způsobilost individuálně, jelikož se každý řidič chová s určitou hladinou alkoholu v krvi jinak. Celou záležitost proto posuzuje soud.

Graf č. 5 Přestupky dle ust. § 125c odst. 1 písm. b)



Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Na grafu můžeme vidět, že nejvíce těchto přestupků bylo spácháno v roce 2019. Naopak nejméně přestupků tohoto druhu bylo spácháno v roce 2021.

Řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek je závažným problémem silniční bezpečnosti. Tato nezodpovědná praxe může zvýšit riziko dopravních nehod a ohrozit životy řidičů, cestujících a dalších účastníků silničního provozu. Většina zemí má stanoveny přísné limity pro alkohol v krvi a zavedeny tresty pro ty, kteří jsou chyceni při řízení pod vlivem návykových látek.

Je těžké zadržet či chytit všechny řidiče pod vlivem těchto látek, jelikož jich každým dnem přibývá. Samozřejmě se tyto řidiče aktivně podílejí na bezpečnosti dopravy.

Tabulka č. 3 – Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. b) za dané časové období

Rok 2018	129
Rok 2019	138
Rok 2020	92
Rok 2021	86
Rok 2022	97

Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Ústí nad Labem, stejně jako celá Česká republika, má přísná pravidla týkající se požívání alkoholu během řízení vozidla. Jakékoli požití alkoholu během řízení vozidla je zakázáno a považuje se za vážný přestupek. Město aktivně spolupracuje s Policií ČR a dalšími složkami veřejné bezpečnosti na monitorování silničního provozu a vymáhání předpisů týkajících se alkoholu za volantem.

Cílem těchto opatření je zajištění bezpečnosti na silnicích a snižování rizik spojených s řízením pod vlivem alkoholu. Přijetí alkoholu a následné řízení vozidla představuje nebezpečí pro řidiče, cestující a ostatní účastníky silničního provozu. Řidiči by měli být si vědomi, že porušení těchto pravidel může mít vážné právní a bezpečnostní následky, včetně odebrání řídičského oprávnění a pokut.

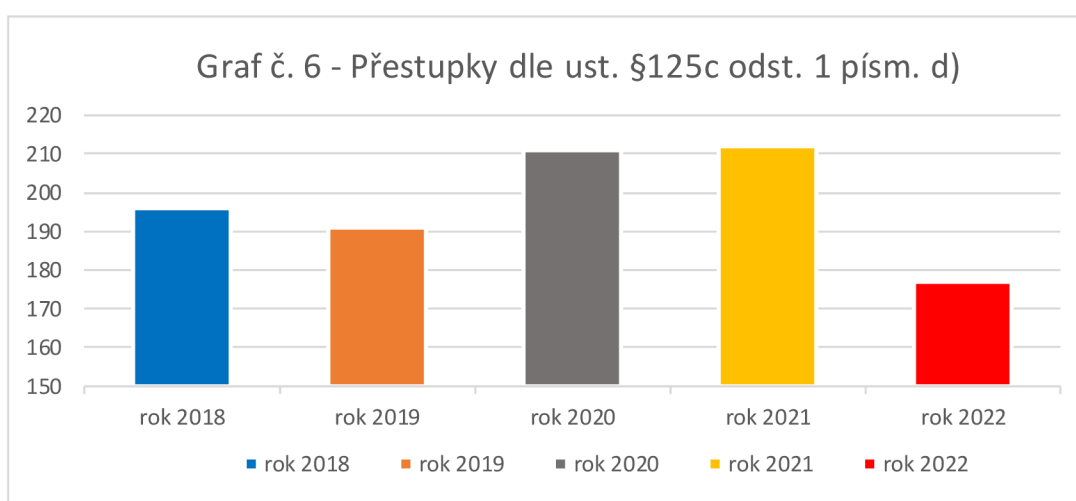
4. § 125c odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu

- *„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích se v rozporu s § 5 odst. 1 písm. f) a g) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou.“*

Pokud se řidič odmítne podrobit vyšetření na přítomnost alkoholu, hodnotí se přešupek stejně jako při řízení ve stavu vylučujícím způsobilost. Řidič se tedy okamžitě přičte 7 bodů, pokuta 25 000 až 50 000 Kč ve správním řízení a 1 až 2 roky zákazu činnosti.

U tohoto grafu můžeme vidět, že jsou opět celkové počty přešupeků během 5 let velmi podobné. Avšak nejvíce přešupeků tohoto druhu bylo spácháno v roce 2021. Naopak nejméně přešupeků tohoto druhu bylo podáno v roce 2022.

Graf č. 6 Přešupeky dle ust. § 125c odst. 1 písm. d)



Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Řidič se často odmítá podrobit testování na přítomnost alkoholu či omamných látek. Většinou právě z toho důvodu, že je pod vlivem. V tomto případě je řidič pokutován a jsou mu odebrány řidičské body.

Tabulka č. 4 – Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. d) za dané časové období

Rok 2018	196
Rok 2019	191
Rok 2020	211
Rok 2021	212
Rok 2022	177

Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

5. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu

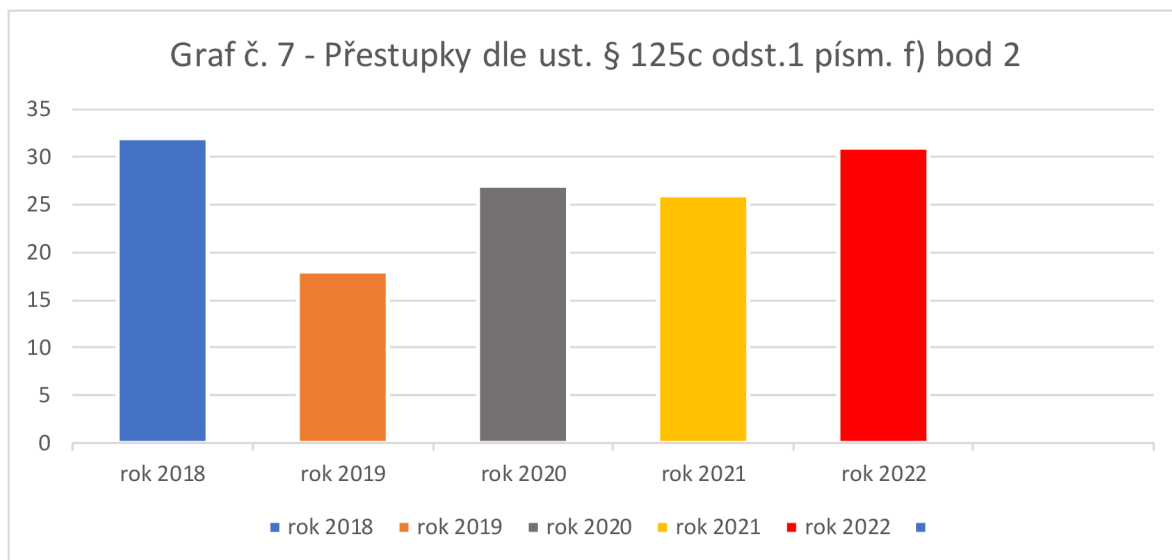
- *„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km.h-1 a více nebo mimo obec o 50 km.h-1 a více.“*

Pokuta ve správním řízení činí 5000 Kč až 10 000 Kč, zákaz činnosti 6 měsíců až rok a přičtení 5 bodů.

Fyzická osoba, která řídí vozidlo na pozemních komunikacích výrazně překračující povolenou rychlost, páchá vážný přestupek. Tento přestupek nastává, když řidič překročí nejvyšší dovolenou rychlost o 40 km/h a více v obci, nebo o 50 km/h a více mimo obec.

Překročení povolené rychlosti představuje závažné riziko pro bezpečnost na silnicích, a může způsobit vážné dopravní nehody. Proto jsou na tato porušení silničních předpisů ukládány vysoké pokuty a další sankce, které mají odrazovací efekt a mají za cíl chránit životy a majetek všech účastníků silničního provozu.

Graf č. 7 Přestupky dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2



Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Na grafu vidíme, že nejvíce tohoto přestupku bylo spácháno a následně pokutováno v roce 2018. Naopak nejméně přestupků bylo spácháno v roce 2021.

Tabulka č. 5 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 za dané časové období

Rok 2018	146
Rok 2019	131
Rok 2020	136
Rok 2021	116
Rok 2022	129

Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Ve městě Ústí nad Labem je dodržování povolené rychlosti a bezpečnost na silnicích zvláště důležité kvůli hustému provozu a složité geografické poloze města. Město podniká kroky k monitorování a vymáhání předpisů týkajících se rychlosti, a to jak v obci, tak i mimo ni, aby zlepšilo bezpečnost na cestách.

Kromě toho Ústí nad Labem investuje do infrastrukturních projektů, které mají za cíl zvýšit bezpečnost silničního provozu, včetně výstavby bezpečnostních prvků a zlepšení dopravní signalizace. Tímto způsobem město aktivně pracuje na zvýšení bezpečnosti na silnicích a ochraně svých občanů a návštěvníků.

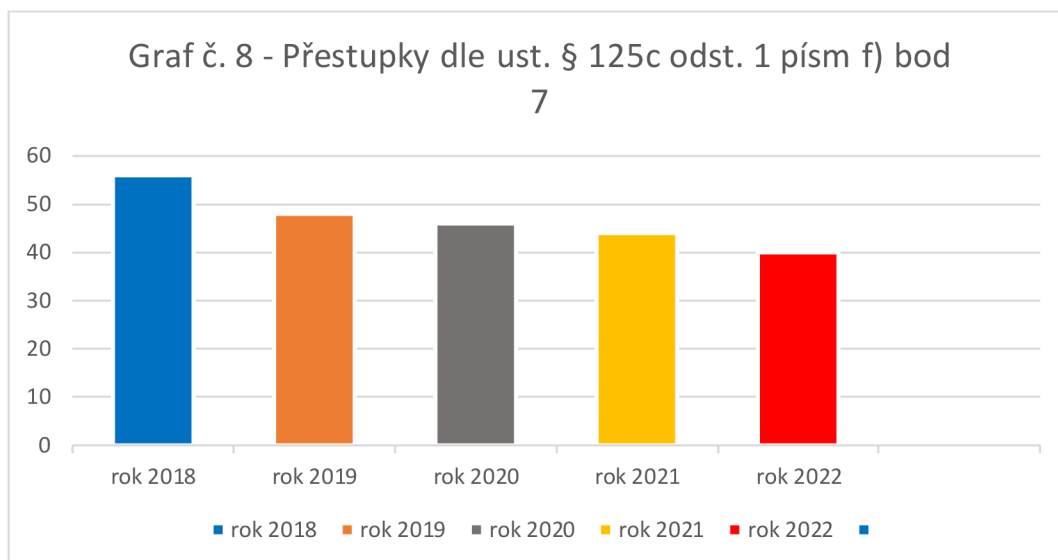
6. § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu

- *„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno.“*

Fyzická osoba, která předjíždí vozidlo na pozemních komunikacích, kdy je to zakázáno obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu, porušuje platné silniční předpisy a dopouští se přestupku. Tato omezení jsou vytvořena s cílem zabezpečit bezpečnost provozu a minimalizovat rizika související s nesprávným předjížděním.

Řidiči by měli být vždy pozorní na dopravní značení a pravidla týkající se předjíždění na silnicích. Porušení těchto omezení může vést k vážným dopravním nehodám, ohrožení životů a majetku, a k udělení pokut nebo jiných sankcí ze strany dopravních orgánů. Bezpečné a ohleduplné chování na silnicích má klíčový význam pro zachování bezpečnosti v silničním provozu.

Graf č. 8 Přestupky dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 7



Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Nejvíce dopravních přestupků tohoto druhu bylo spácháno v Ústí nad Labem v roce 2022. Naopak nejméně přestupků tohoto druhu bylo spácháno v roce 2021.

Tabulka č. 6 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 za dané časové období

Rok 2018	56
Rok 2019	48
Rok 2020	46
Rok 2021	44
Rok 2022	58

Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

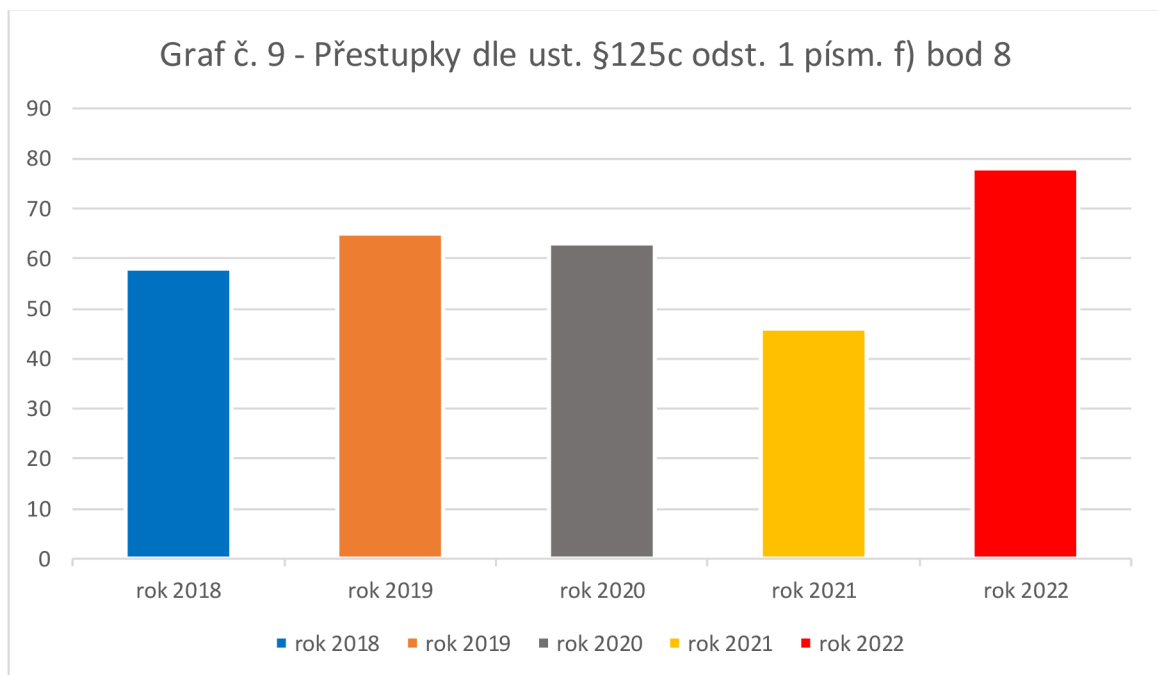
7. § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu

- „Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě,“

Fyzická osoba, která nedá přednost v jízdě na pozemních komunikacích v případech, kdy je povinnost dát přednost v jízdě stanovena, porušuje základní pravidla silničního provozu a dopouští se přestupku. Toto jednání je v rozporu s bezpečností na silnicích a může ohrozit ostatní účastníky provozu.

Dodržování pravidel týkajících se dávání přednosti v jízdě je klíčové pro prevenci dopravních nehod a zachování bezpečnosti na silnicích. Porušení těchto pravidel může mít za následek udělení pokut a sankcí ze strany dopravních orgánů a má za cíl zdůraznit důležitost dodržování předpisů týkajících se přednosti v jízdě pro zachování bezpečného silničního provozu.

Graf č. 9 Přestupky dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 8



Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Na grafu můžeme vidět, že nejvíce přestupků bylo spácháno v roce 2022. Naopak nejméně přestupků bylo spácháno v roce 2021.

Tabulka č. 7 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 za dané časové období

Rok 2018	58
Rok 2019	65
Rok 2020	63
Rok 2021	46
Rok 2022	78

Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Problém nedodržování povinnosti dávání přednosti v jízdě na pozemních komunikacích v městě Ústí nad Labem může mít vážné důsledky pro bezpečnost silničního provozu. Neuposlechnutí pravidel o přednosti v jízdě může způsobit dopravní nehody, zpomalit provoz a způsobit zácpy.

Město by mělo aktivně pracovat na zvyšování povědomí o důležitosti dodržování těchto pravidel a provádět preventivní opatření, jako jsou osvětové kampaně a výstražné značení, aby upozornilo řidiče na jejich povinnosti. Tím by bylo možné zvýšit bezpečnost a plynulost silničního provozu v Ústí nad Labem a snížit riziko dopravních nehod způsobených nedodržením předpisů o přednosti v jízdě.

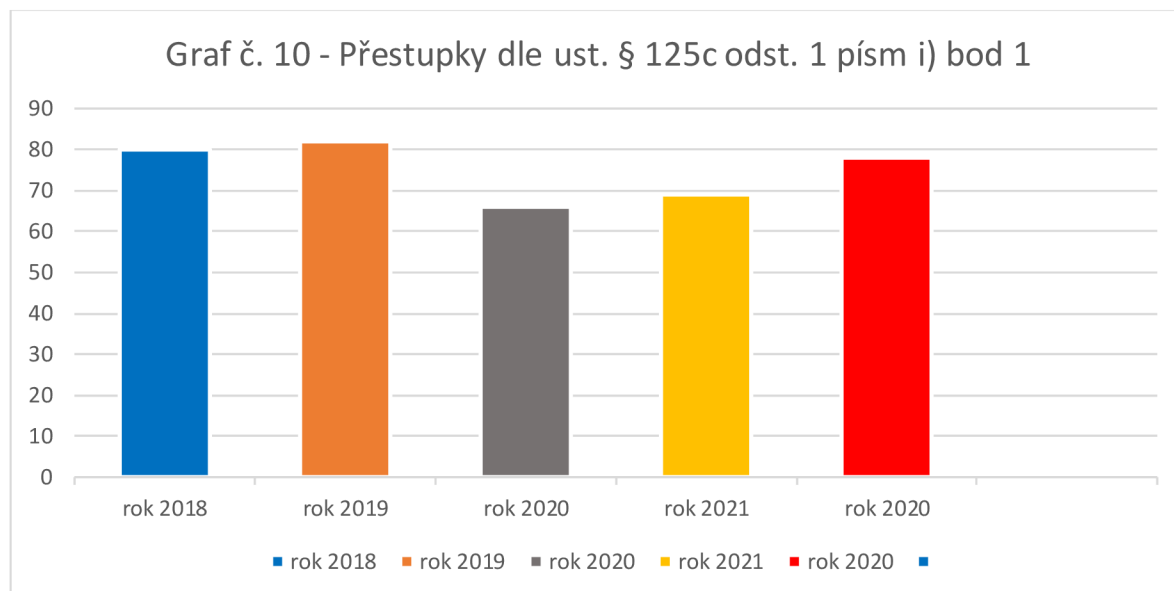
8. § 125c odst. 1 písm. i) bod 1 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu

- *„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo“*

Fyzická osoba, která se účastní dopravní nehody na pozemních komunikacích, porušuje zákon, pokud neprodleně nezastaví své vozidlo, což je stanoveno v souladu s § 47 odst. 2 písm. a) platných silničních předpisů. Tato povinnost je klíčová pro zajištění bezpečnosti a ochrany všech účastníků nehody.

Neprodlené zastavení vozidla po dopravní nehodě umožňuje poskytnout první pomoc zraněným a minimalizovat další rizika spojená s nehodou, jako je blokáda silnice a další nehody. Porušení této povinnosti může mít za následek právní následky, včetně pokut a trestního stíhání, zejména pokud by nedostatečná reakce způsobila další škody nebo ohrožovala životy účastníků nehody.

Graf č. 10 Přestupky dle ust. § 125c odst. 1 písm. i) bod 1



Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Na grafu můžeme vidět, že nejvíce přestupků tohoto druhu bylo ve městě Ústí nad Labem spácháno v roce 2019. Naopak nejméně přestupků tohoto druhu bylo spácháno v roce 2020.

Tabulka č. 8 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. i) bod 1 za dané časové období

Rok 2018	80
Rok 2019	82
Rok 2020	66
Rok 2021	69
Rok 2022	78

Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

4.5 Přestupky ve správním řízení

Určení trestu viníka dopravní nehody je zásadním aspektem dopravních nehod. Současná právní úprava zahrnuje celou škálu sankcí od těch nejmírnějších u méně závažných nehod až po mnohaleté tresty odnětí svobody u těch nejzávažnějších. Tato závažnost se projevuje i ve druhu probíhajícího řízení. Méně závažné dopravní nehody jsou projednávány ve správním řízení jako přestupky, ty závažnější jsou projednávány v trestním řízení jako trestné činy.

Vzhledem k tomu, že za dopravní nehodu je dnes možno uložit zákaz řízení motorových vozidel, je vyloučeno projednání přestupku, u kterého lze uložit zákaz řízení, na místě, v tzv. blokovém řízení.

U těch přestupků, u nichž nebude možné jejich projednání v blokovém řízení, proběhne standardní správní řízení anebo řízení příkazní. Standardní řízení zahrnuje zpravidla ústní projednání věci a následné rozhodnutí v písemné podobě. Příkazní řízení ústní jednání nezahrnuje a spočívá v bezprostředním vydáním příkazu.

Právní úprava zahrnuje ve správním řízení následující tresty za dopravní nehody:

- Se zraněním: pokuta 25 až 50 tisíc Kč a zákaz řízení na rok až dva

- Se škodou vyšší než 50 000: 2 500 Kč až 5 000 a zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců se uloží tomu, kdo tento přešupek spáchal v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát
- Ostatní nehody: 1 500 až 2 500 Kč

Správní řízení zahrnuje předvolání obviněného k ústnímu jednání, kde se může k věci vyjádřit. Osobní účast na projednání lze doporučit, neboť je vždy lepší vést alespoň nějakou obhajobu než žádnou.

Účastník řízení má řadu práv, mimo jiné může nahlížet i do spisu, klást svědkům otázky, být právně zastoupen advokátem apod. Právní zastoupení mohu doporučit všude tam, kde se jedná o věc složitější, a to jak po skutkové stránce, tak po stránce právní. Je nutno podotknout, že vlastní obhajoba, nemusí být vždy efektivní. Po projednání věci vydal správní orgán rozhodnutí, proti kterému lze podat do 15 ti dnů od doručení odvolání.

Vzhledem k tomu, že v odvolacím řízení nemůže být rozhodnuto o přešupku přísněji, než jak bylo rozhodnuto v prvním stupni, lze doporučit podání odvolání vždy tam, kdy jsou alespoň malé vyhlídky na možnou změnu, příp. zmírnění trestu apod.

Pokud odvolací orgán rozhodnutí změní nebo potvrdí, nabývá rozhodnutí právní moci dnem doručení. Proti takovému rozhodnutí již odvolání podat nelze. Lze jej však napadnout správní žalobou do dvou měsíců od doručení u místně příslušného krajského soudu. Proti rozhodnutí krajského soudu je možné podat dále kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu, je však vždy dobré zhodnotit možnosti a šance na změnu a zbytečně řízení neprodražovat.

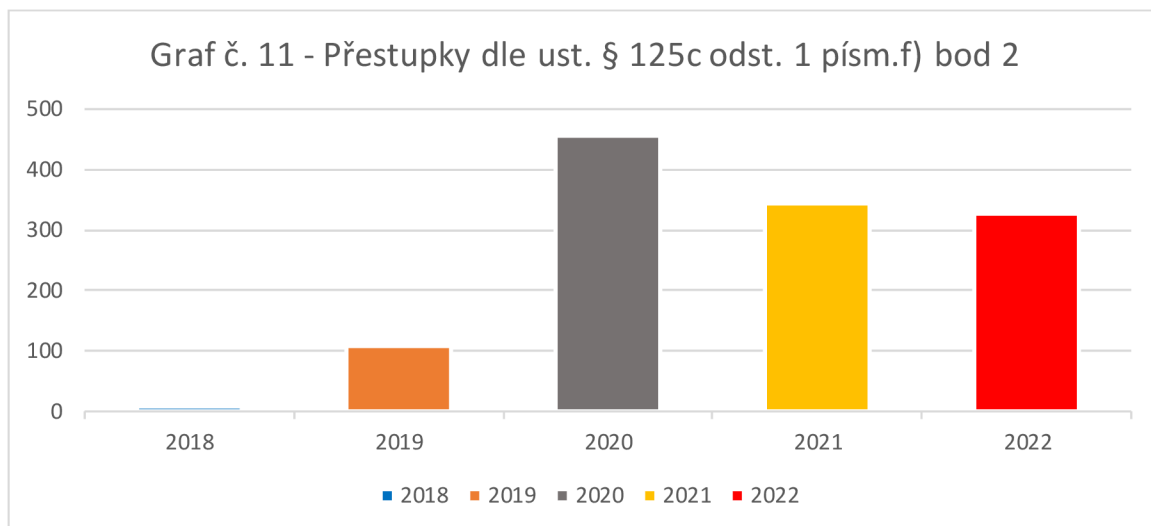
Nyní se zaměříme na přešupky ve správním řízení ve městě Ústí nad Labem.

1. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu

„Fyzická osoba se dopustí přešupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km.h-1 a více nebo mimo obec o 50 km.h-1 a více“

V jednotlivých letech, od roku 2018 do roku 2021 bylo spácháno těchto přestupků v Ústí nad Labem:

Graf č. 11 Přestupky dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2



Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Na grafu může vidět, že počet spáchaných přestupků tohoto druhu se s lety velmi razantně zvyšoval. Nejvyšší počet spáchaných přestupků tohoto druhu bylo v roce 2020. Naopak nejméně v roce 2018.

Tabulka č. 9 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 za dané časové období

Rok 2018	8
Rok 2019	108
Rok 2020	456
Rok 2021	344
Rok 2022	327

Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Nedodržování povolené rychlosti na silnicích v Ústí nad Labem je vážným problémem, který má významný dopad na bezpečnost silničního provozu v tomto městě. Překročení rychlosti o tak výrazné hodnoty, jako je 40 km/h v obci nebo 50 km/h mimo obec, ohrožuje nejen životy řidičů, ale i všech ostatních účastníků provozu.

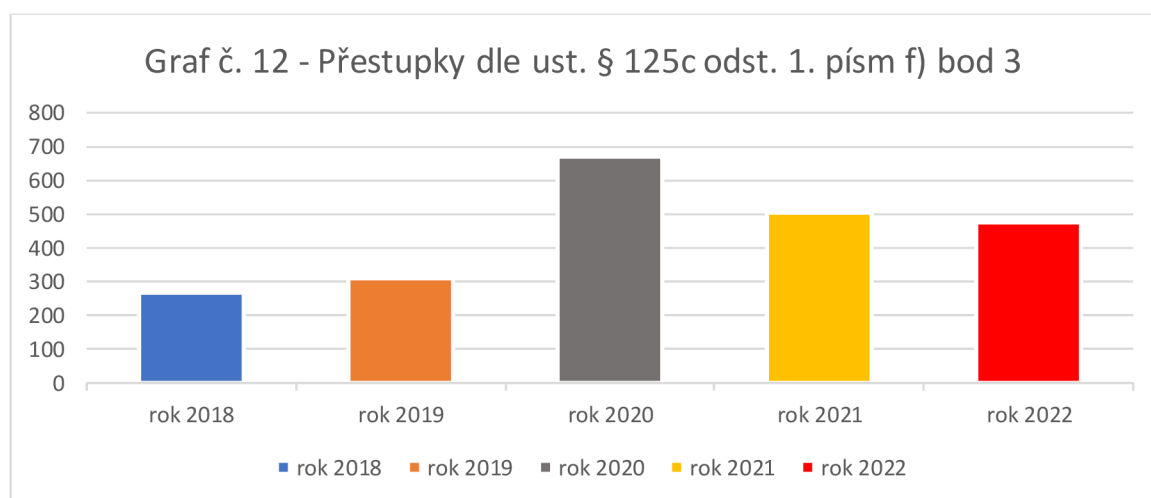
Město by mělo aktivně spolupracovat s Policií ČR a dalšími složkami veřejné bezpečnosti na monitorování silničního provozu a vymáhání předpisů týkajících se rychlosti. Větší důraz na dodržování povolené rychlosti a provádění preventivních opatření, jako jsou osvětové kampaně, může přispět k bezpečnějším a plynulejším cestám v Ústí nad Labem a snížení rizika vážných dopravních nehod způsobených nadměrnou rychlostí.

2. § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu

„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km.h-1 a více nebo mimo obec o 30 km.h-1 a více“

V jednotlivých letech, od roku 2018 do roku 2021 bylo spácháno těchto přestupků v Ústí nad Labem:

Graf č. 12 Přestupky dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 3



Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Na grafu můžeme vidět, že nejvíce přestupků tohoto typu bylo spácháno v toce 2020. Naopak nejméně těchto přestupků bylo v Ústí nad Labem spácháno v roce 2018.

Tabulka č. 10 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 za dané časové období

Rok 2018	267
Rok 2019	310
Rok 2020	670
Rok 2021	504
Rok 2022	475

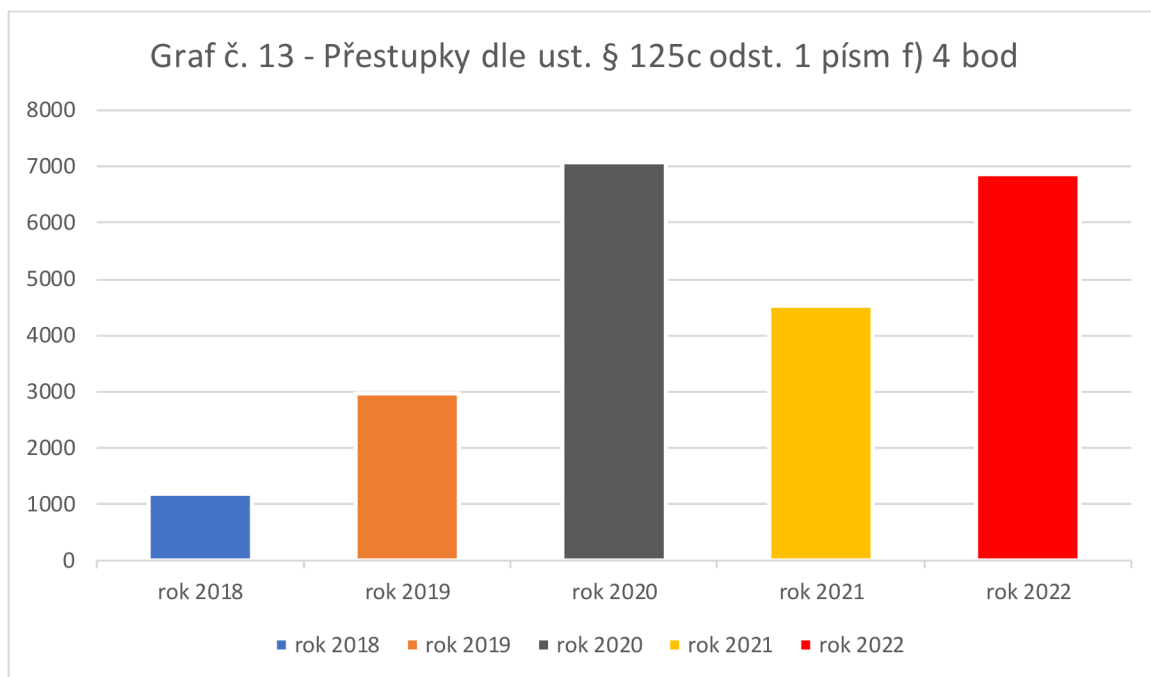
Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

3. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu

„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o méně než 20 km.h-1 nebo mimo obec o méně než 30 km.h-1“

V jednotlivých letech, od roku 2018 do roku 2022 bylo spácháno těchto přestupků v Ústí nad Labem:

Graf č. 13 Přestupky dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) pod 4



Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Dle grafu bylo nejvíce dopravních přestupků tohoto typu spácháno v roce 2020. Naopak nejméně těchto dopravních přestupků bylo spácháno v roce 2018.

Tabulka č. 11 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 za dané časové období

Rok 2018	1186
Rok 2019	2971
Rok 2020	7078
Rok 2021	4530
Rok 2022	6867

Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

4. § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu

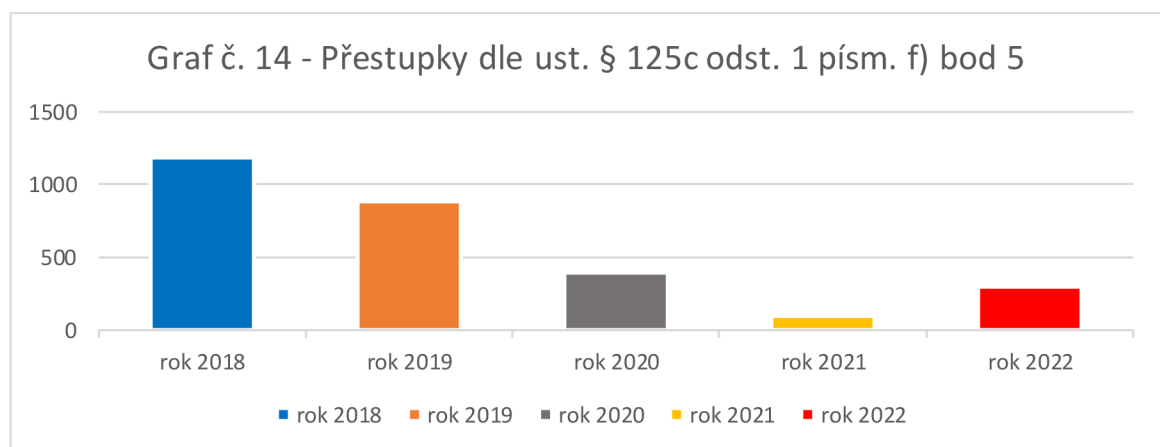
„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích v rozporu s § 4 písm. b) a c) nezastaví vozidlo na signál, který jí přikazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou“

Fyzická osoba, která nezastaví své vozidlo na signál nebo pokyn "Stůj" daný na pozemní komunikaci osobou k tomu oprávněnou, porušuje základní pravidla silničního provozu a dopouští se přestupku. Tato povinnost je klíčová pro bezpečnost na silnicích a umožňuje řídicím orgánům lépe kontrolovat provoz a reagovat na různé situace.

Nedodržení této povinnosti může mít za následek zmatky a potenciální riziko dopravních nehod, což ovlivňuje bezpečnost a plynulost provozu na silnicích v Ústí nad Labem. Město by mělo investovat do osvětových kampaní a výstražného značení, aby zvýšilo povědomí o důležitosti dodržování pokynů a signálů na silnicích a zajistilo bezpečnější provoz pro všechny účastníky.

V jednotlivých letech, od roku 2018 do roku 2022 bylo spácháno těchto přestupků v Ústí nad Labem:

Graf č.14 Přestupky dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 5



Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Na grafu můžeme vidět, že nejvíce přestupků tohoto druhu bylo spácháno v roce 2018. Naopak nejméně v roce 2021.

Tabulka č. 12 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 za dané časové období

Rok 2018	1187
Rok 2019	886
Rok 2020	396
Rok 2021	98
Rok 2022	299

Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

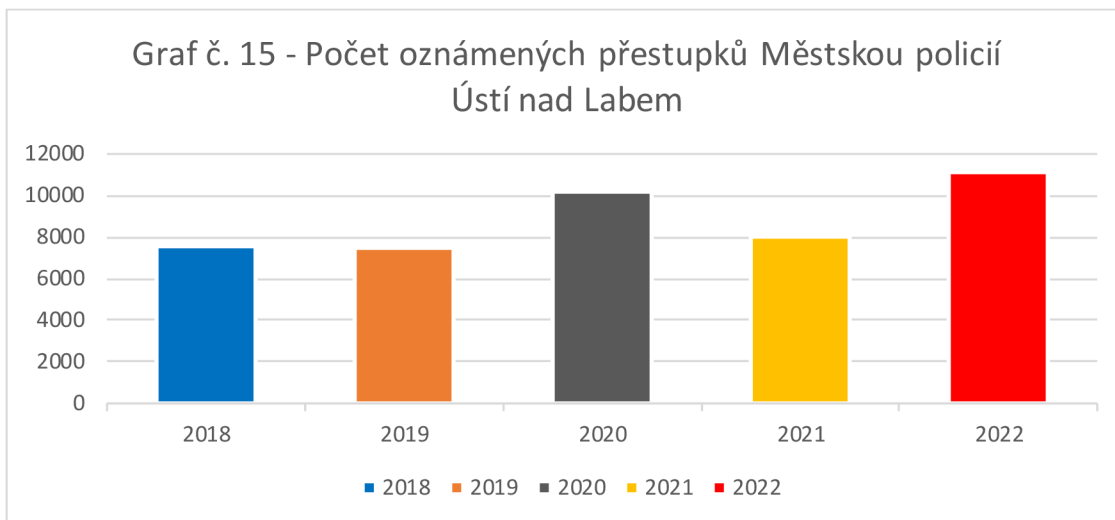
4.6 Městská policie

Městská policie v Ústí nad Labem je samostatným složením města a má za úkol zajišťovat veřejný pořádek, bezpečnost občanů a majetku v daném městském území. Její hlavní funkce zahrnují dohled nad dodržováním městských nařízení, řešení přestupků, kontrolu silničního provozu, a také spolupráci s jinými složkami veřejné bezpečnosti, jako je Policie ČR nebo Hasičský záchranný sbor.

Městská policie Ústí nad Labem je tvořena kvalifikovanými pracovníky, kteří jsou vyškoleni pro plnění svých úkolů. Jejich přítomnost a činnost přispívá k zlepšení kvality života v městě a k řešení místních problémů spojených s bezpečností a veřejným pořádkem.

Nyní se zaměříme na pokuty uložené Městskou policií v Ústí nad Labem za dopravní přestupky.

Graf č. 15 Počet oznámených přestupků Městskou policií Ústí nad Labem



Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Tabulka č. 13 - Počet oznámených přestupků ve městě v Ústí nad Labem Městskou policií za dané časové období

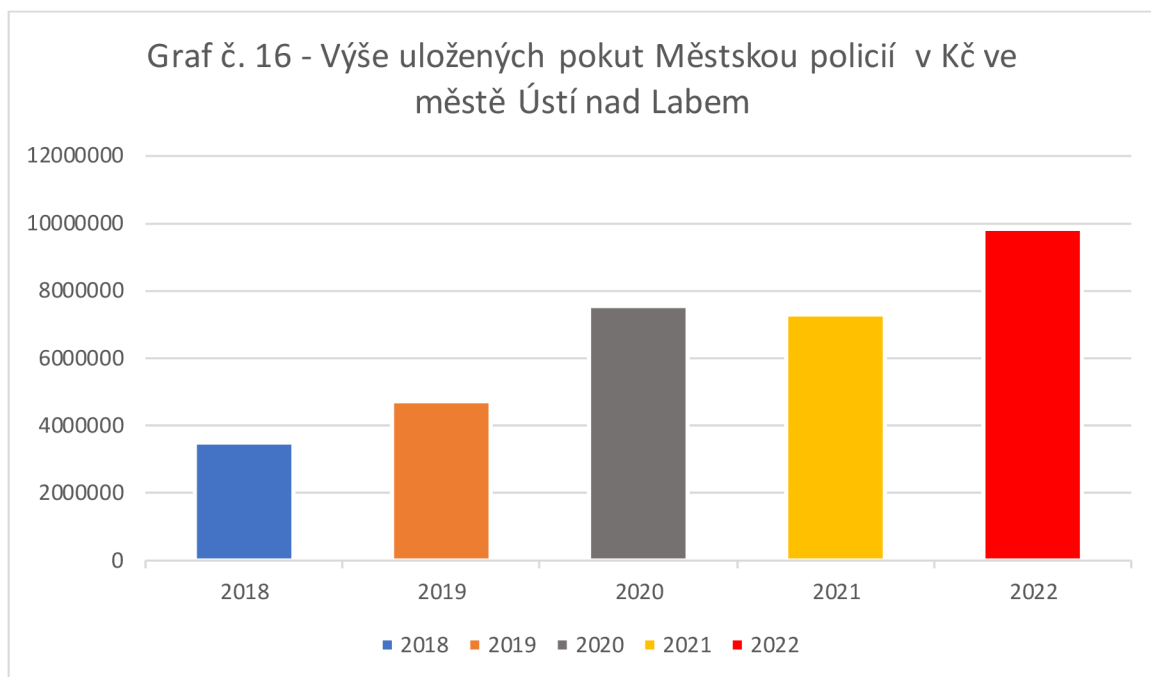
Rok 2018	7560
Rok 2019	7481
Rok 2020	10183
Rok 2021	8018
Rok 2022	11121

Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Můžeme vidět, že nejvíce oznámených přestupků ve městě Ústí nad Labem bylo v roce 2022. Naopak nejméně oznámených přestupků bylo v roce 2019.

Další graf nám ukazuje celkovou výši uložených pokut v Kč ve městě Ústí nad Labem:

Graf č. 16 Výše uložených pokut Městskou policií v KČ ve městě Ústí nad Labem



Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Tabulka č. 14 - Výše uložených pokut Městskou policií v KČ za dané časové období

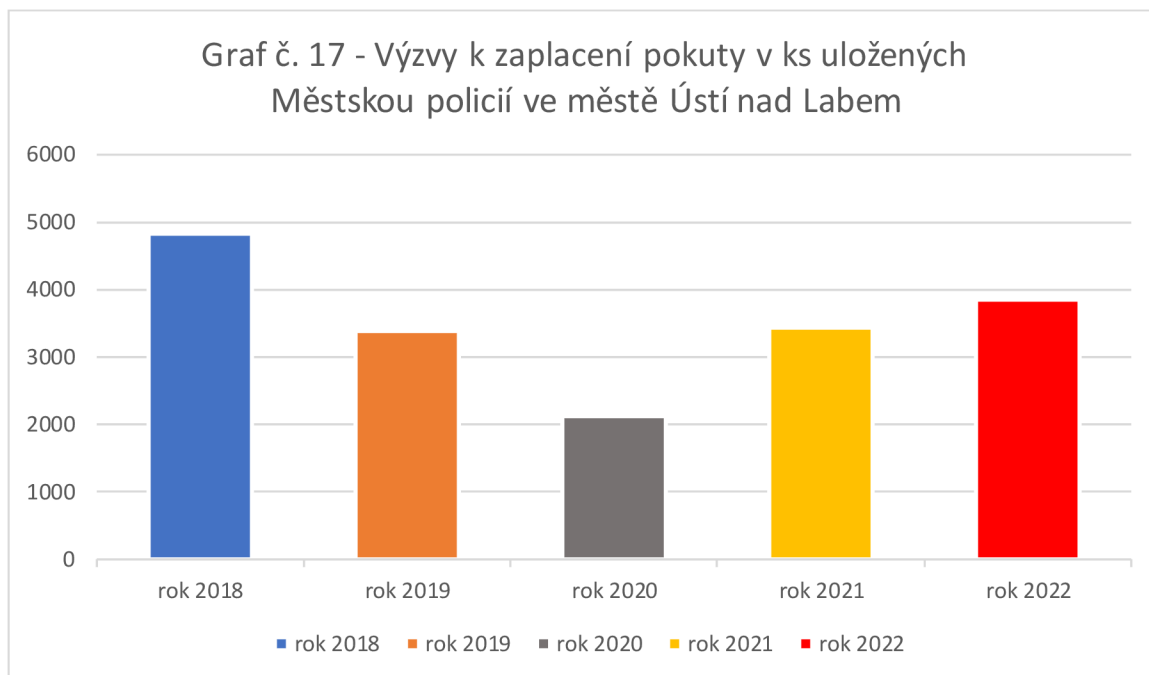
Rok 2018	3 502 000
Rok 2019	4 724 550
Rok 2020	7 548 700
Rok 2021	7 296 950
Rok 2022	9 835 500

Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Dle grafu můžeme posoudit, že nejvíce uložených pokut od Městské policie ve městě Ústí nad Labem bylo v roce 2022. Naopak nejméně uložených pokut bylo ve městě Ústí nad Labem v roce 2018.

Další graf nám analyzuje, kolik výzev k zaplacení pokuty umístila Městská policie z Ústí nad Labem řidičům za stěrače.

Graf č. 17 Výzvy k zaplacení pokuty v ks uložených Městskou policií ve městě Ústí nad Labem



Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Tabulka č. 15 - Počet výzev k zaplacení pokuty uložených Městskou policií za stěrače za dané časové období

Rok 2018	4 828
Rok 2019	3 386
Rok 2020	2 123
Rok 2021	3 437
Rok 2022	3 852

Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Dle grafu můžeme analyzovat, že nejvíce pokut za stěrače umístila Městská policie ve městě Ústí na Labem v roce 2018. Naopak nejméně v roce 2020.

V roce 1996 se v Ústí nad Labem začal využívat Městský dohlížecí kamerový systém. Hlavním úkolem tohoto systému je dohled nad veřejným pořádkem a trestnou pouliční činností a přestupků. Kamerový systém pozoruje parkoviště, zastávky MHD, náměstí a další prostory, kde dochází k větší kumulaci obyvatelstva.

4.7 Pokuty po lhůtě splatnosti

Informace o celkové sumě pokut po lhůtě splatnosti v procesu vymáhání ve městě Ústí nad Labem jsou obvykle k dispozici na základě dat a statistik správního orgánu města. Tato suma se může měnit z roku na rok a závisí na různých faktorech, jako jsou městská nařízení, závažnost přestupků, schopnost přestupců splácet pokuty.

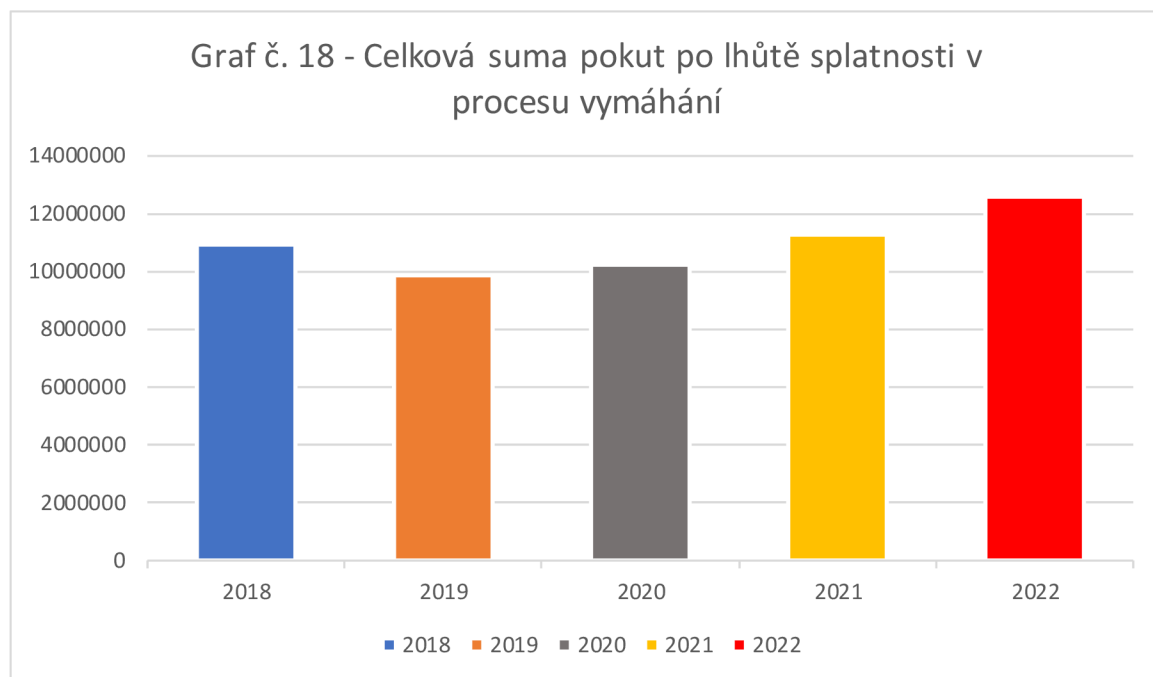
Ústí nad Labem, jako každé město, vymáhá pokuty za různé přestupky, a celková suma těchto pokut může sloužit k financování místních projektů a služeb pro občany.

Nyní se zaměříme na jednotlivé roky a kolik bylo vymáháno peněz z pokut po lhůtě splatnosti v procesu vymáhání uložených za dopravní přestupky spáchané ve městě Ústí nad Labem.

- 1. Rok 2018: celkem 10 934 033,42 Kč**
- 2. Rok 2019: celkem 9 870 310,89 Kč**
- 3. Rok 2020: celkem 10 232 989,53 Kč**
- 4. Rok 2021: celkem 11 276 691,09 Kč**
- 5. Rok 2022: celkem 12 588 192,10 Kč**

Další graf pak názorně ukazuje, jak se vyvíjí celková výše pokut po lhůtě splatnosti. Jedná se o pokuty, které jsou již zahrnuty v procesu vymáhání.

Graf č.18 Celková suma pokut po lhůtě splatnosti v procesu vymáhání



Zdroj: vlastní zpracování - data získána z databáze - Magistrát města Ústí nad Labem, vlastní zpracování

Nejvíce finančních prostředků v procesu vymáhání bylo v roce 2022. Naopak, nejvíce se se dařilo vymáhat pokuty v roce 2019, kdy celková suma pokut po lhůtě splatnosti v procesu vymáhání byla nejnižší.

Celkem byl v procesu vymáhání pokut uložených za dopravní přestupky v krajském městě Ústí nad Labem evidován dluh ve výši 54 902 217,03 Kč a to za pouhých 5 let!

5 Výsledky a diskuse

Teoretická část práce nás seznamuje se základními právními předpisy, které provoz na pozemních komunikacích upravují. Rovněž jsou v této části práce vysvětleny základní pojmy z oblasti dané problematiky. Přínosem této části práce je pak stručný přehled těch nejzákladnějších předpisů, které se týkají provozu na pozemních komunikacích a jež by měl každý člověk, jenž se této oblasti věnuje znát. Dalším přínosem této práce je pak vysvětlení základních pojmů a to tak, aby nemohlo dojít k různému způsobu pochopení těchto pojmů a následkem toho pak i k rozdílnému výkladu zákonných předpisů. Toto sjednocení výkladu pak napomáhá správním orgánům a dalším zainteresovaným složkám jako je Policie ČR, městská či obecní policie, vojenská policie či celní správa, které jsou příslušné k projednávání přestupků týkajících se přestupků na pozemních komunikacích ke správnému výkladu jednotlivých skutkových podstat dopravních přestupků.

Neméně důležitou součástí teoretické části této práce je pak i stručný přehled možných zákonných nástrojů, které slouží k vymáhání pokut po lhůtě splatnosti. Správní orgán či jiný orgán příslušný k řešení přestupků na pozemních komunikacích sice svým rozhodnutím rozhodne o uložení sankce v podobě pokuty, avšak když tato není zaplacená na místě, dochází k další důležité fázi a to k vymáhání pokut po lhůtě splatnosti.

A poslední kapitola teoretické části práce, která se věnovala historickému vývoji pravidel provozu na pozemních komunikacích, pak může sloužit jako srovnávací model zda úpravou zákonných norem lze docílit vyšší bezpečnosti při provozu na pozemních komunikacích a trvalému snižování počtu dopravních přestupků.

5.1 Hodnocení výsledků z provedené analýzy vybraných dopravních přestupků ve městě Ústí nad Labem v letech 2018-2022

Z provedeného výzkumu, jehož výsledky jsou zachyceny v grafu č. 1 a grafu č. 2 vyplývá, že počet uložených pokut a jejich výše se v průběhu sledovaných pěti let nijak výrazně neměnila. Z toho lze vyvozovat, že se ve sledovaném období nijak výrazně nedařilo snižovat počet dopravních přestupků. Je třeba konstatovat, že v tomto období nedošlo k nijak výrazným legislativním změnám, které by znatelně ovlivnily jak počet přestupků, tak i výši sankcí, jež lze za přestupky uložit. Určitě by bylo zajímavé a z hlediska predikce dalšího

vývoje přestupků žádoucí sledovat počet přestupků a výši sankcí za ně ukládaných v příštích letech až se projeví dopad novely zákona č. 361/2000 Sb., která se stává účinnou od 1.1.2024 a u vybraných skutkových podstat některých přestupků zvyšuje dolní i horní hranice ukládaných sankcí a naopak u některých dopravních přestupků ruší obligatorně ukládaný zákaz činnosti.

Z provedeného výzkumu, jehož výsledky jsou zachyceny v grafu č. 3, který zobrazuje počty přestupků týkající se jízdy vozidlem bez RZ či s jinak upravenou RZ, lze vysledovat postupný pokles počtu přestupků. Toto je jistě dobrým příslibem do budoucna. Otázkou zůstává, jak klesající počet těchto přestupků ovlivní nový nástroj k vymáhání pokut po lhůtě splatnosti a to zabavení registračních značek. Nebude to naopak kontraproduktivní a nepovede to naopak k opačnému trendu, kdy počet těchto přestupků začne opět narůstat, neboť řidiči, jimž byla RZ zabavena s autem jezdit potřebují např. při cestě za prací a raději budou riskovat jízdu bez RZ než ztrátu zaměstnání?

Z provedeného výzkumu, jehož výsledky jsou zachyceny v grafu č. 4, jenž ukazuje vývoj přestupky řízení bez řidičského oprávnění je možno vysledovat nepatrný pokles v letech 2021 a 2022. Určitě bude zajímavé srovnání v dalších letech, jak se u skutkové podstaty tohoto přestupku projeví novelizace zákona č. 361/2000 Sb., kdy od 1.1.2024 je povoleno řídit motorové vozidlo osobě starší 17 let s řidičským oprávnění pro skupinu B za dozoru mentora.

Z provedeného výzkumu, jehož výsledky jsou zachyceny v grafu č. 5, který nám představuje počet přestupků jízdy pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky je zajímavé, že v letech 2018 a 2019 bylo spácháno přibližně stejně přestupků a v letech 2020-2022 pak došlo k výraznému snížení těchto přestupků. Je ovšem otázkou, zda se řidiči stali uvědomělejšími a ukázněnějšími či zda na menším počtu zjištěných přestupků této skutkové podstaty má podíl menší počet dopravně bezpečnostních akcí ze strany Policie ČR. Je zapotřebí si uvědomit, že v roce 2019, kdy byl nejvyšší počet zjištěných přestupků byl zvýšený počet bezpečnostních akcí Policie ČR, kdy vlivem situace s nákazou COVID 19 docházelo k úplné uzavěře celých okresů.

Z provedeného výzkumu, jehož výsledky jsou zachyceny v grafu č. 6, jenž prezentuje počet přestupků, kdy se řidič odmítne podrobit testování na přítomnost alkoholu či jiných návykových látek je možné vyčíst, že počet těchto přestupků je poměrně stabilní a dochází jen ke statisticky nevýznamným rozdílům. Z takto prezentovaných výsledků lze vyvodit, že dosud není účinný nástroj, který by umožnil počet těchto přestupků výrazně snížit. Odpověď na tuto otázku by nám za pár let mohla dát opětovná analýza, kdy by se projevila novelizace zákona č. 361/2000 Sb., která se stává účinnou od 1.1.2024 a zvyšuje jak finanční sankci za tento přestupek, kdy horní hranice bude ve výši 75 000 Kč, tak i zpřísnuje obligatorně ukládanou sankci zákazu činnosti spočívající v řízení motorových vozidel, kdy se spodní hranice zvyšuje na 18 měsíců a horní hranice se zvyšuje na 36 měsíců.

Z provedeného výzkumu, jehož výsledky jsou zachyceny v grafu č. 7, kde je zachycen vývoj v počtu spáchaných přestupků týkající se nepovolené rychlosti, tak jak je uvedeno v ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2. Z grafu pak vyplývá, že ani počty spáchaných přestupků se nijak výrazně rok od roku neliší a počet těchto přestupků se nedaří účinně snižovat. Opět by byla zajímavá analýza tohoto přestupku za rok 2024, kdy po novele zákona č. 361/2000 Sb. dochází ke zpřísnění sankcí. Pokuta za tento přestupek bude po novele v rozmezí 7 000 Kč až 25 000 Kč a zákaz činnosti na 6 měsíců až 18 měsíců (dnes pokuta 5 000 Kč až 10 000 Kč a zákaz činnosti na 6 měsíců až 1 rok).

Z provedeného výzkumu, jehož výsledky jsou zachyceny v grafu č. 8 je zachycen vývoj počtu přestupků týkajících se nedovoleného předjíždění. Je zde možné odvodit, že od roku 2018 do roku 2021 docházelo k postupnému snižování počtu přestupků, ale v roce 2022 došlo k opětovnému navýšení počtu přestupků, kdy tento rok byl v negativním slova smyslu rekordním za sledované období. Novelizace zákona č. 361/2000 Sb. sice zpřísnuje peněžní sankci za tento přestupek, kdy rozmezí je od 7 000 Kč do 25 000 Kč, ale dříve ukládaný obligatorní trest zákazu činnosti se novelizací ruší, takže lze očekávat zvýšení počtu těchto přestupků.

Z provedeného výzkumu, jehož výsledky jsou zachyceny v grafu č. 9 jenž zobrazuje počet přestupků týkající se nedání přednosti v jízdě, lze vypozaovat jistou anomálii, kdy v letech 2018-2020 byl počet zjištěných přestupků přibližně stejný. Naproti tomu v roce 2021 došlo k rapidnímu snížení a v roce 2022 k rapidnímu navýšení počtu přestupků.

Z provedeného výzkumu, jehož výsledky jsou zachyceny v grafu č. 10, který zobrazuje počet přestupků týkající se dopravní nehody, kdy řidič bezprostředně po nehodě nezastaví vozidlo a od nehody ujede je ve sledovaném období vyrovnaný. V žádném roce sledovaného období nedošlo ani k enormnímu snížení ani zvýšení počtu tohoto přestupku.

Další výsledky výzkumu jsou zachyceny v grafech č. 11, č. 12 a č. 13, jsou zde znázorněny počty přestupků nepovolené rychlosti řešené ve správním řízení, vykazují stoupající trend, což je vzhledem k závažnosti tohoto přestupku znepokojující a svědčí o tom, že je nutné v dané oblasti učinit radikální kroky ke snížení počtu přestupků.

Naproti tomu u grafu č. 14. jenž ukazuje počet přestupků nezastavení na signál „Stůj“, které jsou řešeny ve správním řízení je možné vyzorovat zřetelný pokles takto řešených přestupků, což je vzhledem k závažnosti tohoto přestupku potěšující.

Z provedeného výzkumu, jehož výsledky jsou zachyceny v grafu č. 15 je vyhodnocen počet oznámených přestupků správnímu orgánu v jednotlivých letech ve sledovaném období. Z analýzy pak vyplývá, že počet oznámených přestupků má stoupající trend. Je ovšem otázkou, zda se jedná o nárůst počtu páchaných přestupků samotnými přestupci, či zda jde o zvýšenou aktivitu strážníků.

Z provedeného výzkumu, jehož výsledky jsou zachyceny v grafu č. 16 je zaznamenána celková výše uložených pokut v jednotlivých letech sledovaného období. Z tohoto grafu jde vyčíst, že finanční výše uložených pokut má stoupající charakter a to v nestejně velkých vlnách, zatímco rozdíl mezi roky 2018 a 2019 byl 1 222 550 Kč, tak rozdíl mezi roky 2021 a 2022 byl již 2 538 550 Kč. V letech 2020 a 2021 naopak došlo k poklesu a to o 251 750 Kč.

Z provedeného výzkumu, jehož výsledky jsou zachyceny v grafu č. 17, který zobrazuje počet výzev k zaplacení pokuty pro nepřítomné řidiče, jež umístila Městská policie Ústí nad Labem tkzv. „za stěrač“ lze vyzorovat, že zatímco od roku 2018 do roku 2020 docházelo ke snižování počtu těchto výzev, tak od roku 2021 opět dochází ke zvyšování počtu. Je

otázkou, zda na klesajícím počtu těchto výzev se nepodílela situace kolem pandemie COVID 19 a nikoliv větší dodržování platných právních norem ze strany řidičů.

Z provedeného výzkumu, jehož výsledky jsou zachyceny v grafu č. 18 je pak zobrazen celkový objem financí ve vymáhání za pokuty po lhůtě splatnosti. Po poklesu mezi roky 2018 a 2019 pak opětovně dochází k nárůstu a to rok od roku většimu. Rozdíl mezi nárůstem mezi roky 2019-2020 je 362 678,64 Kč a 2021-2022 je 1 311 501,01 Kč. Lze tedy konstatovat, že celková suma financí za pokuty ve vymáhání po lhůtě splatnosti rok od roku roste a rozdíl mezi po sobě jdoucími roky se rok od roku zvyšuje. To svědčí o tom, že platební morálka přestupců se rok od roku zhoršuje.

Jak z provedeného výzkumu vyplývá, počty přestupků se dlouhodobě nedaří snižovat. Na vině je jednak značná neukázněnost účastníků silničního provozu, malý počet dopravně-bezpečnostních kontrol ze strany všech zainteresovaných složek, tak i nízký počet technických prostředků umožňujících automaticky kontrolovat dodržování pravidel silničního provozu tak i report a dokumentaci spáchaných dopravních přestupků.

Cesty ke snížení počtu dopravních přestupků se mohou ubírat dvěma směry a to směrem represe a směrem prevence. Zatímco represe, spočívající v úpravě právních norem ve formě navyšování sankcí za spáchané přestupky, by bylo potřebné řešit na celostátní úrovni prevenci je řešení na místní úrovni. Toto řešení by spočívalo v místních úpravách.

Přestupek překračování nejvyšší povolené rychlosti je možno řešit jednak dopravním značením, které by zohlednilo místo a čas. Například ráno před školou, která se nachází u hlavní silnice by byla rychlost snížena světelným dopravním značením na 30 km/h. V době vyučování by byla rychlost tímž světelným dopravním značením upravena na 50 km/h a odpoledne v době odchodu žáků opět snížena na 30 km/h. Ve večerních hodinách, jestliže by to dopravní situace v místě umožnila, rychlost by se zvedla na 70 km/h.

Další možnou variantou preventivního opatření by pak byla instalace měřícího zařízení, které by bylo napojeno na blízký semafor a při překročení nejvyšší povolené rychlosti by tento přestupek technické zařízení automaticky zadokumentovalo a na blízském semaforu by

došlo k rozsvícení červeného světla „STŮJ“, kdy by mohl být zaznamenán kamerou i konkrétní řidič, který by byl za dopravní přestupek následně sankcionován.

Další možností preventivních opatření jsou pak častější policejní kontroly v kritických místech. A to jak ze strany Policie ČR, tak i ze strany Městské policie Ústí nad Labem případně i Celní správy ČR. Tyto častější kontroly by účastníky silničního provozu nutily dodržovat zákonná ustanovení.

Těmito častějšími kontrolami by se pak rovněž zvýšil počet odhalených přestupků, kdy řidič řídil pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek. Rovněž by se těmito kontrolami dařilo odhalit více dopravních přestupků souvisejících s řízením bez řidičského oprávnění. Omezit počet těchto dopravních přestupků by pomohlo zpřísnění podmínek pro nastávající řidiče a rovněž zpřísnění podmínek pro řidiče, jimž bylo řidičské oprávnění pozastaveno, či jim byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

Nastávající řidiči by museli absolvovat důkladné psychologické vyšetření, případně i lékařské vyšetření zaměřené na zjištění, zda se nejedná o lidi užívající omamné a psychotropní látky. Dále by nastávající řidiči museli povinně absolvovat školení o možných následcích a zdravotních rizicích při užívání návykových látek ve vztahu k řízení motorových vozidel.

Stávající řidiči, jimž bylo řidičské oprávnění pozastaveno, či jim byl udělen zákaz řízení, by rovněž museli před navrácením řidičského oprávnění absolvovat vyšetření u dopravního psychologa a rovněž i nějakou formu tzv. „alternativního trestu“ v podobě práce například v protialkoholické léčebně či detenčním ústavu pro uživatele návykových látek.

6 Závěr

Cílem této diplomové práce bylo na základě obsahové analýzy právních textů vyhodnotit problematiku přestupků a řízení o přestupcích z pohledu platné právní úpravy na území města Ústí nad Labem se zaměřením na četnost výskytu jednotlivých skutkových podstat, způsobu jejich řešení a následného vymáhání uložených sankcí. Dalším dílčím cílem této diplomové práce byla pak identifikace nejzávažnějších dopravních přestupků ve městě Ústí nad Labem a na základě porovnání statistických dat od roku 2018 do roku 2022 navrhnout možná řešení pro zlepšení bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích v krajském městě Ústí nad Labem.

Hlavního cíle se podařilo dosáhnout, kdy v teoretické části byly popsány a vysvětleny klíčové právní pojmy, týkající se přestupků na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a provozu na pozemních komunikacích. Byly specifikovány i základní právní normy týkající se daného tématu.

Dílčího cíle identifikace nejzávažnějších přestupků páchaných ve městě Ústí nad Labem ve sledovaném období od roku 2018 do roku 2022 se rovněž podařilo dosáhnout. Z vyhodnocení statistických dat za roky 2018 až 2022 vyplynulo, že se počty závažných přestupků nijak nedaří snižovat a rovněž následné vymáhání pokut nelze hodnotit jako úspěšné, proto autor závěrem navrhuje možná řešení pro zlepšení této neutěšené situace v krajském městě Ústí nad Labem.

K první úpravě již došlo k 1.1.2024, kdy vstoupila v platnost novela zákona č. 361/2000 Sb., ve které se zpřísňují sankce za vybrané závažné přestupky. Autor této diplomové práce by navrhoval ještě radikálnější sankce avšak nikoliv finanční, které na samotnou bezpečnost silničního provozu až takový vliv nemají. Zde by autor pouze navrhoval upravit výši finančních sankcí ve vztahu k osobě pachatele se zohledněním výše jeho příjmů a četnosti páchaní přestupků na úseku dopravy. Naopak, kde by autor práce navrhoval sankce přísnější, jsou sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Novela zákona č. 361/2000 Sb. sice u vybraných skutkových podstat sankce zvyšuje, avšak u dalších tyto sankce ruší. Jako příklad lze uvést nedovolené předjíždění, kde dolní hranici sankce zákonodárci snížili na 4 000 Kč a sankci zákazu činnosti zcela zrušili. Zde by autor

práce tuto sankci ponechal a zvýšil její horní hranici z původních 12 měsíců na 24 měsíců. Vždyť smyslem této sankce je ochránit společnost před potencionálním nebezpečím, kterému jsou ostatní účastníci silničního provozu při nebezpečném předjíždění vystaveni.

Další navrhovaná řešení ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu ve městě Ústí nad Labem jsou pak spíše technického charakteru. Místo složitých křižovatek, kde dochází k častým těžkým dopravním nehodám stavět kruhové objezdy vždy, kdy to místní podmínky umožňují. V místě, kde toto není možné tak křižovatky vybavit semaforey s inteligentním řízením provozu, tak aby bylo možno reagovat na náhle vzniklé situace (vznik kolon, dopravní nehody či jiné mimořádné situace). Pro zpomalení dopravy například v okolí škol pak před těmito budovami stavět silniční retardéry, které řidiče donutí snížit rychlost jízdy a jet obezřetněji. Dalším možným řešením ke snížení počtu dopravních přestupků by byla další instalace kamer, které jsou schopné dopravní přestupek zaznamenat. Tyto kamery by měly být s vysokým rozlišením, tak aby bylo možno identifikovat řidiče vozidla a tohoto postihovat a ne sankcionovat provozovatele vozidla. Tato opatření by měla směřovat k celkovému snižování počtu páchaných dopravních přestupků ve vybraných oblastech.

Poslední navrhovaná řešení je pak spíše organizačního charakteru, kdy autor práce navrhuje zvýšit počet policistů a strážníků, kteří na bezpečnost silničního provozu dohlížejí. Plánovat více bezpečnostních akcí s častou změnou místa tak, aby řidiči byli nuceni dodržovat pravidla silničního provozu. Další cestou ke snížení počtu přestupků by pak mohla být pravidelná školení všech řidičů z povolání a to i řidičů osobních či dodávkových vozidel, na které se současná právní úprava povinných školení nevztahuje. Častější kontroly by měly vést k tomu, že řidiči budou dodržovat předpisy v oblasti bezpečnosti a plynulosti dopravy.

Ve vztahu k vymáhání pokut pak autor navrhuje užší spolupráci mezi zainteresovanými účastníky tohoto procesu, propojení registru dlužníků mezi orgány státní a veřejné správy. Dále pak najít vhodná řešení tak, aby bylo možné postihnout exekucí i příjemce sociálních dávek, kteří v současné době spoléhají na to, že na tyto dávky dle současné právní úpravy není možné dostat exekuci. Vhodným řešením místo nedobytných pokut, které se po čase odepisují jako nevymahatelné tyto dlužníky postihovat například nařízenou bezplatnou prací pro různé městské organizace a spolky.

Zvolené téma "Dopravní přestupky na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu ve městě Ústí nad Labem" ukazuje, že dopravní přestupky mají významný vliv na bezpečnost a plynulost silničního provozu v tomto městě. Řidiči porušující pravidla a ignorující zákony způsobují nejen hrozbu pro sebe, ale i pro ostatní účastníky silničního provozu.

Město Ústí nad Labem by mělo pokračovat v aktivním monitorování a vymáhání dodržování dopravních předpisů a zároveň investovat do osvětových kampaní zaměřených na zvýšení povědomí o dopravní bezpečnosti. Dále je důležité sledovat dopravní situaci v městě, analyzovat příčiny dopravních přestupků a vyvíjet opatření, která by mohla vést k jejich redukci.

Kromě toho je nezbytná spolupráce s Policií ČR a dalšími složkami veřejné bezpečnosti, aby bylo možné účinněji řešit dopravní přestupky a zajistit bezpečnější silniční prostředí pro všechny občany. Dopravní bezpečnost by měla být prioritou pro město Ústí nad Labem, a společným úsilím města a jeho obyvatel můžeme přispět k snížení dopravních nehod a zlepšení kvality života ve městě.

7 Seznam použitých zdrojů

Literatura:

1. KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. Silniční právo. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. s. 19-20.
2. PROCHÁZKOVÁ, L. Správní delikty na úseku dopravy. Diplomová práce. 2013. Univerzita Palackého v Olomouci.
3. BUŠTA, Pavel. Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978–80–906024–1–0.
4. BOHADLO, David. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: komentář. Praha: Wolters Kluwer, 2018. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788075980526.
5. JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 3-20 (§ 2).
6. BRÁZDA, Jan. Základy odpovědnosti v přestupkovém zákoně: praktická příručka. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. Pro praxi. ISBN isbn978–80–7380–664–4
7. JEMELKA, Luboš. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích: komentář. V Praze: C.H. Beck, 2017. Beckovy komentáře. ISBN isbn978–80–7400–666–1.
8. KUČEROVÁ, Helena. Dopravní přestupky v praxi. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. s. 169-171, 181
9. MATES, Pavel a kol. Základy správního práva trestního. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. s. 77.
10. ŠTEMBERK, J. Automobilista v zajetí reality. 1. vydání. 2008. Nakladatelství Karolinum. ISBN:978-80-246-1461-8.
11. Mates, P. a kol. Základy správního práva trestního. 4. vydání Praha: C.H.Beck, 2008,
12. Mikule, V. Ústavní zakotvení a historické aspekty správního trestání. In Kolokvium o správním trestání. Správní právo, 2002, č.1
13. Weyr, F. Československé právo správní. Část obecná. Brno: Český akademický spolek Právnický, 1922,
14. Pošvář, J. Dopravní policie. Všehrd, 1929, č.9
15. Kučerová, H. Dopravní přestupky v praxi. 2. vydání. Praha: Linde, a.s., 2006

Právní předpisy:

1. Zákon č. 111/1994 Sb. Zákon o silniční dopravě. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>
2. Zákon č. 1/1993 Sb. Ústava České republiky. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1993-1>
3. Zákon č. 2/1993 Sb. Listina základních práv a svobod. Dostupné z: <https://www.psp.cz/docs/laws/listina.html>
4. Zákon č. 200/1990 Sb. Zákon České národní rady o přestupcích. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>
5. Zákon č. 250/2016 Sb. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>
6. Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>
7. Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o silničním provozu. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>
8. Zákon č. 500/2004 Sb. Správní řád. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>
9. Nová pravidla silničního provozu. Praha: Publikační ústav ministerstva vnitra, 1952

Internetové zdroje:

1. In: wikipedia.org (online) 10.6.2023 (cit. 11.10.2023). Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/P%C5%99estupek>
2. In: muj-pravnik.cz (online) cit 11.10.2023. Dostupné z: <https://muj-pravnik.cz/prestupek/>
3. Mgr. DOLEČEK, M. In: BusinessINFO.cz (online) cit. 11.10.2023. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/navody/odpovednost-za-prestupky-podle-noveho-prestupkoveho-zakona-ppbi/2/>
4. In: czrso.cz (online) cit. 10. 10. 2023. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/databaze-nehodovosti/?id=1613>
5. In: mdcr.cz (online) cit. 16.10.2023. Dostupné z: https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Ridicke-prukazy/bodovy_system
6. In: TipCars.com (online) cit. 11.10.2023. Dostupné z: <https://www.tipcars.com/magazin/aktuality/historie-s-usmevnymi-paragrafy.html>
7. In: CZSO.CZ (online) cit. 8.10.2023 Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/databaze-demografickych-udaju-za-vybrana-mesta-cr>

8 Seznam tabulek, grafů, obrázků a zkratk

8.1 Seznam obrázků

Obrázek č. 1 – Bodový systém	32
Obrázek č. 2 - Silniční a dálniční síť Ústecký kraj	64
Obrázek č. 3 - Dálnice D8	66

8.2 Seznam tabulek

Tabulka č. 1 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. a) za dané časové období	70
Tabulka č. 2 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 za dané časové období	72
Tabulka č. 3 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. b) za dané časové období	75
Tabulka č. 4 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. d) za dané časové období	77
Tabulka č. 5 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 za dané časové období	78
Tabulka č. 6 – Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 za dané časové období	80
Tabulka č. 7 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 za dané časové období	82
Tabulka č. 8 – Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. i) bod 1 za dané časové období	84
Tabulka č. 9 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 za dané časové období	86
Tabulka č. 10 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 za dané časové období	88
Tabulka č. 11 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. f) bod 4za dané časové období	89
Tabulka č. 12 - Počet spáchaných přestupků § 125c odst. 1 písm. f) bod 5za dané časové období	91

Tabulka č. 13 - Počet oznámených přestupků ve městě v Ústí nad Labem Městskou Policíí za dané časové období	92
Tabulka č. 14 - Výše uložených pokut Městskou policíí v Kč za dané časové období	93
Tabulka č. 15 - Počet výzev k zaplacení pokuty uložených Městskou policíí za stěrače za dané časové období	94

8.3 Seznam grafů

Graf č. 1- Počet uložených pokut v kusech	67
Graf č. 2 - Výše uložených pokut v Kč	68
Graf č. 3 - Přestupky dle ust. §125c odst. 1 písm. a)	70
Graf č. 4 - Přestupky dle ust. §125c odst. 1 písm. e) bod 1	72
Graf č. 5 - Přestupky dle ust. §125c odst. 1 písm. b)	74
Graf č. 6 - Přestupky dle ust. §125c odst. 1 písm. d)	76
Graf č. 7 - Přestupky dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2	78
Graf č. 8 - Přestupky dle ust. §125c odst. 1 písm. f) bod 7	80
Graf č. 9 - Přestupky dle ust. §125c odst. 1 písm. f) bod 8	81
Graf č. 10 - Přestupky dle ust. § 125c odst. 1 písm i) bod 1	83
Graf č. 11 - Přestupky dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2	86
Graf č. 12 - Přestupky dle ust. § 125c odst. 1. písm f) bod 3	87
Graf č. 13 - Přestupky dle ust. § 125c odst. 1 písm f) 4 bod	89
Graf č. 14 - Přestupky dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 5	90
Graf č. 15 - Počet oznámených přestupků Městskou policíí Ústí nad Labem	92
Graf č. 16 - Výše uložených pokut Městskou policíí v Kč ve městě Ústí nad Labem	93
Graf č. 17 - Výzvy k zaplacení pokuty v ks uložených Městskou policíí ve městě Ústí nad Labem	94
Graf č. 18 - Celková suma pokut po lhůtě splatnosti v procesu vymáhání	96
Graf č. 19 - Délka silniční sítě	65

8.4 Seznam použitých zkratk

VS-veřejná správa

ČR-Česká republika

EU-Evropská unie

LZPS-zákon č. 2/1993 Sb. Listina základních práv a svobod

ZoPK-zákon č. 114/1992 Sb. Zákon o ochraně přírody a krajiny

ZoSP-zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o silničním provozu

ZoP-zákon č. 273/2008 Sb. Zákon o Policii České republiky

ZoPo-zákon č. 418/2011 Sb. Zákon o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim

ZoSD-zákon č. 234/2014 Sb. Zákon o státní službě

ZoPČR-zákon č. 273/2008 Sb. Zákon o Policii České republiky

SŘ-zákon č. 500/2004 Sb. Správní řád