

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**PROBLÉMOVÉ ASPEKTY UPLATŇOVÁNÍ MOCI  
ZÁKONODÁRNÉ V APLIKAČNÍCH INTENCÍCH  
JEDNOTLIVÝCH USTANOVENÍ ZÁKONA Č.  
361/2000 Sb., O PROVOZU NA POZEMNÍCH  
KOMUNIKACÍCH VE ZNĚNÍ POZDĚJŠÍCH  
PŘEDPISŮ**

**Autor práce:** Bohumil Sýbek  
**Studijní obor:** Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě  
**Forma studia:** Kombinovaná  
**Vedoucí práce:** Mgr. et Bc. Josef Kříha  
**Katedra:** Právních oborů a bezpečnostních studií

**2018**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. et Bc. Josefu Křihovi za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## ABSTRAKT

SÝBEK, B. *Problémové aspekty uplatňování moci zákonodárné v aplikačních intencích jednotlivých ustanoveních zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších zákonů: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2018. 84 s. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. et Bc. Josef Kříha.

**Klíčová slova:** moc zákonodárná, právo, právní norma, zákon, dopravní nehoda, bodové hodnocení

Bakalářská práce (dále jen „práce“) v rámci teoretické analyticky syntetizující reflexe poukazuje na tradice a vývoj moci zákonodárné na našem území do současného stavu. V širším postihu demonstruje vybrané zvláštnosti legislativního procesu tvorby právních norem v Parlamentu České republiky, od podání „legislativního návrhu“ po promulgaci zákona. Dále se zabývá axiologickými problémy práva. Hodnotová problematika práva je demonstrována v zájmově vybraných ustanoveních zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“). Vybraná ustanovení zákona o silničním provozu jsou analyzována na základě praxeologických zkušeností zpracovatele, v souladu s odbornými komentáři s vyhodnocením „de lege lata“ stavu účinné právní normy. Závěrečná část práce má ambici vymezit možné dílčí „de lege ferenda“ návrhy a opatření v oblasti legislativního řešení.

## **ABSTRACT**

SÝBEK, B. The Issues of Applying the Legislative Power in Terms of Individual Regulations in Act No. 361/2000, Coll., on Road Traffic and on Changes to Some Laws (Road Traffic Act), as Amended by Later Regulations.: a bachelor thesis. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2018. 84 p. Supervisor : Mgr. et Bc. Josef Kříha.

Key words: legislative power, law, regulation, act, road accident, demerit point system

The bachelor thesis („thesis“ hereinafter) within a theoretically analytically synthesizing reflection refers to the tradition and development of legislative power in our country up to the contemporary state. In the wider penalty, he demonstrates the selected peculiarities the legislative proces within the regulation creation in the Parliament of the Czech Republic from „proposing the bill“ to promulgating the act. It also deals with the axiological problems of law. The value of the law is demonstrated in interets-based provisions Act No. 361/2000, Coll., on Road Traffic (hereinafter „Road Traffic Act“). Based on the practical experience of the author, in accordance with professional comments and avaluation „de lege lata“ effective legal status. The final part of the thesis aims at defining possible partial „de lege ferenda“ proposals and measures in the area of legislative solution.

# OBSAH

Úvod.....	8
<b>1 Cíl a metodika bakalářské práce .....</b>	<b>10</b>
<b>2 Historie moci zákonodárné.....</b>	<b>11</b>
2.1 Vývoj moci zákonodárné na našem území do r. 1939 .....	11
2.2 Doba Protektorátu Čechy a Morava .....	12
2.3 Vývoj moci zákonodárné na našem území v letech 1945-1989 .....	12
2.4 Vývoj moci zákonodárné na našem území v letech 1989-1993 .....	13
2.5 Česká republika jako nástupnický stát ČSFR.....	13
<b>3 Legislativní tvorba právních norem v ČR .....</b>	<b>15</b>
3.1 Zákonodárná iniciativa .....	16
3.1.1 Obsah návrhu zákona .....	16
3.2 Projednávání a hlasování o návrhu zákona .....	16
3.3 Promulgace (zveřejnění - vyhlášení) zákona.....	18
<b>4 Aspekty tvorby právních norem .....</b>	<b>19</b>
4.1 Právo a svoboda.....	19
4.2 Právo a rovnost .....	20
4.3 Právo a jistota .....	20
4.4 Právo a spravedlnost.....	21
4.5 Právo a morálka .....	21
4.6 Legitimita práva .....	22
4.7 Sankce a její význam v právní normě .....	22
<b>5 Problémové aspekty „lex specialis“ právní úpravy problematiky zákona o silničním provozu .....</b>	<b>24</b>
5.1 Geneze aplikace ustanovení § 47 zákona o silničním provozu (dopravní nehoda).....	25
5.1.1 Změna ustanovení „dopravní nehoda“ dílčí novelizací zákonem č. 226/2006 Sb.....	25

5.1.2	Změna ustanovení „dopravní nehoda“ dílčí novelizací zákonem č. 274/2008 Sb.....	26
5.2	Problematika dopravních nehod (legislativní aspekty – viz analýza ustanovení § 47 zákona o silničním provozu) .....	29
5.3	Geneze aplikace hlavy III. zákona o silničním provozu (řidičská oprávnění) .	34
5.4	Problematika řidičských oprávnění (legislativní aspekty - viz analýza ustanovení hlavy III. zákona o silničním provozu).....	36
5.5	Geneze aplikace hlavy V. zákona o silničním provozu (bodové hodnocení)...	42
5.6	Problematika bodového hodnocení (legislativní aspekty - viz analýza ustanovení hlavy V. zákona o silničním provozu).....	44
<b>6</b>	<b>Návrhy možných „de lege ferenda“ změn a opatření .....</b>	<b>47</b>
6.1	Analyticko-syntetizující reflexe § 47 dopravní nehoda - návrh opatření .....	47
6.2	Analyticko-syntetizující reflexe řidičských oprávnění - návrh opatření .....	50
6.3	Analyticko-syntetizující reflexe bodového hodnocení - návrh opatření .....	53
<b>7</b>	<b>Závěr.....</b>	<b>56</b>
	<b>Seznam použitých zdrojů .....</b>	<b>58</b>
	<b>Seznam zkratk .....</b>	<b>61</b>
	<b>Přílohy .....</b>	<b>62</b>

## Úvod

Tématické zaměření práce reflektuje na problémové aspekty uplatňování moci zákonodárné v aplikačních intencích jednotlivých ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“).

Právní stát, ke kterému se Česká republika hlásí, je postaven na ideách dělby moci, suverenity lidu a koncepci lidských práv. Dělbba moci je rozdělena mezi moc zákonodárnou, výkonnou a soudní. Oddělením těchto mocí je dosaženo jejich samostatnosti a nezávislosti. Je mezi nimi uplatněna zásada rovnováhy a vzájemných brzd, kdy jedna moc působí k ostatním jako kontrola a naopak. Moc zákonodárná je dána Ústavou ČR (čl. 15 odst. 1) Parlamentu České republiky, který v rámci legislativního procesu tvoří zákonné právní normy. Zákonodárná moc má ve státě plní důležitou roli, která spočívá v usměrňování lidského chování, jehož porušení stát vynucuje.<sup>1</sup>

Jednou z oblastí, která si vyžádala komplexní právní úpravy v minulosti, byla oblast provozu na pozemních komunikacích. Nutnost legislativního řešení této problematiky se nabízela již dlouhá léta. Veškeré snahy ze strany státu narážely na otázku kompetencí mezi Ministerstvem vnitra a Ministerstvem dopravy a spojů. Nevyhovující stav byl spatřován v tom, že problematiku silničního provozu upravovala pouze podzákonná právní norma, kterou bylo vládní nařízení s řadou jeho prováděcích vyhlášek. Vzhledem k dynamickému rozvoji silničního provozu se tento stav jevil jako nedostatečný. Výsledkem vládní snahy bylo přijetí zákona o silničním provozu, který byl schválen 19. října 2000 s účinností od 1. ledna 2001.<sup>2</sup>

Volba tématu práce byla determinována praxeologickými zkušenostmi zpracovatele, který je aktuálně pracovně-právně zařazen jako tzv. úřední osoba obecního úřadu obce s rozšířenou působností Blatná (dále jen „ORP“) na pozici referenta pro silniční a městskou dopravu a pozemní komunikace, jehož pracovní náplní je projednávání přestupků v dopravě a výkon silničního správního úřadu, spočívající v činnostech při schvalování uzavírek, stanovení přechodné úpravy provozu a dopravního značení pozemních komunikací. V rámci pracovní náplně zpracovatel každodenně postupuje

---

<sup>1</sup> SVATOŠ, R. *Základy teorie státu a práva*. Praha: NLN Nakladatelství lidové noviny, 2017, s. 32-33.

<sup>2</sup> BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Lenka Buštová - Venice Music Production, 2013, s. 3.



v souladu se zákonnými i podzákonnými právními předpisy, týkajícími se silničního provozu, pozemních komunikací, technické způsobilosti silničních vozidel a pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidel. Pracovní postupy jsou přímo spjaty s procesními právními normami, jako je zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o přestupcích“) a zákon č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“). Rozhodování v oblasti dopravních přestupků a jejich projednávání mnohdy naráží na problémové aspekty. Ty jsou spatřovány ze strany správního orgánu vykonávajícího agendu dopravních přestupků (dále jen „správní orgán“). Na druhé straně jsou viděny optikou účastníka silničního provozu. Tyto pohledy v mnoha případech otevírají otázky na téma spravedlnosti, rovnosti, právní jistoty, legitimního očekávání.

# 1 Cíl a metodika bakalářské práce

Pro splnění obou cílů práce, jak analýzy nedostatků některých vybraných ustanovení zákona o silničním provozu, tak návrhu možných opatření vybraných ustanovení zákona o silničním provozu, je potřebné vyzdvihnout význam moci zákonodárné ve státě, poukázat na ústavní tradice České republiky a na složitost a propracovanost legislativního procesu, který vytváří předpoklady pro vznik právních norem, které jsou po formální i odborné stránce kvalitní, a zároveň v sobě nesou hodnoty, které Českou republiku řadí mezi vyspělé demokratické právní státy.

Hlavním cílem práce je teoreticky analyzovat nedostatky vybraných ustanovení právní úpravy zákona o silničním provozu formou „de lege lata“. Jako metoda je zvolena forma analyticko-syntetizujícího postihu dostupné literatury, která se vztahuje k problematice silničního provozu. Jako zdroj pro naplnění hlavního cíle je využita odborná literatura týkající se zákona o silničním provozu a zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Dále je analyzována právně teoretická literatura, zabývající se otázkami státu, práva a axiologickými problémy práva. Analýzou výše uvedené odborné literatury a právně-teoretické literatury jsou metodou komparace nalezeny v aplikačních intencích zákona o silničním provozu některé problémové aspekty. Ty jsou popsány a podpořeny praxeologickými zkušenostmi zpracovatele, vykonávajícího správní činnosti při vedení dopravně správních agend obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Analýzou odborné literatury s komentáři a platnou soudní judikaturou jsou nalezené nedostatky subvencovány a popsány. V některých případech je pro splnění hlavního cíle využito internetových zdrojů poukazujících na celospolečenskou palčivost problematiky.

Jako vedlejší cíl práce je formou „de lege ferenda“ navrhnout možná legislativní opatření, která by mohla vést k vylepšení současného právního stavu, optikou axiologické problematiky práva. Ke splnění vedlejšího cíle, bylo využito empirických zdrojů zpracovatele, odborné literatury, internetových zdrojů a dostupných zákonů, týkajících se silničního provozu, silničních vozidel a pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla.

## 2 Historie moci zákonodárné

Podle Romana Svatoše<sup>3</sup> moc zákonodárná je jednou za tří státních mocí, vedle moci výkonné a soudní, které jsou mezi sebou vzájemně kontrolovány. Smyslem dělby moci je, aby se moc nekoncentrovala do jednoho orgánu. Z historického pohledu, pokud byla dána moc do jedné rukou, došlo vždy, i přes veškerou snahu, o zneužití dominantního postavení neomezené moci. Žádný orgán, i když je vytvořen svobodnou vůlí lidu, by neměl vládnout neomezeně. Proto moderní demokratické státy rozdělují moc mezi více subjektů, aby mohlo být zabráněno dominantnímu postavení jednoho z nich. Svatoš k problematice moci ve státě odkazuje do historie, kdy již francouzský filosof Montesquieu ve svém díle *O duchu zákonů* k otázce moci uvádí: „*Politická svoboda vládne jen tehdy, zamezuje-li se zneužívání moci (jemuž je prý nakloněn každý člověk, který má moc). Aby nikdo nemohl nic zneužívat, musí to být tak zařízeno, aby moc zastavila moc a nevládla táž vůle. Ústava musí být taková, že jedna moc omezuje druhou.*“ Dělbá státní moci je jednou z myšlenek, na kterých je postaven právní stát. Základním znakem právního státu je, že státní moc dodržuje právo a jedná v souladu s ním. Tím je vytvořena ve společnosti právní jistota, tedy stav, kdy právo je relativně stabilní, jednotné, relativně jednoduché, předvídatelné a vymahatelné.

Podle Karla Schelleho<sup>4</sup> nejdůležitější právní vztahy ve státě upravuje ústavní právo. Jedná se o systém právních norem, které vytvářejí základní předpoklad pro fungování státu a společnosti. Nejvyšší právní normou ve státě je ústava. Vznik psané ústavy jako aktu nejvyšší právní síly je spojován v historii se vznikem moderního státu.

V našich podmínkách to byla dubnová ústava z roku 1848 a zejména prosincová ústava z roku 1867. V tomto období bylo území současné České republiky součástí Rakouského císařství a později Rakouska-Uherska (od r. 1867). Dalším zlomovým obdobím z hlediska vývoje v Evropě byla doba po první světové válce, kdy vznikaly nové státy. Jedná se o nové období, kdy jedinec ve společnosti dostává nová práva, která jsou spojena zejména s možností ovlivňování veřejného života.

### 2.1 Vývoj moci zákonodárné na našem území do r. 1939

Československo vzniklo jako samostatný stát revolučním aktem 28. října 1918. Moc zákonodárnou převzal Národní výbor československý. V tomto období měl

---

<sup>3</sup> SVATOŠ, R. *Základy teorie státu a práva*. Praha: NLN Nakladatelství lidové noviny, 2017, s. 32-33.

<sup>4</sup> SCHELLE, K. *Dějiny ústavního práva*. 2. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, s. 12.

Národní výbor i moc výkonnou. O státní formě Československa bylo rozhodnuto v prozatímní ústavě ze dne 13. listopadu 1918. Dne 29. února 1920 byla přijata československá ústava a vyhlášena pod č. 121/1920 Sb. Je hodnocena jako první celková a definitivní ústava Československa v meziválečné historii. Měla sice některé nedostatky, ale je považována jako nejtihodnější ústavu československé historie. Jejím přijetí předcházelo jednání národního shromáždění, které trvalo několik desítek hodin. Na závěr byla přijata jednomyslně.

Ústavní řád Československa vyjádřený v ústavní listině a dalších zákonech byl ovlivněn nástupem německého nacismu do Československa. Dne 15. prosince 1938 byl přijat ústavní zákon č. 330/1938 Sb., o zmocnění ke změnám ústavní listiny a ústavních zákonů Československé republiky. Ten posílil zákonodárné pravomoci prezidenta a vlády, čímž byla omezena působnost Národního shromáždění. Z tohoto omezení nejvyššího zákonodárného sboru bylo patrné, že postupně docházelo k ohrožení demokratických principů v Československu.<sup>5</sup>

## **2.2 Doba Protektorátu Čechy a Morava**

V době Protektorátu Čechy a Morava došlo na našem území k zániku parlamentarismu. Dne 21. března 1939, několik dní po obsazení země německými vojsky a po vyhlášení Protektorátu Čechy a Morava (výnos č. 75/1939 Sb.), rozpustil prezident Hácha Národní shromáždění. V období Protektorátu měl plnit jeho funkce výbor Národního souručenství. Jeho pravomoci však neumožňovaly, aby mohl plnit základní funkce, které by zákonodárný sbor plnit měl.<sup>6</sup>

## **2.3 Vývoj moci zákonodárné na našem území v letech 1945-1989**

Václav Pavlíček<sup>7</sup> popisuje a hodnotí poválečný vývoj a naši ústavnost. K důležitým událostem z tohoto pohledu je první svolání prozatímního národního shromáždění dne 28. října 1945. Dále v roce 1946 proběhly první poválečné volby, v kterých nejvíce mandátů získali poslanci komunistické strany. Národní shromáždění dne 9. května 1948 přijalo novou ústavu, jako ústavní zákon č. 150/1948 Sb., která vstoupila do podvědomí jako Ústava 9. května. Ústava byla ovlivněna politickými událostmi ve státě, kdy moc

---

<sup>5</sup> SCHELLE, K. *Dějiny ústavního práva*. 2. vyd. Praha: WoltersKluwer ČR, 2016, s. 133-223.

<sup>6</sup> PAVLÍČEK, V. a kolektiv: *Ústavní právo a státověda, II. díl. Ústavní právo České republiky*. 1. úplné vydání. Praha : Leges, 2011, s. 90-124.

<sup>7</sup> PAVLÍČEK, V. a kolektiv: *Ústavní právo a státověda, II. díl. Ústavní právo České republiky*. 1. úplné vydání. Praha : Leges, 2011, s. 188-269.

ve státě převzala komunistická strana. Dalším významným datem z pohledu ústavního vývoje byl 11. července 1960, kdy Národní shromáždění přijalo jednomyslně ústavní zákon č. 100/1960 Sb., Ústava Československé socialistické republiky.

Dne 27. října 1968 byl schválen Národním shromážděním návrh Ústavního zákona č. 143/1968 Sb., o československé federaci. V souvislosti s tím na úrovni federace vykonávalo zákonodárnou moc dvoukomorové Federální shromáždění, složené ze sněmovny lidu a sněmovny národů. V České republice měla zákonodárnou moc Česká národní rada. Ve Slovenské republice byla představitelem moci zákonodárné Slovenská národní rada.

## **2.4 Vývoj moci zákonodárné na našem území v letech 1989-1993**

Pavlíček spatřuje 17. listopad 1989, jako symbol počátku převratných změn ve vývoji české státnosti. První polistopadovou ústavní novelu schválilo federální shromáždění 29. listopadu 1989, kdy byl vypuštěn čl. 4 Ústavy ČSSR, týkající se vedoucí úlohy Komunistické strany Československa. Tím byl vytvořen předpoklad k navrácení pluralitního systému. Náš stát vykročil cestu k transformaci svého ústavního systému. Základním obratem v ústavní úpravě lidských práv bylo přijetí ústavního zákona č. 23/1991 Sb. s Listinou základních práv a svobod.

Politický vývoj ve státě, zejména prohlubující se spory mezi Českou republikou a Slovenskou republikou, vedl k rozpadu společného státu Čechů a Slováků.<sup>8</sup>

## **2.5 Česká republika jako nástupnický stát ČSFR**

Podle Klímy<sup>9</sup> byly základem rozdělení Československa dva ústavní zákony, kterými byly ústavní zákon o dělení majetku ČSFR mezi Českou republikou a Slovenskou republikou a ústavní zákon o zániku ČSFR.

Česká ústava jako ústava nového a samostatného českého státu byla pak přijata dne 16. prosince 1992 s účinností od 1. ledna 1993. Ústava České republiky neboli ústavní zákon č. 1/1993 Sb., vnáší do českého právního řádu pojem „ústavní pořádek“ České republiky (srov. čl. 3 a 112 Ústavy ČR).

---

<sup>8</sup> PAVLÍČEK, V. a kolektiv: *Ústavní právo a státověda, II. díl. Ústavní právo České Republiky*. 1. úplné vydání. Praha : Leges, 2011, s. 270-278.

<sup>9</sup> KLÍMA, K. *Ústavní právo*. 3. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006, s. 159-161.

Moc zákonodárná v České republice je upravena v hlavě II. Ústavy České republiky. Je představována Parlamentem tvořeným dvěma komorami, a to Poslaneckou sněmovnou a Senátem. Parlament je představitelem zákonodárné moci, a proto Ústava stanoví především stěžejní instituty, jež tvoří jádro procesu přípravy, přijetí a publikace zákonů.<sup>10</sup>

Z preambule Ústavy České republiky je zcela zjevné, že Česká republika se řadí mezi společenství moderních svobodných demokratických společností. Navazuje na své dávné státní tradice. Hlásí se k nedotknutelným hodnotám lidské důstojnosti a k uznávání principů právního státu.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> KLÍMA, K. *Ústavní právo*. 3. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006. s. 466.

<sup>11</sup> ČESKO. Ústavní zákon č. 1/1993 Sb. Ústava České republiky-EU. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1993, částka 1, s. 5-16. Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1/1993&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1/1993&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy).

### 3 Legislativní tvorba právních norem v ČR

Podle Viktora Knappa<sup>12</sup> je legislativní proces tvorby právních norem společenský proces, na který je možno nahlížet z hlediska právního a sociálního. Je to proces, který má svůj cíl a měl by být veden na odborné úrovni.

Z hlediska právního je legislativní proces normalizovaný proces, který upravuje právní norma. V užším právním smyslu se na něm podílejí státní orgány nebo vědecké instituce a další orgány a organizace. Podíl těchto institucí se uplatňuje v rámci připomínkového řízení. Na tvorbě právních norem se podílí více lidí, tedy dochází ke střetu jejich vědomostí a k projevu individuálních zájmů. Ty jsou uplatňovány formou návrhů, připomínek, stanovisek, zpráv, expertiz atd. Tím vznikají tzv. resortní stanoviska či resortní návrhy, osnovy, vládní návrhy. Legislativní proces ve smyslu právním je formální proces tvorby právní normy, který je zakončen jejím vyhlášením. V širším právním smyslu je to proces, který začíná rozhodnutím o zahájení přípravy právního přepisu, tedy začíná dřív, než legislativní proces v právně technickém smyslu. Zahrnuje i širší okruh subjektů, které nemají ústavní iniciativu ani legislativní pravomoc.

Z hlediska sociálního je legislativní proces součástí společenského procesu, který od společenského vědomí vede ke společenským vztahům. Legislativní proces ve smyslu sociálním začíná ještě dříve než ve smyslu právním. Z tohoto hlediska je důležité pozorování působení právní normy ve společnosti.

Společenské působení práva je tedy v souvislosti s legislativním procesem předmětem poznání dvakrát. Poprvé při vzniku legislativního záměru, a podruhé je předmětem zkoumání a poznání následně, s cílem poznat, jak a zda působí, ale jestli působí tak, jak bylo předpokládáno. Jde tedy o zkoumání efektivnosti právní normy.

Aleš Gerloch<sup>13</sup> říká, že jednotlivé fáze legislativního procesu nelze od sebe oddělovat. V právní teorii neexistuje jednoznačná shoda jak tato kritéria stanovit. Nejméně komplikované kritérium se jeví časové. Tímto pohledem jej lze rozdělit na čtyři fáze, a to zákonodárnou iniciativu, projednávání návrhu zákona, hlasování o návrhu zákona a vyhlášení (promulgaci) zákona.

---

<sup>12</sup> KNAPP, V. *Teorie práva*, 1. vydání. Praha, C. H. Beck 1995, s. 108-111.

<sup>13</sup> GERLOCH, A. *Teorie práva*. 4. upr. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007, s. 89.

### 3.1 Zákonodárna iniciativa

Zákonodárnou iniciativu a obsah návrhu zákona popisuje Svatoš.<sup>14</sup> Podání kvalifikovaného návrhu zákona včetně ústavního, kterým se musí zákonodárce zabývat, musí podat subjekt se zákonodárnou iniciativou, a to v zákonem stanovené formě. V Ústavě ČR je zákonodárna iniciativa dána poslanci, skupině poslanců, senátu jako celku, vládě a krajskému zastupitelstvu.

#### 3.1.1 Obsah návrhu zákona

Návrh se podává písemně, obsahuje přesné znění toho, na čem se má zákonodárny orgán usnést. Návrh musí být předložen v paragrafovém znění. Musí obsahovat důvodovou zprávu. Ta odůvodňuje podaný návrh, hodnocení současný právní stav, hodnocení soulad s platnou legislativou ČR, EU a s mezinárodními smlouvami. Dále navrhovatel předkládá očekávaný finanční dopad na státní rozpočet.

Obsahem a významem důvodové zprávy se zabývá Šín.<sup>15</sup> Podle něho *„důvodová zpráva nemůže doplňovat předpis, může však vysvětlit a informovat o tom, jak navrhovatel hodlá to nebo ono ustanovení provádět.“*

### 3.2 Projednávání a hlasování o návrhu zákona

Projednání a průběh hlasování popisuje Roman Svatoš<sup>16</sup> od podání návrhu zákona po závěrečnou promulgaci, tedy uveřejnění zákona ve Sbírce zákonů.

Návrhy zákonů v ČR se předkládají předsedovi Poslanecké sněmovny, ten je zařazuje na pořad jednání schůze Poslanecké sněmovny. Vlastní projednávání probíhá ve fázích (tzv. čteních).

První čtení probíhá ve sněmovně v plénu, diskutuje se o kvalitě, významu a účelu návrhu zákona, jedná se o tzv. obecnou rozpravu a potřebnosti. Může následovat zamítnutí, vrácení navrhovateli k dopracování nebo přikázání návrhu k projednání.

Druhé čtení se soustřeďuje na jednání ve výboru, kterému byl návrh přikázán a končí usnesením doručeným Poslanecké sněmovně, zda schválit či nikoli. Následuje obecná rozprava v plénu sněmovny, po které se může návrh vrátit výboru k novému

<sup>14</sup> SVATOŠ, R. *Základy teorie státu a práva*. Praha: NLN Nakladatelství lidové noviny, 2017, s. 138-140.

<sup>15</sup> ŠÍN, Z. *Tvorba práva: pravidla, metodika, technika*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, s. 90.

<sup>16</sup> SVATOŠ, R. *Základy teorie státu a práva*. Praha: NLN Nakladatelství lidové noviny, 2017, s. 140-141.



projednání nebo je zamítnut nebo proběhne podrobná rozprava, kdy dochází k předkládání pozměňovacích návrhů. I po této rozpravě může sněmovna vrátit návrh zákona výboru k novému projednání či návrh zamítnout.

Třetí čtení ve sněmovně má za úkol odstranit nejasnosti a vady návrhu. Lze navrhnout pouze opravu legislativně technických, gramatických, písemných nebo tiskových chyb. Pokud by nastala věcná rozprava, muselo by dojít ke hlasování o návratu návrhu do druhého čtení. Čtení je ukončeno hlasování, pokud dojde k přijetí je postoupen návrh do senátu.

Senát projedná návrh zákona a schválí jej, nebo se jím může nezabývat. Pokud jej neprojedná do 30 dnů, je návrh zákona postoupen prezidentu republiky. Senát může návrh zákona projednat, navrhnout pozměňovací návrhy nebo návrh zákona zamítnout. Pokud byl návrh zákona v Senátu zamítnut nebo vrácen je zaslán do Poslanecké sněmovny předsedovi. Pokud Senát návrh zákona zamítl, je usnesení o zamítnutí rozesláno poslancům. Sněmovna musí hlasovat o návrhu Senátem zamítnutého zákona znovu. Pokud při hlasování vysloví Sněmovna souhlas nadpoloviční většinou všech poslanců, je zamítavé stanovisko Senátu tzv. přehlasováno a zákon je přijat. V opačném případě návrh zákona schválen nebyl a jeho projednávání končí. Pokud Senát návrh zákona nezamítl, ale vrátil jej s pozměňovacími návrhy, Poslanecká sněmovna pokračuje hlasováním o vráceném návrhu. To probíhá ve dvou fázích – nejprve se hlasuje o návrhu zákona ve znění schváleném Senátem, tedy v pozměněném znění. Návrh zákona je přijat, pokud jej schválí nadpoloviční většina přítomných poslanců. Pokud se tak nestane, hlasuje se o návrhu zákona ve znění, které původně schválila Sněmovna. Tento návrh pak musí být přijat nadpoloviční většinou všech poslanců. Prošel-li návrh zákona úspěšně celým legislativním procesem v Parlamentu, je zákon přijat. Následuje podpis předsedy Poslanecké sněmovny a postoupení zákona k podpisu prezidentu republiky.

Prezident má možnost vrátit přijatý zákon, s výjimkou zákona ústavního. Pokud je zákon prezidentem republiky vrácen, předseda Poslanecké sněmovny je povinen předložit vrácený zákon Sněmovně k hlasování na nejbližší schůzi. Jestliže Poslanecká sněmovna setrvá na vráceném zákonu nadpoloviční většinou všech poslanců, zákon se vyhlásí. Pokud se předepsané většiny nepodaří dosáhnout, nebyl zákon přijat a jeho projednávání končí.

### **3.3 Promulgace (zveřejnění - vyhlášení) zákona**

Promulgace je fází legislativního procesu, spočívající v ověřování zákona. Sleduje se, zda byl dodržen legislativní proces. Zákon musí být vyhlášen (publikován) ve Sbírce zákonů a mezinárodních smluv. Před vyhlášením musí být podepsán ústavními činiteli, jeho nepodepsání není spojeno s právními důsledky. Bez publikace v úplném znění nemůže zákon nabýt platnosti.

Vyhlášením aktu ve Sbírce zákonů a mezinárodních smluv se rozumí zpřístupnění částky, v níž je akt obsažen. Je tak činěno elektronickým způsobem nebo v listinné podobě. U zpřístupnění v elektronické podobě se uvede datum a čas vyhlášení aktu s přesností na sekundy. U aktu v listinné podobě se uvede datum jejího rozeslání.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> SVATOŠ, R. *Základy teorie státu a práva*. Praha: NLN Nakladatelství lidové noviny, 2017, s. 142.

## 4 Aspekty tvorby právních norem

Miloš Večeřa<sup>18</sup> o právu říká, že „předně je zapotřebí říci, že právo provází člověka dvacet čtyři hodin denně a setkáváme se s ním v nejrozmanitějších situacích a souvislostech. Tato skutečnost však nijak neusnadňuje jeho vymezení. Každý si pod pojmem „právo“ představuje něco poněkud jiného a s rozdílným chápáním práva se setkáme dokonce u právníků i právních teoretiků, kteří často zdůrazňují právě jen určitý aspekt práva. Je to dáno skutečností, že právo představuje mnohovýznamový fenomén.“

Aleš Gerloch<sup>19</sup> k tématice práva uvádí, že „pojmem „právo“ nelze snadno popsat či definovat. Jedná se o multidimenzionální fenomén, který musí být zkoumán ve více rovinách, resp. aspektech. Nelze jej tedy vymezit jednoduchou definicí, jde o polysémní (vícevýznamový) výraz.“

Moderní právo je založeno na hodnotách, které lze rozlišit na materiální a duchovní. Nelze upřednostnit ani jednu z nich, jsou stejně důležité. K materiálním hodnotám řadíme lidský život, zdraví, majetek, životní prostředí. Z duchovních hodnot jsou nejdůležitější svoboda, rovnost, jistota. Jako syntetický výsledek působení těchto tří hodnot je spravedlnost. „Ve zjednodušené podobě je můžeme považovat za základní výchozí ideje práva (avšak dají se, resp. jejich jednotlivé složky, dále převést na regulativní postuláty, tj. právní principy). V demokratickém právním státu jsou od Velké francouzské revoluce hodnotovým systémem práva. Právo je v jistém smyslu sloučením jistoty a spravedlnosti.“<sup>20</sup>

### 4.1 Právo a svoboda

Svoboda je možnost volního rozhodnutí, volního jednání člověka. Je možno spatřovat dva limity svobody, které představují podstatu právní regulace. Ve společnosti existují dvě svobody. Jeden musí omezit svoji svobodu z hlediska svobody ostatních. Některá práva nemůže člověk uplatňovat, aniž by zasáhl do práv ostatních. Tam, kde se práva střetávají, dochází k jejich kolizi. Pokud hovoříme o omezení práva, může se tak dít pouze na základě zákona. Druhým limitem je omezení svobody z důvodu

---

<sup>18</sup> VEČEŘA, M. *Základy teorie práva: multimediální učební text. 2.*, nezměn. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2008, s. 7.

<sup>19</sup> GERLOCH, A. *Teorie práva. 4. upr. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007, s. 19.*

<sup>20</sup> GERLOCH, A. *Teorie práva. 4. upr. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007, s. 280-281*

veřejného zájmu. Zásah do práva je citlivý, mělo by k němu docházet jen v nezbytně nutném rozsahu. Pokud dojde ke kolizi v oblasti veřejného zájmu, je kolizní stav řešen vzájemným vyvažováním.<sup>21</sup>

## 4.2 Právo a rovnost

Právelem a rovností se zabývají obšírně všichni autoři teoretické právní literatury. Výstižně rovnost v právu popisuje Večeřa,<sup>22</sup> podle kterého „vyjadřuje rovnost (stejnost) při aplikaci práva, to aby platné právní normy byly aplikovány stejným způsobem a irelevantní prvky ve vztahu k obsahu právní normy nebyly brány v úvahu. Rovnost před zákonem lze v této souvislosti charakterizovat jako zásadu, že za stejných relevantních podmínek nastanou v posuzovaných případech stejné právní následky.“

Podle něho zásada rovnosti v právech klade značné nároky na zákonodárce. Zákonodárce se musí vyvarovat libovolného postupu, Při posuzování podobných okolností nelze nalézt pro odlišování rozumný důvod.

*„Rovností v politickém a právním smyslu se rozumí pouze rovnost sociální, chápána jako rovnost před právem. Je spojena se zásadou, že stejnými případy se má zacházet stejně a různými rozdílně. Tato zásada je vyjádřena i v Listině základních práv a svobod v Čl. 1 „Lidé jsou si rovni v důstojnosti i právech. Základní práva a svobody jsou nezadatelné, nezcizitelné, nepromlčitelné a nezrušitelné.“<sup>23</sup>*

## 4.3 Právo a jistota

*“Právní jistota plyne z dodržování práva, ze zachování legality jak při jeho tvorbě, tak i aplikaci. K naplnění požadavku právní jistoty musí být vytvořeny podmínky pro to, aby bylo objektivní právo dlouhodobě stabilní, jednotné, relativně jednoduché a předvídatelné a aby byla dodržována subjektivní práva všech. Nikdo nesmí být bez zákonného důvodu na svých právech zkrácen a každý, kdo porušuje právní povinnosti, musí být zákonným způsobem postižen. Tím je naplňováno legitimní očekávání fyzických i právnických osob. Právní jistota je jedním ze znaků právního státu.“<sup>24</sup>*

<sup>21</sup> GERLOCH, A. *Teorie práva*. 4. upr. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007, s. 281-282.

<sup>22</sup> VEČEŘA, M. Rovnost jako právní kategorie. *Časopis pro právní vědu a praxi*. [online]. 2008, č. 1, s. 1-7. [cit. 2018-02-02]. Dostupné z: <https://journals.muni.cz/cpvp/article/view/7101>.

<sup>23</sup> SVATOŠ, R. *Základy teorie státu a práva*. Praha: NLN Nakladatelství lidové noviny, 2017, s. 57.

<sup>24</sup> SVATOŠ, R. *Základy teorie státu a práva*. Praha: NLN Nakladatelství lidové noviny, 2017, s. 59.

*„V recentním evropském demokratickém právním státě je možno uvést pět vzájemně spjatých postulátů, které má z hlediska právní jistoty naplnit. Z pohledu společnosti a ji tvořících sociálních skupin a jednotlivých lidí vystupují jako atributy právní jistoty.“*

- *jistota, že bude tvořeno dobré právo,*
- *jistota, že nikdo nebude bez zákonných důvodů omezen ve svých právech,*
- *jistota, že bude šetřeno nabytých práv,*
- *jistota, že každý se domůže svých práv,*
- *jistota, že bude spravedlivě postižen každý, kdo právo porušuje.*

V této souvislosti s rovností před zákonem lze uvést, že spravedlivý postih musí být právně i lidsky přiměřený protiprávnímu jednání. Rovnost před zákonem je nutno spatřovat i v působení práva. Tedy stejně musí být postihováni všichni, kteří za stejných podmínek páchají stejné delikty.<sup>25</sup>

#### **4.4 Právo a spravedlnost**

Spravedlnost v právu popisuje Jiří Bílý,<sup>26</sup> podle kterého *„spravedlnost je cnost, která nakloňuje naši vůli k tomu, abychom každému dávali to, co mu právem náleží. Ne každému totéž, nýbrž každému co mu patří, „suum cuique“.* Formulace tohoto výroku se ustálila jednak jako právní zásada: *„Tria iurispraecenta“*, tzn. tři příkazy práva: *čestně žít, druhému neškodit, každému dát co mu patří, nebo jako právní zásada „Iustiaestconstans“*, tzn. *spravedlnost je trvalá a stálá vůle udělovat každému to, co mu patří.*

Podle Aleše Gerlocha<sup>27</sup> je spravedlnost syntetický výsledek působení duchovních hodnot, kterými jsou svoboda, rovnost, jistota.

#### **4.5 Právo a morálka**

K této problematice Aleš Gerloch<sup>28</sup> říká, že *„právo je minimum morálky.“* V této souvislosti uvádí rozdílný pohled Knappa, podle kterého jsou to dva navzájem se pronikající systémy. Připouští, že ne všechny zákony musí mít morální hodnotu. Ale

---

<sup>25</sup> GERLOCH, A. *Teorie práva*. 4. upr. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007, s. 283, 284.

<sup>26</sup> BÍLÝ, J. *Moc a právo v evropské politické tradici*. Praha: Eurolex Bohemia s. r. o., 2004, s. 183.

<sup>27</sup> GERLOCH, A. *Teorie práva*. 4. upr. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007, s. 280.

<sup>28</sup> GERLOCH, A. *Teorie práva*. 4. upr. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007, s. 288.

z hlediska zásady legální licence (je dovoleno vše, co není zákonem zakázáno) právo přesto vystupuje jako minimum morálky.

Roman Svatoš<sup>29</sup> spatřuje přímý odkaz na morálku v právu např. prostřednictvím dobrých mravů. Uvádí pohled optikou právního pozitivismu, který mezi právem a morálkou jednoznačně rozlišuje. Opakem je pohled přirozenoprávní, který oba pojmy spojuje a podmiňuje. Z tohoto pohledu uvádí Američany Dworkina a Fullera, podle nichž právo na morálce závisí. Zákonodárce by se neměl podle nich obejít bez pojmů jako „dobré mravy“, „v dobré víře“ nebo „dobrý hospodář“.

#### 4.6 Legitimita práva

Roman Svatoš<sup>30</sup> ve své knize uvádí pohledy Hendrycha, podle kterého se *„legitimita v právu vyjadřuje ospravedlnění právního řádu nebo nějakého právem hodnoceného jednání. Přístupy k této otázce se liší podle konkrétní právně teoretické školy. Zejména zastánci přirozeného práva akcentují otázku oprávněnosti určitého chování, které může být třeba z hlediska právě platného pozitivního práva nezákonné, tradiční právní pozitivisté naopak prakticky ztotožňují legitimitu s legalitou. Pojetí otázky legitimacy je v moderní době úzce spjato s právním státem a demokraticky vytvářeným právním řádem.“*

Legitimitou se podle něho rozumí odůvodnění určitého postupu a dosažení jeho výsledku. Legitimita by neměla být zaměňována s legalitou. Co je legální, je zákonné. Podle právního pozitivismu, je kritériem legitimacy hodnotová, lidskými právy, svobodou, jistotou, rovností, spravedlností.

#### 4.7 Sankce a její význam v právní normě

Pro potřeby práce bylo vhodné zabývat se právním významem sankce. Sankcí se zabývá výstižně Jaromír Harvánek,<sup>31</sup> podle kterého *„se má na mysli újma různého charakteru, která je odlišná dle jednotlivých právních odvětví a je obsažena v klasickém typu právní normy. Nastupuje v případě porušení pravidla chování-část sankční „následková“.*

---

<sup>29</sup> SVATOŠ, R. *Základy teorie státu a práva*. Praha: NLN Nakladatelství lidové noviny, 2017, s. 59-60.

<sup>30</sup> SVATOŠ, R. *Základy teorie státu a práva*. Praha: NLN Nakladatelství lidové noviny, 2017, s. 61,62.

<sup>31</sup> HARVÁNEK, J., *Teorie práva*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. s. 177.

K samotné funkci sankce uvádí,<sup>32</sup> že spočívá v preventivním - výchovném působení a s ní nezbytně spojené represi. Pokud právní norma stanovuje povinnost a neobsahuje sankci, jedná se o nedokonalou normu, resp. o stav neefektivního působení právní normy.

*„Sankce potom musí být přiměřeně tvrdé. Byť jen jednotlivé, dílčí případy nesprávně nastavených sankcí za určité jednání nebo nedůslednosti, s nimiž se veřejnost neztotožňuje, silně narušují funkčnost celého systému. Stejně nebezpečné, resp. zhoubné je ale i posuzování některých jednání jako protiprávních a jejich následné sankcionování, pokud jde o některé situace, které plynou z běžného života nebo „omluvitelné roztržitosti“ – nedbalosti (např. některé pokuty při provozu na pozemních komunikacích).*

*Za podobný významný moment je možno považovat nevyhnutelnost, rychlost a nemožnost odvrácení nastoupené sankce. Působení sankcí musí být neodvratné a nesmí mít rozhodně jakékoli výjimky.“*

---

<sup>32</sup> HARVÁNEK, J., *Teorie práva*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. s. 179-180.

## **5 Problémové aspekty „lex specialis“ právní úpravy problematiky zákona o silničním provozu**

Od doby účinnosti zákona o silničním provozu (od 1. ledna 2001) byla tato právní norma 46krát novelizována. Je nutno dodat, že některé novely změnilly ustanovení zákona zásadněji, jiné pouze dílčím způsobem. Častá novelizace zákona o silničním provozu vyplývá jednak ze samotného dynamického vývoje a hustoty silničního provozu, měnících se silničních vozidel (technický vývoj) nebo budováním dopravní infrastruktury a městských aglomerací. Každý řidič nebo účastník silničního provozu ze sdělovacích prostředků vnímá občasnou kritiku některých ustanovení zákona o silničním provozu, zejména v souvislosti se závažnými dopravními nehodami, nebezpečným a alarmujícím jednáním některých řidičů motorových vozidel.

Na základě některých podnětů a empirických materiálů z práce správního orgánu vykonávajícího dopravně správní agendu obecního úřadu obce s rozšířenou působností Blatná, jsou v zákoně o silničním provozu nalézány dílčí nedostatky v některých jeho ustanoveních. Mezi ně patří ustanovení upravující problematiku dopravních nehod, bodového hodnocení řidičů a řidičských oprávnění. Některé níže popsané nedostatky jsou z pohledu zpracovatele v možném rozporu s právními hodnotami, které by mělo právo obsahovat nebo by se k těmto hodnotám mělo co nejvíce přibližovat. Pro lepší pochopení složitosti celé problematiky silničního provozu je zapotřebí poohlédnout se do legislativního vývoje provozu na pozemních komunikacích v České republice.<sup>33</sup>

Právní úpravou provozu na pozemních komunikacích z hlediska potřebnosti jejího přijetí a stručným legislativním vývojem se zabývají autoři Bušta, Kněžínek a Seidl.<sup>34</sup> Ti naznačují stručně legislativní vývoj v tomto odvětví. Problematika silničního provozu byla upravena v minulosti pouze vládním nařízením s řadou provádějících předpisů, např. prováděcí vyhlášky č. 145/1956, o provozu na silnicích, ve znění pozdějších předpisů. Vládní nařízení bylo v roce 1997 nahrazeno tzv. překlenovacím zákonem č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, přičemž podstatná část právní úpravy nadále zůstala obsahem podzákoných právních předpisů.

---

<sup>33</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.

<sup>34</sup> BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Lenka Buštová - Venice Music Production, 2013, 304 s. 3.



Dne 8. října 1997 vláda České republiky schválila věcné záměry zákonů o provozu na pozemních komunikacích, o odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Tak byl odstartován legislativní proces, v jehož rámci byla vydána řada zákonů a prováděcích předpisů, které v počátku s účinností od 1. ledna 2001 upravují problematiku silničního provozu.

Mezi tyto právní předpisy patří zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“), který s platností od 19. října 2000 upravuje zejména práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a vymezuje pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích.

### **5.1 Geneze aplikace ustanovení § 47 zákona o silničním provozu (dopravní nehoda)**

Pro pojmenování a spatření nedostatku tohoto ustanovení je zapotřebí popsat jeho legislativní vývoj. Znění ust. § 47 zákona o silničním provozu bylo v zákoně o silničním provozu 2krát zásadně upraveno od doby účinnosti zákona. V obou případech se jednalo o změny, které iniciovaly vládní návrhy, konkrétně Ministerstvo vnitra.<sup>35</sup>

#### **5.1.1 Změna ustanovení „dopravní nehoda“ dílčí novelizací zákonem č. 226/2006 Sb.**

První změnou účinnou od 1. července 2006, která zásadně upravila ust. § 47 v odst. 4 a 5 zákona o silničním provozu, byla změna týkající se zvýšení hmotné škody na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech z částky 20 000 Kč na 50 000 Kč.

Změnu některých ustanovení zákona o silničním provozu inicioval vládní návrh zákona (sněmovní tisk 833). Potřebnost změn odůvodňoval nutností zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, jelikož dle předkladatele návrhu byla v České republice situace v provozu na pozemních komunikacích dlouhodobě alarmující. Neustále se zvyšoval počet dopravních nehod a rostly i jejich následky, včetně počtu osob usmrcených v provozu na pozemních komunikacích. Statisticky patřila Česká republika v těchto ukazatelích k nejhorším státům v Evropě. Podle

<sup>35</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.

poznatků policie i názorů odborné veřejnosti se na této situaci výraznou měrou podílela bezohlednost a nekázeň účastníků provozu na pozemních komunikacích, zejména řidičů motorových vozidel. Tato nekázeň byla navrhovatelem odůvodňována i tím, že za určitých podmínek bylo obtížné dovést takového řidiče k odpovědnosti za jeho protiprávní jednání. Jako důvod byla označena jednoletá doba odpovědnosti za spáchaný přestupek společně s maximální výší pořádkové pokuty (200 Kč), kterou mohly správní orgány ukládat v případě procesních deliktů.

Pro zlepšení současného stavu v silničním provozu bylo navrženo mimo jiné zavedení bodového hodnocení řidičů, zavedení povinností provozovateli vozidla, zavedení systému kaucí, zvýšení výše pořádkové pokuty a úprava ukládaných sankcí ve smyslu jejich zpřísnění.

Vládní návrh ve své další části odůvodňoval navrhovanou změnu v ustanovení dopravní nehoda, která měla do budoucna ulehčit práci policie. V této souvislosti bylo navrženo, aby účastníci dopravní nehody byli povinni volat policii, pokud by se jednalo o trestný čin nebo přestupek se škodou na majetku vyšší než 50 000 Kč. V ostatních případech by povinnost oznámit nehodu policii stanovena nebyla.<sup>36</sup>

### **5.1.2 Změna ustanovení „dopravní nehoda“ dílčí novelizací zákonem č. 274/2008 Sb.**

Druhou podstatnou změnu ustanovení dopravní nehoda, která nabyla účinnosti od 1. ledna 2009, upravil zákon č. 274/2008 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii České republiky. Změnu některých ustanovení zákona o silničním provozu inicioval vládní návrh zákona (sněmovní tisk 440).<sup>37</sup>

Vládní návrh odůvodňoval změny v zákoně o Policii České republiky. Tyto změny se bezprostředně dotkly i některých ustanovení zákona o silničním provozu. Policie České republiky v této oblasti dohlížela na bezpečnost v silničním provozu a podílela se na vyšetřování dopravních nehod. Z celého vládního návrhu je zmíněna ta část, která se přímo dotkla institutu dopravní nehoda. Vládní návrh k otázce dojezdu policistů k dopravní nehodě uváděl, že vzhledem ke stále vysokému počtu dopravních nehod, administrativní náročností úkonů při jejich zpracování, a s přihlédnutím

<sup>36</sup> Sněmovní tisk 833/0. *Vládní návrh zákona k novele zákona o silničním provozu-EU*. Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky [online]. 2004 [cit. 2018-01-20]. Dostupné z <http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=4&CT=833&CT1=0>.

<sup>37</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.

k početním stavům policistů, nebyla tato služba schopna garantovat přiměřené reakční časy. Úroveň poskytované služby se tak stávala častým terčem kritiky veřejnosti, neboť vedle časových ztrát bezprostředních účastníků dopravních nehod byla blokována propustnost komunikací pro ostatní účastníky silničního provozu.

Zpráva popisovala současný stav, kdy policisté dojížděli k mnoha dopravním nehodám. V té souvislosti byla uváděna statistika dopravních nehod za rok 2006. Ze strany Policie České republiky byl proveden výpočet průměrné doby dojezdu k dopravní nehodě, doba šetření dopravní nehody a výpočet finanční náročnosti, který celý výjezd k dopravní nehodě stojí.

Důvodová zpráva poukazovala na klady, které by přijetí vládního návrhu zákona v oblasti dopravních nehod (pokud by byl zvýšen limit škody nad stávající hranici 50 000 Kč) přineslo. Podle navrhovatele by došlo k výraznému omezení působení Policie České republiky na úseku dopravních nehod. Jeden z kladů byl spatřen v otevření podnikatelského prostředí s možností vyřizovat škodní události operativně a bez účasti Policie České republiky. V další části odůvodnění navrhovatel vyčíslil úspory na straně Policie České republiky, a to jak finanční, tak časové, které byly velmi přesně statisticky zpracovány.

Návrh dále počítal s úsporou policistů vykonávajících službu v oblasti dopravních nehod, ale zároveň obhajoval potřebu početní stavu policistů ponechat. Uvolněné příslušníky (od dopravních nehod) navrhoval využít jinak, zejména posílit jejich počet v oblasti dohledu nad BESIP. Podle navrhovatele by se tak podařilo „naplnit jeden z primárních úkolů státu v předmětné oblasti.“

Důvodová zpráva se zabývala nutností vytvoření mechanismu náhrady nákladů vzniklých na straně Policie České republiky, pokud bude přivolána k dopravní nehodě, u které její přítomnost není nutná. Doslova návrh uvádí, že je na místě, aby v rámci „od břemenění Policie České republiky tato přestala plnit povinnosti pojišťovacích ústavů, resp. jejich zaměstnanců.“

Vládní návrh obsahoval níže uvedené znění ustanovení o dopravních nehodách, které by mělo plnit cíle předloženého vládního návrhu.

Vládní návrh na nové paragrafové znění ust. § 47 zákona o silničním provozu následovně:

1. V ust. § 47 odst. 4 se slova "nebo na jiných věcech částku 50 000 Kč" nahrazují slovy "částku 250 000 Kč".

2. V ust. § 47 odstavec 5 zní:

5) Povinnost podle odstavce 4 platí i v případě, kdy při dopravní nehodě dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích.

3. V § 47 se doplňuje odstavec 6, který zní:

6) Je-li policie přivolána k dopravní nehodě, ačkoliv je zcela zjevné, že podmínky podle odstavců 4 a 5 nejsou splněny, má policie nárok na úhradu vynaložených nákladů od toho, kdo policii přivolal.<sup>38</sup>

Ustanovení § 47 zákona o silničním provozu bylo v rámci legislativního procesu pozměněno oproti vládnímu návrhu. Zákonodárce neschválil navrhovanou výši škody 250 000 Kč, jako hranici kdy nejsou účastníci dopravní nehody povinni volat policistu. Dále nebyla schválena možnost ze strany policie mít nárok na náhradu vynaložených nákladů od toho, kdo policii přivolal.

V nové úpravě došlo ke změně v odst. 3, kde bylo vloženo písm. g), které nařizuje povinnost sepsat společný záznam o dopravní nehodě oběma účastníkům, pokud není na místo přivolána policie (viz příloha VI). Zde došlo k podstatné změně. V původním znění odst. 5 bylo uvedeno, že dopravní nehodu jsou účastníci povinni ohlásit i pokud je škoda nižší než 50 000 Kč, a jestliže se **nedohodnou** na míře účasti na způsobení vzniklé škody nebo byla-li hmotná škoda způsobena na majetku třetí osoby.

---

<sup>38</sup> Sněmovní tisk 440/0. *Vládní návrh zákona k novele zákona o silničním provozu-EU*. Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky [online]. 2008 [cit. 2018-01-20]. Dostupné z <http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=5&CT=440&CT1=0>.

Ustanovení § 47 zákona o silničním provozu bylo tedy pozměněno v odst. 3. odst. 4 a zcela nově byl vložen odst. 5. Ucelené znění tohoto ustanovení zákona o silničním provozu je od roku 2009 (až na drobnou úpravu) platné do 31. 12. 2017, a je obsahem přílohy č. VI práce. Provedené změny je možno porovnat. Jejich obsah a znění jsou v příloze V (platné od roku 2001) a příloze VI (platné k 31. 12. 2017) práce.<sup>39</sup>

## **5.2 Problematika dopravních nehod (legislativní aspekty – viz analýza ustanovení § 47 zákona o silničním provozu)**

Z obsahu uvedených důvodových zpráv, které vládní návrhy obsahovaly (změny v roce 2006 i 2009) je zjevné, že šlo o změny v ustanovení týkajících se povinnosti oznámit dopravní nehodu policii, které sledovaly zejména ekonomický zájem ze strany státu (Policie). Aby bylo možno porovnat schválené změny v ustanovení dopravní nehody v letech 2006 a 2009, s původním zněním dotčeného ustanovení zákona o silničním provozu, je jeho původní znění obsahem přílohy č. V. Dílčím nedostatkům v ustanovení dopravní nehoda se věnují někteří autoři knih o silničním provozu s komentářem, kde je odkazováno i na soudní judikaturu nebo na stanoviska Veřejného ochránce práv.<sup>40</sup>

Například autoři Bušta, Kněžínek a Seidl<sup>41</sup> spatřují nedostatek v tom, že zákon nestanoví, kterému pojistiteli jsou účastníci dopravní nehody povinni předat společný záznam o dopravní nehodě. Tedy zda oběma pojistitelům (pokud jsou rozdílní), nebo pojistiteli pojištěného, který dopravní nehodu zavinil.

Ze stanovisek Veřejného ochránce práv (podle stanoviska ze dne 21. července 2011 k podnětu čj. 1974/2011/VOP/MK) vyplývá, že *„sepsání záznamu o dopravní nehodě jejími účastníky nemá vliv na veřejný zájem na potrestání pachatele a na vedení správního řízení o něm. Pakliže se správní orgán dozví o podezření spáchání přestupku, je jeho úkolem činit další kroky směřující ke zjištění pachatele z úřední povinnosti. Dojde-li správní orgán k závěru, že je namístě věc odložit, je povinen tento řádně odůvodnit, přičemž poukaz na důkazní nouzi či na to, že byl sepsán záznam o dopravní*

---

<sup>39</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.

<sup>40</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.

<sup>41</sup> BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Lenka Buštová - Venice Music Production, 2013, 304 s. 80.

nehodě, je sám o sobě nedostačující.<sup>42</sup> Podle tohoto stanoviska je ve veřejném zájmu, aby pachatel, který přestupek (v tomto případě dopravní nehodu) spáchal, byl potrestán.

Z rozsudku NSS 5AS 4/2013 ze dne 29. srpna 2014, který cituje Kučerová,<sup>43</sup> vyplývá, že „Společný záznam o dopravní nehodě podle ust. § 47 odst. 3 písm. g) zákona o silničním provozu nemá povahu dohody mezi účastníky nehody; účastníci nehody **nemají povinnost shodnout se na zavinění dopravní nehody ani na popisu jejího průběhu, příčině apod.; každý z účastníků nehody je oprávněn popsat v záznamu o nehodě svoji verzi dané události**“.

Helena Kučerová<sup>44</sup> uvádí, že „sice poslední novelou došlo k výraznému narovnání nepoměru v postihu některých jednání podle jejich závažnosti, avšak v praxi např. řidič, který v důsledku nerespektování červeného světelného signálu na křižovatce způsobí dopravní nehodu (tedy poruší důležitou povinnost), ale v důsledku nízké škody nedosahující stanovené zákonné hranice způsobené na vozidlech nebude tato událost v silničním provozu podléhat oznamovací povinnosti, zůstane nepotrestán, a bez trestných bodů do bodového hodnocení řidiče. Pokud se stejného porušení zákona dopustí řidič, v důsledku jehož jednání nedojde ke škodlivému následku v podobě dopravní nehody, ale bude následně zastaven hlídkou policie, pak může být jeho přestupek podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bodu 5 zákona o silničním provozu, pokud se jej v uplynulých dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsících dopustil poprvé, v blokovém řízení vyřízen pokutou 2 500 Kč (ve správním řízení od 2 500 Kč do 5 000 Kč) a následným záznamem 5 bodů do evidenční karty řidiče.“

Odborný komentář lze doplnit, že pokud by se uvedeného přestupku řidič dopustil podruhé po dobu dvanácti kalendářních měsíců jdoucích po sobě, následoval by trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od jednoho do šesti měsíců. V případě, pokud by řidič již v minulosti měl v kartě řidiče záznam o dosažení alespoň sedmi bodů. Tímto by bylo přičteno dalších pět bodů, dosáhl by celkového počtu dvanácti bodů. Tím by pozbyl řidičské oprávnění na dobu dvanácti měsíců.<sup>45</sup>

---

<sup>42</sup> VARVAŘOVSKÝ, P. Stanovisko ochránce veřejných práv. [online]. 2011, [cit. 2018-01-20]. Dostupné z: <https://anzdoc.com/zavrene-stanovisko-veejneho-ochrance-prav.htm>.

<sup>43</sup> KUČEROVÁ, H. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. 3. vydání. Praha: Leges, 2016, s. 341.

<sup>44</sup> KUČEROVÁ, H. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. Praha, Leges, 2008, s. 228.

<sup>45</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.

Další komentář<sup>46</sup> se zabývá odhadem výše škody při vzniku dopravní nehody. „Samotná skutečnost odhadu hmotné škody na vozidlech včetně přepravovaných věcí nebo jiných věcech, která je při dopravní nehodě nutná vyšší než 100 000 Kč, aby měl účastník dopravní nehody povinnost tuto neprodleně ohlásit policistovi, je v některých případech problematická. Cena vozidel je velmi rozdílná a přesné vyčíslení způsobené škody může provést pouze odborník pojišťovacího ústavu nebo znalec příslušného oboru. Rovněž odhad způsobené škody prováděný na místě dopravní nehody policií je pouze orientační, sloužící pro statistiku dopravních nehod vedenou policií.“

Další komentář hodnotí sporné ustanovení týkající se výkladu škody na majetku třetí osoby.<sup>47</sup> „Lze za majetek třetí osoby, na němž vznikla při dopravní nehodě hmotná škoda považovat majetek jiné osoby, než účastníka dopravní nehody. Zřejmě kouzlem nechtěného je výjimka z ohlašovací povinnosti podle § 47 odst. 4 písm. a) zákona o silničním provozu spočívající v právu neohlašovat dopravní nehodu, při níž dojde k hmotné škodě na majetku třetí osoby, pokud se jedná o škodu na vozidle nebo o škodu na věci přepravované tímto vozidlem, jehož řidič má na nehodě účast. Taková výjimka je zcela neodůvodněná. V případě, kdy nebude nehodu vyšetřovat policie, bude především na straně poškozených vystupovat do popředí důležitost podchycení důkazů svědčících o tom, že provozem vozidla jiného jim byla způsobena škoda, a to vzhledem k důkaznímu břemenu, s kterým se budou muset vypořádat při uplatňování nároku na náhradu škody.“

Kolizní stav by mohl být spatřován v nerovném postavení občana před zákonem, v nerovném postavení účastníků mezi sebou. Za stejné porušení ustanovení zákona o silničním provozu je řidič, který na místo dopravní nehody policii přivolá, sankcionován. Druhý řidič, který se na místě domluví s druhým účastníkem dopravní nehody a policii dopravní nehodu neoznámí, je zcela beztrestný. Ohlášení, či neohlášení je „de facto“ závislé na domluvě účastníků dopravní nehody. Ti nedokáží s určitostí výši škody stanovit, k tomu nejsou odborně zdatní, což jim nelze klást k tíži. Důvody, pro které dopravní nehodu účastníci neohlásí, by mohly být i jiné a mohou být pouhou spekulací (vliv alkoholu, technický stav vozidla nebo jiná závažná pochybení).

---

<sup>46</sup> LEITNER, M., VRANÁ, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem* 4. vydání. Praha: Linde Praha, 2012, s. 197.

<sup>47</sup> BUŠTA, P., *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem: (ve znění 16 novel)*. Praha: Venice Music Production, 2014, s. 49-50.

Z právního (právně teoretického) hlediska je tedy značně diskutabilní, zda je spravedlivé a morální, aby řidič za nezastavení vozidla na signál, který příkazuje zastavit vozidlo (červená na křižovatce) nezastaví, dopravní nehodu nezpůsobí, byl následně zastaven hlídkou a sankcionován (důsledky sankce níže). V kontrastu s tím je jednání účastníků dopravní nehody, kteří nepřivolají policii (jelikož nemusí), a přestupce porušením toho samého ustanovení zákona o silničním provozu, který zavíní navíc po projetí křižovatkou („na červenou“) dopravní nehodu. V tom případě ale sankcionován nebude.

Rovněž lze z empirických materiálů zpracovatele uvést příklady, kdy řidič nedá na křižovatce přednost v jízdě, čímž dojde ke střetu dvou vozidel. V jednom případě účastníci dopravní nehody neohlásí nehodu policistovi, pokud usoudí, že škoda na vozidlech není vyšší než 100 000 Kč. V druhém případě (identická dopravní nehoda), dojde navíc k odražení jednoho vozidla do dopravní značky (majetek třetí osoby - dopravní zařízení), čímž vznikne povinnost přivolat policii k dopravní nehodě (kvůli několikasetkorunové škodě). V tomto případě bude viník dopravní nehody sankcionován.<sup>48</sup>

Tresty v tomto případě jsou přitom citelné, což bylo již výše uvedeno. Tyto tresty mohou mít značný zásah do života řidiče (celé rodiny), pokud by mu byl uložen správní trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, nebo pokud by došlo dokonce k jeho „vybodování“, pozbyl by řidičská oprávnění na dobu jednoho roku, a to bez možnosti upuštění na polovinu, což umožňuje zákon o přestupcích.<sup>49</sup>

Přitom je zcela zjevné, že pokud stejným jednáním dojde k dopravní nehodě, dojde navíc k materiální škodě (která v závěru může být i vyšší než 100 000,- Kč) a přestupce měl být potrestán minimálně stejně potrestán jako řidič v prvním případě (zastavený hlídkou policie ČR).

Nedostatkem tohoto ustanovení zákona o silničním provozu by mohlo být upřednostnění ekonomických zájmů státu (viz odůvodnění vládních návrhů) před hodnotami práva, popření smyslu a významu sankce.

---

<sup>48</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.

<sup>49</sup> ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2016, částka 98, s. 3714-3747. Dostupné na WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=250/2016&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=250/2016&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy).



Je nutno pozastavit se nad odůvodněním navrhovatele zákona (změna 2009). V něm se uvádí, že „uvolněné“ policisty, kteří nebudou muset dojíždět k dopravním nehodám, je potřeba ponechat a využít jich v oblasti BESIP, což je považováno z hlediska policie za primární. Tedy přesunout a využít je v oblasti prevence. Tam policisté mohou například působit a kontrolovat dodržování rychlosti jízdy (radary). Pokud nedodržení maximální rychlosti jízdy řeší v závažnějších případech správní orgány, musí uložení správního trestu (sankce) řádně odůvodnit. Tedy musí odůvodnit společenskou nebezpečnost spáchaného přestupku. Správní orgány odůvodňují společenskou nebezpečnost tím, že jednáním řidiče (přestupce) došlo k ohrožení zájmu chráněného zákonem. Jednáním řidiče tedy mohlo dojít k dopravní nehodě, a tím k materiálním škodám na majetku účastníků silničního provozu. Pokud však k dopravní nehodě dojde, tedy dojde k materiální škodě, pak podle současné právní úpravy u dopravní nehody policista být nemusí a takový řidič potrestán nebude. Tento postup a rozdíl není logický a odporuje významu samotného BESIP a významu a smyslu sankce z pohledu výchovy řidiče do budoucna.

Zájmem chráněným zákonem o silničním provozu je ochrana materiálních hodnot účastníků silničního provozu a společnosti, ochrana zdraví a životů účastníků silničního provozu. Porušením povinností plynoucích ze zákona o silničním provozu dochází k tomu, že se účastník silničního provozu může dopustit jak přestupku, tak trestného činu. Společenská nebezpečnost jednání účastníka silničního provozu, který způsobí dopravní nehodu, a tím škodu na majetku, je přitom jistě vyšší než společenská nebezpečnost stejného jednání, jímž k samotné dopravní nehodě a materiální škodě nedojde, a pouze by k ní dojít mohlo.<sup>50</sup>

Znaky přestupku se zabývají podrobně Kučerová a Horzinková.<sup>51</sup> Aby se jednalo o přestupek (trestný čin), musí být podle nich splněn materiální znak (společenská škodlivost). Jednání přestupce musí vykazovat i formální znaky uvedené v zákoně. Přestupek je vymezen materiálním znakem i znakem formálním. Oba tyto znaky musí být splněny současně.

Postavení obou řidičů před zákonem je možné optikou potrestaného řidiče spatřit jako nerovné. Potrestání jednoho a nepotrestání druhého je nespravedlivé, pokud budeme vycházet ze zásady, že stejné případy se mají posuzovat stejně. Dochází

<sup>50</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.

<sup>51</sup> KUČEROVÁ, H., HORZINKOVÁ, E.: *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges. 2017, s. 66.

k narušení atributu právní jistoty občana, kdy by měl být postižen každý, kdo právo porušuje. Řidič, který byl za protiprávní jednání potrestán, by mohl mít pochybnosti o principech dobré víry či legitimního očekávání. Nedostatek lze spatřovat rovněž v potlačení významu a účinnosti sankce. Ta má výchovné a preventivní účinky. „Působení sankcí musí být neodvratné a nesmí mít rozhodně jakékoli výjimky.“<sup>52</sup>

### 5.3 Geneze aplikace hlavy III. zákona o silničním provozu (řidičská oprávnění)

Hlava III. zákona o silničním provozu pojednává o problematice řidičských oprávnění a řidičských průkazů. Díl první řeší řidičská oprávnění. Podle § 80 zákona o silničním provozu řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorových vozidel zařazených do skupiny vozidel, pro kterou mu bylo řidičské oprávnění uděleno. V původním znění zákona o silničním provozu byla řidičská oprávnění členěna do skupin a podskupin.<sup>53</sup>

Ucelený odborný komentář k problematice vývoje ustanovení o řidičských oprávněních provedla Helena Kučerová.<sup>54</sup> Podle autorky znění tohoto ustanovení bylo změněno novelou zákona účinnou od 19. ledna 2013, obsahuje nové vymezení skupin motorových vozidel, pro které jsou udělována řidičská oprávnění. Vymezení vychází ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech, **s výjimkou skupin T (traktory), která je naší národní skupinou**. Oproti dřívější úpravě tak odpadá pojem podskupiny. Nově je vymezen obsah zejména ve skupinách AM, A1, A a úplně nově skupiny A2.

Helena Kučerová<sup>55</sup> v další části komentuje a popisuje provedené změny tohoto ustanovení. *Předchozí úprava obsahovala povinné skupiny motorových vozidel A (motocykly), B (osobní automobily), C (nákladní automobily), D (autobusy), popř. v kombinaci se skupinou E (přívěs nad 750 kg) a nepovinné podskupiny označené číslovkou 1 v rámci všech těchto skupin s výjimkou skupiny E. Základní rozpětí věkových hranic bylo od 16 do 21 let. Nová úprava na základě směrnice 2006/126/ES*

<sup>52</sup> HARVÁNEK, J., *Teorie práva*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. s. 177-180.

<sup>53</sup> ČESKO. Zákon č. 361/000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy).

<sup>54</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 3. vydání. Praha: Leges, 2016, s. 442.

<sup>55</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 3. vydání. Praha: Leges, 2016, s. 445.

*opustila členění na podskupiny. Cílem bylo důslednější odstupňování požadavků kladených na řidiče silnějších vozidel, a proto se zavádí členění jen na povinné skupiny. Do těch přebírá i stávající podskupiny A1, B1, C1 a dále nově zavádí skupinu motocyklů A2 a skupinu AM (mopedy). Došlo rovněž k určitým změnám v technickém vymezení jednotlivých skupin, a to zejména v oblasti motocyklů, kdy ze stávající jedné harmonizované skupiny A, a jedné harmonizované podskupiny A1, se stávají čtyři harmonizované skupiny, a to AM, A1, A2 a A. Do těchto kategorií jsou vedle dvoukolových vozidel zahrnuty i tříkolky a čtyřkolky“.*

Kučerová<sup>56</sup> se zabývá jednotlivými pojmy uvedenými v zákoně o silničním provozu v souvislosti s řidičskými oprávněními. Mezi pojmy je charakterizován zemědělský nebo lesnický traktor, jehož hlavní funkce spočívá v tažné síle, tedy aby táhla, tlačila vozidla nebo pracovala s určitým nářadím, stroji nebo přívěsy používanými při zemědělských nebo lesních pracích. Jiné činnosti jsou pouze funkcí vedlejší.

Ve skupině B došlo k určitému omezení ve vztahu k soupravě vytvořené vozidlem skupiny B přípojným vozidlem nepřevyšujícím 750 kg hmotnosti. V případě překročení maximální hmotnosti 3 500 kg vyžaduje zákon u takovéto soupravy doplňující výcvik, případně zkoušku. Úprava vymezení nákladních vozidel a autobusů se v podstatě nemění.

Ve vztahu k věkovým skupinám novelizovaná úprava důsledněji zavádí odstupňovaný přístup k řidičským oprávněním pro vozidla jednotlivých skupin. Rozpětí věkových hranic se rozšiřuje od 16 do 24 let (s možností snížit věk u skupiny AM vnitrostátně až na 14 let) a dochází ke zvýšení věkových hranic u silnějších vozidel. U skupiny A bez omezení z 21 na 24 let, u skupiny C z 18 let na 21 let a u skupiny D z 21 na 24 let. U nákladních vozidel a autobusů (C, C+E, D a D+E) zůstávají u profesionálních řidičů zachovány původní věkové hranice 18 a 21 let.

**Národní skupina T zahrnuje traktory a pracovní stroje samojízdné, k nimž smí být připojeno přípojně vozidlo.**

Rovnocennost řidičských průkazů pro jednotlivé skupiny vozidel je upravena v samostatném ustanovení.

---

<sup>56</sup>KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 3. vydání. Praha: Leges, 2016, s. 446-448.

## 5.4 Problematika řídičských oprávnění (legislativní aspekty - viz analýza ustanovení hlavy III. zákona o silničním provozu)

Z geneze ustanovení týkajícího se řídičských oprávnění, které komentovala Helena Kučerová, vyplývá, že poslední právní úprava reagovala na nutnost implementace evropské směrnice do naší právní úpravy. Opustila naše stávající členění na povinné podskupiny a v rámci důslednějšího zavedení postupného a odstupňovaného přístupu k řízení silnějších vozidel zavedla pouze povinné skupiny. Současná právní úprava problematiky řídičských oprávnění je v příloze č. VII práce.

V národní kompetenci tedy zůstala skupina T, která opravňuje řidiče k řízení traktorů a pracovních samojízdných strojů, k nimž smí být připojeno přípojné vozidlo. K získání řídičského oprávnění postačí dosáhnout věku 17 let. Řidič po složení zkoušek může na pozemní komunikaci řídit traktor s přípojným vozidlem (vlekem).<sup>57</sup>

Pro názornou představu, co je ukryto pod pojmem traktor a jízdní souprava složená z traktoru a přípojného vozidla, byla pro potřeby práce vybrána technická data v České republice běžně prodávaného a provozovaného traktoru John Deere a náhodně vybraného přípojného vozidla Fortuna.<sup>58</sup>

### **Traktor John Deere typové řady 7 s označením 7930 má následující technická data:**

- maximální rychlost: 40 km/hod
- maximální šířka: 2 550 mm
- maximální výška: 3 300 mm
- délka: 5 500 mm
- maximální hmotnost traktoru samotného s příslušenstvím: 13 100 kg
- maximální hmotnost přípojného vozidla: 25 000 kg
- maximální hmotnost jízdní soupravy: 35 000 kg<sup>59</sup>

<sup>57</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 3. vydání Praha, Leges, 2016, s. 445, 446, 672, 687, 675.

<sup>58</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.

<sup>59</sup> BAZAR STROM PRAHA a.s., *Prodej a technická data strojů*. [online] 2018 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z WWW: <http://www.strompraha.cz/bazar/692>.

**Přípojný traktorový vlek Fortuna FTA 200/7.0/40 km/h má následující technická data:**

- maximální rychlost: 40 km/hod
- maximální šířka (vnitřní): 2 370 mm
- maximální délka: 7 000 mm
- celková hmotnost: 24 000 kg<sup>60</sup>

Z těchto technických dat je zcela patrné, že řidič ve věku 17 let může na pozemní komunikaci řídit samotný traktor bez přípojného vozidla s nasazením pracovního zařízení, který může dosáhnout maximální provozní hmotnosti 13 100 kg. Uvedená maximální rychlost traktoru 40 km/hod. je v současné době běžně navyšována na rychlost 60 km/hod., což neodporuje žádnému právnímu předpisu. Maximální šířka traktoru je 2 550 mm, což je maximální šířka vozidla povolená pro provoz na pozemních komunikacích.

Z technických dat traktoru vyplývá, že řidič, držitel řidičských oprávnění pro skupinu T, může řídit motorové vozidlo (traktor), jehož technická data (vyjma rychlosti) jsou srovnatelná nebo ve většině případů vyšší, než u samostatného nákladního vozidla, k jehož řízení je zapotřebí řidičských oprávnění C1 nebo C.

Dále z technických dat vyplývá, že řídit jízdní soupravu složenou z traktoru a přípojného vozidla může řidič po dosažení věku 17 let. Jízdní souprava může v tomto konkrétním případě dosáhnout maximální hmotnosti 35 000 kg. K tomu nutno podotknout, že jsou na trhu v prodeji i silnější traktory a větší přípojná vozidla. Podle současné právní úpravy,<sup>61</sup> která řeší hmotnosti vozidel, je povolena maximální hmotnost jízdní soupravy (nákladních vozidel) na pozemních komunikacích v České republice 48 000 kg (pozn. ve většině evropských zemí 40 000 kg). V běžné praxi však jízdní souprava složená z nákladního auta a vleku (stejně tahač + návěs) nepřesahuje hmotnost 42 000 kg, jelikož je nutno dodržet povolené maximální zatížení na jednotlivé nápravy.

---

<sup>60</sup> FORTUNA Fahrzeugbau, *Prodej vleků a technická data*. [online] 2018 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z WWW: <http://www.fortuna.de/produkte/landtechnik/abschiebewagen.html>.

<sup>61</sup> ČESKO. Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2014, částka 134, s. 4314-4416. Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=341/2014&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=341/2014&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy).

Jízdní souprava složená z traktoru a jednoho vleku může dosáhnout celkové délky, která je pro traktor s jedním vlekem 18 metrů.

Právní úprava dokonce připouští jízdní soupravu složenou z traktoru a dvou přívěsů, která může dosáhnout maximální délky 22 metrů. Pokud by se jednalo o jízdní soupravu samojízdného stroje s podvozkem pro přepravu pracovního zařízení stroje, je maximální povolená délka 20 metrů (kombajn s lištou). K řízení všech těchto jízdních souprav postačí řidiči, pokud je držitelem řidičských oprávnění skupiny T, dosažení věku 17 let.

Jen pro porovnání, maximální povolená délka jízdní soupravy tahače s návěsem je 15,5 metrů a nákladní vozidlo s vlekem má maximální povolenou délku 18,75 metru.

Přítom nákladním vozidlem, jak je výše uvedeno, je vozidlo o hmotnosti 3 500 kg a výše, pro jehož řízení je zapotřebí řidičské oprávnění skupiny C.

Nechat řídit tuto jízdní soupravu složenou z traktoru a přípojného vozidla samostatně na pozemní komunikaci řidičem ve věku 17 let bez jakýchkoliv zkušeností je bezpečnosti silničního provozu odporující.

Mladými řidiči, kteří jsou čerstvými držiteli řidičských oprávnění, se již v minulosti zabývali odborníci z oboru dopravy nejen v České republice, ale v rámci mnoha evropských zemí. Na podporu toho, že uvedená problematika mladých řidičů není viděna pouze optikou současnosti, byly vybrány některé komentáře z minulosti. Již v roce 2012 proběhlo sdělovacími prostředky,<sup>62</sup> že z *policejních statistik za rok 2011 patřilo nejvíce usmrcených osob do věkové kategorie 25 až 34 let, celkově pak lidé do 35 let představovali téměř čtyřicet procent z celkového počtu usmrcených osob. Nejkritičtější nehody osobních vozidel pak zavinili řidiči mezi 19 a 21 lety. Všeobecný trend v Evropské unii se vydal směrem takzvaného řidičského oprávnění na zkoušku. To má celkem v 16 státech EU umožnit nezletilým řidičům získávání důležité praxe, adepti se ale musí potýkat s řadou omezení. V Maďarsku například nesmí vozit spolujezdce, v Estonsku nesmí jezdit rychleji než sedmdesátkou. Ve Francii je pro řidiče vlastního oprávnění méně než dva roky snížena maximální rychlost mimo obec na 80 km/h z původních devadesáti a na dálnici 110 km/h (jinak 130 km/h).*

---

<sup>62</sup> HAMALKA, J. *Tragické nehody jsou doménou mladých řidičů.* iDNES.cz [online]. 2012, [cit. 2018-02-26]. Dostupné z: [https://auto.idnes.cz/tragicke-nehody-mladych-ridicu-dzt-automoto.aspx?c=A120724\\_151439\\_automoto\\_hig](https://auto.idnes.cz/tragicke-nehody-mladych-ridicu-dzt-automoto.aspx?c=A120724_151439_automoto_hig).

*V Rakousku musí šofér s mokrým řidičákem najet nejméně tři tisíce kilometrů pod dohledem zkušenějšího řidiče a podobný model chystá Ministerstvo dopravy i v České republice. Od sedmnácti let by mohli mladí Češi usednout za volant pod dohledem školitele, který by měl být starší třiceti let, řidičský průkaz by měl mít nejméně pět let a měl by být bez odebraného bodu. Navíc by musel být s mladým šoférem v příbuzenském vztahu“.*

Česká televize<sup>63</sup> v roce 2012 uveřejnila zprávu, že od roku 2013 by mladí řidiči v České republice měli dostávat řidičák na zkušební dobu. *"Řidičák na zkoušku by platil jeden rok. Pokud by do té doby řidič nasbíral osm bodů, pak by o něj na rok přišel a musel by znovu na přezkoušení do autoškoly. Pak by mu znovu běžela zkušební doba jednoho roku. V Německu klesl po zavedení řidičáku na zkoušku a dohledu zkušenějšího spolujezdce počet nehod mladých o třetinu, i tak má ale v Čechách tento systém své odpůrce. Ti tvrdí, že takto mladí lidé by se za volantem vůbec neměli objevovat."* Tato zpráva České televize cituje i vyjádření ředitele BESIPu Romana Budského, podle kterého ztratí řada mladých řidičů rychle ostych a mnohdy pak kopíruje své zkušenější vzory. *„Bohužel na to však ještě zatím nemají,“* podotkl. Dále uvedl, že ročně tak zavíní mladí řidiči od 18 do 24 let zhruba 10 tisíc nehod, při kterých zemře kolem 120 lidí.

K této problematice je možné uvést<sup>64</sup> konkrétní dva případy mladých řidičů, právě čerstvých držitelů řidičského oprávnění skupiny T. Na území ORP Blatná byly řešeny v roce 2016 dvě dopravní nehody řidičů ve věku 17 let, kteří řídily traktory s přípojným vozidlem. V jednom případě šlo o dopravní nehodu, jejíž příčinou bylo nepřizpůsobení rychlosti jízdy stavu a povaze vozovky, schopnostem řidiče a vlastnostem vozidla. K dopravní nehodě došlo v zastavěné části obce Blatná. Jízdní souprava složená z traktoru a dvouosého přípojného vozidla narazila do obytného domu, následkem čehož došlo k několikasettisícové škodě na nemovitosti a ke značné škodě na jízdní soupravě. V druhém případě došlo k dopravní nehodě při odbočování traktoru s vlekem ze silnice I. třídy na sil. III. třídy, kde nezkušeností řidiče došlo ke sjetí pravých kol přípojného vozidla z pozemní komunikace. Následkem toho došlo k převrácení jízdní soupravy na pravý bok.

---

<sup>63</sup> ČT24. *Mladí umírají na silnicích čím dál častěji.* ČT24. [online] 2012 [cit. 2018-02-26]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1156629-mladi-umiraji-na-silnici-stale-casteji-pomohou-ridicaky-na-zkousku>.

<sup>64</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.

Takové dopravní nehody nejsou pravděpodobně v rámci České republiky ojedinělé a uvedená kritika současného stavu mnohokrát zazněla. Není možné se domnívat, že mladí traktoristé by svým uvědoměním, psychickým stavem a odpovědností předčili své vrstevníky, žadatele o řidičská oprávnění skupiny B nebo C.

K tomu je nutné podotknout, že traktory s přípojným vozidlem se pohybují zpravidla po pozemních komunikacích nižších tříd, což nelze brát jako výhodu, z pohledu slabšího provozu, ale spíše naopak. Takové pozemní komunikace jsou užší s nepřehlednými zatáčkami. Řízení jízdní soupravy na těchto místech si vyžaduje daleko větší zkušenosti i vyzrálost řidiče z hlediska odpovědného přístupu a předvídatosti.

Navíc v České republice existuje právní norma,<sup>65</sup> která klade ještě vyšší nároky na řidiče, držitele skupin řidičských oprávnění C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D a D+E, kteří řídí motorová vozidla v rámci výkonu svého povolání (což řidič T je zpravidla také). Tato právní norma nařizuje projít vstupním školením řidiči nákladního vozidla, držiteli řidičských oprávnění skupiny C. Ten po dosažení věku 21 let absolvuje vstupní školení v základním rozsahu 140 hodin. Pokud tento řidič dosáhne věku 18 let, musí pro vykonání profesní způsobilosti absolvovat školení v rozšířeném rozsahu 280 hodin. Následně musí řidič nákladního vozidla absolvovat každý rok pravidelné školení řidičů v rozsahu 7 hodin, aby bylo dosaženo v pětiletém cyklu celkového počtu 35 hodin.

V tomto ohledu je získání řidičského oprávnění pro skupinu T v porovnání s ostatními řidiči (zejména držiteli řidičských oprávnění C a D) nerovné a nespravedlivé a stanovení (či spíše nestanovení) srovnatelných podmínek je nelegitimní.<sup>66</sup>

V souvislosti se zrušením podskupin řidičských oprávnění a zavedením nových skupin řidičských oprávnění úprava zákona o silničním provozu nikterak nereagovala na právní úpravu ust. § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu.

Podle tohoto ustanovení se přestupku dopustí ten, kdo řídí bez řidičského oprávnění. Následně je sankcionován podle ust. § 125c odst. 5 písm. a) pokutou od 25 000

---

<sup>65</sup> ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2000, částka 73, s. 3528-3548. Dostupné na WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=247/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=247/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy).

<sup>66</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.



do 50 000 Kč a podle ust. § 125c odst. 6 písm. a) zákazem činnosti od 12 do 24 měsíců (viz příloha č. IX).<sup>67</sup>

Nikterak není zohledněno, zda se jedná o řidiče, který není a nikdy v minulosti nebyl držitelem žádného řidičského oprávnění. Takový řidič neprošel teoretickou ani praktickou částí zkoušky odborné způsobilosti. Pokud se jedná o řidiče, který vykonal alespoň zkoušku odborné způsobilosti na jinou skupinu řidičských oprávnění a složil teoretickou část odborné způsobilosti, zná pravidla silničního provozu, která jsou pro všechny jeho účastníky stejná.

Jako příklad lze uvést řidiče, který složil odbornou způsobilost (vykonal zkoušky) na skupinu A2 a řídil motocykl silnějšího obsahu, k jehož řízení je zapotřebí řidičských oprávnění skupiny A. Po zastavení policistou je jeho přestupek kvalifikován zcela stejně jako v případě, kdyby nikdy nebyl držitelem žádného řidičského oprávnění.

Rovněž jsou ve správním řízení řešeny případy, kdy řidič, který je držitelem řidičských oprávnění B a může tak za osobní automobil připojit přípojné vozidlo do hmotnosti nepřevyšující 750 kg, připojí například nedopatřením srovnatelný vlek, který však má maximální hmotnost 900 kg (tedy o 150 kg vyšší). Pokud bude následně policistou zastaven, bude řešen za přestupek, kterého se dopustí v souvislosti s řízením bez řidičského oprávnění, protože nevlastní skupinu B+E.<sup>68</sup>

Dalším nedostatkem<sup>69</sup> v této souvislosti je řešení problematiky dopravních přestupků spojených s řízením bez řidičského oprávnění u řidičů, kterým byl v souvislosti se spácháním přestupku, či trestným činem uložen trest zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel. Po řádném skončení tohoto zákazu činnosti je povinen řidič požádat o vrácení řidičských oprávnění. V závislosti na délce vyloučení řidiče ze silničního provozu (může být od 1 měsíce až do 2 let) má žadatel povinnost doložit potřebné náležitosti k vrácení řidičských oprávnění. V každém případě je povinen o vrácení řidičských oprávnění požádat správní orgán. Pokud tak neučiní a motorové vozidlo řídí, řídí rovněž bez řidičských oprávnění. Pokud by byl

---

<sup>67</sup> ČESKO. Zákon č. 361/000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy).

<sup>68</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.

<sup>69</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.

zastaven policistou, následně bude trestán, jako by nikdy nebyl držitelem řídičských oprávnění.

Určité úhly pohledu a hodnocení společenské nebezpečnosti je sice možné zohlednit v rámci přestupkového řízení (rozhodnutí o přestupku), kde je široké rozmezí pro uloženou pokutu i pro uloženou délku trestu zákazu činnosti, ale zcela nepochybně by bylo pro tyto případy výhodnější rozšířit patřičné ustanovení zákona o silničním provozu.

Možný nedostatek ust. § 125c odst. 1 písm. e) zákona o silničním provozu lze tedy spatřovat v nerozlišení řízení bez řídičského oprávnění. Není zde zohledněna společenská nebezpečnost spáchaného přestupku z pohledu výše uloženého správního trestu. Postavení přestupců je nerovné.

Zákon o přestupcích stanovuje, k čemu je SO povinen přihlédnout při ukládání výše a druhu správního trestu, zejména ke stupni společenské nebezpečnosti (materiální znak přestupku), k množství spáchaných přestupků jedním jednáním, k přitěžujícím a polehčujícím okolnostem. Dále je nutno přihlédnout k povaze a závažnosti přestupku-významem zákonem chráněného zájmu, rozsahem následků, způsobem páchaní nebo okolnostmi spáchaní přestupku. Všechny tyto okolnosti jsou předmětem hodnocení při ukládání správních trestů, která je nutno v rozhodnutí řádně okomentovat. Podrobným komentářem k problematice trestání se zabývají Helena Kučerová a Eva Horzinková.<sup>70</sup>

## **5.5 Geneze aplikace hlavy V. zákona o silničním provozu (bodové hodnocení)**

Systém bodového hodnocení přestupků spáchaných proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a trestných činů spáchaných řidiči motorových vozidel byl do platného právního řádu zaveden zákonem č. 411/2005 Sb. s účinností od 1. července 2006, v souvislosti s novelou zákona o silničním provozu.

Helena Kučerová<sup>71</sup> uvádí důvod, který vedl navrhovatele k zavedení bodového hodnocení. „*Je jím dlouhodobě neuspokojivá situace na českých silnicích. Ta vedla*

---

<sup>70</sup> KUČEROVÁ, H., HORZINKOVÁ, E.: *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges. 2017, s. 206-233.

<sup>71</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 3. vydání Praha, Leges, 2016, s. 586-588.

*zákonodárce ke snaze vytvořit nové právní prostředí, které by motivovalo řidiče k dodržování pravidel silničního provozu, a to vyváženou mírou prevence a současné represe za jejich porušení. Do těchto úvah dobře zapadala i myšlenka zavedení bodového systému, která se objevila již v devadesátých letech a která nikdy nebyla zcela opuštěna. Znovu se o ní začalo hovořit jako o jednom ze stěžejních opatření ke snížení počtu a následků dopravních nehod v České republice do roku 2010 obsaženo a je obsažena v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, kterou svým usnesením č. 394 ze dne 28. dubna 2004 schválila česká vláda.*

*Jednou z hlavních tezí při budování systému bylo vytvoření efektivního nástroje, který by představoval jak účinné preventivní působení na řidiče, a to nejen motorových vozidel, tak represivní dopad na ty z nich, kteří již pravidla silničního provozu porušili způsobem, jenž tvůrci zákona považují za tak škodlivý a bezpečnosti silničního provozu nebezpečný, že jej do systému bodového hodnocení zařadili. “*

Podle Kučerové<sup>72</sup> se zavedením tzv. bodového systému počítalo již v roce 1999 při přípravě zákona o silničním provozu, který nahradil kontroverzní vyhlášku č. 99/1989 Sb., nakonec byl však návrh zákona vypuštěn, neboť nebyl dostatečně propracován, chybělo propojení se skutkovými podstatami uvažovaných přestupků a trestných činů páchaných v silničním provozu, a navíc v té době ještě odpovědné orgány veřejné správy nedisponovaly centrálním registrem řidičů, pro správné fungování tohoto systému hodnocení řidičů nezbytným. Součástí platné právní úpravy je bodové hodnocení jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích až od 1. července 2006. Tím, že je jednání spadající do tohoto hodnocení uvedeno v příloze k zákonu o silničním provozu, tvoří nedílnou součást právní normy se silou zákona.

V důvodové zprávě k zákonu č. 411/2005 Sb., zavádějícímu bodový systém, je vyjádřen bodový úmysl zákonodárce nepovažovat body za sankci za přestupek nebo trest za trestný čin, ale za pouhé administrativní opatření ohodnocující nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu a registrující jeho spáchání.

---

<sup>72</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 3. vydání Praha, Leges, 2016, s. 586-591.

## 5.6 Problematika bodového hodnocení (legislativní aspekty - viz analýza ustanovení hlavy V. zákona o silničním provozu)

Pro analýzu některých ustanovení týkajících se problematiky bodového hodnocení byla vybrána ust. § 123c a § 123f zákona o silničním provozu, i když z empirických materiálů a praxeologických zkušeností by bylo možno uvést i jiná ustanovení, která přinášejí v rámci aplikace zákona problematické momenty a úskalí.<sup>73</sup>

Helena Kučerová komentuje tato ustanovení a dokládá k jejich výkladu platnou soudní judikaturu. Současná platná znění výše uvedených ustanovení zákona o silničním provozu, týkajících se bodového hodnocení, jsou obsahem přílohy č. VIII práce.

Kučerová<sup>74</sup> spatřuje v tomto ustanovení preventivní složku, která „zahrnuje možnost každého řidiče aktivně čelit hrozbě ztráty řídičského oprávnění, neboť řidiči motorového vozidla se po zákonem stanovené době, kdy se nedopustí žádného bodově hodnoceného jednání, za která by byl pravomocně postižen, určitý počet bodů odečítá. Do platného zákona se však bohužel nedostala povinnost veřejné správy informovat o aktuálním stavu a změnách „bodových kont“ řidičů, což do jejich řad vnáší nežádoucí nejistotu. Informace obsažená v oznámení příslušného úřadu obce s rozšířenou působností, že řidič dosáhl dvanácti bodů, tedy maximálního počtu a má odevzdat řídičský průkaz, přichází pozdě a postrádá žádoucí výchovný účinek.

Preventivní účinek v podobě hrozby ztráty řídičského oprávnění je doplněn nezbytnou represivní složkou systému, kdy za spáchaný, taxativně vyjmenovaný přestupek, jednání mající znaky přestupku nebo trestný čin je řidiči vedle sankce (u přestupku či zmíněného jednání) nebo trestu (u trestného činu) zaznamenán do jeho evidenční karty stanovený počet bodů.“

V souvislosti s hodnocením samotné povahy ukládání bodů do karty řidiče a důsledků při dosažení hranice 12 bodů je v komentáři Kučerové uveden rozsudek Evropského soudu pro lidská práva, podle kterého „k odebrání bodů držiteli řídičského průkazu dochází v rámci a v důsledku trestního obvinění. Ačkoliv má odebrání bodů preventivní charakter, má rovněž charakter kárný a odstrašovací, a rovná se tak vedlejšímu trestu. Vůle zákonodárce oddělit sankci odebrání bodů od ostatních trestů

<sup>73</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.

<sup>74</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 3. vydání Praha, Leges, 2016, s. 587-588.

*vyslovených trestním soudcem nemůže povahu tohoto rozhodnutí změnit.*“ Přestože právní zástupci postižených řidičů velmi často namítají dvojí postih v téže věci, české soudy judikovaly, že se nejedná o porušení zásady non bis in idem.

Podle Heleny Kučerové<sup>75</sup> „*bodové hodnocení řidičů vyvolává stále nejrůznější reakce a jeho dopady jsou předmětem řady odborných debat a článků v prestižních periodikách. Podle některých autorů jako skoro vždy, když zákon usiluje v řešení pamatovat i na detailní otázky až technického rázu, otevírá tím současně Pandořinu skříňku možnosti nejrůznějších výkladů, což je průvodním znakem takové úpravy, která jak se opět ukazuje, nemůže domýšlet všechny možné konsekvence.*“

Helena Kučerová<sup>76</sup> doplňuje svůj komentář o rozhodnutí, resp. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 30. září. 2015, vydaného pod č. j. 6AS 114/2014 – 55, kterým tento senát řešil otázku aplikace zásady příkazu retroaktivity ve prospěch pachatele v případě záznamu bodů do registru řidičů. Takový záznam byl judikaturou považován převážně za administrativní opatření ohodnocující nebezpečnost spáchaného skutku, specifické opatření, které má přispět k pozitivní motivaci řidičů k dodržování předpisů o provozu na pozemních komunikacích a k eliminaci těch řidičů, kteří se dlouhodobě a opakovaně porušování těchto předpisů dopouští. Samotný záznam bodů nebyl vnímán jako sankce trestní povahy, i když se připouštělo, že bodové hodnocení řidičů v sobě obsahuje vedle složky preventivní také složku represivní, spočívající v zaznamenávání bodů za spáchaný přestupek nebo trestný čin a zejména pak v samotné ztrátě řidičského oprávnění po dosažení dvanácti bodů. Za sankci bylo označováno až pozbytí řidičského oprávnění v důsledku dosažení dvanácti bodů za speciální recidivu. Podle zmíněného usnesení je záznam stanoveného počtu bodů v registru řidičů podle ust. § 123b odst. 1 zákona o silničních vozidlech třeba považovat za trest ve smyslu čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod a čl. 7 odst. 1 věty druhé Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod.

NSS současně dovodil, že se nejedná o porušení zásady non bis in idem zakotvené v čl. 4 Protokolu č. 7 k Úmluvě, jehož cílem je zabránit zahájení dalšího „trestního řízení“ o témže skutku, o kterém již bylo pravomocně rozhodnuto. O další „trest“ se nejedná, neboť mezi sankcí za spáchaní přestupku nebo trestného činu a udělením

---

<sup>75</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 3. vydání Praha, Leges, 2016, s. 588.

<sup>76</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 3. vydání Praha, Leges, 2016, s. 587-588, 595-596.

bodů existuje „dostatečně úzké spojení“, záznam bodů je přímým a předvídatelným důsledkem původního odsouzení.

Vzhledem k závěrům, k nimž rozšířený senát dospěl, doporučil de lege ferenda, aby napříště byl řidič o každém záznamu informován ihned, tedy nikoliv jako za současné právní úpravy, kdy je řidiči sdělena až skutečnost, že dosáhl počtu 12 bodů.

Zcela zjevným nedostatkem z pohledu zpracovatele<sup>77</sup> je tedy nereagování právní normy na vývoj v této oblasti. Od doby rozhodnutí, resp. usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 30. září 2015, č. j. 6 AS 114/2014 – 55 uplynulo více než dva a půl roku a od té doby byl zákon o silničním provozu a zákony související, jako je zákon o přestupcích, novelizován několikrát, avšak na judikaturu v této souvislosti nikterak nereagoval. Optikou soudní judikatury je nedostatkem současné právní úpravy to, že není řidičům trest oznamován. Pokud řidič zaplatí příkaz na místě (dříve bloková pokuta), není informován o následném zápisu bodů do karty řidiče, ani o tom, zda přestupek, který spáchal je bodově hodnocený či nikoliv. Přitom každý přestupce, pokud mu je trest uložen a oznámen, má právo trestu aktivně čelit, bránit se mu. Pokud se jedná o trest uložený na místě, může (pokutu) řidič odmítnout nebo v rámci řízení o přestupku vyjádřit nesouhlas formou podání odporu či odvoláním. Podobně je tomu v trestním řízení. V případě že neví, zda je mu trest (zápis bodů) uložen, bránit se nemůže. Následně po několika letech mohou být po dosažení 12 bodů vedena složitá námitková řízení.

Postavení řidiče se z jeho pohledu může jevit jako nespravedlivé a není spatřen ani smysl trestu. Jak již výše bylo uvedeno, pokud by řidič byl o svém bodovém hodnocení informován (při uložení trestu oznámením), je možné, že by trest mohl vést ke snaze řidiče dodržovat pravidla silničního provozu. Z jeho strany by to mohla být snaha o to, aby po dobu 12 měsíců nespáchal žádný bodově hodnocený přestupek. Trestné body by se mu odečetly. Pokud o tom však řidič neví, nevěnuje tomuto trestu pozornost. Pak je při dosažení 12 bodů překvapen.

---

<sup>77</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.

## 6 Návrhy možných „de lege ferenda“ změn a opatření

Po analýze nedostatků spatřených v některých ustanoveních zákona o silničním provozu, podpořených optikou odborných komentářů včetně ustálené soudní judikatury vztahující se k daným problematikám a vlastním úhlem pohledu správního orgánu se nabízí navrhnout možné změny, které by spatřované kolizní stavy mohly odstranit, nebo alespoň vylepšit.<sup>78</sup>

### 6.1 Analyticko-syntetizující reflexe § 47 dopravní nehoda - návrh opatření

Cílem navrhované změny<sup>79</sup> je jednak zachování současného stavu (limity povinnosti přivolat k dopravní nehodě policii), aby změna zůstala akceptovatelná pro navrhovatele poslední novely zákona o silničním provozu, a na druhé straně aby se zlepšilo postavení přestupců před zákonem. Dále aby návrh opatření více působil na účastníky dopravních nehod z hlediska odpovědnosti za svá jednání a vedl k následné výchově řidičů do budoucna z pohledu spravedlivě uložené sankce. Mohlo by dojít k rovnějšímu postavení řidičů (přestupců) před zákonem a mezi sebou navzájem, dosažení principu právní jistoty, kdy by byl postižen ten, kdo právo porušuje. Navrhovaná změna by mohla oslovit běžného poctivého řidiče a naopak ztížit jednání řidičů, kteří mohou mít v některých případech zájem na úniku před spravedlivým trestem. Úprava by se jevila optikou všech účastníků jako spravedlivější a byl by naplněn a posílen význam sankce.

Problematiku dopravních nehod je možné řešit propojením pojistitelů dopravních prostředků se správními orgány obecních úřadů obcí s rozšířenou působností.

Podle Jandové a Vojtky<sup>80</sup> je zákon o pojištění odpovědnosti „zvláštní tím, že se osobně dotýká velmi širokého a různorodého okruhu adresátů. Je sice zčásti předpisem pojišťovacím, avšak latentně působí na každého provozovatele silničního motorového vozidla a řidiče a kardinální význam může mít pro kohokoliv, kdo byl v silničním provozu poškozen. Bývá sice studován jak vysoce odbornými specialisty pojistného práva, tak naprostými právními laiky, kteří potřebují vědět, jaká jsou jejich práva a povinnosti v systému povinného pojištění odpovědnosti“.

<sup>78</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.

<sup>79</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.

<sup>80</sup> JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2012, s. XI.

Podle Pavla Bušty,<sup>81</sup> který vychází z ustanovení zákona o pojištění odpovědnosti je „*povinností orgánu činného v trestním řízení nebo orgánu projednávajícího přešupek, pokud není-li ohroženo řízení o trestném činu nebo projednání přešupeku, sděluje tento orgán pojistiteli nebo kanceláři údaje o dopravní nehodě, popřípadě mu umožnit nahlížet do spisu a pořizovat z něho výpisy ve věci týkající se škodné události. Mezi orgány projednávající přešupky patří obecní úřady nebo zvláštní orgány obcí, jiné správní orgány, stanoví-li tak zvláštní zákon. Orgány činnými v trestním řízení se rozumějí soud, státní zástupce a policejní orgán.*“

Tímto způsobem by bylo možné navrhnout, aby podobnou povinnost měl i pojistitel nebo kancelář vůči správním orgánům, které projednávají přešupky. Ti by jim dopravní nehody oznamovali zasláním sepsaného společného záznamu účastníků dopravní nehody.

**Návrhem legislativního řešení je úprava v zákoně o pojištění odpovědnosti.**<sup>82</sup>

Úprava ust. § 9 zákona o pojištění odpovědnosti, kam by byly nově vloženy odst. 6), 7) a 8) v níže uvedeném možném znění:

**6) „Pojistitel, nebo kancelář jsou povinni do 10 dnů od obdržení sepsaného společného záznamu o dopravní nehodě od účastníků dopravní nehody (dále jen „společný záznam“), pokud ta nebyla šetřena orgánem policie, zaslat formou oznámení kope společného záznamu správnímu orgánu obecního úřadu obce s rozšířenou působností, místně příslušnému podle místa vzniku dopravní nehody. Popřípadě na vyžádání sdělit způsob likvidace pojistné události“.**

**7) „Dojde-li pojistitel k jiným zjištěním, která mohou společně doplnit nebo jsou v rozporu s údaji sepsaného společného záznamu, jsou pojistitel, nebo kancelář povinni neprodleně písemně nová zjištění postoupit orgánu obecního úřadu obce s rozšířenou působností.“**

<sup>81</sup> BUŠTA, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem: (ve znění 16 novel)*. Praha: Venice Music Production, 2014.s. 5-9.

<sup>82</sup> ČESKO. Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1999, částka 57, s. 3158-3168. Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=168/1999&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=168/1999&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy).



**8) „Pokud by v rámci šetření dopravní nehody po oznámení pojistitelem došlo k prokázání jiných skutečností než těch, které jsou obsahem společného záznamu o dopravní nehodě, je povinnost správních orgánů o tom informovat pojistitele“.**

Z tohoto znění je patrné, že pokud oba účastníci dopravní nehody (pokud jsou jimi alespoň dvě motorová vozidla) zašlou záznam o nehodě neprodleně pojistiteli a každý účastník je pojištěn u jiného pojistitele, mohou se u správního orgánu sejít dva záznamy, což však není na újmu šetřené dopravní nehody a na další průběh řízení o přestupku nemá vliv.

Správní orgán věcně a místně příslušný, po obdržení záznamu o dopravní nehodě může dopravní nehodu šetřit zcela legitimním způsobem, jako je tomu po oznámení přestupku (dopravní nehody) od orgánů Policie České republiky. Správní orgány pak vycházejí z údajů zapsaných účastníky dopravní nehody a konají ve smyslu zákona o přestupcích. Správní orgán může zahájit řízení z moci úřední v souladu s ust. § 46 odst. 1 správního řádu.<sup>83</sup>

Nelze ani vyloučit, že po obdržení oznámení od pojistitele by mohlo dalším šetřením ze strany správního orgánu být zjištěno jiné porušení ustanovení zákona o silničním provozu. Mohlo by se jednat i o porušení mající znaky trestného činu. Není výjimkou, že řidič řídí v době, kdy má vysloven zákaz činnosti spojený se zákazem řízení motorových vozidel, pozbyl řidičská oprávnění (a řidičský průkaz neodevzdá) nebo v rámci předběžného opatření je mu pozastaveno řidičské oprávnění. Pokud by správní orgány shledaly jednání mající znaky trestného činu, nebo nebyl by správní orgán věcně, či místně příslušný, postoupil by došlé oznámení (podání) věcně či místně příslušnému správnímu orgánu nebo orgánu činnému v trestním řízení (orgánu policie) v souladu s § 12 správního řádu, podle kterého dojde-li podání správnímu orgánu, který není věcně nebo místně příslušný, bezodkladně je usnesením postoupí.<sup>84</sup>

Vedlejší vylepšením současného stavu by mohlo být ztížení jednání jedinců při pojišťovacích podvodech, kdy dochází k fingovaným dopravním nehodám. Jaroslav

---

<sup>83</sup> JEMELKA, L., PONDĚLÍČKOVÁ, K., BOHADLO, D. *Správní řád: komentář*. 3. vyd. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 183.

<sup>84</sup> JEMELKA, L., PONDĚLÍČKOVÁ, K., BOHADLO, D. *Správní řád: komentář*. 3. vyd. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 38.

Hubáček<sup>85</sup> například ve svém článku uveřejněném na iROZHLAS uvádí: „*Proplatit škodu z nehody, která se vlastně nikdy nestala je klasický pojistný podvod, se kterým se setkávají tuzemské pojišťovny. Ty řeší ročně tisíce různých událostí týkající se pojištění vozidel. Třeba jen za loňský rok jich podle České asociace pojišťoven bylo víc než 5700.*“

## **6.2 Analyticko-syntetizující reflexe řídičských oprávnění - návrh opatření**

Cílem navržených opatření<sup>86</sup> výše uvedených nedostatků v ustanovení týkajících se řídičských oprávnění je upravení nerovného postavení mezi žadateli a držiteli řídičských oprávnění (zejména skupin C a D) a naproti tomu žadateli a držiteli řídičských oprávnění skupiny T. Tento návrh by mohl přispět i ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, pokud by byly na žadatele a držitele řídičských oprávnění skupiny T kladeny vyšší nároky, než je tomu v současné právní úpravě. V souvislosti s rozšířením skupin řídičských oprávnění (zrušení dřívějších podskupin) je dále cílem narovnat spatřený nepoměr i ve správním trestání.

Opatření by se dotklo změny v ust. § 80a zákona o silničním provozu, které by zůstalo ve svém původním znění a bylo by doplněno o následující texty a ustanovení, které jsou níže tučně zvýrazněny, doplněny nebo vloženy. Ustanovení, kterých se změny nedotknou, nejsou citována. Platné znění těchto ustanovení je samostatně vloženo v příloze č. VII práce.

### **(1) Řídičská oprávnění jsou rozdělena - § 80a zákona o silničním provozu**

(2) Traktory a pracovní stroje jsou zařazeny do skupin:

**a) T jsou zařazeny traktory a pracovní stroje samojízdné bez přípojného vozidla, u traktorů s možností připojení pracovních strojů, které nejsou samojízdné a slouží k zemědělské činnosti.**

**b) T+E jsou zařazeny traktory a pracovní stroje samojízdné, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo.**

<sup>85</sup> iROZHLAS, *Fingované nehody, ukradená auta, vloupání*, článek Luďka Hubáčka [online] 2017 [cit. 2018-02-07] Dostupné z WWW: [https://www.irozhlas.cz/ekonomika/fingovane-nehody-ukradena-auta-vloupani-pojistovny-loni-odhalily-na-5700-podvodu\\_1706231718\\_pj](https://www.irozhlas.cz/ekonomika/fingovane-nehody-ukradena-auta-vloupani-pojistovny-loni-odhalily-na-5700-podvodu_1706231718_pj).

<sup>86</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.

Po provedené právní úpravě by bylo zapotřebí zabývat se otázkou rovnocennosti řídičských oprávnění, což je složitý odborný pohled. Tato problematika by mohla být obsahem celé práce, proto se tímto ustanovením zákona o silničním provozu nebude zabývat.

Navržené opatření by se dotklo rovněž ust. § 83 zákona o silničním provozu, kde je stanoven věk pro dosažení řídičských oprávnění. Nová úprava byla tučně doplněna do navrhovaného znění:

**(2) Řídičské oprávnění lze udělit jen osobě, která dosáhla věku:**

d) 18 let, jedná-li se o skupiny A2, B, B+E, C1 a C1+E, T

**e) 20 let, jedná-li se o skupinu T+E**

Navržená opatření nepočítají s tím, že by držitelé řídičských oprávnění skupiny T a T+E byli povinni vykonávat odbornou způsobilost pro účely profesní způsobilosti řídičů, které pro výkon profese vykonávají držitelé skupin řídičských oprávnění C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E., podle zákona o Získávání a zdokonalování odborné způsobilosti, ale v každém případě by bylo zapotřebí se touto otázkou šířeji zabývat.

Navržená opatření nejsou vázána žádnou směrnicí EU, neboť skupina T řídičských oprávnění je plně v kompetenci národních států, což je patrné již ze samotného znění současné právní úpravy řídičských oprávnění.

Další návrh možného opatření v souvislosti s vytvořením skupin řídičských oprávnění se týká úpravy zákona o silničním provozu v ust. § 125c, který řeší přestupky řídičů a správní tresty, které lze za porušení jednotlivých ustanovení zákona o silničním provozu uložit. Tato úprava by mohla vést k vylepšení současného stavu při ukládání správních trestů v rámci přestupkového řízení. Současná právní úprava § 125c odst. 1 písm. e) a § 125c odst. 5 a odst. 6 zákona o silničním provozu je uvedena v příloze č. IX práce.

Návrh opatření se týká ust. § 125c odst. 1 písm. e) zákona o silničním provozu, které by se rozšířilo o slovní doplnění bodu 1, a nově by byl vložen bod 2. Ostatní body by se pouze posunuly v číslicovém označení. Nové znění je zvýrazněno tučným písmem.

**(3) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích - § 125c odst. 1 písm. e) zákona o silničním provozu:**

1. v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) není držitelem příslušného řidičského oprávnění a v minulosti nikdy nebyla držitelem žádného řidičského oprávnění, nebo jej pozbyla podle § 94a nebo § 123a.

2. v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) není držitelem řidičského oprávnění pro skupinu vozidel, která řídila; vlastní AM a řídila A1, vlastní A1 a řídila A2, nebo A, vlastní B1 a řídila B, vlastní B a řídila B+E, vlastní C1 a řídila C, vlastní B+E a řídila C1+E, vlastní C+E a řídila D1+E nebo nepožádala po uplynutí trestu zákazu činnosti o vrácení řidičských oprávnění.

Změnou uvedeného ustanovení by se návrh opatření týkal nutně dále úpravy ust. § 125c zákona o silničním provozu v odstavcích 5 a 6, které se týkají správních trestů ukládaných za spáchané přestupky řidičů. Do odst. 5 by se nově vložila možnost uložit pokutu od 10 000 Kč do 20 000 Kč za spáchaný přestupek podle vložení bodu 2 (viz výše) a do odst. 6 týkajícího se zákazu činnosti by se rozšířila možnost uložit zákaz činnosti na šest měsíců až jeden rok za přestupek spáchaný podle bodu 2. Nově by tato ustanovení mohla znít v následující podobě (zvýrazněný text upraven):

**(4) Za přestupek se uloží pokuta - § 125c odst. 5 zákona o silničním provozu**

a) od 25 000 Kč do 50 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 6 a písm. h),

b) od 10 000 Kč do 20 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 4 a odstavce 3, **písm. e) bod 2**

d) od 5 000 Kč do 10 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 1 až 3, písm. e) bodů 3 až 5 a 7, písm. f) bodů 2, 7, 10 a 11, písm. j) a podle odstavce 2,

e) od 4 000 do 7 500 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodu 5 spáchaný v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát.

**(5) Zákaz činnosti se uloží na dobu - § 125c odst. 6 zákona o silničním provozu**

a) od jednoho roku do dvou let za přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 6, a písm. h),

b) od šesti měsíců do jednoho roku za přešupek podle odstavce 1 písm. a), písm. b), písm. e) bodů **2 až 5 a 7**, písm. f) bodů 2, 7 a 10 a podle odstavce 3.

Tím by došlo k rozlišení přešupků spáchaných řízením motorového vozidla bez řidičského oprávnění z pohledu společenské nebezpečnosti jednání přešupce. Narovnal by se nepoměr mezi společenskou nebezpečností jednání řidičů, kteří již prošli teoretickou částí odborného přeškoušení, znají pravidla silničního provozu a jsou držiteli řidičských oprávnění na jinou skupinu, nebo po zákazu činnosti nepožádali o vrácení řidičských oprávnění, a na druhé straně řidičů, kteří neprošli žádnou částí odborné způsobilosti. Dále by úpravou bylo zohledněno i řízení motorových vozidel z hlediska rozměrů a druhu vozidel. Z pozice přešupce by se jednalo o spravedlivější trestání, které by bylo legitimnější.

### **6.3 Analyticko-syntetizující reflexe bodového hodnocení - návrh opatření**

Cílem úpravy<sup>87</sup> hlavy V. zákona o silničním provozu je narovnání současného právního stavu s platnou judikaturou České republiky, komfortnější a legitimnější řešení oznamování přidělovaných bodů, zapisovaných do karty řidiče. Tím by mohlo dojít i k naplnění smyslu a významu uloženého trestu, kterým by se mohla zvýšit bezpečnost silničního provozu. Pokud by řidič věděl o zapsaných bodech v bodovém hodnocení řidičů, mohl by své jednání do budoucna přizpůsobit a snažit se pravidla silničního provozu dodržovat, aby dosáhl odečtu bodů z evidenční karty řidiče.

Navrhovaná úprava spočívá v zařazení bodů zapisovaných do bodového hodnocení řidičů orgánem obce s rozšířenou působností podle místa trvalého bydliště řidiče mezi tresty ukládané podle zákona o silničním provozu.

S poukazem na aplikaci ustanovení § 125c přešupky fyzických osob (viz příloha IX) zákona o silničním provozu návrh obsahuje vytvoření nového odstavce (8), který by mohl znít:

#### **Nově vytvořené ust. § 125c odst. 8 zákona o silničním provozu:**

**(8) „Za jednání spočívající v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích se uloží trestné body do bodového hodnocení řidičů.“**

---

<sup>87</sup> Zdroj vlastní - empirické materiály ORP Blatná- zabezpečení výkonu dopravně-právních agend.

Rozhodnutí o přestupku (příkazy) vydávané správními orgány (viz příloha III) nebo rozhodnutí (trestní příkazy) vydávané soudy (viz příloha IV) by ve svém výroku obsahovaly navíc uložení patřičného počtu bodů, jako dalšího trestu. Příkaz na místě (dříve bloková pokuta) by obsahoval novou část. Pod bodem výše uložené pokuty v současném bloku, by byl vložen nový bod označený číslem 8. Text nového bodu by zněl: „**uložený počet trestných bodů v dopravě**“ (viz příloha I), kam by se v případě přestupků páchaných v dopravě zapisoval relevantní počet bodů.

K navržené právní úpravě v ust. § 125c odst. 8 zákona o silničním provozu by bylo vhodné legislativně upravit související právní normy následovně:

**1/ Zákon o odpovědnosti za přestupky<sup>88</sup> a řízení o nich č. 250/2016 Sb. následovně:**

V Hlavě VII. „Správní tresty a jejich ukládání“ upravit ust. § 35 „Druhy správních trestů“ tak, že by se vložilo písm. f) do následujícího znění:

**Za přestupek lze uložit správní trest**

- a) napomenutí,
- b) pokuty,
- c) zákazu činnosti,
- d) propadnutí věci nebo náhradní hodnoty,
- e) zveřejnění rozhodnutí o přestupku,
- f) trest podle zvláštního právního předpisu.**

**2/ Trestní zákoník č. 40/2009 Sb.,<sup>89</sup> následovně:**

V Hlavě V. „Trestní sankce“ upravit ust. § 52 odst. 1 „Druhy trestů“. Nově by bylo vloženo písm. m) do následujícího znění:

**Za spáchané trestné činy může soud uložit tresty**

- a) odnětí svobody,**
- b) domácí vězení,**

---

<sup>88</sup> ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2016, částka 98, s. 3714-3747. Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=250/2016&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=250/2016&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy).

<sup>89</sup> ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009, částka 11, s. 354-464. Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy).

- c) obecně prospěšné práce,
- d) propadnutí majetku,
- e) peněžitý trest,
- f) propadnutí věci,
- g) zákaz činnosti,
- h) zákaz pobytu,
- i) zákaz vstupu na sportovní, kulturní a jiné společenské akce,
- j) ztrátu čestných titulů nebo vyznamenání,
- k) ztrátu vojenské hodnosti,
- l) vyhoštění,
- m) podle zvláštního právního předpisu.**

Jelikož zákon o silničním provozu je z hlediska dopravy zákonem speciálním (lex specialis), nebylo by zapotřebí do zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a do zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku zavádět speciální druh trestu. Přesto návrh s takovou úpravou počítá. Pokud by do budoucna zákonodárcem byla přijata právní norma, která by obsahovala podobný speciální trest v jiné oblasti veřejné správy, dal by se vytvořený odkaz na zvláštní právní předpis rovněž využít.

Ostatní ustanovení vztahující se k bodovému hodnocení řidičů uvedených v hlavě V. zákona o silničním provozu by mohlo zůstat v nezměněné podobě.

## 7 Závěr

Předložená práce poukazuje na tradice a historii moci zákonodárné, aby bylo zřejmé, že se Česká republika řadí mezi demokratické právní státy. Historicky je tak vytvořen společenský předpoklad pro vnímání důležitosti práva, pochopení nutnosti právo mít, právo ctít a řídit se jím nebo jím být chráněn. V této souvislosti práce popisuje průběh legislativního procesu při tvorbě právních norem v České republice. Bylo potřebné poukázat na jeho složitost a propracovanost. Z fází legislativního procesu je patrné, že při tvorbě právní normy je vycházeno z potřeb společnosti, s možností zapojení širší veřejnosti. Propracovaným procesem se vytváří předpoklad k tomu, aby výsledná právní norma byla kvalitní. Právní norma by měla splňovat požadavky na ni kladené po stránce formální a hodnotové. Taková právní norma je adresáty akceptovatelná a může plnit svoji společenskou funkci.

Zákon o silničním provozu je právní normou, která stanovuje pravidla chování účastníků silničního provozu. Zájem společnosti chráněný tímto zákonem je právo na život, zdraví a ochrana materiálních hodnot člověka a společnosti. Jedná se o nejdůležitější hodnoty, jaké může právní norma chránit. To samo vypovídá o důležitosti existence a potřebnosti tohoto zákona. Rovněž z toho plyne, že právní úprava problematiky silničního provozu by měla být co možná nejkvalitnější. V běžné praxi je spatřováno mnoho nedostatků v této dotčené oblasti, které jsou předmětem kritiky odborné i laické veřejnosti. Je to dáno tím, že účastníkem silničního provozu se stává v určité míře každý z nás a podstatná část lidí je řidičem motorového vozidla. Silniční provoz je složitý proces, ve kterém dochází neustále k novým nepředvídatelným situacím, na něž je následně nutno reagovat.

V hlavní části práce, pro naplnění hlavního cíle, kterým bylo teoreticky analyzovat formou „do lege lata“ nedostatky účinného zákona o silničním provozu, bylo využito praxeologických zkušeností správního orgánu vykonávajícího agendu dopravně správních činností obecního úřadu obce s rozšířenou působností, s podporou odborných komentářů z literatury týkající se silničního provozu, včetně platné soudní judikatury. Byla vybrána některá ustanovení zákona o silničním provozu, která byla analyzována. Jedná se o problematiku dopravních nehod, která je popsána v podkapitole 5.1 práce. Dále o tematiku řidičských oprávnění, kterou se zabývá podkapitola 5.4 práce a okruh týkající se bodového hodnocení v podkapitole 5.6 práce. Nedostatky těchto ustanovení byly hodnoceny optikou axiologické problematiky. Jedná se hodnoty, mezi které patří



rovnost, svoboda jistota, spravedlnost. Pro potřebu práce byla analyzována právně teoretická literatura. Metodou komparace byly nalezeny kolizní stavy (nedostatky) mezi právní úpravou analyzovaných ustanovení zákona o silničním provozu a hodnotami, které má právo obsahovat. K těmto hodnotám bylo nutno přiřadit význam sankce a popsat její funkci. Pro podporu nalezených nedostatků některých ustanovení zákona o silničním provozu bylo využito odborné literatury s komentáři, soudní judikatury, internetových zdrojů a zákonů, vztahujících se k problematice silničního provozu.

Práce, jako vedlejší cíl formou „de lege ferenda“ má ambice nabídnout a navrhnout možná legislativní opatření, která by mohla tyto nedostatky zmírnit nebo poukázat na možný směr vylepšení současného „de lege lata“. Změny jsou navrženy v kapitole 6. práce. Jedná se o legislativní změny týkající se zavedení povinnosti oznamovat dopravní nehody správním orgánům, zpřísnění nároků kladených na držitele řidičských oprávnění skupiny T a změny ve správním trestání v souvislosti s řízením bez řidičského oprávnění. V souvislosti s bodovým hodnocením řidičů bylo navrženo řešení problematiky ukládání bodů v dopravě tak, že by body byly přestupcům oznamovány a zavedeny jako druh trestu.

Ani nejlepší vůle zákonodárce přijmout dokonalou právní normu, nevytvoří ideální prostředí při aplikaci pravidel silničního provozu. Nikdy nenastane dokonalý stav, aby postavení účastníků silničního provozu před zákonem nebo mezi sebou navzájem bylo zcela rovné. K tomuto stavu se právní norma může pouze přibližovat. Přijatá opatření by mohla být optikou účastníka silničního provozu vnímána jako spravedlivější.

Jelikož ve všech případech jsou návrhy a opatření spojeny s ukládáním sankcí, je možné předpokládat, že by úprava mohla mít vliv i na zvýšení bezpečnosti silničního provozu, pokud by se význam sankce posunul navrhovaným směrem. Možná legislativní opatření by mohla být přínosem i pro místně a věcně příslušné orgány nebo právnické osoby, jejichž činnost je se silničním provozem spojena.

Návrhy a opatření jsou navrženy jako možná řešení, ale zcela jistě by si zasloužily další podrobnou odbornou diskusi, která by přinesla jistě nové pohledy.

## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

1. BÍLÝ, J. *Moc a právo v evropské politické tradici*. Praha : Eurolex Bohemia, 2004. 407 s. ISBN 80-86432-69-6.
2. BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha : Lenka Buštová - Venice Music Production, 2013. 304 s. ISBN 978-80-904270-4-4.
3. BUŠTA, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem: (ve znění 16 novel)*. Praha : Venice Music Production, 2014. 204 s. ISBN 978-80-904270-5-1.
4. GERLOCH, A. *Teorie práva*. 4., upr. vyd. Plzeň : Aleš Čeněk, 2007. 343 s. ISBN 978-80-7380-023-9.
5. HARVÁNEK, J. *Teorie práva*. Plzeň : Aleš Čeněk, 2008. 496 s. ISBN 978-80-7380-104-5.
6. JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. Praha : C.H. Beck, 2012. 384 s. ISBN 978-80-7179-461-5.
7. JEMELKA, L., PONDĚLÍČKOVÁ, K., BOHADLO, D. *Správní řád: Komentář*. 3. vyd. Praha : C. H. Beck, 2011. 716 s. ISBN 978-80-7400-4018.
8. KNAPP, V. *Teorie práva*. Praha : C. H. Beck, 1995. 247 s. ISBN 80-7179-028-1.
9. KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 3. vydání. Praha : Leges, 2016. 832 s. ISBN 978-80-7502-105-2.
10. KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha : Leges, 2008, 512 s. ISBN 978-80-87212-03-5.
11. KUČEROVÁ, H., HORZINKOVÁ, E. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích s komentářem a judikaturou*. Praha : Leges, 2017. 860 s. ISBN 978-80-7502-211-0.
12. KLÍMA, K. *Ústavní právo*. 3., rozš. vyd. Plzeň : Aleš Čeněk, 2006. 768 s. ISBN 80-7380-000-4.
13. LEITNER, M., VRANÁ, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*. 4. vydání. Praha : Linde, 2012, 607 s. ISBN 978-80-7201-867-3.
14. PAVLÍČEK V. A KOLEKTIV: *Ústavní právo a státověda, II. díl. Ústavní právo České republiky*. 1 úplné vydání. Praha : Leges, 2011. 1120 s. ISBN 978-80-87212-90-5.
15. SCHELLE, K. *Dějiny ústavního práva*. 2.vydání. Praha : Wolters Kluwer, 2016. 392 s. ISBN 978-80-7478-998-4.
16. SVATOŠ, R. *Základy teorie státu a práva*. Praha : NLN Nakladatelství lidové noviny, 2017. 292 s. ISBN 978-80-7422-612-0
17. ŠÍN, Z. *Tvorba práva: pravidla, metodika, technika*. vyd. 2. Praha : C. H. Beck, 2009. 176 s. ISBN 978-80-7400-162-8.
18. VEČEŘA, M. *Základy teorie práva: multimediální učební text*. 2., nezměn. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2008. 106 s. ISBN 978-80-210-4683-2.

## Elektronické zdroje

1. BAZAR STROM PRAHA a.s., *Prodej a technická data strojů*. [online]. 2018 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z WWW: <http://www.strompraha.cz/bazar/692>
2. ČT24. *Mladí umírají na silnicích čím dál častěji*. ČT24. [online]. 2012 [cit. 2018-02-26]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1156629-mladi-umiraji-na-silnici-stale-casteji-pomohou-ridicaky-na-zkousku>
3. FORTUNA Fahrzeugbau, *Prodej vleků a technická data*. [online]. 2018 [cit. 2018-01-28]. Dostupné z WWW: <http://www.fortuna.de/produkte/landtechnik/abschiebewagen.html>
4. HAMALKA, J. *Tragické nehody jsou doménou mladých řidičů*. iDNES.cz [online]. 2012 [cit. 2018-02-26]. Dostupné z: [https://auto.idnes.cz/tragicke-nehody-mladych-ridicu-dzt-/automoto.aspx?c=A120724\\_151439\\_automoto\\_hig](https://auto.idnes.cz/tragicke-nehody-mladych-ridicu-dzt-/automoto.aspx?c=A120724_151439_automoto_hig)
5. iROZHLAS, *Fingované nehody, ukradená auta, vloupání*, článek Lud'ka Hubáčka [online] 2017 [cit. 2018-02-07] Dostupné z WWW: [https://www.irozhlas.cz/ekonomika/fingovane-nehody-ukradena-auta-vloupani-pojistovny-loni-odhalily-na-5700-podvodu\\_1706231718\\_pj](https://www.irozhlas.cz/ekonomika/fingovane-nehody-ukradena-auta-vloupani-pojistovny-loni-odhalily-na-5700-podvodu_1706231718_pj)
6. Sněmovní tisk 833/0. *Vládní návrh zákona k novele zákona o silničním provozu-EU*. Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky [online]. 2004 [cit. 2017-01-20]. Dostupné z <http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=4&CT=833&CT1=0>
7. Sněmovní tisk 440/0. *Vládní návrh zákona k novele zákona o silničním provozu-EU*. Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky [online]. 2008 [cit. 2017-01-20]. Dostupné z <http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=5&CT=440&CT1=0>
8. VARVAŘOVSKÝ, P. *Stanovisko ochránce veřejných práv*. [online]. 2011 [cit. 2018-01-20]. Dostupné z: <https://anzdoc.com/zavrene-stanovisko-verejneho-ochrance-prav.htm>
9. VEČEŘA, M. *Rovnost jako právní kategorie*. *Časopis pro právní vědu a praxi*. [online]. 2008, č. 1, s. 1-7. [cit. 2018-02-02]. Dostupné z: <https://journals.muni.cz/cpvp/article/view/7101>

## Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 1993, částka 1, s. 5-16. Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1/1993&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1/1993&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)
2. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009, částka 11, s. 354-464 Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)
3. ČESKO. Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 1999, částka 57, s. 3158-3168. Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=168/1999&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=168/1999&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)
4. ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 3528-3548. Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=247/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=247/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)
5. ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2016, částka 98, s. 3714-3747. Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=250/2016&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=250/2016&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)
6. ČESKO. Zákon č. 361/000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)
7. ČESKO. Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2014, částka 134, s. 4314-4416. Dostupné z WWW: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=341/2014&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=341/2014&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)

## Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

- Interní materiály správního orgánu vykonávajícího dopravně-správní činnosti obecního úřadu obce s rozšířenou působností Blatná.

## Seznam zkratk

<b>ČSFR</b>	-	Česká a Slovenská Federativní republika
<b>Ust.</b>	-	ustanovení

## **Přílohy**

Příloha I	- příkazový blok na místě zaplacené (pokutový blok) .....	63
Příloha II	- oznámení o dosažení 12 bodů .....	64
Příloha III	- rozhodnutí SO o přestupku v dopravě .....	65
Příloha IV	- rozsudek soudu-trestný čin v dopravě.....	67
Příloha V	- původní znění § 47 zákona o silničním provozu (2001).....	69
Příloha VI	- současné znění § 47 zákona o silničním provozu.....	71
Příloha VII	- současné znění § 80a, §81 a § 83 zákona o silničním provozu.....	73
Příloha VIII	- současné znění § 125c odst. 1 písm. e, odst. 5 a odst. 6 zákona o silničním provozu.....	79
Příloha IX	- současné znění § 123c a § 123f zákona o silničním provozu.....	81
Příloha X	- souhlas zaměstnavatele s uvedením interních materiálů .....	84

# PŘÍKAZOVÉ BLOKY NA POKUTY NA MÍSTĚ ZAPLACENÉ za přestupky ukládané krajskými úřady nebo obcemi

4943 01000 0000 1

**BLOK NA POKUTU NA MÍSTĚ ZAPLACENOU**

Číslo bloku: **B**

Číslo příkazu

1. Jméno příjemce:

2. Adresa místa vydání pokuty:

3. Druh přestupku:

4. Množství přestupku:

5. Popsaná část, čas, místo, okolnosti činu:

6. Příčina přestupku a za přestupek podle § ..... zák. č. .... ze dne ..... 2017

7. Považení za činný úmysl či neobalost (za obalost zaškrtněte):

a. Účelová nebo úložná pokuta  vs. pokuta

Plati podle slevy na zaplacení pokuty

Každá část obměřená se přikazem bloku stává prostřednictvím vykonatelského rozhodnutí.

8. Jméno příjemce: ..... příkaz ..... 2017

9. Číslo příkazu: ..... příkaz ..... 2017

10. Číslo příkazu: ..... příkaz ..... 2017

11. Číslo příkazu: ..... příkaz ..... 2017



Série BB : 2017

Adresát:

Pan

nar. [REDACTED]

one [REDACTED]

Cj. [REDACTED]

Věc : Oznámení o dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení a výzva k odevzdání řidičského průkazu v důsledku pozbyti řidičského oprávnění

Městský úřad Blatná, který podle § 124 odst. 5 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, provádí v registru řidičů záznamy o počtech bodů dosažených řidiči v bodovém hodnocení a o odočtu bodů, Vám tímto sděluje, že jste ke dni [REDACTED] dosáhli celkového počtu 12 bodů

Podle § 123c odst. 3 citovaného zákona Vás vyzýváme k odevzdání řidičského průkazu uvedenému úřadu nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení.

Současně Vám sdělujeme, že uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž Vám bylo toto oznámení doručeno, pozbýváte řidičské oprávnění. (§ 123c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb.)

Nesouhlasíte-li s provedeným záznamem bodů v registru řidičů, můžete podat proti provedení záznamu písemné námítky u zdejšího městského úřadu. Budou-li námítky shledány oprávněnými, do 10 pracovních dnů úřad provede opravu záznamu o dosaženém počtu bodů v registru řidičů a neprodávě Vás písemně vyrozumí o provedené opravě. Shledá-li zdejší úřad uplatněné námítky jako neodůvodněné, zatímco je a provedeny záznam potvrzi.



[REDACTED]  
odpovědná úřední osoba



**Městský úřad** [redacted]

**Odbor dopravy**

[redacted]



VASE ZN: Policie ČR, KŘ Jihlava, Obvodní oddělení

[redacted] č.j. KRPC- [redacted]

NAŠE ZN: PD [redacted]

Č. JEDNACÍ [redacted]

VYŘIZUJÍCÍ: oprávněná úřední osoba: [redacted]

TEL: [redacted]

FAX: [redacted]

E-MAIL: [redacted]

DATUM: [redacted]

**ROZHODNUTÍ**

Městský úřad [redacted] odbor dopravy, jako správní orgán příslušný podle § 124 odst. 5 písm. j) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a u změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen "zákon o silničním provozu") a § 53 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přepravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "přístupkový zákon"), projednal přestupek v přístupkovém řízení dne [redacted] a v souladu s ustanovením § 67 odst. 1 zákona číslo 500/2004 Sb., správní řád, rozhodl takto:

[redacted], nar. [redacted]

(dále jen "obviněný") je

**v i n e n,**

že se dopustil přestupku

**proti zákonu o silničním provozu**

podle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu a to porušením § 5 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu tím, že:

dne [redacted] asi v 13:35 hod řídil OA Honda r. z. [redacted] po silnici E20 směrem na Píseň. V obci [redacted] byl kontrolován hlídkou PČR DI [redacted] a byl proveden kontrolní test na drogy Drugwipe a pozitivním výsledkem. Na výzvu se podrobil lékařskému vyšetření, který byl pozitivní na přítomnost kanabinoidů. Dále řidič nepředložil řidičský průkaz. Lustrací bylo zjištěno, že řidič řídil motorové vozidlo bez řidičského oprávnění, které pozbyl v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů. Toto jednání je šetřeno odděleně s podezřením na přečin podle § 337 odst. 1 písm. a) zákona.

Obviněnému, se

**n k l á d á**

- A. podle § 125c odst. 4 písm. b) zákona o silničním provozu **pokuta** ve výši 15.000,- Kč (slovy patnácti tisíc korun) splatná do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí. Uložena pokuta je proviněn zaplatit Městskému úřadu na účet č. [redacted]. Pokutu lze uhradit buď převodem nebo poštovní poukázkou. Při platbě je nutno vždy uvádět variabilní symbol uvedený iž na přiložené poukázce – [redacted]
- B. podle § 125c odst. 5 v návaznosti na § 125c odst. 4 písm. c) zákona o silničním provozu, **sázkaz činnosti**, spočívající v sázkazu řízení motorových vozidel, a to v délce trvání 10 měsíců ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

C, podle § 79 odst. 1 trestního zákona a vyhlášky 231/1996 Sb., kterou se stanoví paušální částka nákladů řízení o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (vyhl. č. 340/2003 Sb.), povinnost **nahradit náklady spojené s projednáváním přestupku ve výši 2.500,- Kč (slovy dvětisícopětsetkorun)** splatné do 30 dnů ode dne **užití právní moci tohoto rozhodnutí**. Náklady řízení je povinen povinná zaplatit Městu [redacted] na účet č. [redacted]. Náklady řízení lze uhradit bankovním převodem nebo poštovní poukázkou. Při platbě je nutno vždy uvést variabilní symbol uvedený též na příložené poukázce x [redacted].

**Odůvodnění:**



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Ořesní soud ve [redacted] rozhodl v hlavní věci konaném dne [redacted]  
[redacted] samostatně JUDr. [redacted]. **fakto:**

Obžalovaný

[redacted]

nar. [redacted] ve [redacted], osoba samostatně výdělečně činná, trvale bytem a za  
adresu pro účely dlužování [redacted]

**je vinen, že**

dne [redacted] v době okolo 14:12 hodin do 14:15 hodin, v rozporu s ustanovením § 5  
odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o  
změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, po předložení požití  
alkoholu, když dechovou zkuškou přístrojem Draeger Alcotest 7510, sériové číslo č.  
ARZM-0337, provedenou dne [redacted] v 14:15:49 hodin bylo v jeho dechu zjištěno  
1,90 ‰ alkoholu a následnou dechovou zkuškou provedenou téhož dne v 14:21:38  
hodin bylo v jeho dechu zjištěno 1,88 ‰ alkoholu, řídil vlastní osobní automobil tov.  
zn. Škoda Felicia Combi, reg. zn. [redacted], v [redacted], okres [redacted], z parkoviště u  
Supermarketu Penny Marker v ulici [redacted] do ulice [redacted], [redacted] až do  
ulice [redacted], maje v úmyslu dojet k rybníku [redacted] v ulici [redacted],  
přičemž byl v ulici [redacted] kontrolován policejní hlídkou Policie České republiky,  
Krajského ředitelství policie [redacted] kraje, Územního odboru [redacted],  
Obvodního oddělení [redacted].

**Tedy** - vykonával ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem

návykové látky, jichou činnost, při které by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku,

#### č i m ž s p á c h a )

přečin. ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 TZ,

#### a o d s u z n j e s e

podle § 274 odst. 1 TZ, za užití § 67 odst. 2 písm. a), b) TZ a § 68 odst. 1, odst. 2 TZ se ukládá peněžitý trest ve výši 100 denních sazeb po 200 Kč (v celkové výši 20.000 Kč).

Podle § 69 odst. 1 TZ se pro případ, že by peněžitý trest nebyl ve stanovene lhůtě vykonán, stanoví náhradní trest odněti svobody na 1 (jeden) měsíc.

Podle § 68 odst. 5 TZ se stanoví splátky peněžitého trestu ve výši 2.000 Kč měsíčně, počínající měsícem následujícím po právní moci rozsudku.

Podle § 73 odst. 1, odst. 3 TZ se ukládá trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všech druhů na 18 (osmnáct) měsíců.

*Podle § 129 odst. 2 tr. ř. neobsahuje tento rozsudek odůvodnění výroku o vině a trestu, neboť se po jeho vyhlášení obžalovaný a státní zástupce vzdali práva odvolání (obžalovaný takto i za osoby uvedené v § 247 odst. 2 tr. ř.), a netrvají na vyhotovení odůvodnění rozsudku.*

**P o u č e n í :** Prot. tomuto rozsudku lze podat odvolání do 8 dnů od doručení jeho písemného vyhotovení, prostřednictvím podepsaného soudu ke Krajskému soudu v Českých Budějovicích (§ 248 odst. 1 tr. ř., § 251 tr. ř., § 252 tr. ř.).

Odvolání mohou podat státní zástupce pro nesprávnost kteréhokoli výroku, obžalovaný pro nesprávnost výroku, který se ho přímo dotýká, zúčastněná osoba pro nesprávnost výroku o zabrání věci, poškozený, který uplatnil nárok na náhradu škody, pro nesprávnost výroku o

náhradě

škody, a tyto osoby i proto, že takový výrok učiněn nebyl, jakož i pro porušení ustanovení o řízení předcházejícím rozsudku, jestliže toto porušení mohlo způsobit, že výrok je nesprávný nebo že chybil (§ 246 tr. ř.).

V neprospěch obžalovaného může rozsudek v téže lhůtě napadnout odvoláním jen státní zástupce; toliko pokud jde o povinnost k náhradě škody, má toto právo též poškozený, který uplatnil právo na náhradu

**Zákon č. 361/200 Sb. o silničním provozu ve znění k 1.1.2001**

**§ 47 Dopravní nehoda**

(1) Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

(2) Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen

a) neprodleně zastavit vozidlo,

b) zdržet se požití alkoholického nápoje a jiných návykových látek po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo návykovou látku.

(3) Účastníci dopravní nehody jsou povinni

a) učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,

b) oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat zdravotnickou záchrannou službu,

c) označit místo dopravní nehody,

d) umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,

e) neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,

f) prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě.

(4) Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 20 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni

a) neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,

b) zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,

c) setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.

(5) Dojde-li při dopravní nehodě ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech nižší než 20 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni ohlásit tuto nehodu policistovi, jestliže se nedohodnou na zavinění nebo byla-li hmotná škoda způsobena na majetku třetí osoby.

**Zákon č 361/2000 Sb., o silničním provozu ve znění k 31. 12. 2017**

**§ 47 Dopravní nehoda**

(1) Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

(2) Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen

a) neprodleně zastavit vozidlo,

b) zdržet se požití alkoholického nápoje a užití jiné návykové látky po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle odstavců 4 a 5,

c) učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody, a

d) spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.

(3) Účastníci dopravní nehody jsou povinni

a) učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,

b) oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby,

c) označit místo dopravní nehody,

d) umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,

e) neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,

f) prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,

g) v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.

**(4)** Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni

a) neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,

b) zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,

c) setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.

**(5)** Povinnost podle odstavce 4 platí i v případě, kdy při dopravní nehodě

a) dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,

b) dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích, nebo

c) účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.



**Zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu ve znění k 31. 12. 2017**

**§ 80a Skupiny vozidel**

**(1) Do skupiny**

**a) AM** jsou zařazena motorová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km.h

1. dvoukolová se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 50 cm<sup>3</sup> nebo s výkonem elektrického motoru do 4 kW,

2. tříkolová se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm<sup>3</sup> nebo u jiných motorů s výkonem nejvýše 4 kW,

3. čtyřkolová o hmotnosti v nenaloženém stavu nejvýše 350 kg se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm<sup>3</sup> nebo u jiných motorů s výkonem nejvýše 4 kW,

**b) A1** jsou zařazeny

1. lehké motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj o výkonu nejvýše 11 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg a se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 125 cm<sup>3</sup>,

2. tříkolová motorová vozidla o výkonu nejvýše 15 kW,

**c) A2** jsou zařazeny motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj s výkonem motoru nejvýše 35 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,2 kW/kg, které nebyly upraveny z motocyklu s více než dvojnásobným výkonem,

**d) A** jsou zařazeny

1. motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj,

2. tříkolová motorová vozidla s výkonem převyšujícím 15 kW,

**e) B1** jsou zařazena čtyřkolová motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmeni a), jejichž výkon nepřevyšuje 15 kW a hmotnost v nenaloženém stavu nepřevyšuje 400 kg nebo 550 kg u vozidel určených k přepravě zboží,

**f)** B jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmenech a) až e), jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti

1. nepřevyšující 750 kg,

2. převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3 500 kg, nebo

3. převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 4 250 kg, jedná-li se o řidičské oprávnění v rozšířeném rozsahu,

**g)** C1 jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou traktorů a vozidel uvedených v písmeni i), jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 7 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

**h)** C jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou traktorů a vozidel uvedených v písmenech g) a i), jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

**i)** D1 jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmenech a) až f), určená pro přepravu osob, jejichž počet nepřesahuje 16 kromě řidiče a jejichž délka nepřesahuje 8 metrů, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

**j)** D jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmeni i), určená pro přepravu více než 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

**k)** B+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni f) a přípojně vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg,

**l)** C1+E jsou zařazeny jízdní soupravy, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 12 000 kg, složené

1. z vozidla uvedeného v písmeni g) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg, nebo

2. z vozidla uvedeného v písmeni f) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 3 500 kg,

m) C+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni h) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg,

n) D1+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni i) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg,

o) D+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni j) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg.

**(2) Do skupiny T jsou zařazeny traktory a pracovní stroje samojízdné, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo.**

## **§ 81 Rovnocennost řidičských oprávnění**

**(1)** Řidičské oprávnění udělené pro skupinu

a) A2 opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny A1,

b) A opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupin A1 a A2,

c) B opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny A1 s automatickou převodovkou a vozidel zařazených do skupiny B1,

d) C opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny C1,

e) D opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny D1,

f) C+E opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupin B+E a C1+E,

g) D+E opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupin B+E a D1+E,

h) C1+E nebo D1+E opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny B+E,

i) C+E opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny D+E, pokud má držitel řidičské oprávnění pro skupinu D.

(2) Řidičské oprávnění udělené pro kteroukoli skupinu s výjimkou skupiny T opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny AM.

(3) Řidičské oprávnění udělené pro skupinu B opravňuje držitele, který dosáhl věku 21 let, také k řízení tříkolových vozidel zařazených do skupiny A.

(4) Řidičské oprávnění udělené pro skupinu A opravňuje také k řízení čtyřkolových vozidel o výkonu motoru do 15 kW a hmotnosti v nenaloženém stavu do 400 kg. Řidičské oprávnění udělené pro skupinu A1 opravňuje také k řízení čtyřkolových vozidel o výkonu motoru do 15 kW, s hmotností v nenaloženém stavu do 400 kg a se zdvihovým objemem spalovacího motoru do 125 cm<sup>3</sup>.

### § 83 Věk

(1) Řidičské oprávnění lze udělit jen osobě, která dosáhla věku

- a) 15 let, jedná-li se o skupinu AM,
- b) 16 let, jedná-li se o skupinu A1,
- c) 17 let, jedná-li se o skupiny B1 a T,
- d) 18 let, jedná-li se o skupiny A2, B, B+E, C1 a C1+E,
- e) 21 let, jedná-li se o skupiny C, C+E, D1, D1+E,
- f) 24 let, jedná-li se o skupiny A, D a D+E.

(2) Řidičské oprávnění pro skupinu A lze udělit rovněž osobě, která dosáhla

- a) věku 21 let, pokud je řidičské oprávnění omezeno jen na tříkolová motorová vozidla, nebo
- b) věku 20 let, pokud je tato osoba nejméně 2 roky držitelem řidičského oprávnění pro skupinu A2.

(3) Osobě uvedené v odstavci 1 písm. a) až c) lze řídičské oprávnění k řízení motorových vozidel udělit jen s písemným souhlasem jejího zákonného zástupce.

(4) Řidičské oprávnění pro skupinu A1, A2 nebo A lze udělit rovněž osobě, která nedosáhla věku stanoveného pro příslušnou skupinu vozidel stanoveného v odstavci 1 nebo 2, pokud je tato osoba držitelem výjimky z věku; výjimku z věku udělí ministerstvo osobě, která je držitelem licence motoristického sportovce, na základě její žádosti, popřípadě žádosti jejího zákonného zástupce. Toto řídičské oprávnění opravňuje do dosažení věku uvedeného pro příslušnou skupinu vozidel v odstavci 1 nebo 2 pouze k řízení v rámci sportovní soutěže.

(5) Řidičské oprávnění pro skupinu C lze udělit rovněž osobě, která dosáhla věku 18 let, a pro skupinu D osobě, která dosáhla věku 21 let. Tato řídičská oprávnění omezí obecní úřad obce s rozšířenou působností do dosažení věku stanoveného v odstavci 1 písm. e) a f) pouze k řízení vozidel

a) Ministerstva vnitra používaných policií,

b) Vězeňské služby České republiky,

c) ozbrojených sil České republiky,

d) obecní policie,

e) Hasičského záchranného sboru České republiky a jednotek požární ochrany,

f) celních orgánů,

g) při zkušební jízdě v souvislosti s jejich opravou nebo údržbou.

(6) Řidičské oprávnění pro skupiny C a C+E lze udělit rovněž osobě, která dosáhla věku 18 let, a pro skupiny D a D+E osobě, která dosáhla věku 21 let nebo 23 let. Toto řídičské oprávnění opravňuje do dosažení věku stanoveného v odstavci 1 písm. e) a f) jeho držitele k řízení

a) v rámci vstupního školení podle zvláštního právního předpisu 9b),

b) je-li profesně způsobilý a podrobil se vstupnímu školení podle zvláštního právního předpisu

1. v rozšířeném rozsahu, nebo

2. v základním rozsahu, jedná-li se o řidičské oprávnění pro skupiny D a D+E a jeho držitel dosáhl věku 23 let, nebo, řídí-li vozidlo linkové osobní dopravy a trasa linky nepřesahuje 50 km, 21 let.

**Zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu ve znění k 31. 12. 2017**

**HLAVA V, § 123c**

(1) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zaznamenává řidičem dosažený počet bodů pouze do celkového počtu 12 bodů.

(2) Dopustil-li se řidič více přestupků nebo trestných činů, spáchaných jednáním zařazeným do bodového hodnocení a projednaných ve společném řízení, zaznamená příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností počet bodů stanovených pro nejzávažnější z nich.

(3) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů, kterým řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně nebo elektronickou cestou oznámí tuto skutečnost řidiči a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení. Řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno.

(4) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů, kterým řidič, který je držitelem řidičského průkazu členského státu, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně oznámí tuto skutečnost řidiči a ministerstvu.

(5) Řidič, který dosáhl celkového počtu 12 bodů, je povinen výzvu podle odstavce 3 splnit.

(6) Pro odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu podle odstavce 3 platí obdobně § 113 odst. 5.

(7) Dosáhne-li řidič, který je držitelem řidičského průkazu členského státu, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, celkového počtu 12 bodů, pozbývá právo k řízení motorového vozidla na území České republiky po dobu jednoho roku. Ministerstvo sdělí, po obdržení podkladů

zaslaných příslušným obecním úřadem obce s rozšířenou působností, tuto skutečnost orgánu, který řidičský průkaz vydal.

(8) Lhůta jednoho roku uvedená v odstavci 7 počíná běžet ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu, spáchaným jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na jehož základě řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů.

### **§ 123f**

(1) Nesouhlasí-li řidič s provedeným záznamem bodů v registru řidičů, může podat proti provedení záznamu písemně námitky obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k provádění záznamu.

(2) Shledá-li obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky oprávněné, nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne, kdy mu byly námitky doručeny, provede opravu záznamu o dosaženém počtu stanovených bodů v registru řidičů a neprodleně písemně vyrozumí o provedené opravě záznamu řidiče.

(3) Shledá-li příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky řidiče neodůvodněné, rozhodnutím námitky zamítne a provedený záznam potvrdí.

(4) Podá-li řidič po dosažení celkového počtu 12 bodů námitky proti provedenému záznamu bodů, běh lhůt stanovených v § 123c odst. 3 se přerušuje ode dne doručení námitek příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností do dne, v němž rozhodnutí podle odstavce 3 nabude právní moci.



**Zákon 361/2000 Sb., o silničním provozu ve znění k 31. 12. 2017**

**§ 125c Přestupky fyzických osob**

**(1)** Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích

**e) řídí motorové vozidlo a**

1. v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) není držitelem příslušného řidičského oprávnění,
2. byl jí zadržen řidičský průkaz podle § 118b odst. 1,
3. v rozporu s § 3 odst. 4 není k jeho řízení profesně způsobilá podle zvláštního právního předpisu 4) nebo na základě rozhodnutí příslušného orgánu jiného členského státu nebo Švýcarské konfederace,
4. není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti,
5. pozbyla jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropské unie, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky podle § 123c odst. 7, nebo
6. řidičské oprávnění jí bylo pozastaveno podle § 95 nebo exekučním příkazem podle exekučního řádu,

**(5) Za přestupek se uloží pokuta**

- a) od 25 000 Kč do 50 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5 a písm. h),
- b) od 10 000 Kč do 20 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 4 a odstavce 3,
- c) od 2 500 Kč do 20 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b),
- d) od 5 000 Kč do 10 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 1 až 3, písm. e) bodů 2 až 4 a 6, písm. f) bodů 2, 7, 10 a 11, písm. j) a podle odstavce 2,

e) od 4 000 do 7 500 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodu 5 spáchaný v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát,

f) od 2 500 do 5 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8 a 9, písm. g) a i) a podle odstavce 4,

g) od 1 500 Kč do 2 500 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4 a písm. k).

#### **(6) Zákaz činnosti se uloží na dobu**

a) od jednoho roku do dvou let za přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5, a písm. h),

b) od šesti měsíců do jednoho roku za přestupek podle odstavce 1 písm. a), písm. b), písm. e) bodů 2 až 4 a 6, písm. f) bodů 2, 7 a 10 a podle odstavce 3,

c) od jednoho měsíce do šesti měsíců

1. tomu, kdo spáchal přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6 a 8, písm. g) a i) v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát,

2. tomu, kdo spáchal přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodu 5 úmyslně tím, že nezastavil vozidlo na pokyn "Stůj" daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou, nebo

3. za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodu 9.

#### **(7) Příkazem na místě se uloží pokuta do**

a) 2 000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. k),

b) 1 000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4,

c) 2 500 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8, 9 a písm. g).

**(8)** Přestupek, za který se podle tohoto zákona ukládá zákaz činnosti, nelze projednat příkazem na místě.

**(9)** Od uložení správního trestu podle odstavců 5 a 6 nelze v rozhodnutí o přestupku upustit.

**(10)** Řízení o přestupku podle odstavce 1 písm. h) spáchaném mezi osobami blízkými lze zahájit a v již zahájeném řízení pokračovat pouze se souhlasem osoby přímo postižené spácháním přestupku.

**ŽÁDOST O SOUHLAS S VYUŽITÍM MATERIÁLŮ ZÍSKANÝCH V RÁMCI ZABEZPEČENÍ  
VÝKONŮ DOPRAVNĚ SPRÁVNÍCH AGEND V RÁMCI ORP BLATNÁ  
v souvislosti s bakalářskou prací**

**Vyplňuje žadatel:**

Příjmení a jméno žadatele: Bohumil Šybek  
Datum narození: 4. 11. 1965  
Adresa: Na Stínadlech 422, 397 01 Písek  
Zaměstnavatel: Město Blatná, T. G. Masaryka 322, 386 01 Blatná  
ŠKOLA/FAKULTA: Vysoká škola evropských a regionálních studií, Z. Ú., České Budějovice  
OBOR STUDIA: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Téma závěrečné práce:  
**Problémové aspekty uplatňování moci zákonodárné v aplikačních intencích jednotlivých ustanovení  
zákona č. 361/200 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.**

V rámci práce budou využity zkušenosti a data získané v rámci výkonu správně právních agend při řešení  
přestupkových řízení v dopravě na Městském úřadu v Blatné, odboru dopravy. Součástí práce bude pnužitá  
část Rozhodnutí o přestupku a rozsudku soudu a oznámení o dosažení 12 bodů a kopie příkazu na místě  
v anonymizované podobě.

Datum: 7. 3. 2018

Podpis: 

**Vyjádření vedoucího zaměstnance:**

*Souhlasím*

*Ing. Hana Valachková, pověřená tajemnice*

Město Blatná  
Tř. T. G. Masaryka 322  
386 01 Blatná (C)  
IČ: 00230000

08-03-2018

Datum:

Podpis a razítko