

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
PEDAGOGICKÁ FAKULTA
ÚSTAV PEDAGOGIKY A SOCIÁLNÍCH STUDIÍ

Bakalářská práce

Barbora Syptáková

**Právní vědomí a praxe v oblasti správních deliktů v dopravě na pozemních
komunikacích na Vsetínsku**

Olomouc 2017

vedoucí práce: JUDr. Zdenka Nováková, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Právní vědomí a praxe v oblasti správních deliktů v dopravě na pozemních komunikacích na Vsetínsku“ vypracovala samostatně a použila jsem pouze uvedených pramenů a literatury.

V Olomouci dne

.....

Barbora Syptáková

Poděkování

Děkuji JUDr. Zdence Novákové, Ph.D. za odborné vedení, cenné připomínky a rady při zpracování mé bakalářské práce.

Dále děkuji Ing. Dušanovi Orságovi, zástupci vedoucího dopravního inspektorátu Vsetín a pracovním městských úřadů z oddělení dopravy a přestupkového řízení ve Vsetíně, Valašském Meziříčí a Rožnova pod Radhoštěm za poskytnutí informací o četnosti výskytu konkrétních přestupků na úseku dopravy v okrese Vsetín.

Obsah

ÚVOD	6
1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	9
1.1 PRÁVNÍ VĚDOMÍ	9
1.2 SPRÁVNÍ DELIKT	9
1.2.1 <i>Druhy správních deliktů</i>	10
1.3 POZEMNÍ KOMUNIKACE.....	10
1.4 SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ	10
2 VYMEZENÍ PŘESTUPKU A PŘESTUPKOVÉHO ŘÍZENÍ	11
2.1 PŘESTUPEK	11
2.1.1 <i>Formální a materiální znaky přestupku</i>	12
2.2 DOPRAVNÍ PŘESTUPEK	14
2.3 SANKCE.....	15
2.4 SPRÁVNĚPRÁVNÍ ODPOVĚDNOST	17
2.5 PŘESTUPKOVÉ ŘÍZENÍ	17
2.6 PRÁVNÍ ÚPRAVA PŘESTUPKŮ NA ÚSEKU DOPRAVY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	20
3 PŘESTUPKY PROTI BEZPEČNOSTI A PLYNULOSTI PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH SPÁCHANÉ NA VSETÍNSKU	21
3.1 ZÁKLADNÍ GEOGRAFICKÉ ÚDAJE O OKRESE VSETÍN.....	21
3.2 OBECNÁ NEHODOVOST V OKRESE VSETÍN A POROVNÁNÍ MEZI ROKY 2014, 2015 A 2016	21
3.3 ŘÍZENÍ VOZIDLA POD VLIVEM ALKOHOLU NEBO PO POŽITÍ JINÉ NÁVYKOVÉ LÁTKY.....	22
3.3.1 <i>Sankce</i>	24
3.3.2 <i>Statistické údaje z odborů dopravy a přestupkového řízení na Vsetínsku</i>	24
3.4 PŘEKROČENÍ NEJVYŠŠÍ POVOLENÉ RYCHLOSTI	25
3.4.1 <i>Sankce</i>	26
3.4.2 <i>Statistické údaje z odborů dopravy a přestupkového řízení na Vsetínsku</i>	26
3.5 PARKOVÁNÍ NA MÍSTECH, KTERÉ PRO TO NEJSOU URČENY	27
3.5.1 <i>Sankce</i>	27
3.5.2 <i>Statistické údaje z odborů dopravy a přestupkového řízení na Vsetínsku</i>	28
4 BODOVÝ SYSTÉM	29
4.1 PLATNÁ PRÁVNÍ ÚPRAVA	29
4.2 VYMEZENÍ BODOVÉHO SYSTÉMU	29
4.2.1 <i>Bodové hodnocení za vybrané přestupky</i>	30
5 VÝZKUMNÉ ŠETŘENÍ	33

5.1	CÍLE A VÝZKUMNÉ OTÁZKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ	33
5.2	CHARAKTERISTIKA VÝZKUMNÉ METODY A POSTUP	34
5.3	VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ	35
6	SHRNUTÍ	48
	ZÁVĚR	50
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A JINÝCH ZDROJŮ	51
	SEZNAM ZKRATEK	54
	SEZNAM GRAFŮ	55
	SEZNAM PŘÍLOH	56
	ANOTACE	66

Úvod

Téma přestupků v dopravě je velmi rozsáhlé. Bylo, je a bude vždy velmi aktuální a týká se velkého množství lidí, potažmo řidičů. Zajímalo mě, jaké nejčastější přestupky řidiči v mém okolí páchají a jestli jsou si vědomi sankcí, které jim za tyto přestupky hrozí a kdo jim je může uložit. Přestupky v dopravě jsou jedny z nejčastějších páchaných přestupků u nás. Frekvence řidičů motorových vozidel má narůstající tendenci, avšak se domnívám, že spousta řidičů si svým nerozvázným jednáním za volantem neuvědomuje, jaké právní důsledky má páchaní těchto přestupků a jak svým jednáním ohrožují zdraví a majetek okolí.

Má bakalářská práce se skládá jak z části teoretické, tak z části praktické. Teoretická část je rozdělena do čtyř kapitol a každá kapitola také do několika podkapitol. V první kapitole se zabývám vymezením základních pojmů, jako je právní vědomí, správní delikt a jeho druhy, pozemní komunikace a správní řízení. Ve druhé kapitole se již blíže zaměřuji na přestupky, a to tak, že si vymezím, co je to přestupek, znaky přestupku, dopravní přestupek, sankce a správněprávní odpovědnost za přestupky, přestupkové řízení a právní úpravu přestupků na úseku dopravy. Třetí kapitola se už věnuje přímo přestupkům proti bezpečnosti a plynulosti na pozemních komunikacích na Vsetínsku. Na začátku jsem si vymezila okres Vsetín, obecnou nehodovost a poté se již věnuji třem konkrétním dopravním přestupkům, ke kterým dochází za poslední roky na Vsetínsku nejčastěji. Mezi ně patří řízení pod vlivem alkoholu a jiné návykové látky, překračování stanovené rychlosti a špatné parkování. Ke každému přestupku jsou napsány sankce, které za konkrétní přestupek náleží a statistické údaje o témže přestupku za roky 2014, 2015 a 2016, které jsem měla k dispozici z příslušných správních orgánů. A poslední čtvrtá kapitola se věnuje bodovému systému.

Praktická část se skládá pouze ze dvou kapitol a první kapitola se dělí ještě na tři podkapitoly. První jsem si stanovila cíle a výzkumné otázky v dotazníkovém šetření. Poté jsem charakterizovala výzkumnou metodu a postup mého výzkumného šetření. Poslední podkapitola se věnuje již samotným výsledkům dotazníkového šetření. Závěrečnou kapitolou je shrnutí, kde vyvracím nebo potvrzuji mé dílčí cíle a výzkumné otázky, které jsem si stanovila na začátku.

Hlavním cílem dotazníkového šetření v mé bakalářské práci bylo zanalyzovat právní vědomí a praxi řidičů na pozemních komunikacích na Vsetínsku u nejvíce frekventovaných přestupků v dopravě.

Jako dílčí cíle jsem si stanovila:

- Zjistit míru právního vědomí související s ukládáním pokut a body za konkrétní přestupky.
- Zjistit, zda se respondenti domnívají, jestli má bodový systém nastavený v České republice výchovný vliv na řidiče a pokud ano, tak jaký.
- Zjistit do jaké míry ovlivňuje věk a pohlaví respondentů frekvenci přestupků za řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek.
- Zjistit do jaké míry ovlivňuje věk a pohlaví respondentů frekvenci přestupků při dodržování nejvyšší povolené rychlosti.
- Zjistit zda věk a pohlaví respondentů má vliv i na špatné parkování.

Jediný problém, který shledávám v mé bakalářské práci je, zda mi vedoucí dopravního inspektorátu Vsetín a pracovníci dopravního oddělení a přestupkového řízení na městských úřadech ve Vsetíně, Valašském Meziříčí a Rožnova pod Radhoštěm umožní nahlédnout do jejich spisové dokumentace, která obsahuje citlivé data přestupců, abych si mohla vypsát statistické údaje, které potřebuji ke zpracování mé práce.

Tématem dopravních přestupků na pozemních komunikacích se zabývala také Michaela Vohralíková (2016), která se věnovala nejčastějším dopravním přestupkům, které byly spáchány ve městě Litomyšl, Michal Plas (2015), který se zabýval také nejčastěji páchanými dopravními přestupky, ovšem na Vsetínsku jsem z dostupných zdrojů nenašla, že by se výše zmíněná problematika doposud zkoumala.

TEORETICKÁ ČÁST

1 Vymezení základních pojmů

V této první kapitole se budu zabývat pouze obecným vymezením základních pojmů, jako je právní vědomí, správní delikt, druhy správních deliktů, pozemní komunikace a pojmem správní řízení.

1.1 Právní vědomí

Právní vědomí vnímáme jako odraz práva pozitivního a jeho změny. Právní vědomí lze rozlišit na právní vědomí de lege lata a právní vědomí de lege ferenda. De lege lata znamená, že se jedná o právní vědomí dle zákona, který je platný. Přesně nám definuje, co je s právem v souladu a co nikoliv. De lege ferenda se zabývá jejímž hodnocením v oblasti spravedlnosti a správnosti v právu pozitivním. Navenek právní vědomí tedy lze prezentovat jako postoje, názory a chování lidí ve vztahu k platnému právu, jak z pohledu jednotlivce, tak z pohledu skupiny, či celé společnosti (Gerloch, 2009, s. 23). Jedná se o jev, ve kterém se navzájem spojuje mnoho faktorů, a proto se jeví jako velmi složitý (Harvánek et al., 2008, s. 299).

Pojem právní vědomí může mít mnoho podob a lze ho chápat různě. Miloš Večeřa z právního pohledu právní vědomí definuje jako: „*právní vědomí představuje projekci právní oblasti, zejména objektivního práva jako systému právních norem, do vědomí sociálních subjektů*“ (Večeřa, Urbanová, 2006, s. 225).

Ovšem Miroslav Petruska definuje pojem z pohledu sociologa takto: „*individuální i společenské vědomí o stávajícím právu, o možnostech jednání podle práva i o omezeních z práva plynoucích*“ (Petrusek et al., 1996, s. 1372).

V obou vyjádřeních však můžeme vidět, že pojem právní vědomí tedy obsahuje vždy obě roviny, jak rovinu, která vychází ze znalostí práva, které zrovna platí tak rovinu, která je založená na jeho hodnocení (Gerloch, 2009, s. 23).

1.2 Správní delikt

Za správní delikt považujeme jakékoli protiprávní jednání, jehož znaky jsou stanoveny zákonem, a za které správní orgán ukládá správní trest (Prášková, 2013, s. 141). Za pachatele u správních deliktů můžeme považovat fyzickou osobu nebo právnickou osobu (Mates et al., 2015, s. 17). Mezi nejzákladnější správní delikty patří přestupky fyzických osob a jiné správní delikty právnických osob, podnikajících fyzických osob (Co je to správní delikt? [online]).

Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku vymezil správní delikt jako „*protiprávní jednání, jehož znaky jsou stanoveny zákonem, správní orgán za ně pak ukládá zákonem stanovený trest. Jedná se o protiprávní jednání bez ohledu na zavinění, zpravidla výslovně*

označené zákonem jako správní delikt.“ (Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 31. 5. 2007, sp. zn. 8 As 17/2007-135).

1.2.1 Druhy správních deliktů

V pozitivní právní úpravě v české teorii bývají za typické druhy správních deliktů považovány tyto:

- přestupky,
- tzv. jiné správní delikty fyzických osob,
- veřejné disciplinární delikty,
- tzv. pořádkové správní delikty,
- správní delikty smíšené povahy,
- správní delikty právnických osob.

Dělení správních deliktů, je ovšem dodnes velice sporné. Nejtypičtějším správním deliktem, který je u nás jak po stránce obsahové i po stránce legislativně technické propracovanější jsou pouze přestupky. (Mates et al., 2015, s. 16). Bližší klasifikaci přestupků se věnuje kapitola 2.

1.3 Pozemní komunikace

Legislativní vymezení dopravní cesty určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti upravuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Pozemní komunikaci dělíme na tyto kategorie:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- a účelová komunikace (Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích [online]).

1.4 Správní řízení

Principy a postupy správního řízení upravuje zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. Jeho definice se nachází v obecném ustanovení o správním řízení v části druhé pod § 9. Správní řízení je tedy definováno jako postup správního orgánu, jehož hlavním účelem je vydat rozhodnutí, v němž se v dané věci práva nebo povinnosti jmenovitě určené osoby zakládají, mění anebo ruší, nebo v němž se v určité věci prohlašuje, zda taková osoba práva anebo povinnosti má nebo nemá (Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád [online]).

2 Vymezení přestupku a přestupkového řízení

V této kapitole si vymezíme pojem přestupek, dopravní přestupek, objekt, subjekt, objektivní a subjektivní stránku dopravních přestupků, formální a materiální znaky přestupků, obecné sankce za přestupky, řízení o přestupcích. A také se zde krátce zmiňují o právní úpravě přestupků na úseku dopravy na pozemních komunikacích. Vybraným přestupkům na úseku dopravy na pozemních komunikacích se blíže věnuje kapitola 3.

2.1 Přestupek

Než si vymezíme pojem dopravní přestupek, je důležité se seznámit s tím, co je to přestupek obecně. Přestupek je uveden jak v přestupkovém zákoně, tak i v jiných zákonech, avšak musí být jasně vymezeno a označeno, že se jedná o přestupek, jinak se jedná o jiný správní delikt (Cingr, 2004, s. 74).

Legální definice přestupku jako jednoho ze správních deliktů byla provedena v §2 odst. 1 v obecné části v zákoně o přestupcích č. 200/1990 Sb., ve znění pozdějších předpisů, na rozdíl od jiných správních deliktů. Tato právní úprava je tedy hlavním těžištěm přestupků (Průcha, 2012, s. 393). Lze tedy o přestupku hovořit jako o tzv. „pojmenovaném“ správním deliktu. Definice tak respektuje základní požadavek demokratického právního státu a je plně v souladu s principem zákonitosti (Jemelka, Vetešník 2013, s. 3-4). U přestupků na rozdíl od jiných správních deliktů musí být stanoven stupeň nebezpečnosti pro společnost, ten však musí být nepatrný. Proto jsou přestupky druhem správních deliktů, který je stanoven jako zvláštní (Cingr, 2004, s. 74).

Legislativní vymezení přestupku tedy je: *„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“* (Jemelka, Vetešník 2013, s. 2). Za jednání můžeme považovat i opomenutí daného konání na základně okolností a svých osobních poměrů, ke kterému byl pachatel přestupku povinen. Pokud však osoba chtěla porušit nebo ohrozit zákonem chráněný zájem nebo zájmy chráněné jinými právními předpisy, kdy věděla, že chráněné zájmy může svým jednáním ohrozit nebo porušit, a pro případ, že je poruší nebo ohrozí a byla s tím srozuměna, dochází k úmyslnému spáchání přestupku. Jestliže však pachatel věděl, že svým jednáním může ohrozit nebo porušit chráněný zájem zákonem nebo jinými právními předpisy, ale spoléhal na to, že porušení nebo ohrožení takového typu nezpůsobí, jedná se o nedbalostní spáchání přestupku (Černý, Horzinková, Kučerová, 2011, s. 26).

V § 2 odst. 1 zákona je přestupek vymezen jak pozitivně tak i negativně (Kučerová, 2006, s. 27). V určení pozitivním je vymezení obecného pojmu přestupek, negativní vymezení se však zabývá právě tím, kdy se o přestupek nejedná. Aby nedocházelo k dvojímu postihu za totéž protiprávní jednání, má přestupek nejnižší stupeň škodlivosti (Černý, Horzinková, Kučerová, 2011, s. 26-27). Proto v § 2 odst. 1 najdeme také přímo znaky a prvky, které pozitivně vymezují přestupek a odlišují se od jiných veřejnoprávních deliktů, jako je například trestný čin. Zákonodárce tedy vymezil vzájemný poměr mezi „jinými správními delikty postižitelnými podle zvláštních předpisů“. Z toho vyplývá, že pokud fyzická osoba bude jednat tak, že bude vykazovat znaky, které jsou u jiného správního deliktu, respektive trestného činu, nemůže být současně trestána i za přestupek. Jedním ze základních pojmových znaků, který musí mít každý přestupek je protiprávnost, i přesto, že není uvedena přímo v legální definici. Pokud tento znak chybí, nelze vyvozovat odpovědnost za daný přestupek, jelikož by se jednalo o jednání dovolené, které se sice svými znaky podobá přestupku, ale není pro společnost škodlivé a ani nenaplnuje jeho skutkovou podstatu (Jemelka, Vetešník, 2013, s. 4). Tři okolnosti, které protiprávnost vylučují, najdeme také v zákoně o přestupcích a to v § 2 odst. 2 písm. a) kdy jde o nutnou obranu, v § 2 odst. 2 písm. b) krajní nouzi a § 6 kdy se jedná o jednání na příkaz (Mates et al., 2015, s. 66-67). V přestupcích na úseku dopravy zpravidla nedochází k použití nutné obrany ani jednání na příkaz, ale co se může vyskytovat celkem často je jednání v krajní nouzi (Michálek, 2014, s. 30).

2.1.1 Formální a materiální znaky přestupku

V naší právní úpravě je přestupek pojat jako kombinace materiálních a formálních znaků s negativním či pozitivním vymezením jak jsme si uvedli výše. Mezi formální znaky řadíme obecné zákonné znaky, jako jsou zavinění, přičetnost nebo věk (Kučerová, 2006, s. 27). Tyto znaky jsou vymezeny v přestupkovém zákoně, protože jsou společné pro všechny přestupky (Michálek, 2014, s. 27).

Zavinění je legislativně upraveno v § 3 v zákoně č. 200/1990, o přestupcích v obecné části a je zde vymezeno, že pokud zákon výslovně nestanoví, že je zavinění úmyslné, tak k tomu, aby pachatel byl odpovědný za přestupek, postačí, že se jedná i o zavinění z nedbalosti (Jemelka, Vetešník, 2013, s. 24).

Přičetnost je upravena v obecné části v § 5 v odst. 2. a je zde vymezena negativně, tzv. nepřičetnost. Nepřičetností tedy může trpět člověk, který v čase kdy došlo ke spáchání přestupku vlivem duševní poruchy, nemohl ovládat své jednání a tím pádem ani rozpoznat, že může dojít k porušení nebo ohrožení zájmu, který je chráněn zákonem. Z toho vyplývá,

že za přestupek není odpovědný. Pokud se však pachatel do stavu nepřičetnosti přivedl sám, byť i z nedbalosti tím, že požil alkohol nebo užil jinou návykovou látku, tak se této odpovědnosti nezbavuje (Jemelka, Vetešník, 2013, s. 34).

Posledním zákonným znakem je věk, který je upraven opět v § 5, avšak v odst. 1 a to tak, že „za přestupek není odpovědný, kdo v době jeho spáchání nedovrší patnáctý rok svého věku“ (Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích [online]). Ze zákona tedy vyplývá, že odpovědnost za přestupek nastává až dnem po patnáctých narozeninách, tedy dnem následujícím a ne v den patnáctých narozenin. Za pachatele, který svým jednáním způsobil škodu a ještě nedosáhl požadovaného věku, podle soukromoprávních předpisů odpovídá jeho zákonný zástupce. K osobám mladistvým (osoby, které v době spáchání přestupku již měly patnáct let, ale nedovršíly ještě osmnácti let), se přihlíží se zvláštní péčí, podle § 19 v přestupkovém zákoně (Jemelka, Vetešník, 2013, s. 35). Mladistvému může být například snížena horní hranice pokuty na polovinu, nebo naopak nelze přestupek u mladistvého projednat v příkazním řízení. (Jemelka, Vetešník, 2013, s. 120). K uvedeným znakům se řadí ještě protiprávnost, tu jsme si však již vymezili výše v podkapitole „Přestupek“.

Dalším druhem jsou znaky typové, což jsou znaky skutkové podstaty a mezi ně vždy řadíme subjekt, subjektivní stránku, objekt a objektivní stránku přestupků. Znaky této povahy jsou vymezeny ve zvláštních zákonech.

Obecně objektem rozumíme zájem, který je chráněn právem a spácháním deliktu je tento zájem porušen nebo ohrožen (Mates et al., 2015, s. 12). Objekty dělíme na objekt obecný, individuální a druhový a to podle stupně obecnosti. Například přestupky na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu řadíme do objektu druhového (Prášková, 2013, s. 233-234). Objektivní stránkou přestupku je jednání, následek a příčinné souvislosti mezi jednáním a následkem. Jednání může být aktivní (konání) anebo naopak nečinné (opomenutí), (Mates et al., 2015, s. 12).

Obecným subjektem přestupku je člověk, který za spáchaný přestupek odpovídá, může to být jak fyzická osoba, tak i právnická osoba. A subjektivní stránkou se charakterizuje přestupek z jeho vnitřní strany. Tedy jde o psychický stav pachatele v době, kdy k přestupku dochází. Lze zde zařadit zavinění ale i záměr, pohnutku a cíl spáchání přestupku (Prášková, 2013, s. 297).

Typové znaky přestupků, kterými se zabýváme ve své práci, jsou obsaženy zejména v zákoně o silničním provozu. Blíže jsme si je vymezili výše v podkapitole „Dopravní přestupek“. Aby se tedy jednalo o přestupek, musí konkrétní jednání naplňovat jak znaky obecné tak i typové a v zákoně musí být jednání označeno jako přestupek.

Materiální znak je v přestupkovém zákoně vyznačen jako „*jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti*“. Společenská škodlivost není v legislativě přesně vymezena, ale obecně ji můžeme stanovit jako vše „*co je v rozporu s účelem právního řádu*“. Jestli se o společenskou škodlivost jedná nebo ne a jak vysoká je, to záleží na všech okolnostech určitého konkrétního případu a jeho řešení. Proto každý případ musíme posuzovat individuálně. Jako příklad z praxe lze uvést například přestupek, kdy by se podle zákona o silničním provozu § 125c odst. 1 jednalo o řízení vozidla, kdy by byl pachatel ve stavu vylučující způsobilost, ale podle trestního zákona § 274 by se jednalo o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky. A zde je velmi důležité jestli se jedná o společenskou škodlivost a v jaké míře, protože ten rozdíl spočívá pouze v ní. Dochází totiž k překrývání formálních znaků u takto konkurujících deliktů a trestných činů (Michálek, 2014, s. 27-28).

2.2 Dopravní přestupek

Vzhledem k zaměření mé práce, je důležité, abychom si vymezili i pojem dopravní přestupek. Hlavním předmětem práce jsou totiž zejména přestupky v dopravě na pozemních komunikacích. Tento pojem je často užíván, avšak nemá legální definici. V praxi i literatuře často označován jako přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích nebo proti plynulosti a bezpečnosti silničního provozu. Zejména se jedná tedy o přestupky, které jsou uvedeny v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, ale i přestupky, které upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Je v něm však zahrnut i § 23 ze zákona 200/1990 Sb., o přestupcích, který se zabývá ostatními přestupky na úseku dopravy a přestupky na úseku silničního hospodářství (Kučerová, 2006, s. 32).

Obecné objekty jednotlivých skutků upravuje zvláštní část zákona o přestupcích, avšak společným objektem přestupků v dopravě je plynulost a bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, které vyjadřují zájem společnosti na ochraně majetku, ochraně života a zdraví osob (Kučerová, 2006, s. 33-34).

Pokud dojde k porušení předpisu zejména ze zákona o provozu na pozemních komunikacích, jedná se objektivní stránku dopravního přestupku. Může se jednat o opomenutí, nerespektování nebo konání v rozporu, právě s výše uvedeným předpisem. Objektivní stránka může mít mnoho znaků, jedním z nejdůležitějších znaků objektivní stránky je především následek těchto přestupků. Buďto ohrožení nebo porušení (Kučerová, 2006, s. 34).

Za subjekt u dopravních přestupků považujeme zejména řidiče motorového vozidla, který vlastní řidičský průkaz a to o něm alespoň teoreticky vypovídá, že by měl znát předpisy týkající

se dopravy na pozemních komunikacích a má také odbornou způsobilost k řízení motorového vozidla. Avšak obecným subjektem tohoto přestupku je každý účastník silničního provozu, který je trestně odpovědný a jedná se i o chodce. Chodci bývají zpravidla nejvíce ohroženi, zejména děti a lidé zralejšího věku. A po nich bývají více než řidiči dvoustopých vozidel ohrožováni řidiči jednostopých vozidel (Kučerová, 2006, s. 34).

Za subjektivní stránku dopravních přestupků považujeme jak nedbalost vědomou tak i nevědomou. U většiny pachatelů se však jedná o nedbalost vědomou a vypovídá o tom i praxe, protože řidič motorového vozidla si je většinou vědom, že porušením pravidel, které stanovují předpisy, může způsobit dopravní nehodu včetně jejich následků, ale spoléhal na to, že ji nezpůsobí. „*Měřítkem nedbalosti je zachování určité míry opatrnosti*“. Je důležité u dopravních přestupků subjektivní kritérium nedbalosti neopomínat. Může být totiž tvořena například indispozicí řidiče, kdy se jedná o stres, přetížení, nemoc a únavu, která může přejít až do „mikro spánku“, a bdělost řidiče je v důsledku těchto indispozic značně omezena. Dalším kritériem může být také nedostatek řidičské praxe za volantem. Nelze tuto subjektivní stránku opomíjet, mnohdy může mít na chování řidiče velký vliv. A v neposlední řadě se také jedná o úmysl, který může být jak přímý tak i nepřímý (Kučerová, 2006, s. 35).

2.3 Sankce

Obecně se jedná o právní následky, které nastávají v případě, že dojde k porušení správních deliktů. Musí však být naplněny všechny znaky konkrétního přestupku a je uznán vinným subjekt přestupku, který ho spáchal. Tyto následky jsou rozděleny do dvou skupin a to na sankce a ochranná opatření. Za účel těchto sankcí a ochranných opatření je považována jak represe, tak i výchovné působení. Výchovné působení by však mělo působit nejen na samotného pachatele, který spáchá přestupek, ale i na ostatní účastníky silničního provozu, aby se takovýmito přestupkům snažili zabránit (Michálek, 2014, s. 36). Druh trestu a jeho výši však lze uložit jen takový, který nám stanoví zákon. I v tomto případě totiž platí ústavní zásada „*nulla poena sine lege*“, které právě odkazuje na to, že pouze zákon může předepsat druh a výši trestu, který za konkrétní přestupek pachateli náleží (Mates et al., 2015, s. 93). Druhy sankcí, které můžeme dle zákona uložit za konkrétní přestupky, se nacházejí v obecné části zákona o přestupcích pod § 11 a bližší vymezení se nachází od § 12 až po § 20 nebo lze uložit sankce, které upravuje jiný speciální zákon a v tomto případě by měl speciální zákon přednost před sankcemi, které jsou v zákoně o přestupcích (Mates et al., 2015, s. 93). Jedná se o systém donucovacích opatření, který je odstupňovaný. Před uložením sankce však dochází k možnosti, kdy lze sjednat nápravu samotným projednáním daného přestupku. Zákonodárce nechá prostor

správním orgánu, který posoudí, zda je nevyhnutelné uložit danou sankci nebo zda stačí pouze samotné projednání přestupku a už to vede k nápravě pachatele (Průcha, 2012, s. 399 – 400). Pokud správní orgán rozhodne o vině pachatele, postupuje podle § 12 v přestupkovém zákoně, ve kterém jsou obsažena kritéria pro určení druhu a výše sankce (Mates et al., 2015, s. 93). Přihlíží se ke způsobu spáchání přestupku a jeho následkům, k míře zavinění, k závažnosti, k okolnostem při kterých byl přestupek spáchán, jakým způsobem a zda byl pachatel přestupku postižen v disciplinárním řízení a v neposlední řadě k osobě pachatele a pohnutkám (Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích [online]). Pokud to zákon nevyloučí, správní orgán může uložit za jeden konkrétní přestupek i více sankcí najednou. Nesmí se tedy navzájem vylučovat tak jako je to například u napomenutí společně s pokutou. Takové sankce dohromady pachateli uložit nelze (Mates et al., 2015, s. 96).

V přestupkovém zákoně pod § 11 je upraveno těchto pět druhů sankcí:

- napomenutí,
- pokuta,
- zákaz činnosti,
- propadnutí věci,
- zákaz pobytu.

Napomenutí je nejmírnější sankcí, kterou je možné uložit. V legislativě je upraveno v § 11 v odst. 3. a plní zejména výchovnou funkci, která působí na pachatele a je tedy určena pro přestupky, které jsou méně závažné (Mates et al., 2015, s. 97). Přestupek je uzavřen tím, že správní orgán pachatele pouze napomene (Jaké sankce lze uložit v přestupkovém řízení [online]).

Pokuta je v legislativě upravena v § 13. Jedná se o nejrozšířenější sankci, která je za přestupky ukládána a je možné ji uložit za jakýkoli přestupek (Mates et al., 2015, s. 97). Pokud zákon nestanoví jinak pokutu lze uložit do 1 000 Kč a dále se pokuty zvyšují dle závažnosti přestupku (Průcha, 2012, s. 400). Pokud pokutu uloží orgán obce, který ve věci rozhodoval v prvním stupni, je pokuta příjmem této obce, pokud je však pokuta uložena jiným správním orgánem v České republice, jedná se o příjem do státního rozpočtu (Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích [online]).

Zákaz činnosti je velmi často používán při přestupcích na úseky dopravy. Je upraven v § 14 a lze ho udělit jen za přestupky, které jsou uvedeny ve zvláštní části přestupkového zákona nebo v zákoně jiném (Michálek, 2014, s. 38). Nejdéle ho lze udělit však jen na dva roky a musí jít o činnost, kterou pachatel buďto vykonával v pracovním nebo podobném poměru, nebo

k této činnosti je třeba povolení od státního orgánu, a pachatel tento přestupek spáchal v souvislosti s touto činností nebo přímo s ní (Jemelka, Vetešník, 2013, s. 87).

Propadnutí věci lze uložit, pokud věc náleží pachateli a ke spáchání přestupku byla určena nebo užitá. A dále pokud byla vykonaným přestupkem získána nebo nabyta za věc přestupkem získanou (Michálek, 2014, s. 39). V zákoně je tato sankce upravena pod § 15. Nelze ji uložit, pokud je hodnota propadnuté věci v českých korunách v nápadném nepoměru k povaze spáchaného přestupku. Vlastníkem takto propadnuté věci se stává vždy stát (Mates et al., 2015, s. 103).

A poslední sankcí je zákaz pobytu, který upravuje § 15a. Hlavní funkcí této sankce je zabránit pachateli, který na daném místě již způsobil nějaký přestupek, aby po nějaký čas na tomto místě dále pobýval. Tato doba může trvat nejdéle 3 měsíce a lokalita, ve které se pachatel nesmí po tuto dobu vyskytovat, musí být přesně určena v rozhodnutí (Mates et al., 2015, s. 103-104).

Mezi ochranná opatření, které jsou vymezeny v přestupkovém zákoně patří omezující opatření a zabránění věci. Jsou upraveny v § 16 - § 18. Mezi hlavní funkci těchto opatření patří snížit, omezit nebo úplně odstranit nebezpečí, které by mohlo vést k dalšímu ohrožení zájmů chráněných zákonem o přestupcích nebo jeho porušení. Tyto opatření nejsou určeny k tomu, aby pachateli způsobovaly nějakou újmu, ale především proto, aby chránily společnost před následky jednání, které je protiprávní (Mates, 2015 et al., s. 105).

2.4 Správněprávní odpovědnost

Obecně se právní odpovědností rozumí zákonná povinnost subjektu, který porušil jakýmkoli způsobem právo, strpět za toto porušení sankci. Pachateli je udělena sankce, která se s konkrétním porušením spojuje, pokud „*jsou splněny podmínky pro vyvození právní odpovědnosti*“ (Cingr, 2004, s. 67).

O správněprávní odpovědnost se jedná, jakmile dojde k narušení vztahů, které jsou chráněny správním právem. Z tohoto vyplývá, že se jedná o odpovědnost za správní delikty, tudíž přestupky. Pachatel, který přestupek způsobil, musí tedy snášet nepříznivé následky, které v důsledku jeho konání vznikly. Cílem uplatňování správněprávní odpovědnosti je odstranit závadu, která porušením vznikla, eliminovat následky a zejména předejít tomu, aby k takovému porušení došlo opakovaně (Průcha, 2012, s. 387 – 388).

2.5 Přestupkové řízení

Tento druh správního řízení lze označit jako jednu z forem, kterou vykonává veřejná správa a dochází takto k „*autoritativní aplikaci norem správního práva orgány veřejné*

správy“. Současné právní vymezení řízení o přestupcích je uvedeno v přestupkovém zákoně v části třetí, ale současně správní orgány využívají při řešení přestupků i správní řád, který je k zákonu o přestupcích právním předpisem subsidiárním. Neboť přestupkový zákon obsahuje jen speciální procesně právní ustanovení, kterými se liší obecná úprava správního řízení právě od řízení o přestupcích (Michálek, 2014, s. 53). Při přestupkovém řízení musí platit vždy několik zásad, které jsou platné i u obecného správního řízení (Černý, Horzinková, Kučerová, 2011, s. 28).

Mezi základní zásady správního řízení řadíme zásadu legality, zásadu zákazu zneužití správního uvážení, zásadu souladu s veřejným zájmem, zásadu dobré víry, materiální pravdy a volného hodnocení důkazů, zásadu vzájemné součinnosti, smírného vyřízení věci, rovnosti účastníků, zásadu rychlosti a procesní ekonomie, zásadu oficiality, ústnosti jednání, bezprostřednosti, neveřejnosti, zásadu obhajoby, presumpce nevinny a jiné (Čechmánek, Horzinková, 2008, s. 112 – 117).

Přestupek lze řešit i ve společném řízení o přestupcích. Kdy je možné společné řízení zahájit je ustanoveno v § 57 zákona o přestupcích. K takovému to řízení může správní orgán přistoupit, pokud jeden pachatel způsobil více přestupků, které měly stejnou skutkovou podstatu, a projednává je stejný příslušný správní orgán. Anebo proti všem pachatelům, jejichž delikty jsou také projednávány stejným orgánem a přestupky spolu souvisí (Michálek, 2014, s. 65). Ve společném řízení však nelze projednat přestupek, který byl spáchán až po zahájení řízení o přestupku jiném (Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích [online]).

Běžný průběh spočívá v přípravném řízení, kdy správní orgán musí zjistit, zda jsou dány podmínky dle zákona k tomu, aby došlo k zahájení řízení nebo jestli je možné přestupek odložit usnesením a pouze o tomto odložení informovat poškozeného. Ještě před zahájením řízení má možnost správní orgán prověřit došlé oznámení tím, že osobu, které se této oznámení týká, vyzve k podání vysvětlení. A přípravné řízení je ukončeno doručováním písemností těm, kterým je písemnost určena (Michálek, 2014, s. 68-70).

Dalším v řadě je řízení nalézací. V tomto řízení dochází k zahájení řízení, protože správní orgán k tomuto úkonu shledal důvody. Dojde k předvolání k ústnímu jednání. Kdy si správní orgán předvolá všechny účastníky řízení, popřípadě svědky. Správní orgán na to má lhůtu 60 dní ode dne, kdy došlo oznámení o spáchaném přestupku správnímu orgánu (Michálek, 2014, s. 76). A jako poslední je v tomto řízení dokazování, kdy se správní orgán snaží zjistit skutečnosti, které jsou důležité pro vydání rozhodnutí (Michálek, 2014, s. 100). Jediný kdo může dokazovat je pouze správní orgán a je důležité, aby se jednalo o dokazování okolností, které jsou důležité pro vlastní přestupkové řízení a ne o dokazování bezvýznamných

skutečností, které jsou často zavádějící a přispívají tak k oddálení včasného rozhodnutí a ukončení případu v konkrétním přestupkovém řízení (Černý, Horzinková, Kučerová, 2011, s. 115 – 116).

Vyvrcholením celého řízení v prvním stupni o přestupku je vydání rozhodnutí. Musí být vždy vyhotoveno písemně a musí v něm být uvedena jména a příjmení všech zúčastněných osob. Rozhodnutí musí obsahovat výrok, odůvodnění a poučení o správním deliktu (Michálek, 2014, s. 111).

Zejména při přestupcích v silniční dopravě, za které je možné uložit pouze pokutu a je viditelné, že se nebude rozhodovat o náhradě škody, se správní orgán rozhoduje, jak s oznámením naloží dál. Buďto zahájí správní řízení, které jsme si vymezili výše. Touto cestou jde správní orgán zejména, pokud podezřelý pachatel s uloženým přestupkem nesouhlasil. Druhým způsobem si správní orgán předvolá pachatele k podání vysvětlení a na základě toho lze projednat přestupek v blokovém řízení nebo přestupek odloží nebo zahájí správní řízení. A třetím způsobem je řízení příkazní (Michálek, 2014, s. 121).

Blokové řízení je legislativně vymezeno v § 84 v zákoně o přestupcích v jeho třetí části. „*Přestupek lze projednat uložením pokuty v blokovém řízení, jestliže je spolehlivě zjištěn, nestačí domluva a obviněný z přestupku je ochoten pokutu (§ 13 odst. 2) zaplatit.*“ Proti takovému rozhodnutí nelze podat odvolání. A nelze v tomto řízení projednat přestupky, které je možné projednat pouze na návrh. Charakteristika blokového řízení spočívá v jeho neformálnosti a jednoduchosti (Jemelka, Vetešník, 2013, s. 454 – 455).

Příkazní řízení je upraveno v § 87 v zákoně o přestupcích taktéž v jeho třetí části. V tomto řízení je možné postihnout přestupek bez ústního projednání a dokazování. „*Není-li pochybnosti o tom, že obviněný z přestupku se přestupku dopustil a nebyla-li věc vyřízena v blokovém řízení, může správní orgán bez dalšího řízení vydat příkaz o uložení napomenutí nebo pokuty (§ 13 odst. 2).*“ Pokud je pachatel, který se dopustil přestupku zbaven způsobilosti k právním úkonům nebo je jeho způsobilost omezena, nelze příkaz vydat. Příkaz musí také být vždy vydán písemně (Jemelka, Vetešník, 2013, s. 479). Na rozdíl od blokového řízení, lze proti příkazu podat opravný prostředek (odpor) během 15 dnů ode dne doručení příkazu. Odporem se příkaz zruší a pokračuje se dále v klasickém správním řízení, ve kterém ovšem nesmí pachatel dostat vyšší sankci, než jaká byla uložena v příkazu. Ale pachatel bude muset zaplatit k sankci ještě navíc náklady správního řízení (Michálek, 2014, s. 122).

2.6 Právní úprava přestupků na úseku dopravy na pozemních komunikacích

Jelikož se ve své práci zabývám bližším vymezením přestupků v dopravě na pozemních komunikacích, uvedeme si zde legislativu, která se zabývá zejména těmito přestupky. Jde o přestupky, které jsou páčány nejčastěji a jsou tedy nejrozšířenější.

Právní úprava přestupků na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích prošla velmi zdoluhavým vývojem. Přestupky na úseku dopravy a plynulosti provozu na pozemních komunikacích byly od účinnosti zákona o přestupcích až do 31. 07. 2011 součástí právě § 22 v přestupkovém zákoně. Tento paragraf byl zrušen tedy ke dni 01. 08. 2011 a to zákonem č. 133/2011 Sb., díky němuž se měnil zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a také některé další zákony. Zpráva, která uváděla důvod k tomuto zákonu, zněla: *„Změny zákona o přestupcích souvisejí s uvedením zákona o silničním provozu do souladu s vládou stanovenými zásadami správního trestání.“* Přestupky, které se tedy týkaly úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, byly nově zařazeny do zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu a vypuštěny ze zákona o přestupcích. Přestupky, které se dříve nacházely pod § 22 v přestupkovém zákoně, jsou nyní legislativně upraveny v § 125c v zákoně o silničním provozu (Jemelka, Vetešník, 2013, s. 146).

Stěžejní legislativou pro mou práci je zejména zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a to především přestupky uvedené v § 125c. Dále se přestupky na úseku dopravy nachází v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů a v zákoně č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů v § 23, kde jsou uvedeny přestupky na úseku silničního hospodářství a ostatní přestupky na úseku dopravy. Tento zákon bude však k 01. 07. 2017 zrušen a bude nahrazen zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, který pozbyde účinnosti právě od data uvedeného výše (Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich [online]).

3 Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích spáchané na Vsetínsku

Třetí kapitola bude věnována konkrétním přestupkům na úseku dopravy na pozemních komunikacích na Vsetínsku. Bude se jednat o přestupky, které v okrese Vsetín byly za roky 2014, 2015 a 2016 dle statistik dopravních oddělení na Městských úřadech ve Vsetíně, Valašském Meziříčí a Rožnovem pod Radhoštěm způsobeny nejčastěji. Ze začátku si vymežíme základní geografické údaje o okrese Vsetín a obecnou nehodovost v okrese Vsetín dle údajů z dopravního inspektorátu Vsetín Policie České republiky, abychom věděli jak velká je nehodovost ve zmíněném okrese. A poté se budeme věnovat už třem konkrétním přestupkům, které jsou v okrese Vsetín páchany v silničním provozu nejčastěji. U každého přestupku se budeme věnovat popisu, co konkrétní přestupek představuje, sankcím za tyto přestupky a poté statickým údajům z městských úřadů jak už jsem zmiňovala výše.

3.1 Základní geografické údaje o okrese Vsetín

Okres Vsetín se nachází ve Zlínském kraji, který vznikl na základě ústavního zákona Parlamentu ČR č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních správních celků ke dni 01. 01. 2000. Jedná se o největší okres ve zmíněném kraji a nachází se v jeho severní části. Svou rozlohou pokrývá 29 % území tohoto kraje a jeho rozloha činí 1 142, 87 km². Okresem prochází 504 km silnic, z čehož 198, 7 km tvoří silnice I. a II. třídy (Charakteristika okresu Vsetín [online]). V tomto okrese žije 143 722 obyvatel, z nichž zhruba 50 000 lidí vlastní řidičské oprávnění (Sdělení ze dne 21. 03. 2017 z oddělení evidence řidičů Městský úřad Vsetín).

V okrese se nachází tři obce s rozšířenou působností, které mi poskytly i statistické údaje o přestupcích a které se vyskytují v tomto okrese nejvíce. Jedná se o město Vsetín, Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm (Okres Vsetín [online]). Můžu se tedy ve své práci zabývat okresem jako celkem a ne jen jednotlivými městy.

3.2 Obecná nehodovost v okrese Vsetín a porovnání mezi roky 2014, 2015 a 2016

V okrese Vsetín za roky 2014, 2015 a 2016 bylo celkově způsobeno 2 106 dopravních nehod. Z toho v roce 2014 bylo způsobeno 618 nehod, v roce 2015 706 nehod a v roce 2016 782 nehod. Z daných statistických údajů vyplývá, že křivka nehodovosti v dopravě stoupá stále nahoru. Mezi léty 2014 a 2016 je rozdíl 164 nehod, což se domnívám, že je poměrně alarmující počet (Rozbor dopravních nehod poskytnut dopravním inspektorátem Vsetín ze dne 31. 03. 2017).

Podrobnější rozebrání nehod v této práci uvádím jen za rok 2016. Jak jsme si tedy vymezili výše, v roce 2016 došlo k 782 dopravním nehodám. U 292 nehod došlo k lehkému zranění, u 29 nehod k zranění těžkému a u 8 lidí došlo k úmrtí. Celková škoda, která byla v důsledku dopravních nehod způsobena ať už na vozidlech nebo jiná škoda byla 45 046 200 Kč. Za dopravní nehody, které se mohly vyřešit na místě v blokovém řízení, byly uloženy pokuty ve výši 270 900 Kč (Rozbor dopravních nehod poskytnut dopravním inspektorátem Vsetín ze dne 31. 03. 2017).

U 64 pachatelů, kteří způsobili dopravní nehodu, byl zjištěn alkohol a 69 pachatelů dopravní nehody byly děti do 15 let. Hlavní příčiny nehod v uvedeném roce byly: u 492 dopravních nehod se jednalo o způsob jízdy, 97 nehod bylo způsobeno rychlostí, 93 nehod nebylo zaviněno řidičem, 83 nehod bylo způsobeno nedáním přednosti a za 17 nehod mohl řidič, který předjížděl (Rozbor dopravních nehod poskytnut dopravním inspektorátem Vsetín ze dne 31. 03. 2017).

Podle místa dopravní nehody bylo nejvíce nehod způsobeno na místní komunikaci a to 282, 234 nehod na silnici 1. třídy, 121 na silnici 3. třídy, 99 nehod na silnici 2. třídy, 41 nehod na parkovišti a 5 nehod na polní nebo lesní cestě (Rozbor dopravních nehod poskytnut dopravním inspektorátem Vsetín ze dne 31. 03. 2017).

A co se týká zavinění dopravních nehod tak: 627 nehod bylo způsobeno řidičem motorového vozidla, 78 lesní zvěří nebo domácím zvířetem, 62 nehod řidičem nemotorového vozidla, 10 nehod chodcem, 3 nehody jiným zaviněním, 1 nehoda jiným účastníkem silničního provozu a 1 dopravní nehoda byla způsobena závadou na komunikaci (Rozbor dopravních nehod poskytnut dopravním inspektorátem Vsetín ze dne 31. 03. 2017).

Celou tabulku, kde jsou vypsány všechny dopravní nehody za tyto tři roky v okrese Vsetín, uvádím v příloze č. 2.

3.3 Řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo po požití jiné návykové látky

Tento přešůpek je jedním z nejnebezpečnějších, o který se v dopravě může jednat. Jako přešůpek je legislativně upraven v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v § 125c odst. 1 písm. b), c) a d). V tomto zákoně však můžeme najít i přešůpky, které se týkají učitele autoškoly, a také souvisí s požitím alkoholu nebo jiné návykové látky a to opět v § 125c odst. 3 (Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2016).

Pivo, víno, lihovina a ostatní nápoje, jejichž obsah je více, než 0,5 objemového procenta alkoholu jsou považovány za alkoholický nápoj (Alkohol za volantem [online]). Mezi jiné návykové látky řadíme – konopné drogy, halucinogeny, opioidy a opiáty, stimulancia, těkavé látky, analgetika, sedativa a trankvilizéry (Drogy za volantem: Tráva, perník, kokain, hašiš – co škodí více [online]). Neopomenout nesmíme také tabák, který může způsobit za volantem řidiči nebezpečné abstinenční příznaky. Avšak při takových to příznacích, kdy se řidič dopustí dopravní nehody nelze postupovat tak jako při požití jiných návykových látek, protože nikotin v tomto případě není považován za jinou návykovou látku (Kučerová, 2006, s. 84). Pozor si řidiči musí dávat i na léky, které vyvolávají útlum, ospalost, euforii, snižují sebekontrolu, protože může dojít k ovlivnění rovnováhy organismu, která může nežádoucími účinky ovlivnit nervovou soustavu, tlak, krevní oběh, ale i zrak. Léky mohou také způsobit takové snížení pozornosti, že může dojít až k vážným dopravním nehodám. Reakční doba řidiče totiž může být až třikrát tak delší než u řidiče neovlivněného. Správní orgán při takovémto dokazování, kdy řidič tvrdí, že si vzal pouze léky a ne nějakou drogu ani nepožil alkohol, musí ověřit, zda lék, který pachatel uvádí, byl označen výstražným trojúhelníkem. Výstražný trojúhelník na lécích znamená, že takovýto lék nesmí užít osoba, od které se bude vyžadovat při konkrétní činnosti zvýšená pozornost (Kučerová, 2006, s. 81 – 83).

Z legislativy nám tedy vyplývá, že k takovémuto přestupku může dojít pokud – řidič podle § 125c odst. 1 písm. b) koná v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) a to takovým způsobem, že řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ihned po požití alkoholu nebo jiné návykové látky, nebo v době kdy pod vlivem těchto látek ještě mohl stále být (Jemelka, Vetešník, 2013, s. 152). Podle odst. c) řidič je ve stavu vylučujícím způsobilost a přesto řídí vozidlo nebo jede na zvířeti, a tento stav si přivodil požitím alkoholu nebo jiné návykové látky. A podle odst. d) který je opět v rozporu v s § 5 odst. 1 písm. f) a g) a to tak, že řidič odmítne se podrobit vyšetření, které by dokázalo, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti je ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou (Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2016).

Pokud je řidič podezřelý ze spáchání tohoto přestupku, je povinen se podrobit vyšetření. Orientační zkoušku může provést Policie ČR, Vojenská policie aj. pomocí dechové zkoušky nebo odběrem slin. Dále může vyšetření proběhnout i ve zdravotnickém zařízení kde dochází k dechové zkoušce a odběrům vzorků biologického materiálu (Kučerová, 2006, s. 85).

Po ukončení požívání alkoholu naše tělo spaluje 0,12 – 0,18 promile alkoholu za hodinu. Dochází tedy pouze k utlumení pocitu, kdy se cítíme být ovlivněni alkoholem, nedochází však k úplnému odstranění. Nelze tuto dobu ovlivnit ani tím, že si člověk dá studenou sprchu

nebo pitím kávy (Kučerová, 2006, s. 77). Každé množství alkoholu v krvi snižuje soustředění a schopnost k řízení vozidla ale dle lékařské vědy žádný řidič není schopen bezpečně řídit motorové vozidlo, jehož hladina alkoholu v krvi dosáhne nejméně 1 promile (Hrdlička et al., 2009, s. 220). V České republice platí zásada, ze které vyplývá, že je zde nulová tolerance alkoholu při řízení vozidel (Jemelka, Vetešník, 2013, s. 152).

3.3.1 Sankce

Za tyto přestupky lze uložit buďto pokutu nebo zákaz činnosti. Přičemž pokuta je ukládána častěji. Přestupky, které jsou vymezeny v § 125c odst. 1 písm. b), c), d) v zákoně o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, nelze řešit v blokovém řízení tedy ani uložit pokutu v takovémto řízení nelze (Vetešník et al., 2016, s. 232).

Pokud pachatel spáchá přestupek dle § 125c odst. 1 písm. b) dle zákona o silničním provozu může mu být uložena pokuta od 2 500 Kč až do 20 000 Kč a také zákaz činnosti na dobu od šesti měsíců do jednoho roku (Vetešník et al., 2016, s. 232).

Za přestupky, které jsou uvedeny v § 125c odst. 1 pod písmeny c) a d) v zákoně o silničním provozu, může být pachateli uložena pokuta v hodnotě 25 000 Kč až 50 000 Kč a zákaz činnosti na dobu od jednoho roku až do dvou let (Vetešník et al., 2016, s. 232).

Od přestupků, které jsou upraveny v paragrafu a písmenech, které jsme si zmínili již výše nelze upustit od výkonu zbytku zákazu činnosti uloženého za tento přestupek před uhrazením uložené pokuty dle § 125c odst. 10 zákona o silničním provozu nebo pokud bylo povoleno pachateli uhradit pokutu za přestupek ve splátkách a přestupce všechny splátky před dnem podání žádosti o upuštění od výkonu zbytku zákazu činnosti neuhradil. Vztahuje se k tomu speciální ustanovení, které je upraveno v § 14 odst. 3 v zákoně o přestupcích (Vetešník et al., 2016, s. 232).

3.3.2 Statistické údaje z odborů dopravy a přestupkového řízení na Vsetínsku

Jedná se o druhý nejčastěji páchaný přestupek v dopravě dle statistických údajů v okrese Vsetín. Avšak z těch vážnějších dopravních přestupků se bohužel jedná o první nejčastější přestupek, kterého se pachatelé v dopravě dopouštějí.

V roce 2014 v oblastech, které spadají pod obec s rozšířenou působností ve Vsetíně, zaznamenali 200 přestupků v souvislosti s řízením vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Ve Valašském Meziříčí a v jeho spádových oblastech bylo zaznamenáno 146 těchto přestupků a v Rožnově pod Radhoštěm jich bylo 63. Za celý rok 2014 došlo tedy k 409 přestupkům, kdy řidiči vozidla byli pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

V roce 2015 dle údajů zaznamenaly úřady v celém okrese Vsetín 399 přestupků. A v roce 2016 došlo k 364 přestupkům. Dochází tedy k mírnému poklesu těchto deliktů (Sdělení Městských úřadů ve Vsetíně, Valašském Meziříčí a Rožnova pod Radhoštěm, z odboru dopravy a přestupkového řízení ze dne 06. 03. 2017).

Tabulku, ve které je vypsán přesný počet přestupků v dopravě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky v okrese Vsetín dle údajů obcí s rozšířenou působností, pod které spadají i menší přilehlá města a obce, a jednotlivé roky zvlášť uvádím v příloze č. 3.

3.4 Překročení nejvyšší povolené rychlosti

Tento přestupek je upraven v § 125c odst. 1 písm. f) v bodě 2., 3. a 4. Podle bodu 2 se fyzická osoba dopustí přestupku, pokud svým řízením motorového vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec překročí rychlost o 50 km/h a více. Dle bodu 3 se řidič dopustí tohoto přestupku, pokud dojde k překročení povolené rychlosti v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více. A v posledním bodě pokud dojde k překročení dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h anebo mimo obec o méně než 30 km/h (Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2016).

Zákonodárce stanovil rychlostní limity pro různé situace, které mohou nastat v dopravě a úseky proto, aby provoz na pozemních komunikacích byl co nejvíce bezpečný a plynulý. Porušení je tedy příslušně sankcionováno. Jsou stanoveny zejména proto, že při překročení nejvyšší povolené rychlosti už dochází k vyššímu riziku vzniku dopravních nehod a ohrožení všech účastníků provozu na pozemních komunikacích. Překročení nejvyšší povolené rychlosti je stanovené buďto zákonem nebo dopravním značením přímo v obci nebo mimo obec (Michálek, 2014, s. 173).

V § 18 v zákoně o silničním provozu jsou stanoveny pravidla, které se týkají rychlosti jízdy na pozemních komunikacích. Podle odstavců tři a čtyři v § 18 ve výše zmíněném zákoně může řidič, který řídí autobus nebo motorové vozidlo o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg jet mimo obec nejvýše 90 km/h (Jemelka, Vetešník, 2013, s. 158). Na silnici pro motorové vozidlo může řidič jet nejvýše 110 km/h a na dálnici 130 km/h. Řidič, který řídí jiné motorové vozidlo, může jet nejvýše 80 km/h mimo obec. V obci smí jet řidič nejvýše 50 km/h a pokud se jedná o silnici pro motorová vozidla nebo dálnici může jet až 80 km/h nejvýše (Vetešník et al., 2016, s. 352 – 353).

Kritériem, které rozlišuje skutkové podstaty těchto přestupků je výše překročení nejvyšší povolené rychlosti (Jemelka, Vetešník, 2013, s. 159). K měření rychlosti vozidel na pozemních

komunikacích je oprávněná pouze Policie ČR a obecní policie. Tuto činnost není možné přenést na žádný soukromoprávní subjekt, protože se jedná o výkon veřejné správy. Obecní policie může rychlost měřit pouze na místech, které jim výhradně určí Policie ČR a musí přitom také postupovat v součinnosti s Policií ČR (Vetešník et al., 2016, s. 355).

3.4.1 Sankce

Za tento přestupek lze opět uložit pokutu a zákaz činnosti. Za delikt, spáchaný dle § 125c odst. 1 písm. f v bodu 2 lze uložit pokutu od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti na dobu od šesti měsíců do jednoho roku dle zákona o silničním provozu (Vetešník et al., 2016, s. 361).

Za přestupek, který řidič spáchal podle § 125c odst. 1 písm. f bodu 3 je možné uložit pokutu od 2 500 Kč do 5 000 Kč. Zákaz činnosti je možné pachateli udělit pokud tento konkrétní přestupek spáchá v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců nejméně dvakrát popřípadě i vícekrát. V takovémto případě lze zákaz činnosti udělit na jeden až šest měsíců. Za tento delikt je ještě možné uložit pachateli pokutu v blokovém řízení v maximální výši do 2 500 Kč dle § 125c odst. 7 písm. c), (Vetešník et al., 2016, s. 361).

Pokud se řidič motorového vozidla dopustí přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f bodu 4 v zákoně o silničním provozu může mu být uložena pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč. Za tento přestupek nelze uložit zákaz činnosti. Avšak lze uložit pokutu v blokovém řízení do maximální výše 1 000 Kč dle § 125c odst. 7 písm. b), (Vetešník et al., 2016, s. 361).

3.4.2 Statistické údaje z odborů dopravy a přestupkového řízení na Vsetínsku

Tento přestupek je třetím nejčastěji páchaným přestupkem v okrese Vsetín. Jsou zde uvedeny celkové čísla, které vypovídají o četnosti tohoto přestupku, neboť se mi nepodařilo získat údaje, které by ještě přestupky členily dle bodů v zákoně o silničním provozu, které jsem uváděla výše. Opět je rozebrán rok 2014 a zbylé roky jsou v počtu celkovém ze všech tří městských úřadů.

Na městském úřadě Vsetín bylo v roce 2014 zaznamenáno 72 případů v tomto přestupku. Ve Valašském Meziříčí se jednalo o 47 zaznamenaných případů a v Rožnově pod Radhoštěm bylo v uvedeném roce spácháno 25 případů. Za celý rok 2014 tedy došlo k přestupku o překročení nejvyšší povolené rychlosti u 144 řidičů. V roce 2015 byl tento přestupek spáchán 158 řidiči a v roce 2016 166 řidiči. Tento přestupek má vzrůstající tendenci. Všeobecně řidiči jezdí na pozemních komunikacích čím dál víc, rychleji (Sdělení Městských úřadů ve Vsetíně, Valašském Meziříčí a Rožnova pod Radhoštěm, z odboru dopravy a přestupkového řízení ze dne 06. 03. 2017).

Tabulka, ve které je uveden přesný počet tohoto přestupku v okrese Vsetín dle jednotlivých městských úřadů, je uvedena v příloze č. 4.

3.5 Parkování na místech, které pro to nejsou určeny

Tento přestupek je nejpáchanějším přestupkem v okrese Vsetín. Patří však mezi přestupky, které jsou nejméně závažné, proto ho uvádím až na konci této kapitoly. Legislativně je tento přestupek upraven v zákoně o silničním provozu v § 125c v odst. 1 písm. k. Pod tímto písmenem jsou uvedeny přestupky, které vedou k jinému jednání, než která jsou uvedena pod písmeny a) až j), nesplní-li pachatel nebo poruší povinnost, která je stanovena v hlavě II. zákona o silničním provozu. Pokud by se však jednalo o neoprávněné stání s vozidlem na parkovišti, které je vyhrazeno pro vozidlo osoby, která má zdravotní postižení, nebo by pachatel neoprávněně použil ve svém vozidle parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením, byl by tento přestupek posuzován dle §125c odst. 1 písm. f bodu 11, zákona o silničním provozu (Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2016).

Přestupek za špatné parkování může být řidiči motorového vozidla udělen, pokud řidič bude parkovat v zákazu zastavení, v zákazu stání, na nezpevněném povrchu, na přechodu pro chodce, na vyhrazeném místě, na placeném parkovišti, ale bez zaplacení, mimo vyznačený směr, na zastávce městské hromadné dopravy, na chodníku (mimo vyznačené parkoviště), pokud bude parkovat podélně v protisměru anebo pokud nedodrží při parkování minimální šířku jízdního pruhu (Dopravní přestupky při parkování [online]).

3.5.1 Sankce

Za tento přestupek lze řidiči uložit sankci podle § 125c odst. 5 písm. g), zákona o silničním provozu v částce od 1 500 Kč do 2 500 Kč nebo v blokovém řízení pokutu ve výši do 2 000 Kč. Nelze za tento konkrétní přestupek uložit zákaz činnosti (Vetešník et al., 2016, s. 326).

Pokud se bude jednat o neoprávněné stání s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením nebo pachatel neoprávněně použije tento parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením, bude sankciován podle § 125c odst. 5 písm. d) a to částkou od 5 000 Kč do 10 000 Kč. Za tento přestupek opět nelze udělit zákaz činnosti. Ale lze za něj udělit pokutu v blokovém řízení do výše 5 000 Kč ovšem podle § 13 odst. 2 zákona o přestupcích (Vetešník et al., 2016, s. 326).

3.5.2 Statistické údaje z odborů dopravy a přestupkového řízení na Vsetínsku

Jedná se o nejvíce krát spáchaný přestupek v okrese Vsetín na úseku dopravy za všechny tři roky, kterým se v této práci věnuji. Na městském úřadě ve Vsetíně v roce 2014 bylo zaznamenáno 410 těchto přestupků, ve Valašském Meziříčí 190 a v Rožnově pod Radhoštěm 82. Dohromady v roce 2014 jich tedy bylo zaznamenáno 682. V roce 2015 v okrese Vsetín bylo zaznamenáno celkově 718 těchto přestupků na úseku dopravy a v roce 2016 bylo zaznamenáno dokonce 993 těchto přestupků. Tento přestupek má velmi rychle stoupající tendenci, která se výrazně projevuje mezi roky 2015 a 2016 (Sdělení Městských úřadů ve Vsetíně, Valašském Meziříčí a Rožnova pod Radhoštěm, z odboru dopravy a přestupkového řízení ze dne 06. 03. 2017).

Tabulka, ve které je uveden přesný počet tohoto přestupku v okrese Vsetín dle jednotlivých městských úřadů, je uvedena v příloze č. 5.

4 Bodový systém

Poslední kapitola této práce se bude věnovat bodovému systému. Jedná se o důležitou součást přestupkového řízení v dopravě. Jako první si vymezíme platnou právní úpravu v České republice, poté obecně bodový systém a jako poslední se budeme věnovat bodovému hodnocení za vybrané přestupky v dopravě na pozemních komunikacích.

4.1 Platná právní úprava

Hodnocení dle bodového systému u přestupků v dopravě a trestných činů spáchaných řidiči motorových vozidel bylo do platného právního řádu zavedeno v souvislosti s novelou, provedenou zákonem č. 411/2005 Sb., která byla účinná od 1. července 2006. Zákonodárce k tomuto zavedení vedla zejména špatná dlouhodobá situace, která se děla na českých silnicích. Snaha spočívala ve vytvoření nového právního prostředí, které by mělo řidiče motorových vozidel motivovat, aby více dodržovali pravidla silničního provozu. Působení mělo být jak v oblasti prevence, tak i v oblasti represe za porušení takovýchto přestupků (Michálek, 2014, s. 261).

Zákonem č. 411/2005 Sb., se měnil zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů a touto novelizací byl systém bodového hodnocení včleněn do zákona o silničním provozu. V tomto platném zákoně je legislativně upraven v hlavě V. v § 123a až 123f (Vetešník et al., 2016, s. 395 - 396).

Jednání, při kterých se řidič dopouští porušení vybraných povinností, které se týkají provozu na pozemních komunikacích a vztahuje se na ně za tato porušení bodový systém a také počet bodů, který za tyto přestupky lze stanovit, jsou legislativně upraveny v příloze zákona o silničním provozu (Chrastina, Reková, 2011, s. 118).

4.2 Vymezení bodového systému

„Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků nebo trestných činů“, ke kterým dochází, pokud řidič poruší vybrané povinnosti, které jsou uvedeny v předpisech o silničním provozu, nebo že se naopak řidič těchto přestupků nedopouští (Novotný, 2006, s. 61).

Hlavní důvod zavedení bodového systému spočívá především v tom, aby se podařilo ze silničního provozu odstranit ty řidiče, kteří opakovaně porušují předpisy a dopouštějí se závažných přestupků v dopravě na pozemních komunikacích (Kučerová, 2006, s. 113).

Druhou hlavní funkcí je funkce preventivní. I v zahraničních zemích, kde tento systém platil již několik let před tím, než byl zaveden u nás, se shodovali, že po zavedení tohoto

systému klesl počet osob, které byly usmrceny v důsledku dopravních nehod na silnicích (Kučerová, 2006, s. 114).

Preventivně bodový systém působí také jako hrozba, kdy řidiči za nerespektování silničních pravidel, kdy dosáhne maximální hranice dvanácti bodů, hrozí pozbytí řidičského oprávnění na jeden rok. Další možností je odpis bodů, které řidiči náleží za dodržování pravidel při řízení v silničním provozu (Michálek, 2014, s. 262).

Konkrétní body za jednotlivé přestupky řidičům uděluje příslušný správní orgán, nikoli Policie ČR. Přidělují se řidičům na základě pravomocného rozhodnutí za spáchaný přestupek a je jedno zda k tomuto rozhodnutí došlo v blokovém, správním nebo příkazním řízení (Michálek, 2014, s. 262).

Jakmile řidič dosáhne 12 bodů, příslušný pravomocný orgán řidiči pošle oznámení a vyzve jej k tomu, aby odevzdal řidičský průkaz. Pokud řidič nebude toto oznámení respektovat, dopouští se ostatního přestupku proti pořádku ve státní správě dle zákona o přestupcích (Michálek, 2014, s. 265). Dnem kdy bude řidičský průkaz zpět řidiči navrácen, mu bude z jeho registru odečteno všech 12 bodů a tím podléhá novému bodovému hodnocení (Novotný, 2006, s. 62).

Jediným opravným prostředkem proti provedení záznamu bodů do karty řidiče nebo proti chybně provedenému odečtu bodů je možné podat písemnou námitku příslušnému orgánu (Michálek, 2014, s. 269).

4.2.1 Bodové hodnocení za vybrané přestupky

V této podkapitole si vymezíme kolik bodů lze řidiči odebrat za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, za překročení nejvyšší povolené rychlosti a za špatné parkování.

Pokud je řidič při řízení pod vlivem alkoholického nápoje a je u něj zjištěn obsah alkoholu vyšší než 0,3 promile nebo řídí po požití jiné návykové látky, zaznamenává se řidiči 7 bodů. Stejný počet bodů je řidiči zaznamenán, i pokud se odmítne podrobit vyšetření, které by prokázalo nebo vyvrátilo, zda je pod vlivem alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky (Vetešník et al., 2016, s. 232).

Když u řidiče při řízení motorového vozidla dojde k překročení nejvyšší dovolené rychlosti, kterou stanoví zákon nebo dopravní značka v obci o 40 km/h a více a mimo obec o 50 km/h a více přísluší řidiči za tento přestupek 5 bodů. Při překročení v obci o 20 km/h a více a mimo obec o 30 km/h a více zaznamenávají se 3 body. A při překročení nejvyšší dovolené

rychlosti v obci o více než 5 km/h ale méně než 20 km/h, nebo mimo obec o více než 10 km/h ale méně než 30 km/h zaznamenávají se body 2 (Vetešník et al., 2016, s. 361).

I když za špatné parkování lze udělit řidiči pokutu, bodové hodnocení se na tento přestupek v dopravě nevztahuje.

PRAKTICKÁ ČÁST

5 Výzkumné šetření

Na teoretickou část mé bakalářské práce navazuje část praktická. V této části se budu věnovat především dotazníkovému šetření, které se týká právního vědomí a praxe v oblasti dopravy na pozemních komunikacích. Na začátku si vymezíme hlavní a dílčí cíle dotazníkového šetření, výzkumné otázky a mé předpoklady, ve kterých se domnívám, jak mi respondenti budou v dotazníkovém šetření odpovídat. Dále si charakterizujeme metodu dotazníku a postup, jak jsem postupovala ve svém dotazníkovém šetření. Poté následují výsledky dotazníkového šetření, kde budou vypsány jednotlivé otázky a k nim přiřazeny a popsány grafy. A jako poslední si shrneme, zda se mi povedly naplnit mé cíle a výzkumné otázky nebo nikoliv. Dotazník je uveden v příloze č. 1.

5.1 Cíle a výzkumné otázky dotazníkového šetření

Hlavním cílem dotazníkového šetření v mé bakalářské práci bylo zanalyzovat právní vědomí a praxi řidičů na pozemních komunikacích na Vsetínsku u nejvíce frekventovaných přestupků v dopravě.

Jako dílčí cíle jsem si stanovila:

- Zjistit míru právního vědomí související s ukládáním pokut a body za konkrétní přestupky.
- Zjistit, zda se respondenti domnívají, jestli má bodový systém nastavený v České republice výchovný vliv na řidiče a pokud ano, tak jaký.
- Zjistit do jaké míry ovlivňuje věk a pohlaví respondentů frekvenci přestupků za řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek.
- Zjistit do jaké míry ovlivňuje věk a pohlaví respondentů frekvenci přestupků při dodržování nejvyšší povolené rychlosti.
- Zjistit zda věk a pohlaví respondentů má vliv i na špatné parkování.

V rámci svého výzkumu jsem si také stanovila následující výzkumné otázky:

- Vědí respondenti, kolik bodů jim náleží, pokud budou řídit pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky nebo za překročení povolené rychlosti, a které orgány jim mohou uložit pokutu a jak důležité je zde nejvyšší dosažené vzdělání?
- Domnívají se respondenti, že bodový systém v České republice má na řidiče výchovný vliv, jaký?
- Má pohlaví a věk respondentů vliv na frekvenci páchaní konkrétních přestupků, a které pohlaví a věková kategorie se nejvíce těchto přestupků dopouští?

Na základě těchto zvolených otázek předpokládám:

- že, respondenti jsou dostatečně informováni o tom, kolik bodů jim za konkrétní přestupky náleží, a které orgány jim můžou uložit pokutu. A vědět budou více respondenti s vysokoškolským vzděláním.
- že, bodový systém má ve skutečnosti na řidiče výchovný vliv, zejména co se týká obav o vybodování a následné odebrání řidičského oprávnění, tudíž si řidiči dávají v silničním provozu větší pozor.
- že, pohlaví bude hrát významnou roli v páchání dopravních přestupků a nejvíce stanovených konkrétních přestupků se budou dopouštět muži ve věkové kategorii 18 – 30 let. U přestupku při dodržování nejvyšší stanovené rychlosti, budu rychlost překračovat, ale nejvíce respondentů se bude držet do limitu pod 20 km/h stanovené rychlosti.

5.2 Charakteristika výzkumné metody a postup

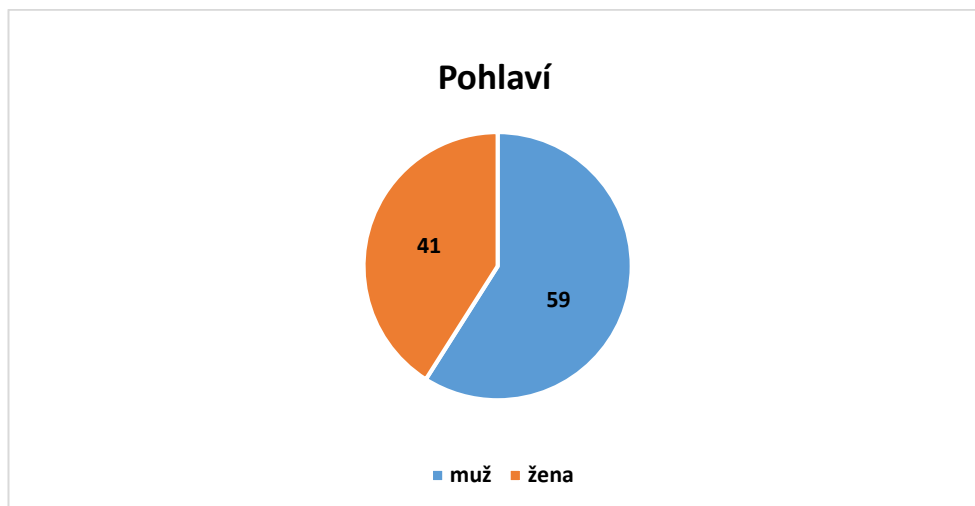
V této práci jsem se zabývala kvantitativním sběrem dat, který probíhal metodou dotazníkového šetření. V dotazníku jsou předem stanoveny otázky, které jsou promyšlené a také pečlivě seřazené. Dotazník je předkládám respondentům v takové podobě, aby na něj respondenti mohli odpovídat písemně (Chráska, 2016, s. 158).

Dotazník byl distribuován v elektronické podobě na internetovém portále v průběhu měsíce března. Do dotazníku se zapojilo 100 respondentů. Skládá se ze třinácti otázek a je rozdělen do tří oblastí. První oblastí jsou obecné otázky, kdy se dotazují na pohlaví, věk a dosažené vzdělání. Pohlaví a věk je důležitou součástí zejména u otázek č. 6, 8 a 9. Ale při realizaci grafů jsem tyto informace považovala za důležité vymezit i u jiných otázek. Vzdělání je pro mě důležité hlavně u otázky č. 5 a 11. Druhou oblastí je právní vědomí respondentů, na které je zaměřena otázka č. 5 a 11. A poslední oblast je zaměřena na praxi, kterou mají respondenti s konkrétními přestupky v dopravě na pozemních komunikacích a to zejména v přestupcích, které se týkají alkoholu nebo jiné návykové látky za volantem, v překročení povolené rychlosti a se zkušenostmi při špatném parkování. Ze třinácti otázek je jedna otevřená a jedna polootevřená, ve kterých respondenti mohli vyjádřit svůj názor a to v otázce č. 5, která se zabývala tím, zda lidé mají povědomí o tom, které všechny orgány jim mohou udělit pokutu, a poté se jedná o polootevřenou otázku č. 13, ve které respondenti měli vyjádřit názor na to, zda se domnívají, jestli má bodový systém nastavený v České republice výchovný vliv na řidiče nebo nikoliv. Zbylých 11 otázek je uzavřených a respondenti

mohli vybírat většinou ze tří nebo dvou předepsaných možností. Vyhodnocování bude probíhat na základě jednotlivých položek stanovených v dotazníku.

5.3 Výsledky dotazníkového šetření

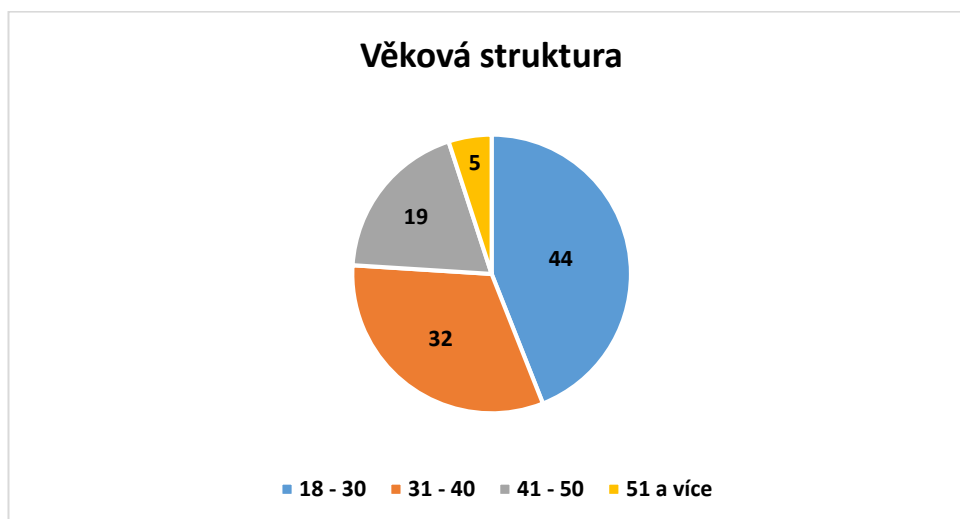
Otázka č. 1 Jaké je Vaše pohlaví?



Graf č. 1 Na základě tohoto grafu nám vyplývá, že ze 100 dotazovaných respondentů, bylo 59 mužů a 41 žen.

Zdroj: vlastní zpracování

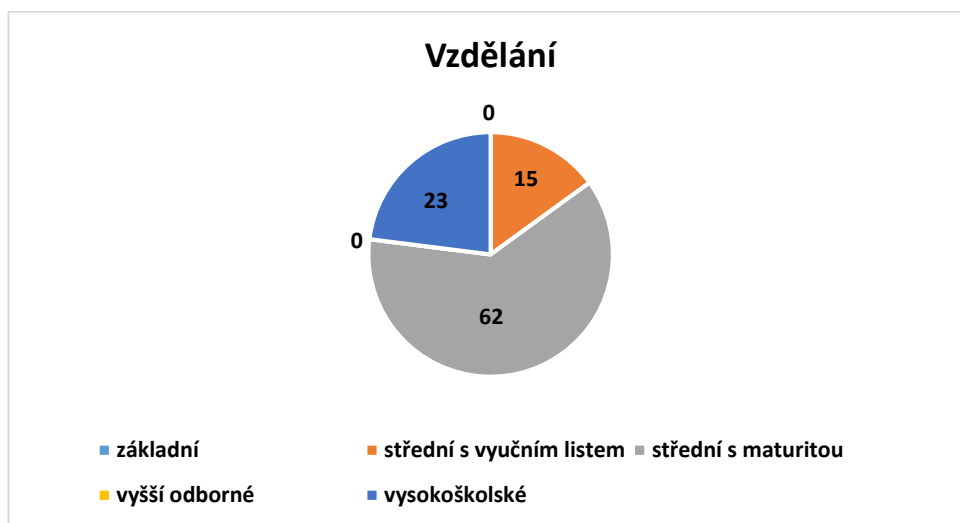
Otázka č. 2 Jaký je Váš věk?



Graf č. 2 Z výše uvedeného grafu můžeme vidět, že v dotazníku byly zastoupeny všechny věkové kategorie. Nejvíce dotazovaných bylo ve věku 18 – 30 let a to přesně 44 respondentů a nejméně v rozmezí 51 a více a to pouze 5 respondentů. 32 respondentů bylo ve věku 31 – 40 let a 19 ve věku 41 – 50. Lze předpokládat, že vyšší zastoupení respondentů ve věku 18 – 30 a 31 – 40 je způsobeno tím, že dotazník byl distribuován v elektronické podobě. A tudíž je respondentům v tomto věku bližší elektronická forma než respondentům ve věku 51 a více.

Zdroj: vlastní zpracování

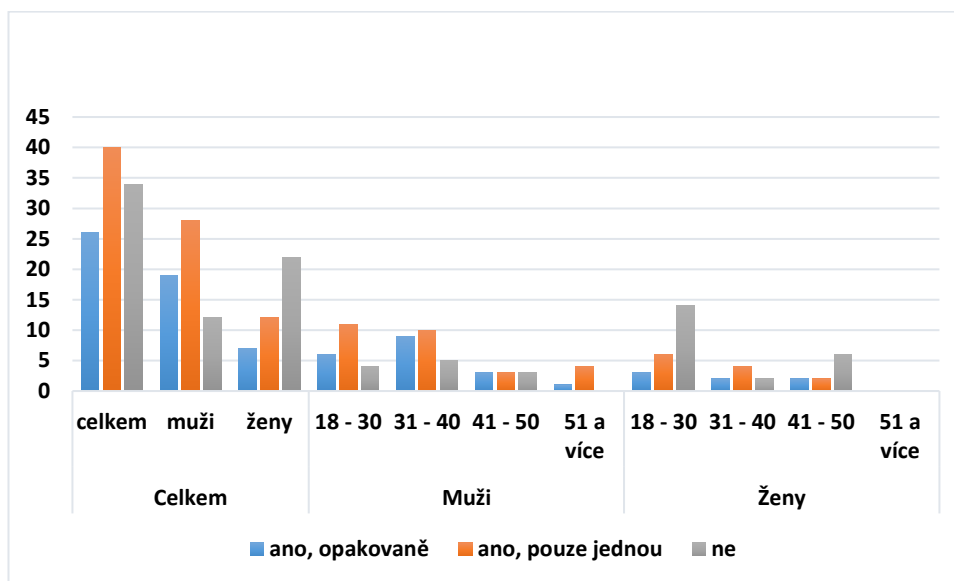
Otázka č. 3 Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?



Graf č. 3 Z grafu je patrné, že většina dotazovaných má jako nejvyšší dosažené vzdělání střední školu s maturitou a to 62 odpovídajících respondentů. 23 respondentů má dokončenou vysokou školu a 15 dotazovaných má jako nejvyšší dosažené vzdělání střední školu s vyučným listem. Respondenti pouze s dokončenou základní docházkou nebo vyšším odborným vzděláním nejsou v tomto dotazníkovém šetření zastoupeni.

Zdroj: vlastní zpracování

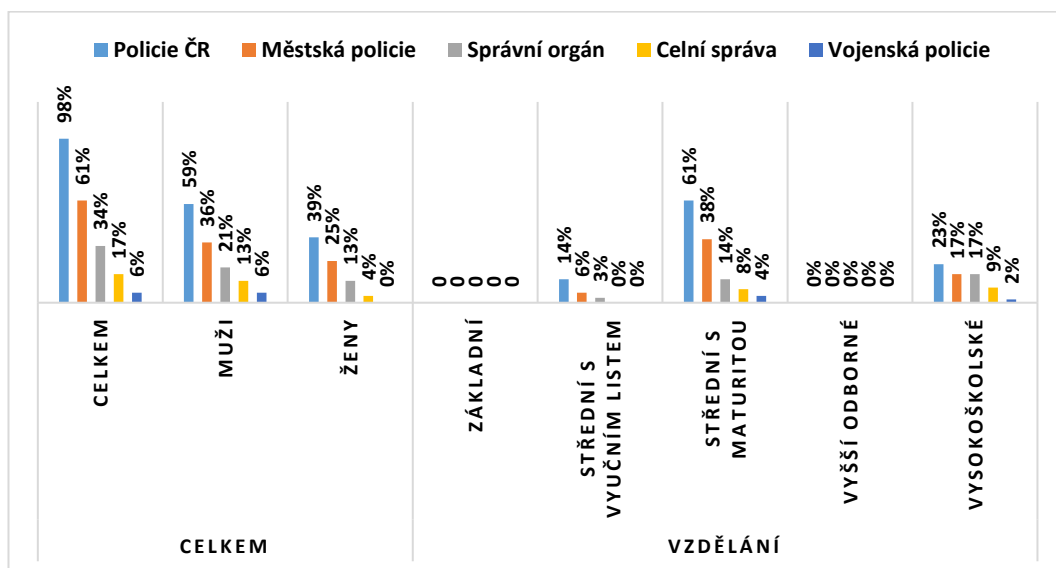
Otázka č. 4 Už jste někdy spáchal/a správní delikt v dopravě?



Graf č. 4 Z výše uvedeného grafu vyplývá, že většina dotazovaných, tedy 66 respondentů spáchalo někdy dopravní přestupek na pozemních komunikacích. Což ze 100 dotazovaných respondentů je poměrně velké číslo. 40 dotazovaných spáchalo takovýto přestupek pouze jednou a 26 respondentů se přestupku v dopravě dopustilo opakovaně. A zbylých 34 se dopravního přestupku nikdy nedopustilo. Podle pohlaví ve spáchaných přestupcích v dopravě ať už jednou nebo opakovaně je větší podíl zastoupen muži. Muži se dopravních přestupků nejčastěji dopouští ve věku 18 – 30 a 31 – 40 let. V nejnižší věkové hranici je podíl spáchaných přestupků celkem kolísavý a výrazně převažuje, že se řidiči v tomto věku dopravního přestupku dopustili ať už jednou nebo opakovaně oproti těm, kteří se v tomto věku dopravního přestupku nedopustili. To samé ve věkové kategorii 31 – 40 let, také je vidět značný rozdíl, kdy 19 respondentů se dopravního přestupku dopustilo a pouze 5 nikoliv. Avšak s přibývajícím věkem už začíná být podíl vyrovnanější, ve věkové hranici 41 – 50 let je dokonce podíl spáchaných a nespáchaných přestupků a u mužů vyrovnan úplně. Překvapující je věková hranice 51 a více kdy se řidiči většinou alespoň jednou dopravního přestupku dopustili, z čehož plyne, že s přibývajícím praxí za volantem stoupá i větší riziko, že alespoň jednou se takového přestupku řidič dopustí. U žen je evidentní, že se přestupků v dopravě dopouštějí méně než muži. Pouze ve věkové kategorii 31 – 40 let převažuje dopuštění se takového přestupku, jinak je vždy značně převažující, že se dopravního přestupku nedopustily.

Zdroj: vlastní zpracování

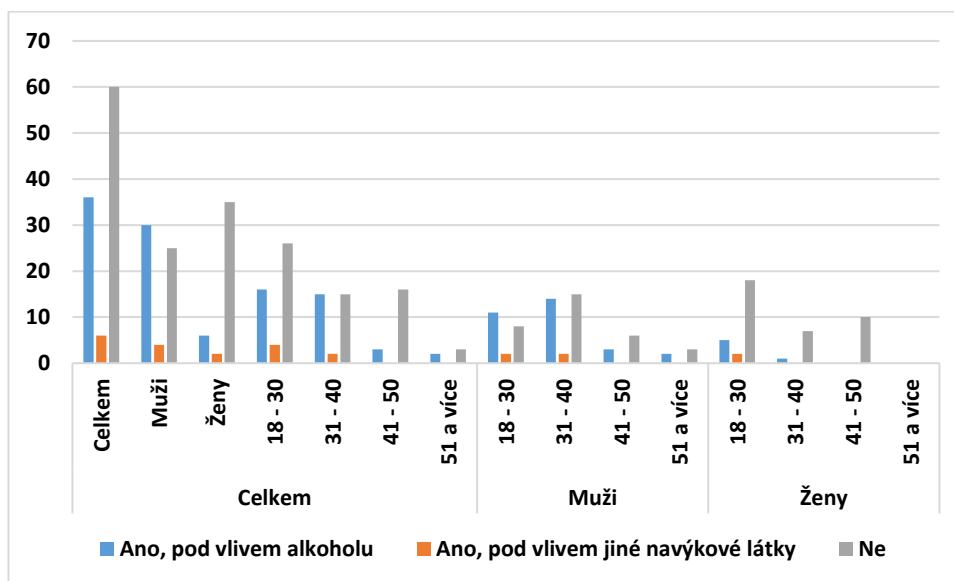
Otázka č. 5 Které orgány Vám mohou uložit pokutu za přestupek v dopravě? Uveďte.



Graf č. 5 V této otázce bylo cílem zjistit, zda vzdělání má podstatný vliv na informovanost řidičů o tom, který orgán jim může za přestupek v dopravě uložit pokutu. Z celkového součtu nám vyplývá, že 98 % respondentů vždy uvedlo, že pokutu jim může uložit Policie České republiky, k tomu 61 % uvedlo i městskou policii, 34 % si vzpomnělo na správní orgán v rámci městských úřadů, 17 % i na celní správu a jen 6 % uvedlo vojenskou policii a to pouze muži. V rámci vzdělání můžeme porovnat, že respondenti s výučním listem uvedli pouze Policii ČR 14 %, městskou policii 6 % a správní orgán 3 % a mezi odpověďmi jsou vidět rozdíly. U respondentů s maturitou je již zastoupeno všech pět možných orgánů avšak s velmi značnými rozdíly. 61 % uvedlo Policii ČR, 38 % také městskou policii, pouhých 14 % správní orgán, 8 % celní správu a jen 4 % vojenskou policii. U respondentů s vysokoškolským titulem je oproti ostatním podíl odpovědí velice vyrovnaný 23% odpovědělo Policii ČR, 17 % i městskou policii, 17 % i správní orgán a zjevný skok je až mezi správním orgánem a celní správou kdy se jedná o 9 % respondentů a vojenskou policii kdy jde o 2 %. Z grafu lze tedy vyčíst, že v této otázce má značný vliv vzdělání, respondenti s výučním listem uvedli pouze 3 orgány, u respondentů s maturitou přestože byly zastoupeny všechny skupiny, je vidět značný rozdíl u odpovědí, oproti těm, kteří mají vysokoškolské vzdělání, tam je poměr odpovědí velice vyrovnaný. Z důvodu možného zkreslení dat, jelikož největší podíl dotazovaných tvořili respondenti s maturitním vzděláním a nelze tedy tvrdit, že by byli chytřejší oproti ostatním skupinám respondentů, jsou tyto odpovědi převedeny na %.

Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 6 Řídil/a jste minulý rok pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky?



Graf č. 6 Z grafu je patrné, že ze 100 dotazovaných respondentů 60 za poslední rok neřídilo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. 36 dotazovaných řídilo pod vlivem alkoholu a 4 respondenti řídili pod vlivem jiné návykové látky. Z těch, kteří řídili pod vlivem alkoholu, bylo 30 mužů a pouze 6 žen. A co se týká řízení pod jinou návykovou látkou tak z toho byli 3 muži a 1 žena. Zatímco u mužů se tohoto dopravního přestupku dopustili muži ve všech věkových kategoriích u žen pouze v kategorii 18 – 30 a v kategorii 31 – 40. U mužů, kteří se takového přestupku dopustili, ve věkové kategorii převažuje kategorie 31 – 40, což je pro mě překvapujícím faktem, neboť jsem se domnívala, že bude převažovat kategorie 18 – 30 let. U žen se jedná o kategorii 18 – 30 let. Ve věkové kategorii 18 – 30 let 11 mužů řídilo pod vlivem alkoholu, 2 řídili pod vlivem jiné návykové látky a 8 se tohoto přestupku nedopustilo. V kategorii 31 – 40 14 řidičů jelo pod vlivem alkoholu, 2 pod vlivem jiné návykové látky a nedopustilo se 15. V rozmezí 41 – 50 let řídili pod vlivem alkoholu 3 muži a 6 nikoli. A ve věku 51 a více řídili 2 muži pod vlivem alkoholu a 3 nikoliv. U žen se řízení pod vlivem alkoholu dopustilo ve věku 18 – 30 5 žen a 2 pod jinou návykovou látkou, 18 se nedopustilo. Ve věku 31 – 40 se pouze 1 žena dopustila řízení pod vlivem alkoholu a 7 žen se nedopustilo a v poslední kategorii 41 – 50 odpovědělo 10 žen, ale ani jedna se takového dopravního přestupku nedopustila. Minulý rok je stanoven proto, aby informace byly co nejvíce aktuální. Můžeme tedy poukázat na to, že ženy jsou v této oblasti mnohem opatrnější.

Zdroj: vlastní zpracování

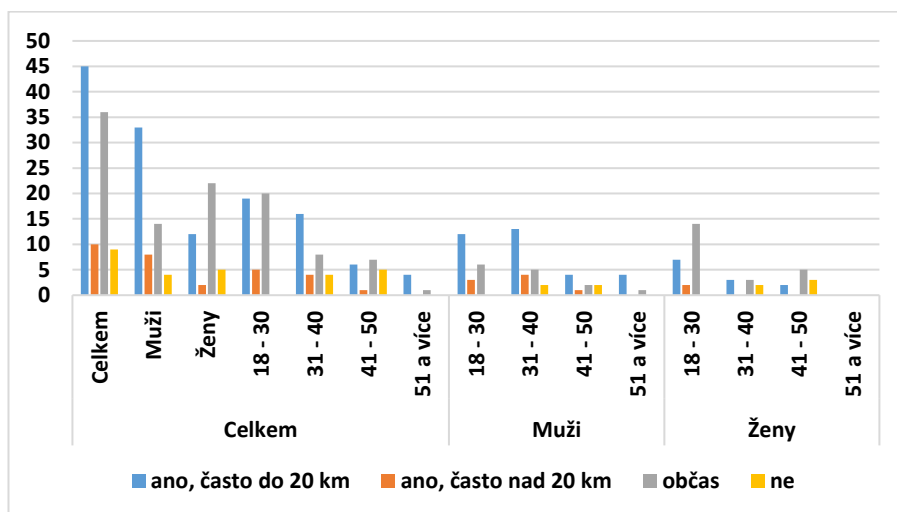
Otázka č. 7 Byl/a jste minulý rok řešen/a za přešupek řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky Policií ČR?



Graf č. 7 Tento graf nám vymezuje, že 82 respondentů nebylo řešeno za řízení pod vlivem alkoholu ani jiné návykové látky, buďto proto, že nikdy se tohoto přešupku nedopustili nebo naopak ano, ale nebyli za tento přešupek řešeni Policií ČR, ovšem 18 respondentů bylo Policií ČR řešeno. Zařadila jsem tuto otázku do dotazníkového šetření zejména proto, abych ji mohla porovnat s otázkou č. 6, kde jsem se respondentů ptala, zda za poslední rok řídili pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Kde mi 40 respondentů odpovědělo, že řídilo buďto pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky (konkrétně 36 pod vlivem alkoholu a 4 pod vlivem jiné návykové látky) a teda z tohoto grafu nám vyplývá, že pouze 18 jich však bylo za tento dopravní přešupek chyceno Policií České republiky. Jedná se tedy zhruba o polovinu řidičů, kteří se tohoto přešupku dopustili, což z jednoho pohledu může být bráno pozitivně. Ovšem můj pohled je negativní, při pomyšlení, že tolik respondentů se dopouští tohoto konkrétního přešupku a to zcela bez udělení nějaké sankce.

Zdroj: vlastní zpracování

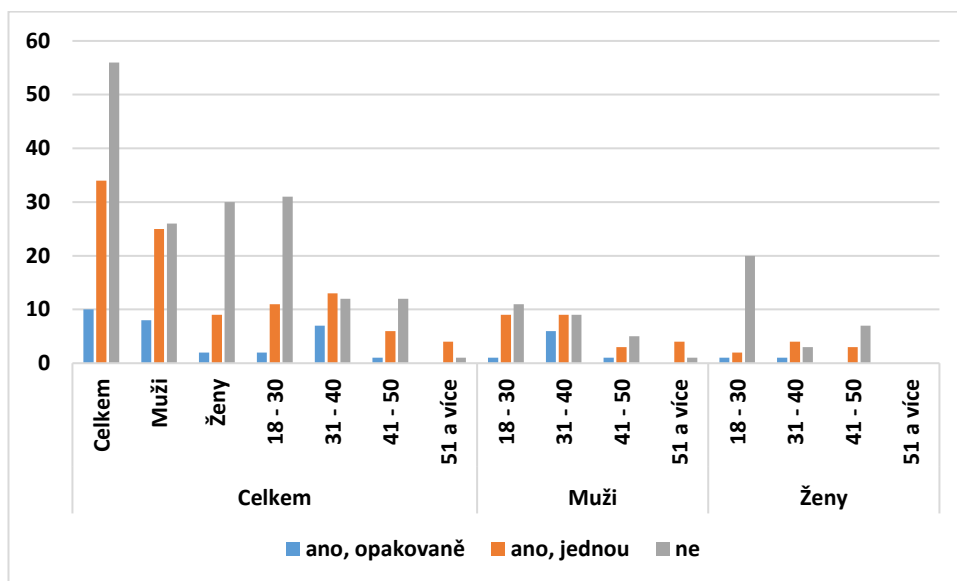
Otázka č. 8 Překračujete při řízení motorového vozidla povolenou rychlost?



Graf č. 8 Na základě této otázky bylo cílem zjistit zda řidiči při řízení motorového vozidla dodržují stanovenou rychlost či nikoliv. A pokud ano, tak zda se drží hranice do 20 km/h nad povolenou rychlost nebo nad 20 km/h nad povolenou rychlost. Tohle vymezení jsem zvolila z důvodu, že k tomuto rozmezí v rychlosti dochází při řízení nejčastěji. Ze 100 dotazovaných respondentů odpovědělo 64, že překračují při řízení povolenou rychlost. 45 respondentů překračuje povolenou rychlost často, avšak se drží do hranice 20 km/h nad povolenou rychlost, 10 respondentů překračuje rychlost často až nad 20 km/h povolené rychlosti, 36 respondentů se tohoto přestupku dopouští občas a pouhých 9 respondentů, se takového dopravního přestupku nedopouští. U mužů k tomuto přestupku dochází zejména mezi 18 – 30 a 31 – 40 rokem, dohromady jde o 25 mužů, kteří se drží dolimitu do 20 km/h, 7 mužů, kteří překračují rychlost ještě nad povolených 20 km/h a 11, kteří překročí rychlost občas. Zajímavé je vyznat, že ani jeden muž ve věku 18 – 30 a 51 a více neodpověděl, že by stanovenou rychlost dodržoval. V kategorii 41 – 50 let u mužů jsou hodnoty celkem vyrovnány. U žen převažuje, že překračují stanovenou rychlost občas, výrazně to můžeme vidět ve věku 18 – 30 let (14 respondentek), 7 žen se při překročení drží limitu do 20 km/h a pouze 2 řídí i nad povolený limit. Ani jedna žena v tomto věku neuvědla, že by rychlost dodržovala, stejně jak u mužů. Ovšem na rozdíl od mužů pouze v této věkové kategorii ženy jezdí i nad povolený limit. V dalších rozmezech jezdí buď jen občas, drží se do povoleného limitu nebo dodržují stanovenou rychlost úplně. Oproti mužům jsou ženy opět v páčání tohoto přestupku výrazně opatrnější.

Zdroj: vlastní zpracování

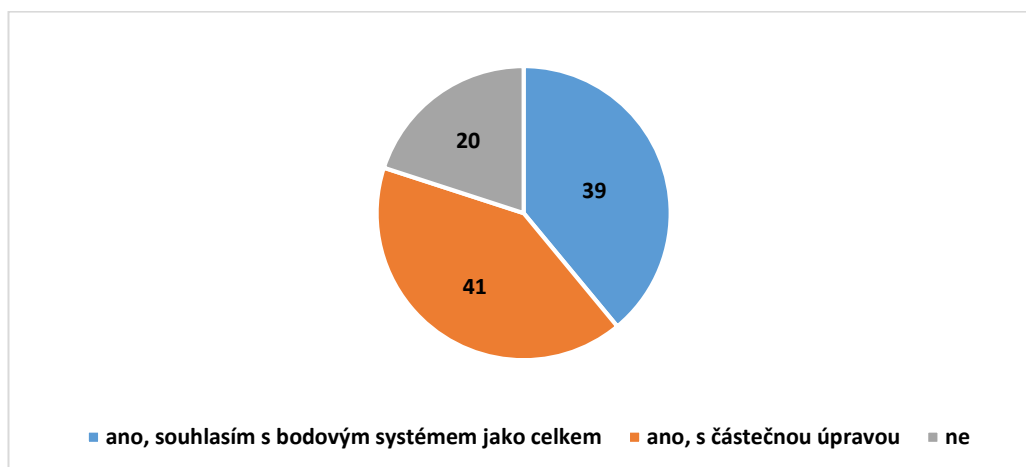
Otázka č. 9 Byla Vám uložena minulý rok pokuta za špatné parkování?



Graf č. 9 Na základě tohoto grafu lze konstatovat, že 56 respondentů se minulý rok nedopustilo přestupku, kterým je špatné parkování, 34 respondentů ano a 10 respondentů opakovaně. Výrazně v tomto dopravním přestupku opět vedou muži oproti ženám. 25 mužům byla uložena pokuta jednou, 8 opakovaně a 26 vůbec. Naopak 30 ženám nebyla pokuta uložena vůbec, 9 jednou a 2 opakovaně. Dle věku u mužů došlo v rozmezí 18 – 30 let u 9 k jedné pokutě, u 1 opakovaně a u 11 vůbec. Ve věkové kategorii 31 – 40 let u 6 opakovaně a stav jednou nebo vůbec je vyrovnán s hodnotou 9. Ve věkové kategorii 41 – 50 můžeme vidět pokles spáchání tohoto přestupku, 5 se nedopustilo, 3 jednou a 1 opakovaně. A ve věku 51 a více se 4 dopustili jednou a jeden ne. U žen výrazně převládá, že se tohoto dopravního přestupku nedopouští. Ve věkové kategorii 18 – 30 tento přestupek spáchaly pouze 2 ženy jednou a 1 opakovaně, 20 žen nespáchalo. Ve věku 31 – 40 se dopustily 4 ženy jednou, 1 opakovaně a 3 ne. A v poslední kategorii 41 – 50 se dopustily pouze 3 jednou a 7 ne. Opět překvapujícím faktem je, že při spáchání tohoto přestupku v silniční dopravě vedou muži ve věku 31 – 40 a to výrazně oproti mužům 18 – 30, což byl můj předpoklad. Z grafu nám také vyplývá, že tohoto přestupku se dopouští opravdu hodně řidičů, jelikož 44 respondentů ze 100 dotazovaných je velké číslo.

Zdroj: vlastní zpracování

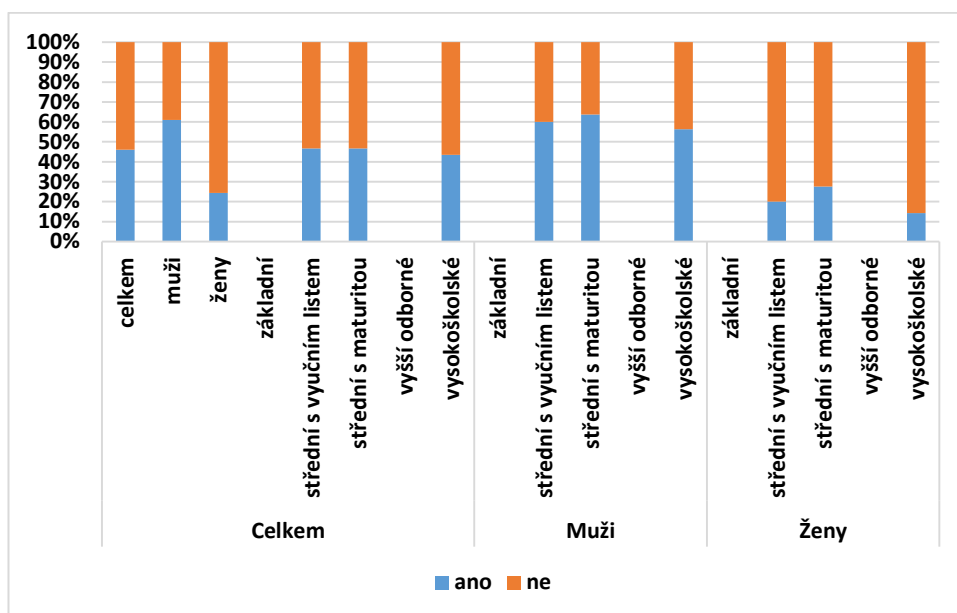
Otázka č. 10 Domníváte se, že bodový systém v České republice je adekvátní?



Graf č. 10 Z výše uvedeného grafu lze konstatovat, že 80 respondentů s bodovým systémem nastaveném v České republice souhlasí. Ovšem 39 respondentů s ním souhlasí jako s celkem a 41 respondentů by bodový systém částečně upravilo. Pouhých 20 respondentů s bodovým systémem nesouhlasí vůbec.

Zdroj: vlastní zpracování

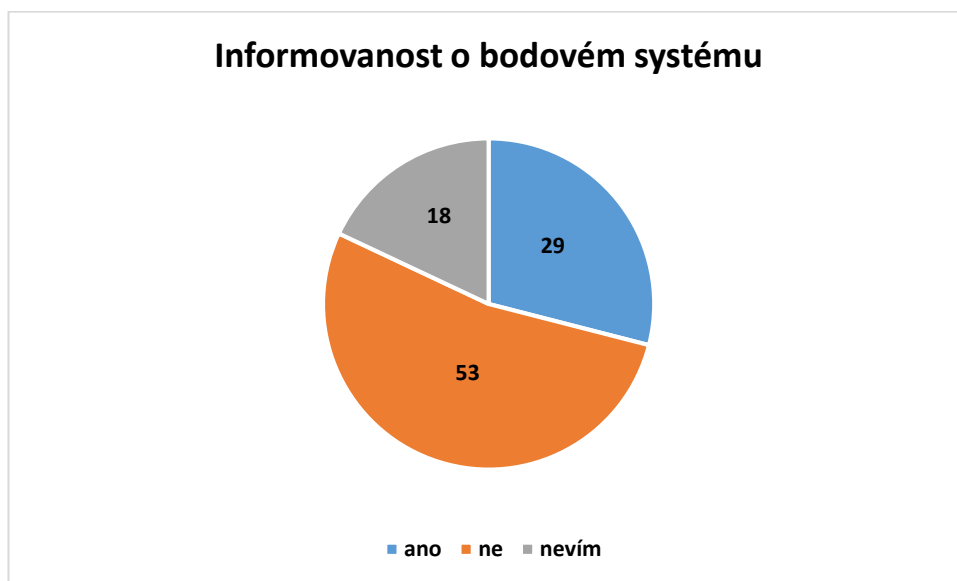
Otázka č. 11 Víte kolik bodů Vám za alkohol a jiné návykové látky za volantem nebo překročení povolené rychlosti náleží?



Graf č. 11 Tato otázka byla opět orientována na právní vědomí respondentů, proto jsem se zde zaměřila zejména na jejich vzdělání. Aby u odpovědi nedošlo ke zkreslení při porovnání mezi respondenty s nižším a vyšším vzděláním, jsou opět odpovědi přepočítány na %. Při zaměření na celkové odpovědi 46 % odpovědělo, že ví, kolik bodů jim za tyto konkrétní přestupky náleží a 54 %, že ne. Z mužů ví 36 % a 23 % ne a u žen ví pouze 10 % a 31 % ne. V porovnání mezi vyšším a nižším dosaženým vzděláním lze konstatovat, že křivky jsou poměrně vyrovnány jak u mužů, tak u žen. Ovšem ve srovnání mezi pohlavími už dochází ke znatelnému rozdílu. Tudiž vzdělání celkově na toto povědomí nemá až tak znatelný dopad jako u otázky č. 5.

Zdroj: vlastní zpracování

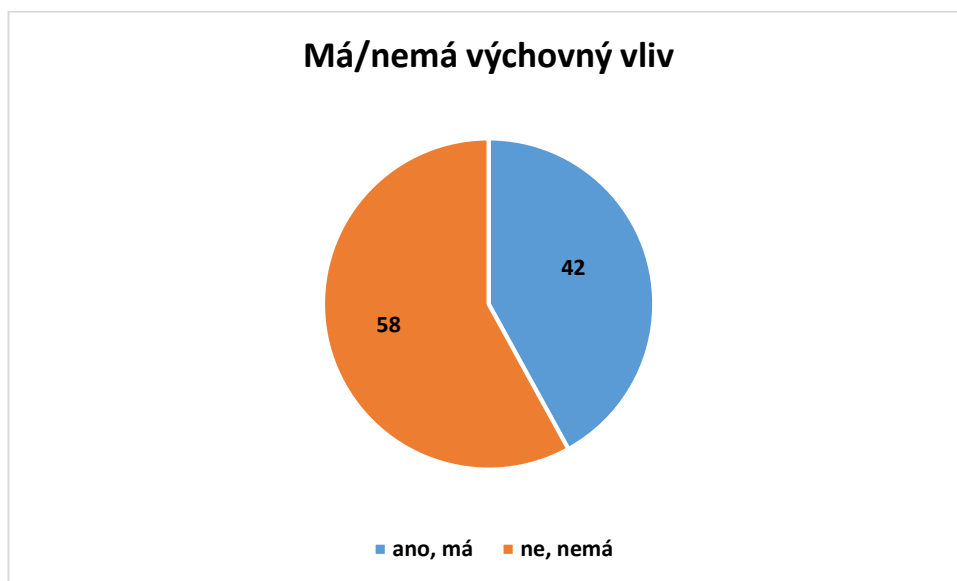
Otázka č. 12 Domníváte se, že informovanost o bodovém systému je dostatečná?



Graf č. 12 Z výše uvedeného grafu vyplývá, že většina dotazovaných respondentů, konkrétně 53 se domnívá, že informovanost o bodovém systému v České republice není dostatečná. 29 respondentů se domnívá, že ano a 18 neví, tudíž o tuhle problematiku nejeví velký zájem. Z mého pohledu také informovanost o bodovém systému není zcela dostatečná, a bylo by potřeba o této problematice více veřejnost informovat ovšem i veřejnost by musela jevit větší zájem. Neboť ty, které tato problematika zajímá, si mohou informace vyhledat buďto na internetových stránkách nebo v zákoně.

Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 13 Má bodový systém v ČR výchovný vliv na řidiče?



Graf č. 13 Poslední položkou v dotazníku bylo, zda se respondenti domnívají, zda má nebo nemá bodový systém v ČR výchovné působení na řidiče a popřípadě jaké? 58 respondentů se domnívá, že ne a 42 respondentů, že ano. Tato otázka byla polootevřená, tudíž mohli respondenti svůj názor zdůvodnit. Odpovědi byly většinou spíše skeptické, respondenti nevěří takhle nastavenému bodovému systému. Jednalo se zejména o předsudky respondentů a nedůvěru, která je poměrně vysoká. Neboť se domnívají, že systém není nastaven spravedlivě. Vyskytovaly se taky názory, že bodový systém porušuje princip dvojího trestání nebo, že se ho bojí pouze řidiči, kteří nejsou příliš bohatí nebo naopak, že body za konkrétní přestupky jsou nastaveny příliš vysoko nebo nízko. Zejména u přestupku za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky jsou body nastaveny příliš nízko, avšak za překročení rychlosti např. mimo obec je odebráno řidiči zbytečně moc bodů. Respondenti, kteří odpověděli, že výchovný vliv na řidiče bodový systém má, své názory zdůvodnili především tím, že se domnívají, že si řidiči uvědomují, že mají pouze 12 bodů, o které lze rychle při spáchání více přestupků mohou přijít a tím pádem přijdou i o řidičské oprávnění a proto jsou při řízení v silničním provozu více opatrní. Dále, že se o body bojí zejména řidiči z povolání, neboť je řízení motorového vozidla živí. A také, že si následky za přestupky uvědomují hlavně starší řidiči, kteří už mají pár let praxe za volantem a vědí, co si mohou dovolit, oproti řidičům mladší generace. Můžeme tedy konstatovat, že bodový systém má na řidiče výchovný vliv zejména v preventivním a odstrašujícím smyslu.

Zdroj: vlastní zpracování

6 Shrnutí

Hlavním cílem mé bakalářské práce bylo zanalyzovat, míru právního vědomí a praxe u řidičů na pozemních komunikacích na Vsetínsku u nejvíce frekventovaných přestupků v dopravě. K tomuto zjištění jsem použila metodu dotazníkového šetření. Na základě hlavního cíle jsem si stanovila i cíle dílčí, z nichž vyplývaly výzkumné otázky a mé předpoklady. Domnívám se, že dotazníkovým šetřením se mi povedlo naplnit všechny dílčí cíle a buďto vyvrátit nebo potvrdit i výzkumné otázky.

Prvním stanoveným dílčím cílem bylo zjistit míru právního vědomí související s ukládáním pokut a body za konkrétní přestupky. Na což byla stanovena výzkumná otázka, zda respondenti vědí, kolik bodů jim náleží, pokud budou řídit pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky nebo za překročení povolené rychlosti, a které orgány jim mohou uložit pokutu. Mým předpokladem bylo, že respondenti jsou dostatečně informováni, kolik bodů jim za konkrétní přestupky náleží, a které orgány jim mohou pokutu uložit. V dotazníkovém šetření jsem se zaměřila zejména na míru dosaženého vzdělání, zda u těchto konkrétních otázek bude hrát nějakou roli či nikoliv. Předpokládala jsem, že respondenti s vysokoškolským vzděláním budou mít i vyšší právní vědomí v této oblasti. Což se mi u otázky č. 5 potvrdilo. Neboť u respondentů s nižším vzděláním byly odpovědi značně rozdílné, naopak u respondentů s vysokoškolským vzděláním byly odpovědi zhruba na stejné úrovni, jako můžeme vidět v grafu č. 5. Naopak u otázky č. 11 jsem zjistila, že vzdělání na míru informovanosti o bodech nemá zase tak velký vliv. Což pro mě bylo překvapujícím faktem. Odpovědi ať už u respondentů s vyšším nebo nižším vzděláním byly vyrovnané, lišily se až mezi muži a ženami, což ovšem nebylo mým primárním cílem, avšak můžeme to vidět v grafu č. 11.

Další stanovený cíl byl zaměřen na to, zda se lidé domnívají, jestli má bodový systém nastavený v České republice výchovný vliv na řidiče a popřípadě jaký. A takto byla stanovena i další výzkumná otázka. Mým předpokladem bylo, že bodový systém určitě výchovný vliv na řidiče má a to zejména proto, že si lidé dávají větší pozor, protože se bojí, že přijdou o řidičské oprávnění. Ovšem ve výzkumném šetření se 58 respondentů domnívá, že výchovný vliv na řidiče bodový systém nemá, zejména proto, že je mezi respondenty vysoká nedůvěra v tento systém, respondenti vůči němu mají předsudky a nevěří, že je systém spravedlivý. A pouhých 42 respondentů se přiklání k názoru, který je podobný s mým předpokladem.

A posledními dílčími cíli bylo zjistit do jaké míry věk a pohlaví respondentů ovlivňuje frekvenci přestupků za řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, při dodržování nejvyšší povolené rychlosti a v neposlední řadě zda má pohlaví a věk vliv i na špatné parkování.

Opět byla na tyto dílčí cíle stanovena výzkumná otázka. Zda má pohlaví a věk respondentů vliv na frekvenci páchaní výše uvedených přestupků, a které pohlaví a věková kategorie se těchto přestupků dopouští nejvíce. Mým předpokladem bylo, že pohlaví bude hrát roli významnou a nejvíce těchto přestupků se budou dopouštět muži ve věkové kategorii 18 – 30 let. V dotazníkovém šetření se mi tento předpoklad potvrdil na půl. Každého přestupku se výrazně více dopouštějí muži oproti ženám, ovšem překvapujícím faktem pro mě bylo, že nejvíce se těchto všech tří přestupků dopouštějí muži ve věkové kategorii 31 – 40 let. Znázorňují nám to grafy č. 6, 8 a 9. U přestupku při dodržování nejvyšší stanovené rychlosti se mi potvrdilo, že řidiči často překračují stanovenou rychlost, avšak drží se do limitu pod 20 km/h stanovené rychlosti.

Na základě celkového zhodnocení dotazníkového šetření lze říci, že právní vědomí respondentů na Vsetínsku v oblastech, na které jsem se dotazovala, je celkem na dobré úrovni, i když u některých je výrazně ovlivněno nejvyšším dosaženým vzděláním. Praxe řidičů s nejvíce frekventovanými přestupky vymezených dle statistik na Vsetínsku je opravdu poměrně vysoká. A nejvíce k těmto přestupkům dochází u mužů ve věkové kategorii 31 – 40 let.

Závěr

Ve své bakalářské práci jsem se zabývala právním vědomím a praxí v oblasti správních deliktů v dopravě na pozemních komunikacích na Vsetínsku. Zabývala jsem se přestupky dle platné právní úpravy zejména dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Hlavním cílem závěrečné práce bylo zanalyzovat právní vědomí a praxi v oblasti správních deliktů v dopravě na pozemních komunikacích na Vsetínsku. K naplnění hlavního cíle byly stanoveny i cíle dílčí. Dílčí cíle byly stanoveny na základě jednotlivých kapitol a podkapitol v teoretické části. V bakalářské práci bylo dosaženo jak hlavního cíle, tak i cílů dílčích.

Z výsledků provedeného dotazníkového šetření jsem zjistila, že míra právního vědomí respondentů na Vsetínsku v oblastech, na které jsem se dotazovala, je překvapivě na dobré úrovni. Avšak u otázky, které orgány mohou řidičům uložit pokutu za dopravní přestupky, významnou roli mělo nejvyšší dosažené vzdělání respondentů. Respondenti s vysokoškolským vzděláním odpovídali poměrně na stejné úrovni, načež u respondentů s nižším dosaženým vzděláním byly odpovědi značně rozdílné. U další otázky, která se týkala právního vědomí respondentů v oblasti bodového systému, vzdělání, již nehrálo tak významnou roli, odpovědi byly vyrovnané, tudíž nemůžeme tvrdit, že lidé s vyšším vzděláním by měli v této oblasti větší přehled. Praxe s dopravními přestupky na pozemních komunikacích je u respondentů na Vsetínsku opravdu vysoká. Přesto, že mým výzkumným vzorkem bylo 100 respondentů, tak nadpoloviční většina se konkrétních přestupků v dopravě, kterým se věnovala tato práce, dopustila. Přestupek, kterého se řidiči dopouští zejména v silniční dopravě, je špatné parkování. Ovšem i řízení pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky a překračování nejvyšší stanovené rychlosti za volantem vykazuje velmi alarmující čísla. Nejvíce se těchto dopravních přestupků dopouští muži ve věkové kategorii 31 – 40 let.

Páchání dopravních přestupků a jejich následky se mi jeví jako významný celospolečenský problém a je nutné snižovat jejich frekvenci. Řidičů motorových vozidel přibývá, tím významně roste i množství páchaných přestupků. Výsledky mé práce mohou být užitečné zvláště mladým začínajícím řidičům, kteří by měli být seznamováni s množstvím konkrétních přestupků, jejich následky a možnými sankcemi za jejich páchaní. Zejména prostřednictvím učitelů v autoškolách, pro které by tato práce mohla být také významným podkladem teoretické části vyučování.

Seznam použité literatury a jiných zdrojů

Literární zdroje:

CINGR, Petr. *Vybrané kapitoly z teorie práva*. Ostrava: Ostravská univerzita, 2004. ISBN 80-7042-303-x.

ČERNÝ, Jan, Eva HORZINKOVÁ a Helena KUČEROVÁ. *Přestupkové řízení: příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů*. Praha: Linde, 2011. Praktická právní příručka. ISBN 978-80-7201-859-8.

GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 5., upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-233-2.

HARVÁNEK, Jaromír et al. *Teorie práva*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7380-104-5.

HORZINKOVÁ, Eva a Břetislav ČECHMÁNEK. *Přestupky a správní trestání*. Praha: Eurounion, 1998. ISBN 978-80-7317-069-1.

HRDLÍČKA, Petr, Jan KNĚŽÍNEK a Petr MLSNA. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009. ISBN 978-80-7357-477-2.

CHRÁSKA, Miroslav. *Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*. 2., aktualizované vydání. Praha: Grada, 2016. ISBN 978-80-247-5326-3.

CHRASTINA, Pavel a Pavla REKOVÁ. *Autoškola od A do Z*. 8., přeprac. vyd. Frýdek-Místek: Alpress, 2011. ISBN 978-80-7362-966-3.

JEMELKA, Luboš a Pavel VETEŠNÍK. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář*. Vyd. 2. V Praze: C.H. Beck, 2013. ISBN 978-80-7400-501-5.

KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006. ISBN 80-7201-613-x.

MATES, Pavel et al. *Základy správního práva trestního*. 6. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-567-1.

MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. ISBN 978-80-7478-489-7.

NOVOTNÝ, Pavel. *Bodový systém a pravidla silničního provozu: úplné znění silničního zákona č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů : [aktualizováno k 1.8.2006]*. Brno: Computer Press, 2006. ISBN 80-7226-736-1.

PETRUSEK, Miroslav et al. *Velký sociologický slovník*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1996. ISBN 80-7184-3111-3.

PRÁŠKOVÁ, Helena. *Základy odpovědnosti za správní delikty*. Praha: C.H. Beck, 2013. ISBN 978-80-7400-456-8.

PRŮCHA, Petr. *Správní právo: obecná část*. 8., dopl. a aktualiz. vyd. Brno: Doplněk, 2012. ISBN 978-80-7239-281-0.

VEČEŘA, Miloš a Martina URBANOVÁ. *Sociologie práva*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2006. ISBN 80-86898-72-5.

VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. ISBN 978-80-7400-409-4.

Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Vydání: šestnácté. Praha: ARMEX Publishing, 2016. ISBN 978-80-87451-41-0.

Internetové zdroje:

Alkohol za volantem. *Dopravni-pravo.cz* [online]. [cit. 2017-03-22]. Dostupné z: <http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/>

Co je to správní delikt? *Uoou.cz* [online]. [cit. 2017-03-08]. Dostupné z: <https://www.uoou.cz/co-je-to-spravni-delikt/ds-1485/p1=1485>

Dopravní přestupky při parkování. *Spravneparkovani.cz* [online]. [cit. 2017-03-22]. Dostupné z: <http://www.spravneparkovani.cz/prestupky/#axzz4d5nAslSk>

Drogy za volantem: Tráva, perník, kokain, hašiš – co škodí více. *Auto.cz* [online]. [cit. 2017-03-22]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/drogy-volantem-trava-pernik-kokain-hahis-skodi-vice-79673>

Charakteristika okresu Vsetín. *Czso.cz* [online]. [cit. 2017-03-20]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xz/charakteristika_okresu_vsetin

Jaké sankce lze uložit v přestupkovém řízení. *Pravnilinka.cz* [online]. [cit. 2017-03-19]. Dostupné z: <http://www.pravnilinka.cz/bezplatna-pravni-poradna-zdarma/sankce-v-prestupkovem-rizeni.html>

Okres Vsetín. *Mesta.obce.cz*[online]. [cit. 2017-03-08]. Dostupné z:
<http://mesta.obce.cz/vyhledat2.asp?okres=3810&vzhled=ul>

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. *Zakonyprolidi.cz* [online]. [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. *Zakonyprolidi.cz* [online]. [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích. *Zakonyprolidi.cz* [online]. [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1990-200#f1326854>

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. *Zakonyprolidi.cz* [online]. [cit. 2017-03-13]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>

Další zdroje:

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 31. 05. 2007, sp. zn. 8 As 17/2007-135.

Sdělení ze dne 21. 03. 2017 z oddělení evidence řidičů Městský úřad Vsetín.

Rozbor dopravních nehod, dopravní inspektorát Vsetín ze dne 31. 03. 2017.

Sdělení Městských úřadů ve Vsetíně, Valašském Meziříčí a Rožnova pod Radhoštěm, z odboru dopravy a přestupkového řízení ze dne 06. 03. 2017.

Seznam zkratek

Sp.	spisová
Zn.	značka
Tzv.	takzvaně
s.	strana
č.	číslo
Sb.	sbírky
Odst.	odstavce
Písm.	písmeno
Km	kilometr
Km ²	kilometr čtvereční
Kč	korun českých
Km/h	kilometr za hodinu
Kg	kilogram
ČR	Česká republika
Policie ČR	Policie České republiky

Seznam grafů

Graf č. 1	Pohlaví respondentů
Graf č. 2	Věk respondentů
Graf č. 3	Nejvyšší dosažené vzdělání respondentů
Graf č. 4	Spáchali jste někdy správní delikt v dopravě?
Graf č. 5	Orgány, které mají oprávnění uložit pokutu v dopravě
Graf č. 6	Řízení pod vlivem alkoholu
Graf č. 7	Řešen/a za přestupek Policií ČR
Graf č. 8	Překračování povolené rychlosti
Graf č. 9	Pokuta za špatné parkování
Graf č. 10	Adekvátnost bodového systému
Graf č. 11	Znalost bodů za konkrétní přestupky
Graf č. 12	Informovanost o bodovém systému
Graf č. 13	Výchovný vliv bodového systému

Seznam příloh

- Příloha č. 1 Dotazník
- Příloha č. 2 Rozbor dopravních nehod
- Příloha č. 3 Tabulka č. 1 – počet přestupků v dopravě pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky za období 2014 – 2016 v okrese Vsetín
- Příloha č. 4 Tabulka č. 2 – počet přestupků v dopravě za porušení nejvyšší stanovené rychlosti za období 2014 – 2016 v okrese Vsetín
- Příloha č. 5 Tabulka č. 3 – počet přestupků v dopravě za špatné parkování za období 2014 – 2016 v okrese Vsetín

Příloha č. 1 Dotazník

Dobrý den,

jmenuji se Barbora Syptáková a jsem studentkou 3. ročníku bakalářského studia oboru Pedagogika – Veřejná správa na Univerzitě Palackého v Olomouci. Touto formou Vás prosím o vyplnění následujícího dotazníku. Data budou využity pro výzkumné šetření v rámci mé bakalářské práce s názvem „Právní vědomí a praxe v oblasti správních deliktů v dopravě na pozemních komunikacích na Vsetínsku“.

Otázky jsou určeny obyvatelům Vsetínska, kteří jsou aktivními řidiči. Dotazník je anonymní a jeho vyplnění Vám nezabere více jak 10 minut.

Děkuji za Vaši ochotu a vyplnění dotazníku.

1. Vaše pohlaví?

- Muž
- Žena

2. Jaký je Váš věk?

- 18 – 30
- 31 – 40
- 41 – 50
- 51 a více

3. Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

- Základní
- Střední s výučním listem
- Střední s maturitou
- Vyšší odborné
- Vysokoškolské

4. Už jste někdy spáchal/a správní delikt v dopravě?

- Ano, ale pouze jednou
- Ano, opakovaně
- Ne

5. Které orgány Vám můžou uložit pokutu za přestupek v dopravě? Vypište.

6. Řídil/a jste minulý rok pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky?

- Ano, pod vlivem alkoholu
- Ano, pod vlivem jiné návykové látky
- Ne

7. Byl/a jste minulý rok řešen/a za přestupek řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky Policií ČR?

- Ano
- Ne

8. Překračujete při řízení vozidla povolenou rychlost?

- Ano, často (o více než 20 km/h nad povolenou rychlost)
- Ano často (do 20 km/h nad povolenou rychlost)
- Občas
- Ne

9. Byla Vám uložena minulý rok pokuta za špatné parkování?

- Ano, opakovaně
- Ano
- Ne

10. Domníváte se, že bodový systém v ČR je adekvátní?

- Ano, souhlasím s bodovým systémem jako celkem
- Ano, s částečnou úpravou
- Ne

11. Víte kolik bodů Vám za alkohol a jiné návykové látky za volantem nebo překročení povolené rychlosti náleží?

- Ano
- Ne

12. Domníváte se, že informovanost řidičů o bodovém systému je dostatečná?

- Ano
- Ne
- Nevím

13. Má podle Vás bodový systém v ČR výchovný vliv na řidiče? Jaký?

- Ano
- Ne

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha č. 2 Rozbor dopravních nehod

Policie České republiky
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE ZLÍNSKÉHO KRAJE
územní odbor Vsetín
dopravní inspektorát
Hlásenka 1516

Vsetín 31. března 2017

Rozbor dopravních nehod v období

od 01.01.2016 do 31.12.2017

Kategorie	2016	2015	2014	Rozdíl s 2015	Rozdíl s 2014
Celkem DN	782	706	618	76	164
Umrtí	8	14	9	-6	-1
Těžké	29	27	36	2	-7
Lehké	292	294	252	-2	40
Škoda na vozidlech	40 352 100	30 921 200	25 878 700	9 430 900	14 473 400
Jiná škoda	4 694 100	3 092 100	2 191 200	1 602 000	2 502 900
Celková škoda	45 046 200	34 013 300	28 069 900	11 032 900	16 976 300
Pokuta v částce	270 900	212 800	155 700	58 100	115 200
Alkohol u viníka DN	64	74	88	-10	-24
Pachatelé DN	713	659	600	54	113
Účastníci do 15 let	69	60	34	9	35
Celkem DN ukončených (včetně OOP)	782	706	617	76	165
Celkem DN BP - SDN (ODN, DO)	271	233	174	38	97
ODLOŽENO PZ	212	170	154	42	58
ODLOŽENO DOČASNĚ	0	0	0	0	0

DN ukončené	2016	2015	2014	Rozdíl s 2015	Rozdíl s 2014
ODEVZDÁNO § 159a odst. 1a)	1	2	2	-1	-1
ODEVZDÁNO § 159a odst. 1b)	0	0	0	0	0
ODLOŽENO § 159a odst. 1	0	2	0	-2	0
ODLOŽENO § 159a odst. 2	0	0	2	0	-2
ODLOŽENO § 159a odst. 3	0	0	0	0	0
ODLOŽENO § 159a odst. 4	0	0	0	0	0
PŘEDÁNO SKPV	47	49	37	-2	10
PŘEDÁNO SŘ	212	207	202	5	10
PŘEDÁNO KŘ	10	4	1	6	9
PŘEDÁNO SZ	29	38	46	-9	-17
DN BP - OOP	0	1	0	-1	0
VDN - OOP	0	0	0	0	0
DN rozpracované)	0	0	0	0	0
Celkem VDN - SDN (ODN, DO	511	472	444	39	67
DN v obci	545	494	449	51	96
DN mimo obec	237	212	169	25	68
DN mimo okres (policisté)	0	0	0	0	0

PŘÍČINA	2016	2015	2014	Rozdíl s 2015	Rozdíl s 2014
NEZAVINĚNÁ ŘIDIČEM	93	63	53	30	40

RYCHLOST	97	103	62	-6	35
PŘEDJÍŽDĚNÍ	17	10	13	7	4
PŘEDNOST	83	85	81	-2	2
ZPŮSOB JÍZDY	492	443	408	49	84
TECHNICKÁ ZÁVADA	0	2	1	-2	-1

Dle místa DN	2016	2015	2014	Rozdíl s 2015	Rozdíl s 2014
dálnice	0	0	0	0	0
silnice 1.třídy	234	236	177	-2	57
silnice 2.třídy	99	62	74	37	25
silnice 3.třídy	121	122	109	-1	12
uzel	0	0	0	0	0
sledovaná komunikace (ve vybraných městech)	0	0	0	0	0
místní komunikace	282	256	225	26	57
úcelová komunikace-p olní a lesní cesty	5	6	4	-1	1
úcelová komunikace-o statní (parkoviště)	41	24	29	17	12

Zavinění DN	2016	2015	2014	Rozdíl s 2015	Rozdíl s 2014
Řidičem motorového vozidla	627	593	502	34	125
Řidičem nemot. vozidla	62	49	62	13	0
Chodcem	10	12	11	-2	-1

Lesní zvěř- domácím zvířectvem	78	45	40	33	38
Jiným účastníkem silničního provozu	1	2	0	-1	1
Závadou komunikace	1	1	1	0	0
Technickou závadou vozidla	0	1	1	-1	-1
Jiné zavinění	3	3	1	0	2

Zdroj: dopravní inspektorát Vsetín

Příloha č. 3 Tabulka č. 1 – počet přestupků v dopravě pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky za období 2014 – 2016 v okrese Vsetín

Rok / Městský úřad	Oddělení dopravy a přestupkového řízení Vsetín	Oddělení dopravy a přestupkového řízení Valašské Meziříčí	Oddělení dopravy a přestupkového řízení Rožnov pod Radhoštěm
2014	200	146	63
2015	230	117	52
2016	240	77	47

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha č. 4 Tabulka č. 2 – počet přestupků v dopravě za porušení nejvyšší stanovené rychlosti za období 2014 – 2016 v okrese Vsetín

Rok / Městský úřad	Oddělení dopravy a přestupkového řízení Vsetín	Oddělení dopravy a přestupkového řízení Valašské Meziříčí	Oddělení dopravy a přestupkového řízení Rožnov pod Radhoštěm
2014	72	51	25
2015	80	47	31
2016	56	82	28

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha č. 5 Tabulka č. 3 – počet přestupků v dopravě za špatné parkování za období 2014 – 2016 v okrese Vsetín

Rok / Městský úřad	Oddělení dopravy a přestupkového řízení Vsetín	Oddělení dopravy a přestupkového řízení Valašské Meziříčí	Oddělení dopravy a přestupkového řízení Rožnov pod Radhoštěm
2014	410	190	82
2015	390	200	128
2016	430	400	163

Zdroj: vlastní zpracování

ANOTACE

Jméno a příjmení:	Barbora Syptáková
Katedra:	Ústav pedagogiky a sociálních studií
Vedoucí práce:	JUDr. Zdenka Nováková, Ph.D.
Rok obhajoby:	2017

Název práce:	Právní vědomí a praxe v oblasti správních deliktů v dopravě na pozemních komunikacích na Vsetínsku
Název v angličtině:	Legal consciousness and practice in the field of administrative offenses in road transport on the roads of Vsetín district
Anotace práce:	Bakalářská práce je zaměřena na právní vědomí a praxi řidičů v dopravě na pozemních komunikacích na Vsetínsku. V teoretické části jsou definovány základní pojmy a nejčastější přestupky v dopravě na Vsetínsku. Jedna kapitola představuje bodový systém v České republice. Praktickou část tvoří výzkumné šetření, které bylo provedeno na základě dotazníku. Cílem výzkumného šetření bylo zanalyzovat míru právního vědomí a praxe u řidičů na pozemních komunikacích na Vsetínsku u nejvíce frekventovaných přestupků v dopravě.
Klíčová slova:	správní delikt, přestupek, dopravní přestupek, pozemní komunikace, sankce, správní orgán, zákon o silničním provozu, řízení pod vlivem alkoholu a jiné návykové látky, překročení nejvyšší povolené rychlosti, špatné parkování, bodový systém
Anotace v angličtině:	The bachelor thesis focuses on legal consciousness and practice of drivers in road transport on the roads of Vsetín district. The theoretical part defines the basic concepts and the most common traffic offenses of Vsetín district. One chapter presents the point ratings in the Czech republic. The practical part consists of a research survey, which was conducted on the basis of a questionnaire. The main goal of the survey was to analyze level of legal consciousness and practice of drivers on the roads of Vsetín district for the most frequent offenses in road transport.
Klíčová slova v angličtině:	administrative offenses, offense, traffic offense, roads, sanctions, administrative authority, the road traffic act, driving under the influence of alcohol and other addictive

	substances, exceeding the maximum allowed speed, poor parking, point ratings
Přílohy vázané v práci:	<p>Příloha č. 1 Dotazník</p> <p>Příloha č. 2 Rozbor dopravních nehod</p> <p>Příloha č. 3 Tabulka č. 1 – počet přestupků v dopravě spáchaných pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky za období 2014 – 2016 v okrese Vsetín</p> <p>Příloha č. 4 Tabulka č. 2 – počet přestupků v dopravě za porušení nejvyšší stanovené rychlosti za období 2014 – 2016 v okrese Vsetín</p> <p>Příloha č. 5 Tabulka č. 3 – počet přestupků v dopravě za špatné parkování za období 2014 – 2016 v okrese Vsetín</p>
Rozsah práce:	56 stran
Jazyk práce:	Český