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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

PŘESTUPKY V DOPRAVĚ SE ZAMĚŘENÍM NA ZAČÍNAJÍCÍ ŘIDIČE

Autor práce: nprap. Ladislav Kočí, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: kombinované

Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2024

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Ladislav Koči, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost
Forma studia: Kombinovaná
Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Přestupky v dopravě se zaměřením na začínající řidiče

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Traffic Offenses with a Focus on Novice Drivers

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií
Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů): JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): září 2023

Cíl bakalářské práce:
Hlavním cílem bakalářské práce bude analýza znalosti následků přestupkového jednání a sankcí za ně u začínajících řidičů. Dílčími cíli práce bude navrhnout legislativní změny a preventivní opatření, které by mohly vést ke zlepšení této situace a analyzovat změny, které budou provedeny novelou Zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Student: Ladislav Koči, DiS.	14.11.2023 *datum*	*podpis*
Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.	15.11.2023 *datum*	*podpis*

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	17.11.2023 *datum*	*podpis*
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	28.11.2023 *datum*	*podpis*
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	7.12.2023 *datum*	*podpis*

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

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucí(ho) a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucí(mu) bakalářské práce JUDr. Jozefu Bandžakovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

KOČÍ, L. Přestupky v dopravě se zaměřením na začínající řidiče: bakalářská práce. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2024. 82 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Klíčová slova: přestupek, sankce, silniční provoz, začínající řidič, preventivní opatření

Práce pojednává o přestupkovém jednání v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a jejich sankcemi za ně, s bližším zaměřením na začínající řidiče, kteří jsou v této oblasti velmi rizikovou skupinou a častým subjektem přestupkového jednání. Tato práce vysvětluje základní pojmy jako řidič, začínající řidič, přestupek či sankce. Rozebírá právní prostředí pravidel provozu na pozemních komunikacích, právní prostředí přestupků proti těmto pravidlům a zaměří se na již schválenou novelu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Analyzuje vybrané dopravní přestupky jako příčinu dopravních nehod. Součástí práce je i návrh autora na možné řešení přestupků. Praktická část formou průzkumného šetření u začínajících řidičů zkoumá jejich znalost a orientaci v problematice přestupků v dopravě.

Hlavním cílem práce je analyzovat znalost následků přestupkového jednání a sankcí za ně u začínajících řidičů. Vedlejším cílem je pak návrh autora na možné legislativní změny, které by mohly vést ke zlepšení této situace a situace na českých silnicích a zároveň analyzovat změny novely zákona o provozu na pozemních komunikacích.

ABSTRACT

KOČÍ, L. Traffic offenses with a focus on novice drivers: Bachelor Thesis. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2024. 82 pgs. Supervisor: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.V

Key words: offense, sanctions, road traffic, novice driver, preventive measures

This bachelor thesis deals with misdemeanor conduct in the field of safety and smoothness of road traffic and sanctions for them, with a focus on novice drivers, who are a very risky group in this area and a frequent subject of criminal conduct. This bachelor thesis explains the basic concepts like driver, novice driver, offense or sanctions. Analyzes the legal environment of road traffic rules, legal environment of offenses against these rules and will focus on the amendment of the law 361/2000 Coll., on road traffic. Analyzes the traffic offenses of novice drivers and their influence on accident rates. Part of the bachelor's thesis is the author's proposal for a possible solution to offenses. The practical part in the form of an exploratory survey of driver's license applicants and novice drivers examines their knowledge and orientation in the issue of traffic offenses.

The main objective of the bachelor's thesis is to analyze the knowledge of the consequences of criminal behavior and the sanctions for them among novice drivers A secondary objective is the author's proposal for possible legislative changes that could lead to an improvement in this situation and the situation on Czech roads at the same time analyze the amendments to the road traffic.

Obsah

Úvod 9
1 Cíl a metodika bakalářské práce 11
2 Základní pojmy 12
2.1 Přestupek 12
2.1.1 Objekt 12
2.1.2 Objektivní stránka 13
2.1.3 Subjekt 13
2.1.4 Subjektivní stránka 14
2.2 Dopravní přestupek 15
2.3 Sankce 15
2.3.1 Napomenutí 16
2.3.2 Pokuta 16
2.3.3 Zákaz řízení 17
2.3.4 Propadnutí věci nebo náhradní hodnoty 18
2.3.5 Zveřejnění o rozhodnutí přestupku 18
2.4 Řidič 18
2.5 Vozidlo 19
2.6 Dopravní nehoda 20
3 Současné právní prostředí 22
3.1 Právní úprava pravidel silničního provozu 22
3.2 Právní úprava přestupků proti pravidlům silničního provozu 25
3.3 Novela a změny Zákona o provozu na pozemních komunikacích 28
4 Dopravní přestupky jako příčina dopravních nehod 39
4.1 Přehled dopravních přestupků 39
4.2 Přestupky jako příčiny dopravních nehod 40
4.2.1 Nejčastější příčiny dopravních nehod 40
4.2.2 Nejtragičtější příčiny dopravních nehod 41

4.3 Dopravní nehody zaviněné začínajícími řidiči 41
5 Prevence v dopravě 43
5.1 Oddělení BESIP 43
5.2 Start driving 44
5.3 Autorovi návrhy na prevenci v dopravě 46
5.3.1 Povinnost Start drivingu a mentor „profesionál“ 46
5.3.2 Středoškolské semináře 47
5.3.3 Úprava výuky a výcviku v autoškole 47
6 Návrh na legislativní změny 50
6.1 Zadržení řidičského průkazu 50
6.2 Zvýšení sazby pokut za přestupky 51
6.3 Doživotní zákaz řízení motorových vozidel 52
7 Průzkumné šetření 54
7.1 Formulace problému 54
7.2 Vzorek respondentů 54
7.3 Výsledky průzkumu 55
Závěr 73
Seznam použitých zdrojů 76
Seznam obrázků, tabulek a grafů 81
Seznam příloh 82

Úvod

Téma bakalářské práce je zasazeno do prostředí problematiky provozu na pozemních komunikací, přesněji do odvětví přestupků proti silničnímu provozu, a to v návaznosti na začínající řidiče. Tuto kategorii řidičů autor práce, pro účely této práce, rozdělil na dvě kategorie. V teoretické části jsou to začínající řidiči, kteří již vlastní řidičské oprávnění a v praktické části jsou to žadatelé o řidičské oprávnění, kteří se ovšem již pohybují jako noví začínající řidiči v provozu na pozemních komunikacích, ale prozatím pod dohledem instruktora v autoškole. Výběr tohoto tématu úzce souvisí s autorovou 17 ti letou praxí u Odboru služby dopravní policie, Oddělení silničního dohledu Krajského ředitelství police Královéhradeckého kraje. Konkretizace tématu na začínající řidiče je velmi aktuální nejen z hlediska zkušeností z praxe autora a častého medializování této problematiky ve sdělovacích prostředcích, ale i hlediska novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, která se významně dotkla obou těchto skupin řidičů. S druhou jmenovanou skupinou řidičů se autor též velice často setkává v praxi a to jako lektor v autoškole, kde tuto činnost vykonává již 7 let.

Žijeme ve velmi uspěchané době, kdy využívání dopravy na pozemních komunikacích je běžnou a důležitou součástí našeho života, napříč celým spektrem společnosti. Z důvodu stále se zvyšující hustoty silničního provozu a již zmiňované uspěchané doby, kdy jsou na nejen řidiče profesionály kladeny stále větší požadavky, je pro některé řidiče takřka nemožné pohybovat se na českých silnicích bez spáchaného přestupku. Z tohoto hlediska je přestupek proti silničnímu provozu často velice diskutovaným a aktuálním tématem. Bohužel jsou častými přestupci proti provozu na pozemních komunikacích i řidiči začátečníci. Je velice pravděpodobné, že právě tato skutečnost vedla zákonodárce k novele stěžejního zákona týkajícího se této problematiky. Aktuálnost tohoto tématu je tedy hlavním důvodem autorova výběru.

Bakalářská práce je pojata tak, že čtenáři budou nejprve vysvětleny základní pojmy, které jsou nezbytné pro správnou orientaci v práci. Dále bude čtenář srozuměn s právním prostředím týkajícího se tématu, kde budou zároveň analyzovány změny novely zákona o provozu na pozemních komunikacích, které se týkají i mladých začínajících řidičů, a s dopravními přestupky majícími vliv na dopravní nehody. Dále bude čtenáři představena současná prevence v oblasti dopravy, kde budou představeny

autorovi návrhy na změny či doplnění. Následně autor představí své návrhy na možné legislativní změny, týkající se možného řešení přestupků a to v oblasti represe. Ve vlastních návrzích autor využije především poznatky z praxe příslušníka Odboru služby dopravní policie. Praktická část bude formou průzkumného šetření analyzovat u mladých začínajících řidičů, z řad žadatelů o řidičské oprávnění, jejich znalost následků přestupků proti provozu na pozemních komunikacích.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je analýza znalosti následků přestupkového jednání a sankcí za ně u začínajících řidičů.

První kapitola teoretické části práce obsahuje vymezení hlavních cílů, dílčích cílů a metodiku. V následné kapitole jsou vysvětleny základní pojmy. Třetí kapitola představuje současné právní prostředí pravidel provozu na pozemních komunikacích a přestupků proti těmto pravidlům. V této kapitole je též provedena analýza novely zákona o provozu na pozemních komunikacích, čímž je naplněn dílčí cíl této práce. Ve čtvrté kapitole teoretické části jsou představeny vybrané dopravní přestupky, které mají návaznost a vliv na dopravní nehodovost. Pátá kapitola je věnována prevenci, kde jsou uvedeny i návrhy autora na možná preventivní opatření týkající se začínajících řidičů, které by mohly vést k jejich lepší orientaci v oblasti znalosti přestupků proti provozu na pozemních komunikacích a k získání větších zkušeností, což by mohlo vést k větší odpovědnosti za jejich jednání a tím i ke zlepšení situace na českých silnicích. Šestá kapitola obsahuje autorovi návrhy na možné legislativní změny a řešení některých přestupků či situací, ke kterým dochází při projednávání těchto přestupků na místě přímo s přestupcem. V této kapitole jsou metodou komparace například uvedeny rozdíly v četnosti pokut v závislosti na jejich zvýšení, ke kterému došlo novelou, či rozdíly mezi výší pokut v ČR a sousedních státech. Těmito autorovými návrhy by měl být splněn druhý dílčí cíl této práce.

V praktické části je metodou kvantitativního průzkumného šetření provedena analýza znalosti následků přestupkového jednání mladých začínajících řidičů a zároveň ověřena autorova hypotéza, že nevyhovující znalosti okolností přestupkového jednání začínajících řidičů, kde je autor toho názoru, že tuto nevyhovující znalost bude mít více než 50 % respondentů, společně s nedostačující prevencí v této oblasti, mají velký vliv na jejich schopnost se bezpečně, bez páchání přestupků a pokud možno bez nehod pohybovat v provozu na pozemních komunikacích. Součástí této praktické části je i shrnutí a vyhodnocení tohoto průzkumu, čímž bude naplněn hlavní cíl této bakalářské práce.

2 Základní pojmy

Tato kapitola bakalářské práce definuje základní pojmy, které jsou nezbytné pro správnou orientaci v problematice. Pro účely této práce jsou to pojmy přestupek, dopravní přestupek, trest za přestupek čili sankce, řidič, začínající řidič, vozidlo a dopravní nehoda.

2.1 Přestupek

Definice přestupku má mnoho různých definic a výkladů. Obecně a laicky lze přestupek definovat jako jakékoliv porušení či překročení zákona, pokud se ještě nejedná o čin trestný. Trestné činy se od přestupků liší stupněm společenské závažnosti deliktu a jsou vyjmenovány v zákoně č. 40/2009 Sb. Trestní zákon.[1] Odborněji lze přestupek definovat jako zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v zákoně č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů. Zákonná definice přestupku je přesně vymezena v § 5 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky, kde je uvedeno, že *„přestupek je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.“*[2]. Přestupek, podobně jako trestný čin, musí splňovat znaky skutkové podstaty. Tu lze chápat jako souhrn typových znaků, které vyjadřují typovou společenskou škodlivost a zároveň od sebe odlišují jednotlivé přestupky. Tato skutková podstata je tvořena obligatorními znaky přestupku, kterými jsou objekt, objektivní stránka, subjekt a subjektivní stránka.

2.1.1 Objekt

Objekt přestupku lze charakterizovat jako zájem společnosti chráněný zákonem. Pro spáchání přestupku je nutné, aby tento zájem či zájmy byly ohroženy či porušeny. Obecně se rozlišuje objekt obecný, druhový a individuální. Pro lepší představu, co je například objektem obecným v souvislosti s tématem práce, lze uvést příklad na konkrétním dopravním přestupku. Při porušení nejvyšší dovolené rychlosti je tedy objektem zájem společnosti na tom, aby nedocházelo k překračování stanovené a dovolené rychlosti.

[1] GERLOCH, A. *Teorie práva*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017, s 23.
[2] ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250

2.1.2 Objektivní stránka

Tento znak skutkové podstaty je vyjádřen jednáním, následkem a příčinným vztahem. Jednání spočívá v opomenutí povinnosti, které ukládá právní předpis nebo v přímém konání, kterým subjekt aktivně ohrožuje či porušuje. Za následek je považována újma, která vznikne v souvislosti s porušením objektu. Příčinný vztah je vztah mezi jednáním a následkem protiprávního jednání, kdy platí, že osoba, která následek nezpůsobila svým jednáním, nemůže být právně odpovědná za spáchání přestupku.[3] Zjednodušeně lze tedy říci, že objektivní stránkou přestupku je to, jak se přestupkové jednání projevuje v navenek. Například u dopravního přestupku „držení v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj" je objektivní stránkou ono konání řidiče, tedy sloveso držet.

2.1.3 Subjekt

Subjektem přestupku se rozumí osoba, která se dopustí protiprávního jednání. Tohoto jednání se může dopustit fyzická osoba, právnická osoba a podnikající fyzická osoba. V případech, kdy to vyžaduje speciální zákon, může být subjekt vymezen speciálně, což znamená, že by se přestupku mohl dopustit pouze subjekt, který splňuje speciální kritéria. V tomto případě se jedná o speciální subjekt.[4]

Obecným subjektem, tedy výše zmíněnou osobou může být:

- občan ČR starší 15 let, který je v době spáchání protiprávního jednání příčetný a musí svým jednáním naplnit všechny znaky skutkové podstaty přestupku (za nepříčetnou nelze považovat osobu, která si stav navodila sama, a to jak úmyslně nebo z nedbalosti, užitím jiné návykové látky nebo požitím alkoholického nápoje)[5],
- cizinec, na kterého se vztahují veškerá práva a povinnosti občana České republiky,
- poslanec, senátor a soudce Ústavního soudu, jejichž přestupky lze projednat podle přestupkového zákona, ale pouze v případě, kdy tyto osoby nepožádají

[3] PRÁŠKOVÁ, H. *Základy odpovědnosti za správní delikty*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2013. Beckova edice právní instituty. 80 s.
[4] JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, Zákon o některých přestupcích. Komentář*. Praha: C. H. Beck, 2017. Beckovy komentáře. 56 – 57 s.
[5] ČERNÝ, J., HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H. *Přestupkové řízení, praktická právnická příručka*. 12. vyd. Praha: Linde, 2011. 76 s.

o projednání v disciplinárním řízení nebo v případě soudce Ústavního soudu v kárném řízení

- osoba, která je příslušníkem bezpečnostních sborů, spadá do vojenské kázeňské pravomoci velitele nebo se jedná o osobu ve výkonu trestu odnětí svobody, zabezpečovací detence nebo ve výkonu vazby (v takovém případě je přestupek projednáván podle jiných zákonů).[6]

U přestupků v dopravě je tedy subjektem převážně řidič, ale i jiný účastník silničního provozu, tedy například chodec či spolujezdec.

2.1.4 Subjektivní stránka

Subjektivní stránka přestupku je obligatorním znakem, který charakterizuje zavinění. K odpovědnosti za přestupek stačí i zavinění z nedbalosti, pokud však zákon nestanoví výslovně, že je třeba zavinění úmyslné. *„Přestupek je spáchán úmyslně, jestliže pachatel chtěl svým jednáním porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, nebo věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, a pro případ, že jej poruší nebo ohrozí, s tím byl srozuměn“.*[7] *„Přestupek je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí, nebo nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl.“*[8]

U dopravních přestupků je subjektivní stránka velice důležitá, a to především při jejich následném řešení. Subjektivní stránka je totiž to hlavní, k čemu policista nejvíce přihlíží při řešení dopravního přestupku a následné sankci za něj. Jak vyplývá z výše uvedeného, přestupek může být spáchán buď úmyslně, nebo z nedbalosti, což platí i u dopravních přestupků. Při řešení dopravního přestupku policistou na místě a při vyplňování příkazového bloku policista musí zvolit formu zavinění, tedy úmysl nebo nedbalost. Ačkoliv se může zdát, že dopravní přestupky typu držení telefonního přístroje, čí nezastavení na červený signál lze spáchat pouze úmyslným jednáním, tak

[6] SLABÝ, A., ŠKODA, J., VAVERA, F. *Zákon o odpovědnosti za přestupky. Praktický průvodce*. 1. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk s.r.o., 2017. 68 s.
[7] ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250
[8] ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250

z praxeologického hlediska tomu tak často není a vždy záleží na dané konkrétní situaci. Pokud se tedy řidič při projednávání přestupku na místě přímo k úmyslu nedozná, policista ve většině případech volí jako formu zavinění nedbalost, a to z toho důvodu, že úmysl se u dopravních přestupků, na rozdíl od přestupku proti veřejnému pořádku či proti majetku, dokazuje jen velmi těžce. Například u přestupku proti majetku, drobná krádež, je nedbalostní jednání zcela vyloučené.

2.2 Dopravní přestupek

Samostatný pojem dopravní přestupek není v českém právním prostředí legálně definován. Dopravní přestupek, který musí pochopitelně splňovat veškeré znaky přestupku, lze z pohledu praxe definovat jako každé porušení pravidel silničního provozu, tedy i to, které není zjištěno a sankciováno. V publikacích se hovoří o dopravním přestupku jako o přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.[9]

2.3 Sankce

Sankci neboli též správní trest lze charakterizovat jako formu omezení, újmy nebo ztráty, kterou oprávněná osoba, vzhledem k charakteru této bakalářské práce, tedy především policista či zaměstnanec příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností, vymáhá dodržování právních a společenských pravidel. Správní tresty, které lze za přestupek uložit, rozlišuje zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. *„Za přestupek lze uložit správní trest napomenutí, pokuty, zákazu činnosti, propadnutí věci nebo náhradní hodnoty, zveřejnění rozhodnutí o přestupku.“*[10] Poslední dva zmiňované správní tresty budou zmíněny pouze okrajově, jelikož se problematiky přestupků v dopravě dotýkají pouze sporadicky. Při ukládáni správních trestů je v kompetenci oprávněných osob a správních orgánů tyto tresty ukládat samostatně nebo je i kombinovat. U dopravních přestupků je tato kombinace často používána, a to ve smyslu uložení pokuty současně se zákazem řízení motorových vozidel v důsledku závažného porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích, jako je například řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

[9] KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1. 7. 2006*. Praha: Nakladatelství Linde Praha, a. s., 2006. 32 s.
[10] ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250

2.3.1 Napomenutí

Napomenutí je nejmírnější správní trest, který má pachatele především upozornit na důsledky protiprávního jednání, které mu hrozí, pokud by se v budoucnu tohoto nebo podobného jednání dopouštěl. Z hlediska praxe autor práce upozorňuje na častou a chybnou záměnu trestu napomenutí za domluvu, ke které poměrně často dochází u příslušníků Policie České republiky. Domluva je neformální vyřízení přestupku a užívá se v případě, kdy řízení o přestupku nebude ani zahájeno. V novele zákona o provozu na pozemních komunikacích lze domluvou policistou vyřešit jen přestupky dle § 125c odst. 1 písm. k), kterými jsou nebodované přestupky jako například porušení povinnosti mít za jízdy rozsvícená obrysová světla nebo porušení povinnosti užít znamení o změně směru jízdy. Již na těchto dvou příkladech je očividné, že se jedná o kategorii přestupků, kde je společenská škodlivost velice nízká. Správní trest napomenutí se u přestupků v dopravě nevyužívá, jelikož legislativa neumožňuje vyřešení tohoto typu přestupku tímto druhem správního trestu.

2.3.2 Pokuta

Pokuta je nejčastějším a nejvíce používaným správním trestem, jejíž výši stanoví příslušný zákon. Pokud není výše pokuty stanovena zákonem, pokutu lze uložit ve výši, která nepřesahuje částku 1 000 Kč. Pokud se hovoří o formě pokuty, která se v autorově praxi dopravního policisty nejčastěji používá, pak se jedná o pokuty vydané příkazem na místě. Tato forma řešení pokuty se ukládá v případě, pokud zákon umožňuje řešení přestupku příkazem na místě, přestupek je objektivně zjištěn a přestupce souhlasí s vyřešením přestupku na místě. V opačném případě je přestupek oznámen příslušenému správnímu úřadu k projednání. V současné době, v roce 2023, dle § 125c zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích lze příkazem na místě uložit pokutu nejvýše 2 500 Kč. Ve správním řízení je pak dle § 125c zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích možné uložit pokutu až do výše 50 000 Kč. Od 1. 1. 2024 bude však novelou tohoto zákona možnost uložit v obou případech i pokuty vyšší. Změnám souvisejícím s touto novelou se autor věnuje v další části této práce.

U tohoto druhu správního trestu je nutné zmínit i oprávnění policisty dle § 124a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, tedy oprávnění vybírání kauce, neboli peněžité záruky. *„Policista je při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích oprávněn vybrat kauci v rozmezí od 3 500 Kč do 50 000 Kč od řidiče, který je podezřelý ze spáchání přestupku, podle tohoto zákona,*

je-li důvodné podezření, že se bude vyhýbat řízení o přestupku nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné.“[11] Z této definice logicky vyplývá, že se jedná především o řidiče přestupce z ciziny. Ačkoliv se může zdát tato zákonná definice více či méně diskriminační, autor může tento názor vyvrátit příkladem z praxe. Řidič české národnosti poruší § 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích tím, že poruší nejvyšší dovolenou rychlost v obci. Tímto jednáním se dopustí přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, tedy překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více. Jelikož tento řidič uvede, že se často pohybuje a vyskytuje mimo území České republiky, může mu být též uložena kauce, ačkoliv není cizinec. V tomto případě je totiž jednoznačně naplněna definice § 124a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Další podmínkou uložení kauce je to, že výše kauce nesmí překročit nejvyšší výměru pokuty, kterou lze za daný přestupek uložit. Možnost uložení kauce lze též aplikovat i za určitá porušení zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a za určitá porušení zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

2.3.3 Zákaz řízení

Zákaz činnosti patří mezi jeden z nejzávažnějších a nejpřísnějších správních trestů. Podstatou tohoto správního trestu je, že správní orgán zakáže pachateli po určenou dobu vykonávat činnost, ke které je třeba veřejnoprávní oprávnění nebo kterou pachatel vykonává v pracovním nebo jiném poměru. Typickým příkladem tohoto správního trestu a zároveň jediným, který se vyskytuje v problematice dopravy, je zákaz řízení motorových vozidel. Jednou z podmínek uložení zákazu činnosti je že, *„zákaz činnosti lze uložit jen tehdy, je-li to stanoveno zákonem, a nejvýše na dobu tam stanovenou. Není-li doba zákazu činnosti stanovena, lze zákaz činnosti uložit nejdéle na 3 roky.“*[12] Zákaz činnosti řízení motorových vozidel a jeho stanovenou dobu upravuje zákon

[11] ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích. *In Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361

[12] ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250

č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Maximální výše tohoto správního trestu je, dle tohoto zákona, zákaz činnosti na 3 roky.

2.3.4 Propadnutí věci nebo náhradní hodnoty

Propadnutí věci lze nařídit pouze v případě, že daná věc náleží pachateli a zároveň jde-li o věc *„která byla ke spáchání přestupku užita nebo určena, kterou pachatel získal přestupkem nebo jako odměnu za něj, nebo kterou pachatel, byť i jen zčásti, nabyl za věc uvedenou pod písmenem b), pokud hodnota věci uvedené pod písmenem b) není ve vztahu k hodnotě nabyté věci zanedbatelná.“*[13] Majitelem se po propadnutí věci stává stát. Propadnutí náhradní hodnoty je správní trest, který se používá v případech, kdy není možno ze strany správního orgánu uložit správní trest propadnutí věci například z důvodu zničení či poškození takové věci.

2.3.5 Zveřejnění o rozhodnutí přestupku

Jedná se o zveřejnění rozhodnutí přestupku, které může mít společenský a negativní dopad na pověst pachatele přestupku. Podmínkami uložení tohoto druhu správního trestu je, že může být uložen pouze právnickým osobám nebo podnikajícím fyzickým osobám a taková možnost musí být výslovně stanovena ve zvláštním zákoně a *„obsahem zveřejněného rozhodnutí o přestupku nesmějí být údaje umožňující identifikaci jiné osoby než pachatele.“*[14]

2.4 Řidič

Laicky lze o řidiči hovořit jako o jakékoliv osobě, která aktivně ovládá vozidlo, které je v pohybu nebo které dotyčná osoba ovládala až do jeho zastavení. Právní definice tohoto pojmu je zakotvena v § 2 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde se uvádí, že „*řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti“*[15] Řidič je tedy speciálním účastníkem provozu na pozemních komunikacích. Pro lepší orientaci v této definici je nutné vysvětlit, kdo je dle tohoto zákona účastníkem. *„Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem*

[13] ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250

[14] ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250

[15] KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 3. vydání. Praha: Leges, 2016. s. 33

účastní provozu na pozemních komunikacích"[16]. Z definice jasně vyplývá, že se nejedná pouze o řidiče motorových či nemotorových vozidel, ale i o spolujedoucí, chodce, ale také o ostatní osoby, které se podílejí na zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu nebo na zajištění některých jízdních úkonů (například náležitě poučená osoba k usměrňování dopravy při couvání nebo vyjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci a podobně).[17]

Definice začínajícího řidiče není v českém právním prostředí nijak definována. Novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích zahrnuje i institut tzv. „řidičák na zkoušku" pro začínající řidiče **do dvou let praxe**. Z tohoto lze usoudit, že se tedy jedná o řidiče, jejichž praxe nepřesahuje stanovenou lhůtu. Toto tvrzení potvrzuje i pohled metodiky Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, která charakterizuje začínajícího řidiče jako toho, kdo má do dvou let praxe od získání řidičského oprávnění.[18] Pro účely této bakalářské práce bude autor do této skupiny řidičů zahrnovat i žadatele o řidičské oprávnění, tedy úplně začátečníky bez praxe v řízení.

2.5 Vozidlo

Pojem vozidlo je v oblasti provozu na pozemních komunikacích poměrně rozsáhlý a nabízí celkem velké množství variant toho, co si lze pojem vozidlo vysvětlit. Většina veřejnost si pod tímto pojmem představí variantu pro přepravu osob či nákladu. Pro účely této práce se jedná vždy o silniční vozidlo, což je motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí. Tato silniční vozidla se pak dále dělí do kategorií silničních vozidel. Tyto kategorie stanovuje zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.[19] Detailnější vysvětlení tohoto pojmu, které navazuje na výše uvedené vysvětlení, nalezneme v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde lze nalézt následující definice: *„vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj."*[20] Tato definice je dále rozšířena v téže zákoně.

[16] ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích. *In Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361

[17] FELCAN, M., KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie*. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2007. s. 56

[18] *Národní strategie BESIP* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z WWW: https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf

[19] ŠIROKÝ, J. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007, s. 102.

[20] ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích. *In Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361

„Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus. Nemotorové vozidlo je přípojné vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo nebo potahové vozidlo. Vozidlo hromadné dopravy osob je autobus, trolejbus nebo tramvaj.“[21]

2.6 Dopravní nehoda

Posledním důležitým pojmem pro účely této práce je dopravní nehoda. Velice zjednodušeně lze říci, že je to událost, kdy dojde ke střetu vozidel mezi sebou, s jiným účastníkem silničního provozu nebo s pevnou překážkou, tedy událost, které se chce každý, kdo se pohybuje po pozemních komunikacích vyhnout. Zákonnou definici dopravní nehody nalezneme v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde se uvádí, že: *„dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která 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.“*[22] Autor by chtěl z této definice především zdůraznit onen závěr a to*„ v přímé souvislosti s provozem na vozidla“*. Velice často se totiž stává, že na zaparkované vozidlo spadne například větev či cokoliv jiného a lidé, kteří jsou neznalí této definice, kterých je bohužel velice mnoho, se dožadují příjezdu dopravní policie skupiny dopravních nehod a dožadují se vyšetření této události jako dopravní nehodu. Ovšem právě v těchto případech chybí ona výše zmíněná podmínka přímé souvislosti s provozem vozidla a nejedná se tedy o dopravní nehodu, nýbrž o škodní událost. Další definici dopravní nehody uvádí například i autor CHMELÍK[23], který dopravní nehodu popisuje jako nepředvídatelnou, ale zpravidla předvídatelnou událost, která vznikla během provozu na dopravní komunikaci a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku. Může se jednat také o jiný závažný následek. Aby byla dopravní nehoda dopravní nehodou, je nutné, aby obsahovala tři základní pojmové znaky. Prvním je nepředvídanost, ale zpravidla předvídatelnost události. Dalším znakem je vztah dopravní nehody k dopravní cestě. Tato cesta může býti i účelovou komunikací. Posledním znakem je způsobený následek. Pokud bychom chtěli

[21] ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích. *In Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361

[22] ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích. *In Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361

[23] CHMELÍK, J. a kolektiv. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009 s. 17.

dopravní nehody rozdělit do kategorií dle vzniku, hovořili bychom o srážce dvou a více vozidel, havárii, tedy případ, kdy se vozidlo nestřetne s jiným vozidlem a tzv. jiné nehody. *„Za jiné nehody lze považovat např. vytlačení jednoho jedoucího vozidla z vozovky druhým bez jejich přímého vzájemného kontaktu, vypadnutí spolucestujícího z jedoucího vozidla, úrazy ve vozidle způsobené náhlou změnou rychlosti či směru jízdy.“*[24]

[24] KOVALČÍKOVÁ, D. a ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011, s. 120.

3 Současné právní prostředí

Tato kapitola se věnuje právním normám, které jsou úzce spjaté se silničním provozem, potažmo se silniční dopravou. V druhé části této kapitoly budou analyzovány změny zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, které vešly v platnost 1. 1. 2024 a které se významně dotkly obou skupin začínajících řidičů, sankcí a bodového systému. Uvedené právní normy budou zároveň i ty, které využívá Policie České republiky ke kontrole jejich dodržování a případného trestání v případě jejich porušení.

3.1 Právní úprava pravidel silničního provozu

Významným rokem z hlediska právní úpravy pravidel silničního provozu byl rok 2006. Od 1. července tohoto roku byly účinné změny pravidel provozu v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, tedy v zákoně, který je jednoznačně tím hlavním a nejdůležitějším zákonem, který se týká silničního provozu. Nejzásadnější změnou bylo zavedení bodového systému, který byl zaveden na základě zákonů č. 411/2005 Sb., a č. 226/2006 Sb., kterými byl novelizován právě zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Bodový systém slouží ke sledování opakovaného páchání přestupků formou zaznamenávání „trestných“ bodů v registru řidičů, který spravují obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Body se započítávají jen do celkového počtu 12 ti a po dosažení tohoto počtu příslušný úřad neprodleně vyzve řidiče k odevzdání řidičského průkazu do 5 dnů po doručení výzvy. Po uplynutí této lhůty pozbývá řidič řidičské oprávnění i v případě, že řidičský průkaz na výzvu neodevzdá. K tomuto tématu by autor rád uvedl jednu zajímavost ze své dlouholeté praxe dopravního policisty. Velká část řidičů, se kterou se na silnicích při kontrolách autor setkává, se domnívá, že ve své kartě řidiče má počet 12 ti bodů a body se jim za přestupky odečítají a že řidičské oprávnění pozbývají, až se dostanou na číslo 0. V tomto případě jsou řidiči vždy poučeni, že body se neodečítají, nýbrž přičítají.

Základní právní normou pravidel provozu na pozemních komunikacích nebo též silničního provozu je tedy nepochybně zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Tento zákon totiž upravuje *„a) práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, b) pravidla provozu na pozemních komunikacích, c) úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, d) řidičská oprávnění a řidičské průkazy,*

e) působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích.“[25] Z tohoto výčtu je více než zřejmé, proč se jedná o nejdůležitější zákon v prostředí provozu na pozemních komunikací. Tento zákon je také jedním z hlavních, se kterými pracuje a využívá ho Policie České republiky, zejména pak Odbor služby dopravní policie, a to při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu, jelikož tento zákon, kromě výše zmíněného, také definuje a stanovuje povinnosti a oprávnění policistů při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu. V neposlední řadě je důležité též zmínit, že zejména z tohoto zákona jsou přezkušováni žadatelé o řidičské oprávnění.

Dalším důležitým zákonem pro provoz na pozemních komunikacích je zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, který je platný od 8. 6. 1994 a nabyl účinnosti od 1. 8. 1994. *„Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropské unie, zároveň navazuje na přímo použitelné předpisy Evropské unie a upravuje podmínky provozování silniční dopravy motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.“*[26] Pro lepší představu, čeho přesně se tento zákon týká, uvádí autor několik příkladů. Tento zákon mimo jiné stanovuje povinnost tuzemského dopravce zajistit, aby řidič dodržoval dobu řízení vozidla, bezpečností přestávky a dobu odpočinku. Dále v hlavě druhé tohoto zákona jsou upraveny zvláštní podmínky pro osobní dopravu, tedy pro vnitrostátní a mezinárodní linkovou dopravu, tedy zjednodušeně řečeno autobusovou dopravu. Tento zákon se dále věnuje podmínkám provozování taxislužby, přepravě nebezpečných věcí, což jsou *„látky a předměty, pro jejichž povahu, vlastnosti nebo stav může být v souvislosti s jejich přepravou ohrožena bezpečnost osob, zvířat a věcí nebo ohroženo životní prostředí.“*[27] V rámci Policie České republiky tento zákon velice často využívají dopravní policisté zařazeni v „kamion teamu“ a to při kontrolách dodržování podmínek stanovených tímto zákonem, který je v rámci nákladní dopravy provázen Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) číslo 561/2006. Právě toto nařízení významným způsobem upravuje povinnosti řidičů a dopravců v rámci Evropské unie.

[25] ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361
[26] ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111
[27] ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111

Při výčtu zákonů souvisejících s pravidly silničního provozu nelze opomenout ani zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, který je platný od 21. 2. 1997 a nabyl účinnosti od 1. 4. 1997. *„Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje: a) kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, b) práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů, c) výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.“*[28] Tento zákon tedy například zařazuje pozemní komunikace do jednotlivých kategorií a tříd, stanovuje užívání pozemních komunikací, či řeší úhradu časového poplatku a mýtného. Policisté služby dopravní policie dle tohoto zákona provádějí nízkorychlostní kontrolní vážení. Opět, jako pří kontrolách nákladní dopravy zmíněné v předchozím odstavci, se jedná o dopravní policisty zařazené do „kamion teamu“.

Posledním zákonem, kterému se autor v této podkapitole věnuje poněkud podrobněji, je zákon číslo 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, který je platný od 19. 2. 2001 a nabyl účinnosti 1. 7. 2001. Tento zákon upravuje podmínky provozu na pozemních komunikacích, které se týkají registrace vozidel, technických požadavků na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti, práv a povinností osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla, práv a povinností vlastníků a provozovatelů vozidel, práv a povinností stanic technické kontroly a stanic měření emisí a podmínky kontrol technického stavu vozidel v provozu. Pro dopravní policisty je v tomto zákoně nejvíce důležitý a využívaný § 37, který definuje, za jakých podmínek je silniční vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích. *„Silniční vozidlo je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud a) pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, b) poškozuje životní prostředí nad míru stanovenou prováděcím právním předpisem, c) provozovatel vozidla neprokáže jeho technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích způsobem stanoveným tímto zákonem, d) byly na vozidle provedeny neschválené změny anebo zásahy do identifikátorů vozidla, například VIN.“*[29]

[28] ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In Sbírka zákonů České republiky. 1997, částka 3. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13
[29] ČESKO. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56

Další zákony, které více či méně souvisí s problematikou pravidel silničního provozu, jsou stručně uvedeny v následujícím výčtu. Jedná se o zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Z vyhlášek spjatých s pravidly silničního provozu stojí za zmínku především vyhláška číslo 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

3.2 Právní úprava přestupků proti pravidlům silničního provozu

Zákony, ve kterých jsou přestupky a jejich sankce zakotveny, jsou totožné s těmi zákony, které tyto pravidla upravují a provázejí. Ve všech níže zmíněných právních předpisech je možné jednotlivé přestupky řešit ze strany Policie České republiky buď příkazem na místě – pokutou, nebo v případě těch závažnějších, kde to právní předpis neumožnuje, oznámit přestupek příslušnému úřadu obce s rozšířenou působností, či v některých případech zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, oznámit přímo příslušnému krajskému úřadu.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kromě již zmíněného, též obsahuje přestupky fyzických osob, právnických a podnikajících fyzických osob a přestupky provozovatelů vozidel. Autor se domnívá, že v celé oblasti pravidel silničního provozu a řízení vozidel celkově, je v podvědomí všech řidičů zcela nejvíce zakotven § 125c tohoto zákona. Právě tento paragraf upravuje přestupky fyzických osob proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. V tomto paragrafu zároveň nalezneme i sankce za jednotlivé přestupky a možnost jejich řešení včetně počtu trestných bodů. Jedná se o přestupky, které se nejčastěji objevují na českých silnicích, jako je například přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 2, 3, 4 - tedy překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci či mimo obec, přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 1 – tedy držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení při řízení v ruce nebo přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 – nezastavení vozidla na signál, který přikazuje zastavit vozidlo, tedy například jízda na červenou. Jelikož úprava přestupků v tomto zákoně prošla od 1. 1. 2024 poměrně výraznou změnou, bude tomuto věnována samotná podkapitola.

Dalším zákonem řešícím přestupky na úseku provozu na pozemních komunikacích je zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. V tomto zákoně to je § 34e, který řeší přestupky

fyzických osob v problematice silniční dopravy, tedy především řidiče nákladní a autobusové dopravy a řidiče taxislužby. I tento zákon umožňuje řešit řidiče přestupce příkazem na místě, a to až do výše 5 000 Kč. Pro představu se jedná například o přestupek dle § 34e odst. 3 písm. c) tohoto zákona, kdy „*řidič vozidla se dopustí přestupku tím, že nedodržuje požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky nebo dobu odpočinku.“*[30] Nejvyšší možnou pokutou ve správním řízení pro fyzickou osobu je dle tohoto zákona pokuta ve výši 100 000 Kč, která hrozí fyzické osobě, která, v rozporu s § 21c odst. 1 tohoto zákona, vykoná práci řidiče taxislužby bez oprávnění řidiče taxislužby. V § 35 odst. 1 a 2 téhož zákona jsou řešeny přestupky dopravců. Opět pro lepší představu o jaké přestupky se může jednat, je uveden jeden příklad: „*Dopravce se dopustí přestupku tím, že dopravce, příjemce nebo odesílatel se dopustí přestupku tím, že nedodrží podmínky stanovené pro silniční dopravu nebezpečných věcí“*[31] Za tento přestupek hrozí dopravci ve správním řízení pokuta až do výše 700 000 Kč. Dle ustanovení § 35c tohoto zákona mohou policisté za přestupek dopravce vybírat kauci v rozmezí od 5 000 Kč do 100 000 Kč. Institut kauce se nejčastěji používá v případě, kdy nastane důvodné podezření, že se přestupce bude vyhýbat řízení o přestupku nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě by nebylo vůbec možné. V praxi dopravní policie se nejčastěji tedy jedná o přestupce ze zahraničí. V případě přestupků dopravců kauci v zastoupení skládá řidič vozidla, které se dopustilo přestupku. Dle interních nařízení Policie České republiky může kauci uložit jen policista služby dopravní policie.

Dalším zákonem, který řeší přestupky na úseku pravidel silničního provozu a který je využíván i ze strany Policie České republiky, je zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. V tomto zákoně jsou přestupky upraveny v § 42a, kde jsou definovány přestupky fyzických osob a v § 42b, kde jsou definovány přestupky právnických a podnikajících fyzických osob. Veřejnosti jistě bude znám přestupek dle ustanovení § 42a odst. 2 tohoto zákona, tedy kdy *„řidič vozidla v systému časového zpoplatnění se dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 21 užije bez úhrady časového poplatku zpoplatněnou pozemní komunikaci vozidlem, které není osvobozeno od zpoplatnění.“*[32] Za touto poměrně složitou zákonnou definicí je ukryt přestupek jízdy po dálnici bez platné

[30] ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111
[31] ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111
[32] ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In Sbírka zákonů České republiky. 1997, částka 3. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13

dálniční známky. Za tento přestupek hrozí řidiči pokuta příkazem na místě až do výše 5 000 Kč. Dopravní policie dle § 42a odst. 4 písm. c) tohoto zákona řeší přestupky související s porušením zjištěném při nízkorychlostním kontrolním vážení. Při tomto porušení je možné uložit řidiči pokutu příkazem na místě až do výše 15 000 Kč. Novelou tohoto zákona v roce 2023 se změnila výše pokuty příkazem na místě pro řidiče, který se na výzvu policisty odmítne podrobit tomuto vážení. Do roku 2023 byla výše pokuty příkazem na místě do 30 000 Kč. Zmiňovanou novelou se tato částka zvedla na možnost pokuty příkazem na místě až do výše 100 000 Kč. Autor může z praxe potvrdit, že navýšení této částky na více než dvojnásobek, se velice pozitivně projevil na páchání tohoto přestupku, tedy odmítání se podrobení nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení. Například dle statistik Odboru služby dopravní policie, Oddělení silničního dohledu, které se této problematice v Královéhradeckém kraji převážně věnuje, klesla četnost tohoto přestupku až o 50 %. Dle § 43a tohoto zákona je i zde možnost uložit kauci, a to od 5 000 Kč do 50 000 Kč za splnění totožných podmínek, které jsou již uvedeny u kauce dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Nejvyšší možnou pokutou dle tohoto zákona je pokuta ve správním řízení, která může být až ve výši 500 000 Kč, která hrozí právnické nebo podnikající fyzické osobě, která například „*v rozporu s § 19 odst. 1 tohoto zákona, omezí obecné užívání dálnice, silnice, místní komunikace nebo veřejně přístupné účelové komunikace nebo bez povolení podle § 24 nebo v rozporu s tímto povolením neoprávněně zřídí objížďku nebo neoznačí uzavírku nebo objížďku.“*[33]

Další dva zákony, které také řeší problematiku této podkapitoly, jsou představeny ve stručnosti v následujícím výčtu. Jedná se o zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, kde přestupky fyzických osob řeší § 83. Nejzávažnějším přestupkem dle tohoto zákona je přestupek dle § 83 odst. 1 písm. h), kdy fyzické osobě hrozí pokuta až do výše 5 000 000 Kč a to pokud se dopustí přestupku tím, že *„v rozporu s § 15a vyrábí, nabízí, propaguje, prodává nebo provádí montáž zařízení, které je určené k neoprávněné změně údajů vedených tachografem.“*[34] Posledním zákonem spojeným s tímto tématem je pak zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem. Přestupky pro

[33] ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In Sbírka zákonů České republiky. 1997, částka 3. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13
[34] ČESKO. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56

účely tohoto zákona jsou zde definovány v § 16, kde jsou uvedeny přestupky fyzických, právnických a podnikajících fyzických osob.

3.3 Novela a změny Zákona o provozu na pozemních komunikacích

Již několikrát zmiňovaný zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, který je klíčovým legislativním dokumentem, který reguluje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích v České republice byl od svého účinného vstupu v roce 2001 opakovaně novelizován, aby reflektoval aktuální potřeby a standardy bezpečnosti provozu, včetně přizpůsobení se směrnicím Evropské unie. Důležitým rokem proměny tohoto zákona je rok letošní, tedy rok 2024, kdy byly zákonodárci provedeny zásadní změny, a to v oblasti:

Obecných pravidel včetně změny některých pojmů:

- Změna pojmu „povolená rychlost“ na „konstrukční rychlost“. Touto rychlostí se rozumí nejvyšší možná rychlost, kterou lze s daným vozidlem jet. Na silnicích se nejčastěji můžeme setkat s označením rychlosti „80“ na nákladních motorových vozidlech nebo přípojných vozidlech. Důvodem této změny je lepší srozumitelnost tohoto pojmu.
- Změna pojmu „bezpečnostní vzdálenost“ na „bezpečnou vzdálenost“. V tomto pojmu často chybovali nejen policisté, ale i experti z BESIP. Důvodem této změny je tedy opět lepší srozumitelnost pojmu.
- Povinnost užití reflexní vesty při nouzovém stání. Nově se tato povinnost vztahuje i na nouzové stání nejen mimo obec, ale i v obci, což je z hlediska bezpečnosti zcela jistě krok správným směrem.
- Předkládání dokladů potřebných pro řízení a provoz vozidla. Nově řidič s platným řidičským průkazem České republiky nemusí tento doklad mít při řízení u sebe. Totéž se vztahuje i na další dříve povinný doklad, a to osvědčení o registraci vozidla. Pokud je vozidlo zapsáno v registru silničních vozidel České republiky, nemusí tento doklad mít řidič u sebe. Z pohledu policejní praxe tuto změnu autor nepovažuje za zcela vhodnou, jelikož mezi oprávnění policisty patří i možnost zadržení řidičského průkazu nebo zadržení osvědčení o registraci vozidla. V praxi to znamená, že pokud řidič tyto doklady nepředloží a nastanou zákonné podmínky a policista využije svého oprávnění k zadržení, tak tyto nepředložené doklady zadrží tzv. „fikci“ což pro policejní orgán znamená větší administrativní zátěž.

- Vznik sdílené zóny. Jedná se o zónu označenou příslušnou dopravní značkou, kde se vzájemně pohybují motorová vozidla, chodci i cyklisté. V této zóně platí, že účastník provozu musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči ostatním účastníkům, které nesmí ohrozit. V této zóně je nejvyšší dovolená rychlost 20 km/h.

Obrázek 1: Dopravní značení – Sdílená zóna[35]

- Zvýšení rychlosti na vybraných úsecích dálnice až na 150 km/h. Toto zvýšení by mělo být aplikováno na ty úseky dálnice, kde jsou minimálně tři jízdní pruhy a telematika s proměnným dopravním značením.

Řidičský průkaz na zkoušku:

Koncept řidičského průkazu na zkoušku vychází ze vzoru některých členských zemí Evropské unie. Například v Rakousku tento koncept funguje již od roku 1992.[36] Řidičský průkaz na zkoušku se týká všech začínajících řidičů, tedy řidičů, kteří spadají do lhůty 2 let ode dne udělení řidičského oprávnění a získání řidičského průkazu. Jedná se o jeden z nástrojů, které se zaměřují na začínající řidiče jako rizikovou skupinu účastníků silničního provozu. Noví začínající řidiči, kteří se dopustili za volantem nějakého závažného přestupku, se tak z provozu nevyřazují, ale naopak je jim věnováno více péče, a to v podobě poskytnutí tolik potřebné praktické, ale i psychologické podpory, aby řízení vozu lépe zvládali.[37] Dle ministerstva dopravy a BESIP má tento koncept dva hlavní cíle, kterými jsou motivovat tuto skupinu řidičů v prvních dvou letech řízení k bezpečnému

[35] *Dopravní značka sdílená zóna* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z WWW: https://zpravy.aktualne.cz/dopravni-znacka-sdilena-zona/r~1601c7468dd011eeba5b0cc47ab5f122/r~34ff31d48de311ee82b7ac1f6b220ee8/

[36] *Řidičák na zkoušku* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z WWW: https://www.povinne-ruceni.com/clanky/ridicak-na-zkousku/

[37] *Řidičský průkaz na zkoušku* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z WWW : https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Novy-bodovy-system/RNZ

chování v silničním provozu a zároveň při jejich pochybení a porušení s nimi efektivně pracovat.

Pokud tedy začínající řidič spáchá:

- **Závažný dopravní přestupek**, za který mu byl uložen trest zákazu řízení motorových vozidel. Mezi tyto dopravní přestupky patří například překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km/h a více, mimo obec o 50 km/h a více, řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, či odmítnutí se podrobení zkoušky, zda řidič není pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.
- **Svým jednáním trestný čin** v souvislosti s řízením motorového vozidla, tedy trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky, což je například pozitivní dechová zkouška na alkohol, jejíž hodnoty jsou větší než 1 promile alkoholu v dechu, nebo tento řidič zaviní dopravní nehodu, při které dojde k usmrcení nebo těžkému ublížení na zdraví.

má tento začínající řidič povinnost absolvovat preventivní program, který se skládá ze školení začínajících řidičů a dopravně psychologické přednášky. Pokud tuto povinnost tento řidič nesplní ve stanovené lhůtě, nesmí se na silnice jako řidič vrátit. Tato lhůta je 3 měsíce od doby, kdy dotyčný spáchá přestupek a je vyzván příslušným úřadem, aby doložil absolvování výše uvedeného preventivního programu.

- **Dopravní přestupek**, za který mu je připsáno 6 trestných bodů do evidenční karty řidiče, avšak není za tento přestupek uložen trest zákazu řízení, což je například předjíždění vozidla v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou zakázáno nebo ohrožení chodce na přechodu pro chodce, či nezastavení na signál, který přikazuje zastavit („jízda na červenou“)

má i v tomto případě povinnost absolvovat preventivní program ve stanovené lhůtě 3 měsíců. V případě nesplnění této povinnosti začínající řidič o řidičské oprávnění a řidičský průkaz přichází.

Jak již bylo uvedeno, preventivní program se tedy skládá ze školení začínajících řidičů a dopravně psychologické přednášky. Školení začínajících řidičů probíhá v akreditované autoškole, a to v rozsahu 5 vyučovacích hodin, které se skládají z:

- 1 hodina teorie bezpečné, defenzivní jízdy
- 3 hodiny jízdy v provozu
- 1 hodina vyhodnocení
- řešení konkrétního přestupku řidiče
- sledování a vyhodnocování situace v různé intenzitě provozu, dodržování pravidel provozu
- zranitelní účastníci silničního provozu (chodci, cyklisté)
- pravidla kooperativní a defenzivní jízdy[38]

Dopravně psychologické přednášky jsou vedeny dopravními psychology, a to v rozsahu 4 hodin, které se skládají z:

- individuální pohovor s psychologem nad konkrétními přestupky účastníků, diskuze o tom, jak lze danou situaci řešit
- příčiny závažných dopravních nehod
- rizikové jednání za volantem
- specifika týkající se začínajících řidičů
- krizové situace v provozu a jejich předcházení
- následky prožití dopravní nehody na osobnost řidiče
- vliv psychického stavu, únavy a užívání alkoholu nebo jiné návykové látky na řidičské schopnosti[39]

Současná kapacita sítě akreditovaných dopravních psychologů je dle Ministerstva dopravy schopna pokrýt poptávku navýšenou o nové žadatele. Tato síť, v současné době, čítá cca 260 akreditovaných dopravních psychologů. Ze statistik Ministerstva dopravy za rok 2019 a 2020 vyplývá, že předpokládaný počet zájemců činí cca 1 700 osob za rok.[40].

[38] *Řidičský průkaz na zkoušku* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z WWW: https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Novy-bodovy-system/RNZ
[39] *Řidičský průkaz na zkoušku* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z WWW: https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Novy-bodovy-system/RNZ
[40]*Řidičský průkaz na zkoušku* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z WWW: https://www.mdcr.cz/Media/Na-pravou-miru/Ridicak-na-zkousku-ma-200-tisic-ridicu-Kdy-mohou

Dle statistik Ministerstva dopravy začínající řidiči, tedy řidiči do 2 let praxe, zaviní v České republice až 11 % dopravních nehod, přičemž představují jen 3 % ze všech řidičů.[41] Riziko, že nehoda mladého začínajícího řidiče skončí úmrtím je více než 2x větší než u ostatních věkových skupin. Řidičský průkaz na zkoušku v různých obdobách funguje ve více než 15 státech Evropské unie a jde o osvědčený a efektivní nástroj ke snížení nehodovosti začínajících řidičů. Tento koncept jednohlasně doporučují odborníci na plynulost a bezpečnost silničního provozu, protože mladí lidé na začátku řidičské praxe jsou nejrizikovější skupinou a zároveň se sami často stávají obětí závažných nehod.[42] Data, jak významně se tento koncept osvědčí u začínajících řidičů v České republice, si budeme moci ovšem ověřit až v rámci několika dalších let. Autor této práce se v návaznosti na dlouholetou praxi dopravního policisty a instruktora v autoškole zcela ztotožňuje s doporučujícím tvrzením odborníků a považuje tento koncept za jeden z nejlepších a nejdůležitějších z celé novely zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Systém L17:

Další novinkou, která se významně dotýká, pro účely této práce, druhé skupiny mladých začínajících řidičů je systém L17, který je novou alternativou k získání řidičského oprávnění. Jedná se o systém, který umožňuje, s písemným souhlasem zákonného zástupce, získání řidičské oprávnění skupiny „B“ o rok dříve, než tomu bylo doposud. Oprávnění skupiny „B“ opravňuje k řízení vozidla s největší povolenou hmotností do 3 500 kg a s nejvýše 8 místy k sezení, kromě místa řidiče. Zjednodušeně lze říci, že s tímto oprávněním se může řídit běžné osobní motorové vozidlo a jedná se tedy o nejrozšířenější skupinu řidičského oprávnění. Před zavedením tohoto systému bylo možné získat řidičské oprávnění pro tuto skupinu po splnění základní výuky a výcviku v autoškole, která se skládá z 11 hodin teoretické části, z 28 hodin praktického výcviku řízení vozidla, 2 hodin výcviku praktické údržby vozidla a 4 hodin praktického výcviku zdravotnické přípravy a po úspěšném splnění závěrečných zkoušek nejdříve v den 18 tého roku života žadatele. Hlavním rozdílem tedy je, že celý proces získání řidičského oprávnění pro tuto skupinu může započít o rok dříve.

[41] *Zavinění nehod mladými řidiči* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z WWW: https://www.besip.cz/Clanky/Mladi-ridici-zavini-rocne-11-nehod-zameri-se-na-ne

[42] *Řidičský průkaz na zkoušku* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z WWW: https://www.mdcr.cz/Media/Na-pravou-miru/Ridicak-na-zkousku-ma-200-tisic-ridicu-Kdy-mohou

Zásadní podmínky pro tento systém a pro řidiče L17, jak jsou tito řidiči označování, jsou:

- žadatel o řidičské oprávnění musí absolvovat standartní výuku a výcvik v autoškole identickou s běžným žadatelem, ale s možností zahájení výuky a výcviku o rok dříve
- vykonání závěrečné zkoušky a získání řidičského oprávnění skupiny „B“ již od věku 17 let
- do 18 let bude moci tento řidič řídit pouze pod dohledem konkrétního zkušeného řidiče, který je zapsán v registru řidičů jako jeho mentor
- řidič L17 může mít maximálně 4 mentory.[43]

Nedílnou součástí tohoto sytému je tedy následné řízení pod dohledem zkušeného řidiče, tedy mentora, kterým ovšem nemůže být jakákoliv osoba, která je již držitelem příslušeného řidičského oprávnění. Aby se osoba mohla stát mentorem, musí splňovat následující podmínky:

- mentor získal řidičské oprávnění pro skupinu „B“ před více než 10 lety
- mentor je posledních 5 let **nepřetržitě** držitel řidičské oprávnění pro skupinu „B“
- v posledních 5 letech mentor nepozbyl právo k řízení motorového vozidla na území ČR a nebyl ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel
- mentor nemá zadržený řidičský průkaz
- mentor nemá v bodovém hodnocení zaznamenán žádný bod
- mentor musí být zapsán v evidenční kartě řidiče L17.

Pokud tedy žadatel o řidičské oprávnění splní veškeré výše uvedené podmínky, smí až do dovršení 18 let řídit motorové vozidlo pouze pod dohledem svého mentora, který kromě výše uvedených podmínek musí splnit i další zákonné povinnosti mezi které patří:

- sedět při jízdě vedle řidiče
- sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích

[43] Asociace autoškol ČR z.s. Manuál pro Mentory. Praha: Vydavatelství Asociace autoškol ČR z.s s. 5.

- sledovat chování řidiče a v případě potřeby poskytnout radu
- nebýt pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky
- nevykonávat tuto činnost v případě, že by byla jeho schopnost výkonu snížena v důsledku jeho zdravotního stavu
- na výzvu policisty prokázat svou totožnost
- podrobit se na výzvu policisty vyšetření, zda při výkonu doprovodu není pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Zákonnou úpravu problematiky řízení s mentorem nalezneme v § 83a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Jelikož má mentor zákonem stanovené povinnosti, za jejich případné nesplnění mu hrozí sankce, které nově upravuje § 125c odst. 1 písm. h) bod 1-3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Jednotlivé přestupky a sankce za ně jsou, pro lepší přehlednost, uvedené v následující tabulce.

Tabulka 1: Přestupky mentora[44]

přestupek	**pokuta**	**pokuta ve správním řízení**	**počet bodů**	**zákaz řízení**
mentor nesedí vedle řidiče nebo nesleduje provoz nebo chování řidiče	2 500 až 3 500 Kč	4 000 až 10 000 Kč	0	NE
mentor je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nebo je jeho schopnost snížena v důsledku jeho zdravotního stavu	4 500 až 5 500 Kč	7 000 až 25 000 Kč	0	NE
mentor se odmítne na výzvu podrobit vyšetření, zda není pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky	4 500 až 5 500 Kč	7 000 až 25 000 Kč	0	NE

[44] ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích. *In Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361

Autor této práce a ani žádní kolegové ze stejného oddělení dopravní policie se při výkonu služby, od zavedení tohoto systému, tedy od 1. 1. 2024, prozatím nesetkali ani s jedním případem kontroly řidiče L17 s mentorem. Autor práce se domnívá, že nejpravděpodobnějším důvodem tohoto faktu je, že doba trvání získání řidičského průkazu v autoškole se nejčastěji pohybuje v rozmezí od 2 do 3 měsíců, a tak případní žadatelé systému L17, ještě nejspíše nemají ukončený výcvik v autoškole. Otázkou zůstává, jak velký zájem ze strany veřejnosti o tento systém bude. Na tuto otázku, se mimo jiné, autor pokusí odpovědět v praktické části této práce.

Ministerstvo dopravy ve vytvoření a aplikaci tohoto systému spatřuje jako největší přínos kontrolovaný vliv na mladé, začínající řidiče, kteří jsou dlouhodobě jedna z rizikových skupin v oblasti pohybu a nehodovosti na silnicích. Pozitivní přínos k bezpečnosti v dopravě potvrzují všechny státy, kde program podobný tomu L17 zavedli a roky využívají.[45] Ministerstvo dopravy společně s Asociací autoškol vytvořilo aplikaci pro mentory L17, která má za cíl pomoci mentorům a začínajícím řidičům L17 v hledání správného postupu provádění praktických jízd. Jedním z hlavních cílů této aplikace „*je přivést co největší počet žadatelů o řidičské oprávnění k rozhodnutí zvolit pro výuku a výcvik kombinaci autoškoly a systému L17. Zároveň všem těmto účastníkům autoškoly L17 nabízet přehledný a logický systém, kterým lze zvyšovat kvalifikaci mladého začínajícího řidiče za podpory svých mentorů. "*[46] Tato aplikace je veřejně přístupná, a to na internetových stránkách www.autoskola17.cz.

Úprava správního trestání a bodového systému

Tato úprava se týká všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, ale nejvíce řidičů motorových vozidel. Jelikož se jedná o úpravy výše pokut, ať už příkazem na místě nebo ve správním řízení, a tyto úpravy, až na jednu výjimku, zvyšuji částky u pokut, není divu, že právě tato úprava je společensky nejvíce sledovaná a diskutovaná.

Nejzásadnějšími změnami jsou:

a) nově vzniklé skutkové podstaty přestupků anebo jejich úprava

[45] *Systém L17* [online]. [cit. 2024-02-08]. Dostupné z WWW: https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Autoskola-L17
[46] Asociace autoškol ČR z.s. Manuál pro Mentory. Praha: Vydavatelství Asociace autoškol ČR z.s s. 38

Mezi nově vzniklé skutkové podstaty přestupku patří například nepodrobení se technické silniční kontrole. Při tomto přestupkovém jednání hrozí řidiči pokuta příkazem na místě od 2 500 – 3 500 Kč a ve správním řízení pokuta od 4 000 – 10 000 Kč. Zde je třeba poukázat na nesprávné pochopení tohoto přestupku veřejností. Na dopravní policii se stále častější obrací veřejnost s otázkou, zdali tento přestupek není totožný s tím, pokud řidič řídí vozidlo, které má neplatnou technickou prohlídku. Není tomu tak, jelikož technickou silniční kontrolu provádí dopravní policie, kdežto technickou prohlídku, za což je zaměňována technická silniční kontrola, provádí stanice technické kontroly. Pokud tedy řidič řídí vozidlo, které nemá platnou technickou prohlídku, jedná se „pouze" o přestupek dle § 125c odst. 1 písm. k) o provozu na pozemních komunikacích a nikoliv dle § 125c odst. 1 písm. b) téhož zákona, kterým je tedy nepodrobení se technické silniční kontrole. Novinkou je i vznik samostatné kvalifikace přestupku pro porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem, neužití dětské autosedačky, neužití ochranné přilby při jízdě na motocyklu a porušení povinnosti přepravované osoby být za jízdy připoutána bezpečnostním pásem. Před novelou zákona se všechny tyto přestupky kvalifikovaly jako přestupek dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o provozu na pozemních komunikacích, nově má každý tento přestupek svou právní kvalifikaci. Změna těchto právních kvalifikací proběhla i u dalších přestupků jako je například ohrožení řidiče při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého, porušení omezení jízdy některých vozidel, neprokázání totožnosti účastníkům nehody a další. Z hlediska praxe autor nepovažuje tuto změnu zcela za nutnou, jelikož je prakticky nic neřešící a z legislativního hlediska je nadbytečná.

b) úprava bodového systému

Bodový systém v České republice platí od 1. 7. 2006 a jeho cílem je především snížit počet dopravních nehod a přestupků za pomoci represivně preventivního působení. Řidiči mají jasně definováno, jaký bodový postih jim hrozí za jaký typ přestupku. Tento postih se odvíjí se podle závažnosti spáchaného přestupku. Jedná se o trestné body, řidič tak začíná s nulovým kontem a body získává, nejsou mu odebírány, jak je často mylně prezentováno. Každý řidič má nastaven limit na 12 bodů, po jejichž dosažení ho čeká dočasné pozbytí řidičského oprávnění. Před samotnou novelou zákona o provozu na pozemních komunikacích bylo pět různých bodových sazeb. Novela zeštíhlila oněch pět sazeb na sazby tři, kterými, dle závažnosti přestupku, jsou 6 bodů, 4 body a 2 body. Cílem této změny je dle ministra dopravy zlepšit přehlednost bodovaných přestupků a lépe

rozlišit přestupky vážné od těch bagatelních.[47] S touto změnou se autor zcela ztotožňuje, jelikož pět bodových sazeb bylo matoucí nejen pro řidiče, ale často i pro samotné policisty, kteří se leckdy dostali do nepříjemné situace, kdy si při vyřizování přestupku na místě nebyli jistí, zda za daný přestupek jsou například uloženy 2 nebo 3 trestné body.

c) zvýšení sazby pokut a zánik recidivních přestupků

Novela zákona o provozu na pozemních komunikacích zvýšila sazbu, kromě právní kvalifikace přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) což jsou „ostatní a málo závažné přestupky“, u všech přestupků, a to jak přestupků řešených na místě v příkazním řízení, tak i u přestupků řešených ve správním řízení, kde se zvyšují horní hranice sazeb pokut tak, aby bylo možné přihlédnout k vysoce nebezpečnému chování v silničním provozu. U závažných přestupků se prodlužuje i délka doby, po kterou řidič nesmí řídit. Pro účely této práce není třeba ze strany autora uvádět konkrétní navýšení u jednotlivých přestupků. Pro představu o jak vysoké navýšení se jedná, je níže přiložena tabulka se třemi příklady.

Tabulka 2: Komparace navýšení sazeb za pokuty[48]

přestupek	**pokuta na místě před novelou**	**pokuta na místě po novele**	**pokuta správní řízení před novelou**	**pokuta správní řízení po novele**
překročení rychlosti v obci o 20 km/h a více	100 – 2 500 Kč	2 500 – 3 500 Kč	2 500 – 5 000 Kč	4 000 – 10 000 Kč
telefonování při řízení	100 – 1 000 Kč	2 500 – 3 500 Kč	1 500 – 2 500 Kč	4 000 – 10 000 Kč
Odmítnutí dechové zkoušky	nelze	nelze	25 000 – 50 000 Kč	25 000 – 75 000 Kč

[47] *Úprava bodového systému* [online]. [cit. 2024-02-08]. Dostupné WWW: https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Prehlednejsi-bodovy-system-schvalila-vlada,-zavadi

[48] Autor práce, vlastní praxe

Vzhledem k neustále se zvyšujícím cenám a do jisté míry i inflaci, autor považuje navýšení sazby pokut za zcela nezbytnou součást novely. Autor práce je toho názoru, že k tomuto navýšení mělo dojít již mnohem dříve, jelikož uložení pokuty příkazem na místě ve výši 500 Kč nebo 1 000 Kč působilo v cenové hladině dnešní doby spíše směšně a nedůstojně, než výchovně a represivně, což je hlavní cíl uložení pokuty. Z pohledu dopravního policisty, kdy policie je především represivní složkou státu, se autor dokonce domnívá, že navýšení sazeb mohlo být ještě vyšší, k čemuž se autor práce ještě vyjádří v kapitole vlastního návrhu na možné legislativní změny.

Poslední tři změny, kterým se autor bude věnovat, jsou zánik recidivních přestupků, rozšíření institutu kauce a možnost zadržení řidičského průkazu na místě za vysoké překročení rychlosti jízdy. Mezi recidivní přestupky patřil například přestupek překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více, za který byli přestupci, kromě uložení pokuty příkazem na místě, uloženy 3 trestné body. Pokud ovšem řidič spáchal tento přestupek opakovaně během 12 ti po sobě jdoucích měsíců, nemohl být tento opakovaný přestupek projednán na místě v příkazním řízení a přestupek řidiče byl oznámen ke správnímu řízení, kde byl tomuto řidiči přestupci uložen zákaz řízení motorových vozidel v délce 1 až 6 měsíců. Ačkoliv měl tedy řidič přestupce za tyto dva přestupky dohromady 6 trestných bodů, právě z důvodu recidivy tohoto přestupku pozbyl řidičské oprávnění. Právě tuto recidivu novela zákona ruší. Rozšíření institutu kauce a možnost zadržení řidičského průkazu na místě za překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více jsou změny týkající se posílení oprávnění policie. Institut kauce, zejména u zahraničních řidičů přestupců, se mohl využívat u přestupků oznámených ke správnímu řízení, ovšem pouze za podmínky, že u daného přestupku byla sazba pokuty ve správním 3 500 Kč a více. Z výše uvedené tabulky lze vyčíst, že například za přestupek telefonování při řízení vozidla nebylo možné institut kauce využít. Vzhledem k navýšení sazeb v novele zákona o provozu na pozemních komunikacích, již lze i za tento přestupek uložit kauci. Zadržení řidičského průkazu na místě z výše uvedeného důvodu nebylo před novelou zákona možné. Právě za posílení tohoto oprávnění Policie České republiky dlouho „volala“ a autor práce tuto změnu velice kvituje. I k tomuto oprávnění se autor více vyjádří v kapitole vlastního návrhu na možné legislativní změny.

4 Dopravní přestupky jako příčina dopravních nehod

Každá dopravní nehoda úzce souvisí s porušením povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích, tedy s jeho přestupkovým jednáním. V této kapitole se bude autor nejdříve věnovat statistice dvou nejčastějších přestupků. Vzhledem k období vytváření této bakalářské práce, počátek roku 2024, nejsou ještě plně zpracována kompletní data týkající se přestupkové agendy za rok 2023. K dispozici jsou pouze kompletní data za I. pololetí tohoto roku, a tudíž nejsou autorovi práce k relevantně k dispozici. Z tohoto důvodu bude autor pracovat s daty z roku 2022 a 2021. Dále budou čtenáři formou statistických dat představeny dopravní přestupky, které jsou nejčastější a nejtragičtější příčinou dopravních nehod v roce 2023. V tomto případě již jsou tato data k dispozici. V této kapitole se bude autor též věnovat počtu zaviněních dopravních nehod a jejich následků začínajícími řidiči v roce 2023.

4.1 Přehled dopravních přestupků

Jelikož se autor práce účastnil prezentace prvního náměstka policejního prezidenta, podařilo se autorovi získat pro rok 2023 alespoň kompletní vyčíslení všech přestupků projednávaných dopravní policií. V roce 2023 projednávala dopravní policie celkem 508 995 přestupků, což je o 42 727 více než v roce 2022[49]. Pořadí nejčastějších přestupků je každý rok téměř totožné. Ve většině případech se přestupky rok od roku od sebe liší pouze počtem, nikoli však pořadím. Nejčastějším přestupkem se prakticky každoročně stává překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Nejinak tomu bylo i v roce 2022, kdy došlo ke spáchání tohoto přestupku celkem v 184 121 případech, což je o 4 633 méně, než v roce předešlém, kdy tento „fenomén" byl taktéž nejčastějším přestupkovým jednáním.[50] Tuto statistiku potvrzuje i autor práce, kdy právě tento přestupek je zdaleka ten nejčastější, který během služby dopravní policie s kolegy řeší. Ačkoliv je překročení nejvyšší dovolené rychlosti každoročně vyhlašovanou prioritou Ředitelství služby dopravní policie a je během roku vyhlášeno desítky dopravně bezpečnostních akcí specializovaných na toto porušení, jako je například akce Speed Marathon, nedaří se toto číslo v porovnání s roky předešlými zmírnit. Mírný pokles tohoto překročení nastal pouze v roce 2020, kdy bylo zjištěno celkem 137 883 překročení rychlosti, ovšem tento rok byl i z hlediska intenzity provozu na pozemních komunikacích, a tudíž i následného

[49] Policie ČR. Rok 2023 v silniční provozu. Prezentace prvního náměstka policejního prezidenta s. 4
[50] Ministerstvo dopravy ČR. *Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2022* [online] . [cit. 2024-02-14]. Dostupné z:https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu

porušování pravidel silně ovlivněn epidemií covid-19[51]. V roce 2022 byla napříč celou Českou republikou a všemi útvary dopravní policie prováděna přímá kontrola nejvyšší dovolené rychlosti spočívající v jejím měření v celkovém počtu 69 082 hodin v obci a 54 953 hodin mimo obec, tedy celkem 124 035 hodin, což je o 16 062 hodin více než v roce 2021. [52] Druhý nejčastější přestupek souvisí s nevěnováním se řízení, a to je držení při řízení vozidla v ruce hovorové nebo záznamové zařízení, tedy laicky telefonování za jízdy. V roce 2022 byl tento přestupek celkem evidován v 62 154 případech, což je o 2 362 případů vice, než v roce 2021.[53] Z dostupných dat za I. pololetí roku 2023 je více než jasné, že pořadí dvou nejčastějších přestupků se nebude měnit ani po kompletním součtu dat za celý rok 2023, jelikož za toto pololetí je již evidováno 112 577 překročení nejvyšší dovolené rychlosti a 36 770 držení při řízení vozidla v ruce hovorové nebo záznamové zařízení. Již ze statistiky za toto I. pololetí vyplývá, že oproti roku 2022 zde bude značný nárůst těchto přestupků, což je velice znepokojivé.

4.2 Přestupky jako příčiny dopravních nehod

Pokud při provozu na pozemních komunikacích dojde k dopravní nehodě, stává se tak ve většině případů z důvodů kombinace několika faktorů, které vznik této nehody ovlivňují. Jako oblast s nejvyšším potenciálem vzniku počtu závažných dopravních nehod byla identifikovaná nepřiměřená rychlost, která patří k nejvýznamnějším faktorům ovlivňujícím závažnost dopravních nehod. Mezi nejčetnější spolupůsobící faktory patří dále nesprávné vyhodnocení situace, nevěnování se řízen a nezkušeností řidičů.[54]

4.2.1 Nejčastější příčiny dopravních nehod

V roce 2023 bylo dopravní policií šetřeno celkem 94 945 dopravních nehod, což je o 3 515 nehod méně než v roce 2022. V roce 2023 bylo nejčastější příčinou dopravních nehod nevěnování se řízení vozidla. Tento přestupek, kam konkrétně řadíme především telefonování za jízdy, je příčinou 18 458 nehod z celkové počtu dopravních nehod. Druhou nejčastější příčinou je pak nepřizpůsobení a překročení rychlosti vozidla, kdy tato příčina má za vinu celkem 9 703 dopravních nehod. Mezi další příčiny dopravních nehod v roce 2023, které vzhledem k četnosti stojí za zmínku, řadíme postupně nesprávné

[51] Ministerstvo dopravy ČR. *Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2020* [online]. [cit. 2024-02-14]. Dostupné z: https://www.mdcr.cz/Statistiky/Prurezove-statistiky/Prehled-prestupku-za-rok-2020
[52] Policie ČR. Rok 2023 v silničním provozu. Prezentace prvního náměstka policejního prezidenta s. 48
[53] Ministerstvo dopravy ČR. *Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2022* [online]. [cit. 2024-02-14]. Dostupné z:https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu
[54] BESIP – Ministerstvo dopravy. *Mladí řidiči. Klíčový ukazatel. Strategie BESIP 2021–2030* [online]. [cit.2024-02-13]Dostupné z: https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf

otáčení nebo couvání, vyhýbání, nedodržení bezpečné vzdálenosti, nedání přednosti v jízdě, či přejetí do protisměru, které je příčinou 2 651 dopravních nehod[55]

4.2.2 Nejtragičtější příčiny dopravních nehod

Výše zmiňované přejetí do protisměru je dle statistik nejtragičtější příčinou dopravních nehod. Samotné přejetí do protisměru snad ani nelze v současné době specifikovat jako přestupek proti provozu na pozemních komunikacích, protože často souvisí s únavou řidiče a následným mikro spánkem. Současná legislativa se snaží korigovat únavu a řádný odpočinek jen u řidičů profesionálů v nákladní dopravě, kteří jsou povinni pomocí analogových či digitálních tachografů vést a vykazovat svou pracovní činnost, dobu jízdy a zákonem stanovené doby odpočinku. U běžných řidičů je nařízení podobné povinnosti zcela nemožné, avšak autor se domnívá, že by se zákonodárci měli zamyslet nad zavedením podobné povinnosti u řidičů „dodávek" různých kurýrních společností, kteří jsou často přetěžováni a řídí leckdy i více jak 10 hodin v kuse bez jakékoliv povinné přestávky. U řidičů tohoto typu pak logicky vzniká vyšší riziko nehody s příčinou přejetí do protisměru, což má dle statistik nejtragičtější následky. V roce 2023 toto přejetí do protisměru má na svědomí 72 usmrcených osob. Na pomyslném druhém místě nejtragičtějších následků je překročení a nepřizpůsobení rychlosti vozidla, kdy toto porušení má za následek 55 usmrcených osob. Nevěnování se řízení má za následek celkem 53 obětí a je tak ihned za rychlostí na pomyslném třetím místě.[56] Z těchto statistik, vzhledem k opakujícím se stejným přestupkům, tedy překročení rychlosti a nevěnování se řízení, lze jednoznačně vyčíst, že je existuje přímá souvislost s nejčastějšími páchanými přestupky a nejčastějšími a nejtragičtějšími příčinami dopravních nehod.

4.3 Dopravní nehody zaviněné začínajícími řidiči

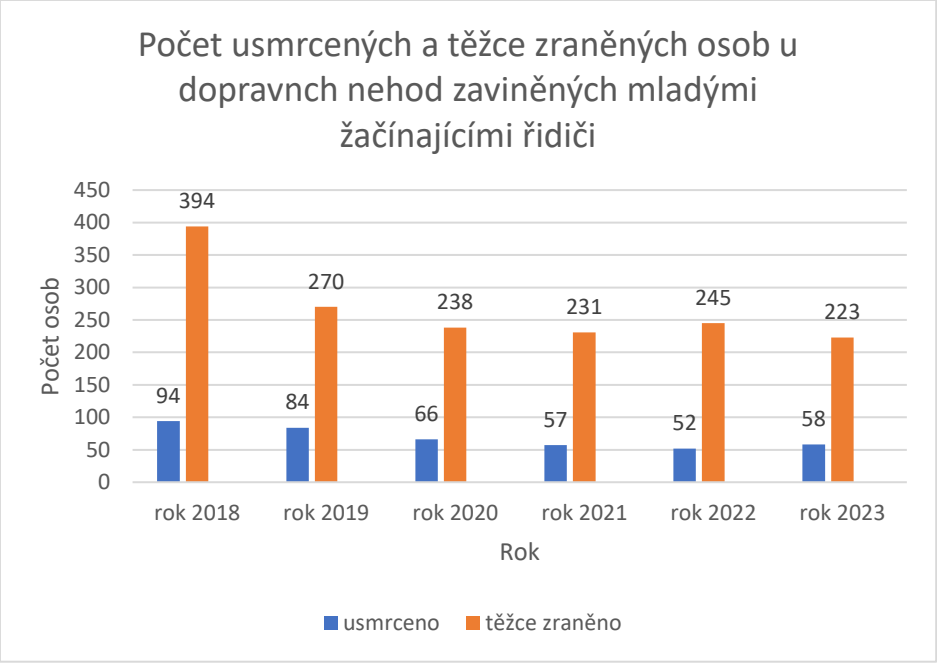
Mladí řidiči jsou rizikoví jak nedostatkem řidičských zkušeností, tak ne vždy zodpovědným chováním, které je pro jedince v tomto vývojovém období specifické a dané jeho psychickým a sociálním vývojem. Především u mužů v této věkové kategorii je častěji identifikována tendence k adrenalinovému a dravému způsobu jízdy nebo agresivitě.[57] Po úspěšném absolvování autoškoly často přichází ztráta subjektivní nejistoty absolventa autoškoly, která vede k předcházení nebezpečným situacím,

[55] Policie ČR. Rok 2023 v silniční provozu. Prezentace prvního náměstka policejního prezidenta s. 21
[56] Policie ČR. Rok 2023 v silniční provozu. Prezentace prvního náměstka policejního prezidenta s. 22
[57]BESIP – Ministerstvo dopravy. *Mladí řidiči. Klíčový ukazatel. Strategie BESIP 2021–2030* [online]. [cit. 2024-02-14]Dostupné z: https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf

subjektivním bezpečím, aniž by došlo k odpovídajícímu zvýšení bezpečí objektivního. Toto podceňování možných rizik a přeceňování vlastních schopností představuje jednu z příčin selhání mladých řidičů.[58]

V roce 2023 bylo mladými začínajícími řidiči motorových vozidel zaviněno celkem 9 465 dopravních nehod, při kterých zahynulo 58 osob, 223 osob bylo těžce zraněno, 3 825 osob bylo lehce zraněno a celkové ekonomické ztráty dosahují výše 17,35 miliard Kč.[59] Dle národní strategie BESIP, která se vytváří na 8 až 9 leté období, bylo řidiči motorových vozidel ve věku 18-24 let v období let 2011 až 2019 usmrceno 18 % a těžce zraněno 17 % všech osob při dopravních nehodách.[60] V níže přiloženém grafu je znázorněn počet usmrcených a těžce zraněných osob při dopravních nehodách, v období 10 let, které zavinili začínající mladí řidiči.

Graf 1: Počet usmrcených a těžce zraněných osob[61]



[58] HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005, s. 140.
[59]*Mladí řidiči - Statistika dopravních nehod mladých řidičů*. [online]. [cit.2024-02-14] Dostupné z WWW: https://www.cdv.cz/tisk/mezirocni-srovnani-nehodovosti-mladych-ridicu-do-24-let/
[60]BESIP – Ministerstvo dopravy. *Mladí řidiči. Klíčový ukazatel. Strategie BESIP 2021–2030* [online]. [cit.2024-02-14] Dostupné z WWW: https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf
[61] Výchozí data pro grafy vycházejí z: BESIP – Ministerstvo dopravy. *Mladí řidiči (15-24 let) motorových vozidel jako viníci dopravních nehod a jejich následky* [online]. [cit. 2023-02-14]. Dostupné z WWW: https://www.cdv.cz/file/tz-mezirocni-srovnani-nehodovosti-mladych-ridicu-do-24-let/

5 Prevence v dopravě

Termín prevence slýchá a užívá ve svém okolí snad každý z nás téměř denně, ovšem ne každý již zná původ definice tohoto pojmu. *„Slovo prevence je latinského původu a znamená opatření učiněná předem, včasnou obranu nebo ochranu.“*[62] Definici tohoto často užívaného pojmu uvádí také PRŮCHA, WALTEROVÁ a MAREŠ v Pedagogickém slovníku, kde je tento pojem definován jako *„soubor opatření zaměřených na předcházení nežádoucím jevům.“*[63] Bohužel se v praxi velmi často stává, že se o prevenci více mluví, nežli se koná. Pro skutečnou prevenci v jakékoliv problematice se často používané věty typu: „musíme vzbudit diskuzi“ apod. skutečně nic nevyřeší.

Co se týká prevence v dopravě, tak v ideálním případě, by si každý z nás měl nést své první poznatky již od útlého dětského věku. Rodiče by měli být Ti, kteří budou pro své děti vzorem při pohybu a provozu na pozemní komunikaci a měli by ve svých dětech vytvářet základy dopravní výchovy. Tu můžeme charakterizovat jako *„přípravu osob na bezpečný pohyb v silničním provozu. Začíná prakticky tehdy, kdy dítě vedeno za ruku poprvé vstoupí do silničního provozu a končí tehdy, když je člověk nucen se pohybu v silničním provozu vzdát.“*[64]

5.1 Oddělení BESIP

V České republice je hlavní preventivní a koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu BESIP, které je samostatným oddělením Ministerstva dopravy. Hlavní strategií je realizace a plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, která se nově plánuje na období 9 let. V současné době tedy BESIP plní Národní strategii bezpečnosti silničního provozu pro období 2021–2030, která si stanovila jako cíl snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob na pozemní komunikaci o polovinu v roce 2030 vůči výchozímu stavu, kterým je průměr let 2017-2019.[65] Oddělení BESIP často spolupracuje i s dopravní policií. Sám autor práce se účastnil již mnohokrát těchto spoluprací, mezi které patří:

[62] HEJDA, J. a DUBEN. R. *Veřejně prospěšné organizace a jejich postavení v systému prevence a ochrany proti drogovým závislostem*. Praha: Vltavín, 2002. s. 167
[63] PRŮCHA, J.,WALTEROVÁ, E. a MAREŠ, J.. *Pedagogický slovník*. Praha: Portál, 1995. s. 167
[64] ŠTIKAR, J., HOSKOVEC J. a ŠMOLÍKOVÁ, J.. *Psychologická prevence nehod: teorie a praxe*. Praha: Karolinum, 2006, s. 122.
[65] BESIP - *Strategie BESIP* [online]. [cit. 2024-02-14]. Dostupné z WWW: https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas

- akce „kolama dolů“ – jedná se o edukační aktivity zaměřené na motorkářskou komunitu, skládá se ze společné vyjížďky motorkářů a policistů na motocyklech a z bezplatné ukázky výcviku na polygonech
- akce „řídím, piju nealko pivo“ – jedná se o každoroční aktivitu, kdy řidiči s negativní dechovou zkouškou při silniční kontrole dostanou za „odměnu“ nealkoholické pivo
- akce „zebra se za Tebe nerozhlédne“ – jedná se o akci, kdy dopravní policisté hlídkují v ranních a odpoledních hodinách na předem vytipovaných přechodem pro chodce v blízkosti mateřských a základních škol

Tím nejambicióznějším cílem prevence BESIP je „vize nula“, kterou Ministerstvo dopravy převzalo ze „Sweden vision zero“ tedy „švédské vize nula“.[66] Jedná se velice ambiciózní, možná až utopický plán, dosáhnout nulového počtu usmrcených a těžce zraněných při dopravních nehodách.[67]

5.2 Start driving

Nejzásadnějším preventivním programem pro mladé začínající řidiče je bezpochyby společný projekt Asociace autoškol ČR a Asociací center bezpečných jízd zvaný Start driving. Tento projekt, který je inspirován rakouským systémem, je zaměřen na zdokonalovací výcvik mladých začínajících řidičů, na kterém se podílí i Policie České republiky, a to formou preventivních přednášek. Pro mladé začínající řidiče po autoškole ve věku 18 až 24 let je tento zdokonalovací kurz zcela zdarma, jelikož je tento projekt financován z fondu zábrany škod. Dotyčný si může zvolit jedno ze školících center, které se nacházejí v Sosnové, Mostě, Hradci Králové, Vysokém Mýtě, Příbrami, Jihlavě, Třinci a Ostravě.[68]

[66]Centrum dopravního výzkumu. *Vize nula* [online]. [cit. 2024-02-15]. Dostupné z WWW: https://www.cdv.cz/vizenula
[67]*Sweden vision zero* [online]. [cit. 2024-02-15]. Dostupné z WWW: https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/vision-zero---no-fatalities-or-serious-injuries-through-road-accidents/
[68] *Start driving* [online]. [cit. 2024-02-15]. Dostupné z WWW: https://www.startdriving.cz/start-driving/

Obsahem kurzu je:

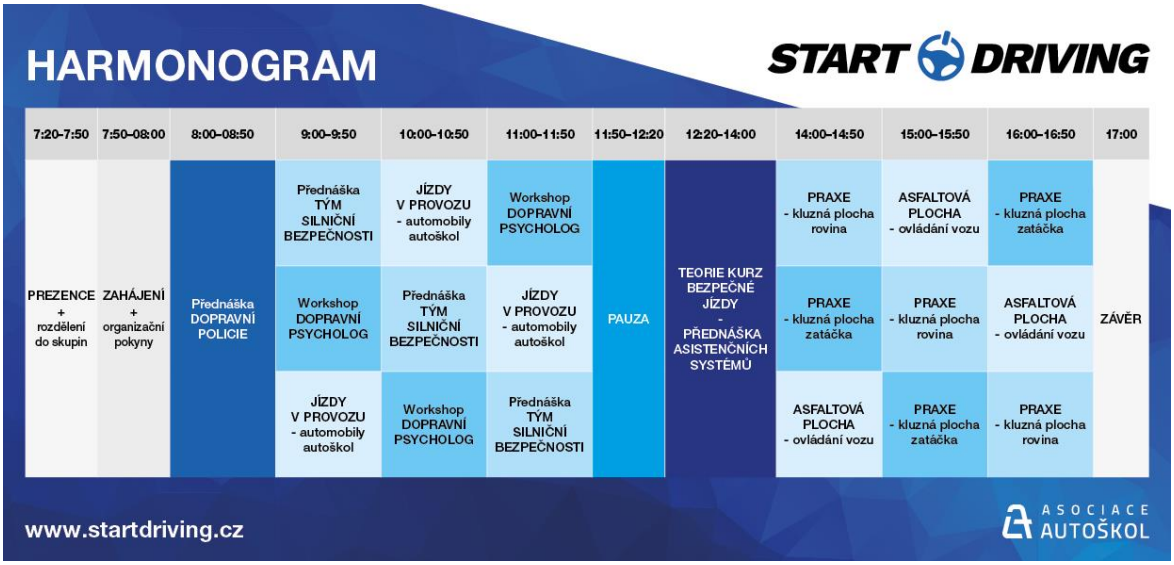
- dopravně-psychologický work s akreditovaným dopravním psychologem
- praktické evaluační jízdy s učitelem autoškoly za účelem zvýšit a udržet úroveň začínajícího řidiče v reálném silničním provozu
- získání praktických zkušeností s ovládáním vozidla za ztížených podmínek na cvičné ploše polygonu.

Jako hlavní cíle si realizátoři projektu stanovili:

- zrealizovat 72 výukových termínů kvalitně, technicky a personálně zajištěných odborníky z oboru vzdělávání řidičů
- upozornit širokou veřejnost na nutnost dalšího vzdělávání řidičů po získání řidičského oprávnění s nutností detailního zaměření na mladé začínající řidiče
- přinést alternativu ke zvýšenému sankcionování řidičů ve formě profesionální didaktické formy následného vzdělávání mladých začínajících řidičů.[69]

V Hradci Králové se v roce 2023 tohoto projektu účastnilo celkem 2721 mladých začínajících řidičů. Na obrázku níže se může čtenář seznámit s harmonogramem tohoto projektu.

Obrázek 2: Harmonogram programu Start driving[70]



[69] Asociace autoškol ČR z.s. *Zajímavosti z pravidel silničního provozu*. Praha: Vydavatelství Asociace autoškol ČR z.s s. 7

[70] Start driving. *Harmonogram projektu* [online]. [cit. 2024-02-15] Dostupné z WWW: https://www.startdriving.cz/wp-content/uploads/2023/03/harmonogram-sd-na-web.jpg

5.3 Autorovi návrhy na prevenci v dopravě

Na prevenci v oblasti dopravy se v České republice nepodílí pouze oddělení BESIP, ale aktivně se snaží zapojovat i další organizace jako je například Česká asociace pojišťoven, Česká kancelář pojistitelů či samozřejmě Policie České republiky. Tyto organizace vzájemně spolupracují a vznikají tímto velice zajímavé preventivní projekty, jako je například celovečerní dokumentární film 13 minut, který přináší pohled na tragické nehody z důvodu nepřiměřené rychlosti očima viníků. Nejnovější vzájemnou kampaní je kampaň „Drogy jsou zkratka“, která momentálně běží ve spotech na České televizi. Uvedené změny zákona o pozemních komunikacích by též mohly mít velký vliv na prevenci v silničním provozu. Vzhledem k dobře fungující spolupráci výše uvedených organizací a zavedeným změnám považuje autor práce prevenci na úseku silničního provozu za kvalitní, nicméně z praxeologického hlediska autor shledává jisté nedostatky či neúplnosti v této oblasti.

5.3.1 Povinnost Start drivingu a mentor „profesionál“

Tento projekt považuje autor za jednoznačně nejlepší, který se týká prevence zaměřené na mladé začínající řidiče, nicméně velký problém autor shledává v dobrovolnosti jeho absolvování. Ve školícím centru v Hradci Králové se tohoto kurzu, dle statistik vedoucího projektu, účastnilo za rok 2023 celkem 2721 uchazečů, což i sám vedoucí hradeckého Start drivingu považuje za nízké číslo. Je to ještě o 92 uchazečů méně, než bylo v roce 2022. Z tohoto lze usuzovat, že o tento projekt není příliš velký zájem, ž čehož plyne, že by bylo za potřebí tyto řidiče více motivovat k jeho absolvování, a to například možností si v určitém časovém období po absolvování tohoto kurzu, v případě potřeby, odečíst 2 trestné body v případě spáchání málo závažného přestupku. Druhým variantou by pak mohlo být zavedení povinné účasti tohoto kurzu pro nové držitele řidičských průkazů, což by jistě bylo velkým přínosem do budoucna.

Požadavky na mentora v systému L17 byly v této práci již zmíněny, ovšem tyto požadavky nejsou zárukou toho, že mentor bude zkušený a kvalitní rádce pro nového začínajícího řidiče. Objevují se názory odborníků, se kterými se ztotožňuje i autor práce, že tyto požadavky nejsou dobře nastaveny. Pokud si představíme příklad, kdy jeden řidič řídí vozidlo denně a má za sebou tisíce kilometrů a bohužel se, byť jen jednou, nevyhne například menšímu překročení rychlosti za 2 trestné body, tak již nesplňuje požadavek na mentora, ačkoliv vzhledem ke zkušenostem by byl jistě lepším mentorem, než osoba, která je „svátečním“ řidičem a ročně najede jen několik desítek kilometrů a to bez

spáchání přestupku. Článek na toto téma vyšel na internetovém portálu idnes.cz, kde se mimo jiné píše o názoru provozovatelů autoškol, kteří toto potvrzují a jako příklad je uveden případ v autoškole v Šumperku, kde provozovatel autoškoly uvádí: „*Hlásí se mi tu kluk, jeho tatínek chce, aby se mladý rozjezdil co nejdřív. Ale sám už má na kontě pár bodů, takže mentorkou je maminka. Ta mi odkládala schůzku, protože nemohla týden řidičák najít. Roky vůbec neřídila, tak opravdu nevím, jak synovi pomůže.“*[71] Autor práce navrhuje jako možnou a kvalitnější alternativu k osobě mentora to, že by touto osobou mohl být pouze držitel profesního osvědčení. V tomto případě je jistota, že taková osoba úspěšně absolvovala dopravně psychologické vyšetření, které je nezbytnou součástí pro získání profesního osvědčení, a je zde mnohem větší pravděpodobnost, že taková osoba bude i pravidelně a velké míře řídit a tím bude mnohem přínosnější pro začínajícího řidiče.

5.3.2 Středoškolské semináře

I vzhledem k nově zavedenému systému L17 a tím spojené možnosti začít řídit motorové vozidlo v autoškole již v 16 letech, se autor domnívá, že důležitým krokem v oblasti prevence by mohlo být zařazení povinně volitelného semináře souvisejícího s provozem na pozemních komunikacích na středních školách. Jen občasné preventivní přednášky na těchto školách, jejichž četnost, která vychází i z otázky v praktické části práce, není nijak vysoká, jsou i vzhledem k věku studentů, zcela nedostačují. Součástí těchto seminářů by mohla být i účast dopravních policistů, kteří by přinášeli pohled ze své praxe.

5.3.3 Úprava výuky a výcviku v autoškole

V současné době lze výuku v autoškole absolvovat dvěma způsoby, které se od sebe liší počtem hodin výuky teorie. V případě standartního způsobu je celkový počet teoretických hodin 36, v případě individuálního studijního plánu je to počet 11 hodin.[72] Teorie je skládá z výuky předpisů provozu na pozemních komunikacích, výuky ovládání a údržby vozidla, výuky zásad bezpečné jízdy a zdravotnické přípravy. I v tomto případě by zcela jistě byla přínosem, při výuce bezpečné jízdy, přednáška ze strany Policie České republiky, a to s důrazem na reálné následky riskantního jednání na volantem. Bohužel

[71] Mentoři. *Mentoři jsou k ničemu* [online]. [cit. 2024-02-26]. Dostupné z WWW: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/ridicsky-prukaz-sedmnactileti-novela-mentor-autoskola.A240209_191650_domaci_vals?zdroj=sph_hp

[72] Autoškolské noviny – Odborný časopis zabývající se vzděláváním a zkoušením řidičů. Praha. Vydavatelství Asociace autoškol ČR září 2023. s. 47

jsou to ve většině případech právě reálné obrázky z místa nehod apod., které člověku utkví v hlavě. Novým začínajícím řidičům by to mohlo nastavit ono pomyslné zrcadlo reality, co vše může způsobit porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích.

Praktická část autoškoly se skládá z 28 praktických jízd, kdy jedna jízda trvá 45 minut. Tato část se dělí na 3 etapy:

- 1. etapa – obsahuje jízdy v minimálním provozu, kterým předchází autocvičiště nebo trenažér – rozsah 7 hodin
- 2. etapa – obsahuje jízdy v silničním provozu se zapojením parkování – rozsah 12 hodin
- 3. etapa – obsahuje jízdy v silničním provozu, kdy minimálně jedna hodina musí být věnována nácviku správného jednání v jednotlivých rizikových situacích[73]

Během 1. etapy se zpravidla během první a druhé hodiny učitel věnuje praktické ukázce údržby a ovládání vozidla, a tak na praktické jízdy zbývá pouhých 26 hodin, což je zcela nedostačující. Jedna hodina, která má být věnována nácviku rizikových situací je často ze stran autoškol zanedbávána, a to především právě z nedostatečného počtu hodin na jízdy v provozu a nevyhovujícím podmínkám pro tento nácvik. I kdyby každá autoškola svědomitě plnila tuto povinnost, je 45 minut pro přípravu na rizikovou situaci, která může na silnicích nastat a ovlivnit i několik životů, zcela nedostačující. V případě vlastního uvážení si může žadatel o řidičské oprávnění praktické jízdy přikoupit, provozovatel autoškoly ho však nesmí do tohoto nutit. Z poznatků autorovi praxe vychází, že žadatel, který si přikoupí alespoň 8 hodin je nejen na závěrečné zkoušky, ale především do skutečného provozu daleko lépe připraven. Z tohoto důvodu by autor navrhoval zvýšení počtu hodin praktických jízd. Autoškoly by pak měly více prostoru se těmto začínajícím řidičům více věnovat a zaměřit se tak více na kvalitu začínajících řidičů, než jen na jejich kvantitu. Více „vyježděných“ začínajících řidičů by zcela nepochybně znamenala zvýšení bezpečnosti na silnicích.

[73] Výuka a výcvik v autoškole. *Autoškoly na internetu* [online]. [cit. 2024-02-20]. Dostupné z WWW: https://autoskoly.cz/?page_id=180

Samozřejmě, že nemalý vliv na kvalitu výuky a výcviku má i samotná autoškola, a především její učitelé, kteří, aby mohli vykonávat tuto činnost, musí splnit následující podmínky:

- věk alespoň 24 let
- minimálně středoškolské vzdělání zakončené maturitou
- nemá uložen trest zákaz řízení motorových vozidel a v posledních 3 letech mu nebyl takový trest uložen
- je držitelem řidičského oprávnění, které chce vyučovat, alespoň 3 roky
- úspěšné absolvování dopravně psychologického vyšetření
- čistý trestní rejstřík
- splnění základního školení a závěrečné zkoušky[74]

Autor práce spatřuje problém v základním školení učitelů, kdy pouze 1 hodina je věnována základům pedagogiky, rétoriky a andragogiky. Učitel v autoškole k naplnění svého cíle, tedy profesionálně připravit žáka žadatele o řidičské oprávnění, potřebuje kompetence, mezi které patří nikoliv pouze odborné vědomosti o silniční dopravě a zásadách bezpečné jízdy, ale rovněž také základní znalost pedagogiky a andragogiky. Jak uvádí autor HARTL[75], učitel by měl mít vysoké organizační, pedagogické a komunikační dovednosti, které nejde, na rozdíl od ovládnutí určitého oboru nebo určité oblasti znalostí, přisvojovat a rozvíjet studiem a učením se, ale zejména praxí. Častým problémem ve výcviku je právě nedostatečná pedagogická příprava učitelů, kdy dochází k vzájemnému neporozumění se žákem, což může významně ovlivnit i žákovi budoucí řidičské dovednosti. Sám autor práce se setkal s několika žáky žadateli, kteří z těchto důvodů přešli v půlce kurzu z jiné autoškoly. Z tohoto důvodu autor navrhuje úpravu náplně základního školení pro učitele autoškoly a to především s akcentem na pedagogiku.

[74] BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., *Zákon č. 247/2000 Sb. s komentářem (ve znění 16 novel) v aktuálním znění*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2015. s. 36
[75] HARTL, P., *Kompendium pedagogické psychologie dospělých*. Praha: Karolinum, 1999. s. 197

6 Návrh na legislativní změny

První možností, ta přívětivější pro řidiče, jak vylepšit situaci na českých silnicích je zcela jistě již zmiňovaná prevence. Pokud prevence dostatečně nezafunguje a svědomitost jednotlivých řidičů selže, přichází na řadu druhá možnost a tou je represe, tedy potlačení. K efektivní represi, jejíž vymahatelem je Policie České republiky, je třeba pevná legislativní opora. Novelou zákona o provozu na pomezních komunikacích získala policie jistá represivní oprávnění, mezi které lze zařadit i navýšení sazeb u přestupků, nicméně autor práce spatřuje některé tyto změny za nedostačující. V této kapitole autor uvede vlastní návrhy na možné legislativní doplnění či změny, u kterých bude vycházet především z vlastních zkušeností z praxe, ale i z dostupných statistik.

6.1 Zadržení řidičského průkazu

V současné legislativě je možno zadržet řidičský průkaz za přestupky související s alkoholem či jinou návykovou látkou, za přestupek řízení vozidla bez příslušné skupiny řidičského oprávnění a jak bylo již zmíněno, nově i za překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km/h a více a mimo obec o 50 km/h a více. Od zavedení zadržení řidičského průkazu za rychlost těchto hodnot, dopravní policisté z Oddělení silničního dohledu Královéhradeckého kraje zadrželi řidičský průkaz celkem v 10 ti případech a ze zpětné vazby správních orgánů, které řeší následné potrestání řidiče, jednoznačně vyplývá, že řidiči přestupci mají sami velký zájem na co možná nejrychlejším projednání jejich přestupku ve správním řízení. Po dobu zadržení řidičského průkazu totiž řidiči nemohou řídit a správním orgánům tak odpadá jeden z největších problémů při projednávání podobných přestupků, kterými je doručování předvolání k projednání, či vyhýbaní projednávání přestupku ze strany řidiče. Takto mají sami řidiči zájem na co nejrychlejším projednání. Z tohoto důvodu autor navrhuje legislativně rozšířit oprávnění k zadržení řidičského průkazu za každý přestupek, kde zákon stanovuje jako dílčí trest zákaz řízení. Účelovost autor v tomto případě shledává v tom, že by se správní úřady nemuseli při správním řízení zabývat výše uvedenými problémy. Dalším důvodem, proč tuto možnost autor navrhuje, je i vysoký, byť represivní, výchovný efekt. Jako příklad tohoto efektu autor uvádí situaci z loňského roku, kdy jako dopravní policista řešil řidiče za přestupek překročení rychlosti v obci o 40 km/h a více, tedy za přestupek, který vzhledem k závažnosti nebylo možné řešit příkazem na místě. Řidič byl o tomto poučen a bylo mu sděleno, že mu u správního řízení hrozí mimo peněžitého trestu i trest spočívající v zákazu řízení, tedy že přijde o řidičský průkaz. V tento okamžik se řidič domníval, že mu bude zadržen řidičský průkaz přímo na místě a vzhledem ke změně jeho

chování a vystupování bylo zřejmé, že si uvědomil závažnost situace a svého prohřešku. Po detailnějším vysvětlení, tedy, že mu řidičský průkaz nebude zadržen přímo na místě, ale až po rozhodnutí správního úřadu a že z místa spáchání přestupku bude moci odjet a bude moci řídit až do rozhodnutí správního orgánu, řidič změnil své chování k naprosté aroganci a povýšenosti vůči osobě policisty, v tomto případě autorovi práce. V tomto uvědomění si závažnosti situace a následků autor spatřuje onen silný výchovný efekt.

6.2 Zvýšení sazby pokut za přestupky

V této práci se autor zvýšení sazeb, ke které došlo zmiňovanou novelou zákona o provozu na pozemních komunikacích, již věnoval a ze statistik všech útvarů dopravní policie Královéhradeckého kraje jasně vyplývá, že tato změna má velmi pozitivní vliv na četnost přestupkového jednání. Pro lepší porovnání četnosti přestupků ve sledovaném období, tedy od 1. 1. do 1. 3. v letech 2022–2024, autor přikládá tabulku.

Tabulka 3: Četnost přestupků[76]

Přestupek	Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024
Telefonování při řízení	187	206	124
Překročení rychlosti	1545	1898	1064
Jízda na červenou	166	133	86
Odmítnutí podrobení vážení vozidla	7	0	1

V roce 2022 byla sazba za odmítnutí podrobení se nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení 30 000 Kč, v roce 2023 se tato sazba výrazně zvedla a to na 100 000 Kč. Je zcela evidentní, že výše sazby, z pochopitelných důvodů, má výrazný vliv na páchání přestupků. Ve sledovaném období bylo nejvíce dopravně bezpečnostních akcí,

[76] Přehled o činnosti dopravní policie – Statistika Policie České republiky Královéhradeckého kraje ze systému KEP

a to zejména se zaměřením na dodržování rychlostních limitů, v letošním roce, tedy v roce 2024, a i přes to je pokles přestupků velmi výrazný. Z tohoto autor usuzuje, že pokud by zvýšení sazby za pokuty bylo ještě výraznější, jako tomu je ve většině případech i v sousedních státech, mohl by být pokles přestupkového jednání a s tím související bezpečnost na silnicích ještě výraznější. Pro představu o porovnání sazeb za pokuty, u dvou vybraných přestupků, se sousedními státy autor přikládá tabulku.

Tabulka 4: Komparace výše sazeb pokut v ČR a zahraničí[77]

přestupek	**Česko**	**Slovensko**	**Polsko**	**Německo**
Překročení rychlosti v obci např. o 31 km/h	až 3 500 Kč	200 euro cca 5 000 Kč	800 zlotých cca 4 400 Kč	260 euro cca 6 500 Kč
Jízda na červenou	až 5 500 Kč	až 300 euro cca 7 500 Kč	1460 zlotých cca 8 500 Kč	až 360 euro cca 9 000 Kč

6.3 Doživotní zákaz řízení motorových vozidel

O tomto druhu trestu se v České republice zatím neuvažuje, nicméně autor se domnívá, že by se o této extrémní možnosti trestu naopak uvažovat mělo. Příkladem využití tohoto trestu by mohly být případy, kdy řidič závažným způsobem, jako je například zákaz předjíždění, řízení pod vlivem alkoholu či drog, poruší pravidla silničního provozu a způsobí tím dopravní nehodu, při které má jiný účastník smrtelné zranění. Tento trest by mohl být součástí soudního trestu spočívající v trestu odnětí svobody či podmíněného trestu odnětí svobody. Autor, který byl během výkonu služby u několika dopravních nehod se smrtelným zraněním způsobeným závažným porušením pravidel provozu na pozemních komunikacích jiným řidičem, je toho názoru, že pokud někdo pochybí za volantem takovým způsobem, že způsobí smrt druhého, již by nikdy neměl usednout za volant. Tento trest se možná jeví jako velmi přísný, ovšem za

[77] Pokuty v zahraničí. *Pokuty v Německu* [online]. [cit. 2024-02-23]. Dostupné z WWW: https://autotrip.cz/pokuty-v-nemecku/. *Základní přehled bodového systému a pokut v zahraničí* [online]. [cit. 2024-02-23] Dostupné z WWW: https://www.tymbezpecnosti.cz/stranky/140/zakladni-prehled-bodoveho-systemu-a-pokut-v-zahranici.html

zbytečnou ztrátu jiného lidského života, se autorovi tento návrh trestu jeví jako zcela adekvátní.

7 Průzkumné šetření

Hlavním cílem práce je analýza znalosti následků přestupkového jednání a sankci za ně u začínajících řidičů. Jak již autor uváděl, v této praktické části, se pro účely této práce jedná o začínající řidiče z oblasti žadatelů o řidičské oprávnění, kteří se již pohybují v provozu na pozemních komunikacích, ale pod dohledem učitele autoškoly. Znalost následků za porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích je důležitou součásti bezpečnosti a plynulosti provozu, to platí dvojnásobně u této kategorie řidičů, kteří jsou bez praktických zkušeností.

7.1 Formulace problému

Při hodinách teorie v autoškolách se vyučuje především to, jakým způsobem se mají řidiči na silnicích chovat, jak reagovat na dané situace a především to, co je zákonem dovolené - například jaká je nejvyšší dovolená rychlost, či kdy a za jakých podmínek se smí předjíždět apod., nebo to, co je zákonem naopak zakázané. Toto se vyučuje v návaznosti na závěrečné otázky, které jsou jednou z podmínek pro úspěšné získání řidičského oprávnění. Téměř většina těchto začínajících řidičů je schopna se toto naučit tak, aby test úspěšně absolvovali. Vzhledem k tomuto se při teoretické výuce často vůbec neřeší následky za nedodržení toho, co se vyučuje a tito řidiči pak z velké části nemají ponětí o tom, co jim za konkrétní porušení hrozí za sankce. Tato přestupková a sankční problematika absentuje i u kompletního výčtu testových otázek. Autor práce je toho názoru, že kdyby mladí začínající řidiči lépe a detailněji znali následky svého případného přestupkového jednání a sankcí za ně, je zde veliká pravděpodobnost toho, že by se tohoto jednání v budoucnu mohli vyvarovat, a tím by se zlepšila i situace na českých silnicích. Hlavním cílem tohoto průzkumného šetření tedy bude analyzovat znalost přestupkového jednání a sankcí za ně u výše uvedené skupiny řidičů, což koresponduje s hlavním cílem této práce. Autorova hypotéza je taková, že více než 50 % začínajících řidičů se v oblasti následků přestupkového jednání neorientuje a nezná je.

7.2 Vzorek respondentů

Průzkumné šetření probíhalo v období od 8. 1. 2024 do 26. 2. 2024 a to ve vybrané autoškole v Hradci Králové, kdy tato autoškola měla v roce 2022 nejlepší recenze z řad žadatelů.[78] Vzhledem k účelům této práce byli respondenti záměrně výhradně jen

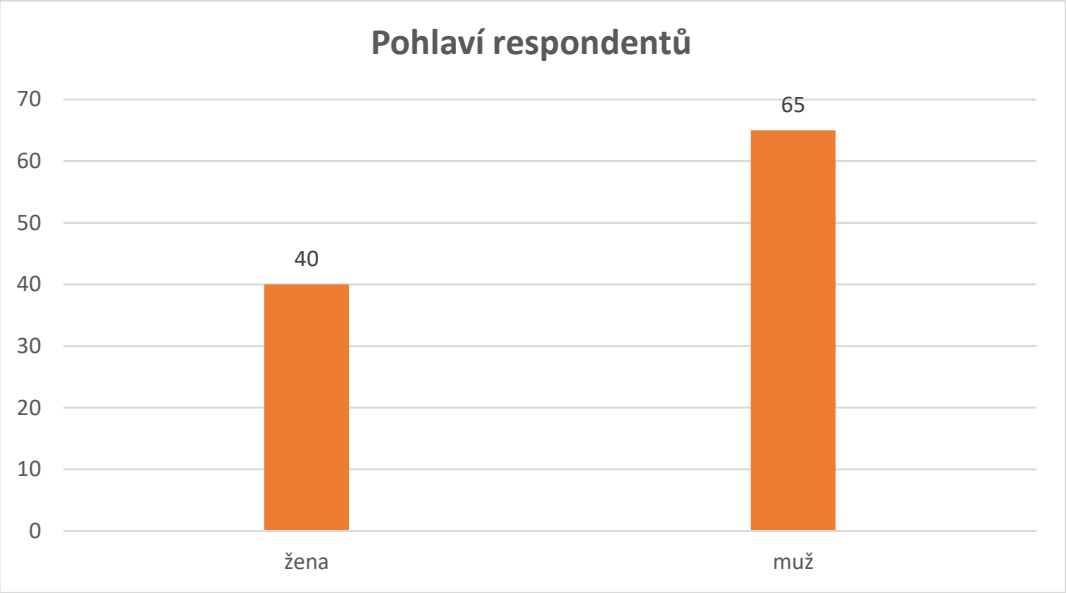
[78] Nejlépe hodnocené autoškoly dle recenzí v Česku [online] Nejlépe hodnocené autoškoly v Česku. [cit.2024-03-02] Dostupné z: https://www.garaz.cz/clanek/servis-auta-jak-na-to-nejlepe-hodnocene-autoskoly-v-cesku-zde-najdete-tipy-z-cele-republiky-21008600

začínající řidiči. Průzkumné šetření probíhalo opakovaně při hodinách teorie autoškoly, a to formou anonymního dotazníku, kdy vzorek respondentů byl náhodný. Pokud se některý z respondentů nacházel na hodině teorie opakovaně, již se tohoto průzkumného šetření neúčastnil, aby nedocházelo k ovlivnění tohoto šetření.

7.3 Výsledky průzkumu

Otázka č. 1: Jaké je Vaše pohlaví?

Graf 2: Pohlaví respondentů[79]

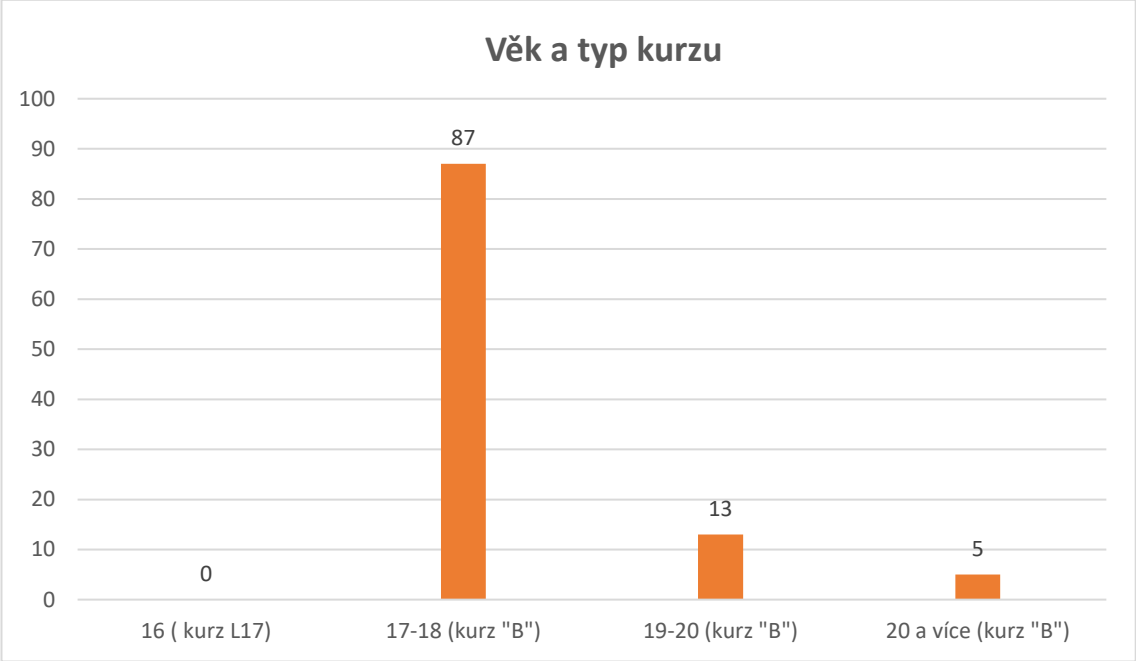


Z celkového počtu 105 respondentů, je více mužů, kterých je celkem 65, což činí 68,3 % z celkového počtu. Žen je celkem 40, což činí 31,7 %.

[79] Autor práce 2024, vlastní šetření

Otázka č. 2: Kolik Vám je let

Graf 3: Věk a typ kurzu[80]



Z počtu 105 respondentů nebyl ani jeden ve věku 16 let, tedy žádný účastník nově zavedeného systému L 17. Celkem 87, což je 91,4 % dotázaných je ve věku 17-18 let a jsou účastníky klasického formátu autoškoly při výuce výcviku pro skupinu „B“.

[80] Autor práce 2024, vlastní šetření

Otázka č. 3: Kolik hodin praktických jízd již máte absolvováno?

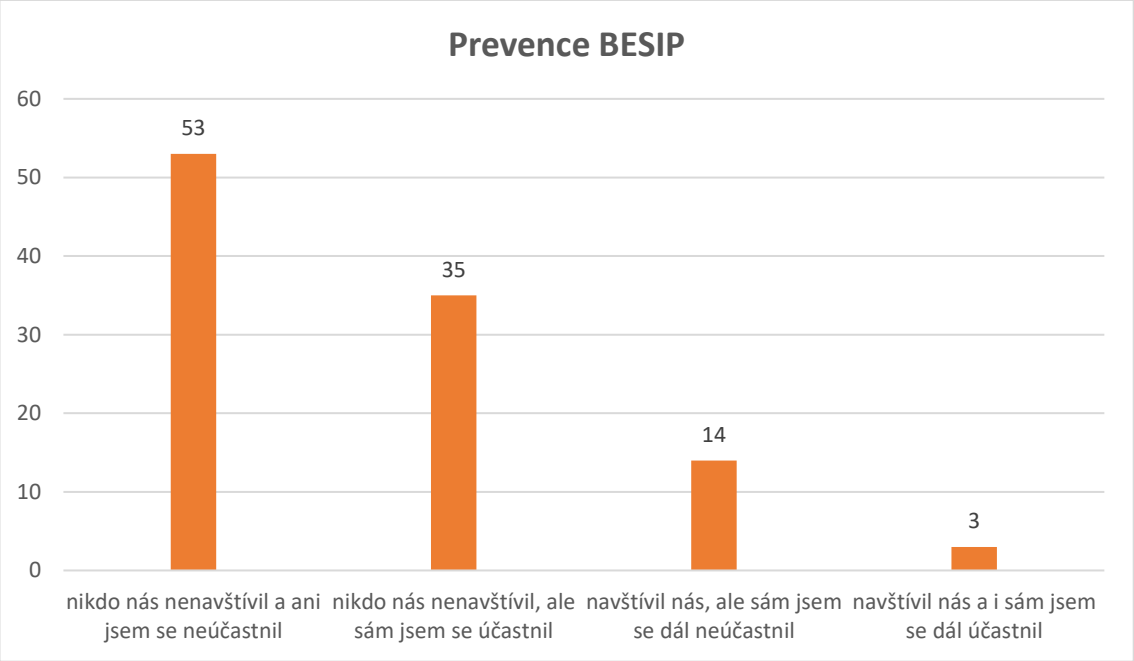
Graf 4: Délka praxe výcviku[81]

Tato otázka je velice důležitá z toho důvodu, aby bylo zřejmé, že většina z respondentů nejsou úplnými začátečníky a pohybují se již v provozu na pozemních komunikacích a musí samostatně řešit dané situace, z čehož vyplývá nutnost znalosti pravidel silničního provozu. Nejvíce respondentů, celkem 62, což je 65,1 %, je v poslední fázi autoškoly a tedy bezprostředně před závěrečnými zkouškami a před samostatným řízením v provozu.

[81] Autor práce 2024, vlastní šetření

Otázka č. 4: Navštívil Vás při Vašem studiu na škole koordinátor BESIP nebo účastnili jste se nějakého preventivního kurzu BESIP?

Graf 5: Prevence BESIP[82]

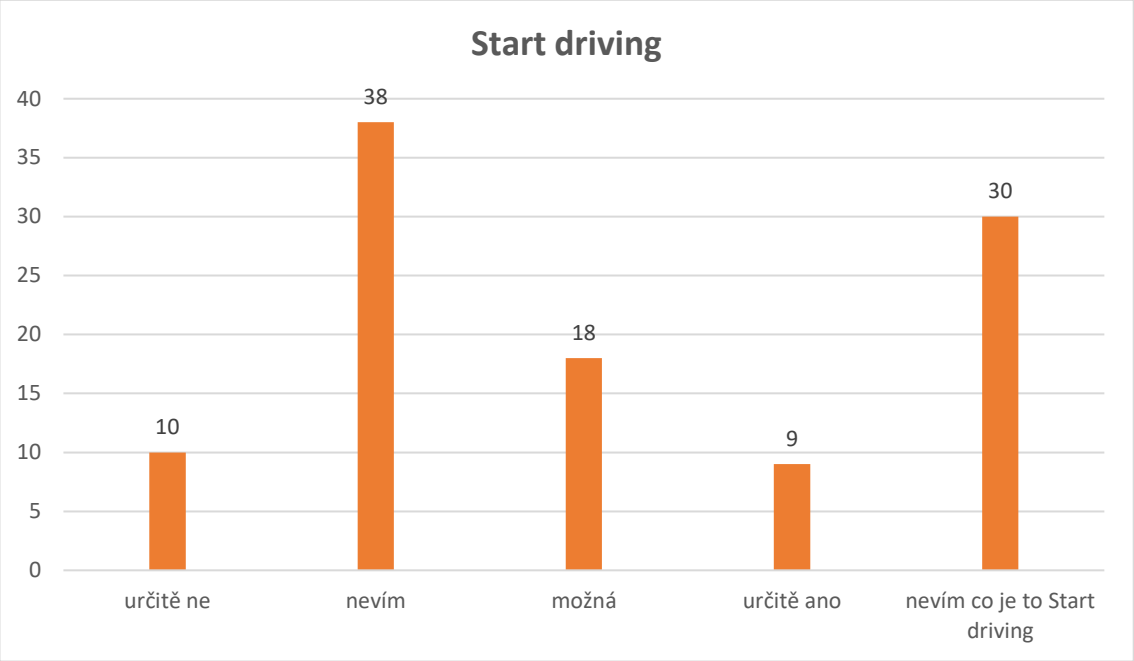


Cílem této otázky bylo zjistit, zdali se mladí začínající řidiči setkali s prevencí provozu na pozemních komunikacích během svého studia na škole, či se sami aktivně zúčastnili nějakého preventivního programu či kurzu. Celkem 53 respondentů, což je 55,7 %, odpovědělo, že se s prevencí na škole nesetkali a ani se sami podobného programu neúčastnili. Toto zjištění autor považuje za alarmující a jako náprava této situace by se mohl využít autorův návrh na zavedení středoškolských seminářů uvedených v kapitole prevence v dopravě.

[82] Autor práce 2024, vlastní šetření

Otázka č. 5: Využijete po získání řidičského průkazu bezplatný program Start driving?

Graf 6: Start driving[83]

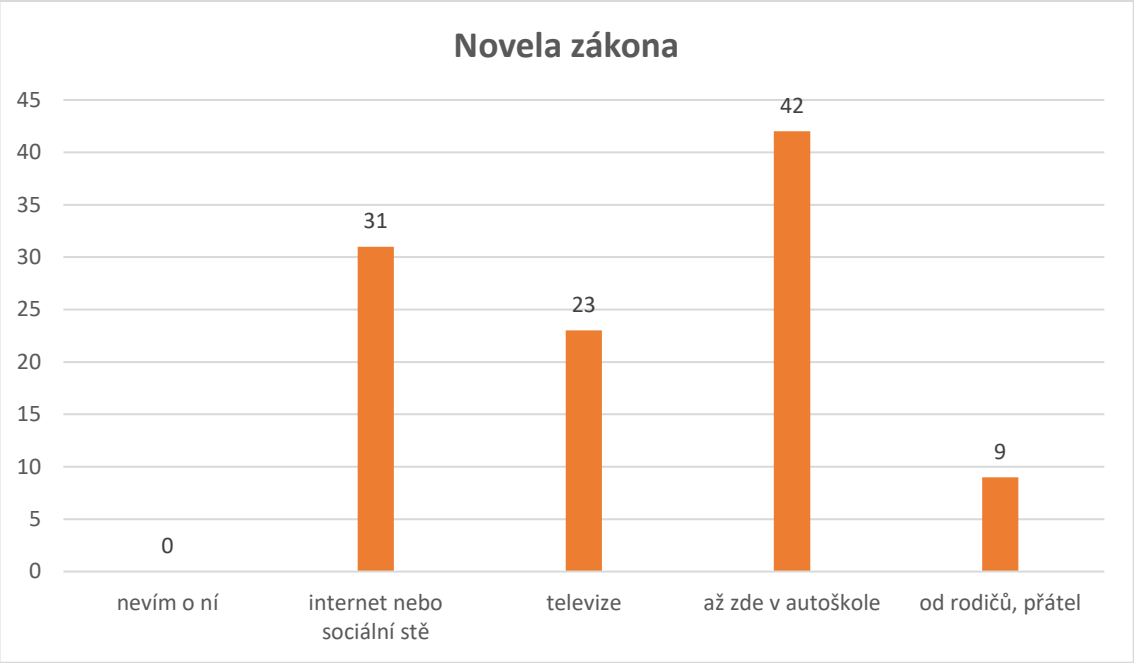


Cílem této otázky bylo zjistit, kolik začínajících řidičů se po úspěšném absolvování závěrečné zkoušky v autoškole a získání řidičského průkazu dobrovolně zúčastní programu Start drivingu. Pouze 9 respondentů, což je 9,5 %, odpovědělo, že ano, což autor považuje za velice nízké číslo. Za upozornění stojí i 30 respondentů, což je po možnosti odpovědi "nevím" druhá nejčastější odpověď, kteří odpověděli, že neví, co tento preventivní program znamená a obnáší.

[83] Autor práce 2024, vlastní šetření

Otázka č. 6: Odkud jste se dozvěděli o novele zákona o provozu na pozemních komunikacích, která platí od 1.1.2024:

Graf 7: Novela zákona[84]



Tato otázka byla zaměřena na zdroje, ze kterých mladí začínající řidiči čerpají informace o novele stěžejního zákona. Pozitivním zjištěním je, že ani jeden z respondentů neodpověděl, že by o této novele nevěděl. Celkem 42 respondentů, což je 44,1 %, se o novele dozvěděla až v autoškole. Jelikož se jedná o nejčastější odpověď, lze z tohoto usuzovat, že respondenti spoléhají na získání informací ohledně novinek o provozu na pozemních komunikacích především na autoškolu a nejsou příliš aktivní ve vyhledávání těchto novinek.

[84] Autor práce 2024, vlastní šetření

Otázka č. 7: Pokud se jako začínající řidič dopustíte přestupku, za který je Vám uloženo 6 trestných bodů, znamená to pro Vás:

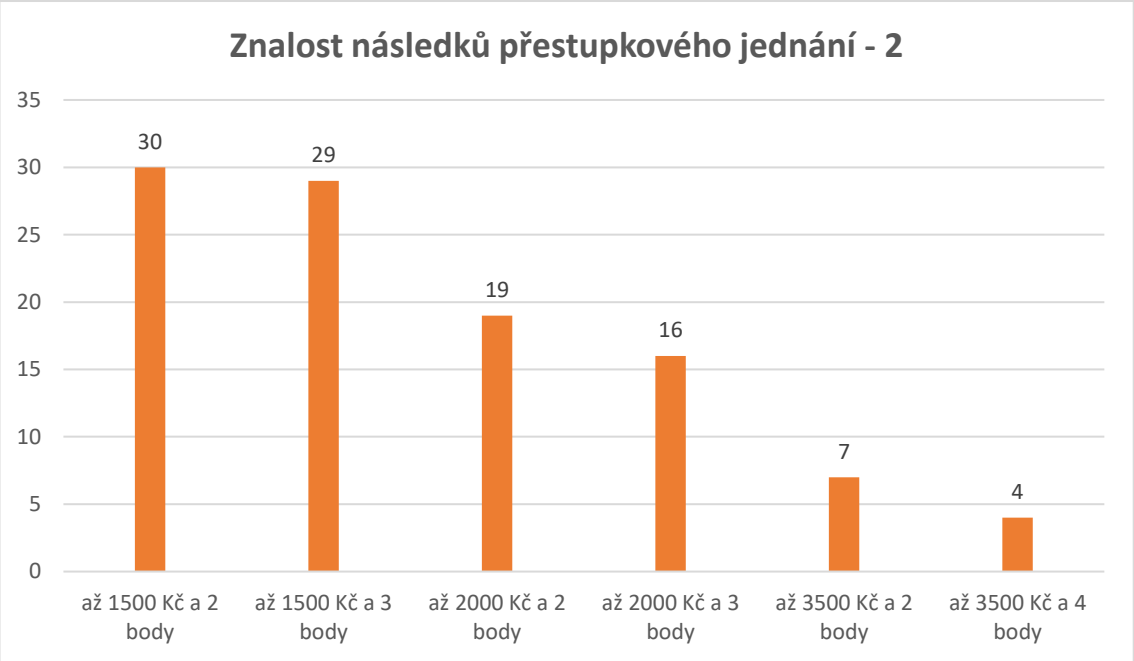
Graf 8: Znalost následků přestupkové jednání - 1[85]

Tato otázka je první z hlavní oblasti tohoto průzkumného šetření, kterým je znalost následků přestupkového jednání. Hned v první otázce je zjištěno, že 57 respondentů, tedy 59,9 % z celkově dotázaných, neví, co v případě spáchání 6 bodového přestupku následuje. Správně odpovědělo, tedy povinnost zúčastnit se preventivního programu, pouze 14 dotazovaných respondentů.

[85] Autor práce 2024, vlastní šetření

Otázka č. 8: Jaká výše pokuty a kolik trestných bodů Vám hrozí za přestupek držení telefonního přístroje za jízdy?

Graf 9: Znalost následků přestupkového jednání - 2[86]

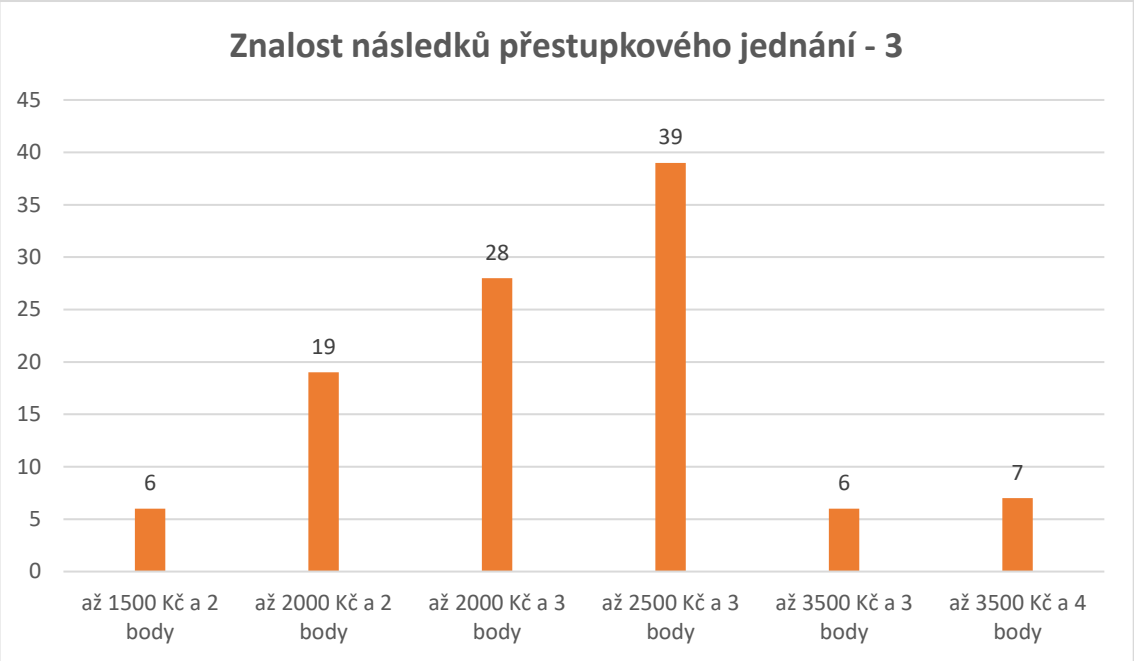


Druhá otázka ze znalosti následků přestupkového jednání se týkala držení telefonního přístroje za jízdy. Správně, tedy pokuta až do výše 3500 Kč a 4 trestné body, odpověděli pouze 4 respondenti, což je 4,2 % z celkového počtu dotázaných.

[86] Autor práce 2024, vlastní šetření

Otázka č. 9: Jaká výše pokuty a kolik trestných bodů Vám hrozí za překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 25 km/h?

Graf 10: Znalost následků přestupkového jednání - 3[87]

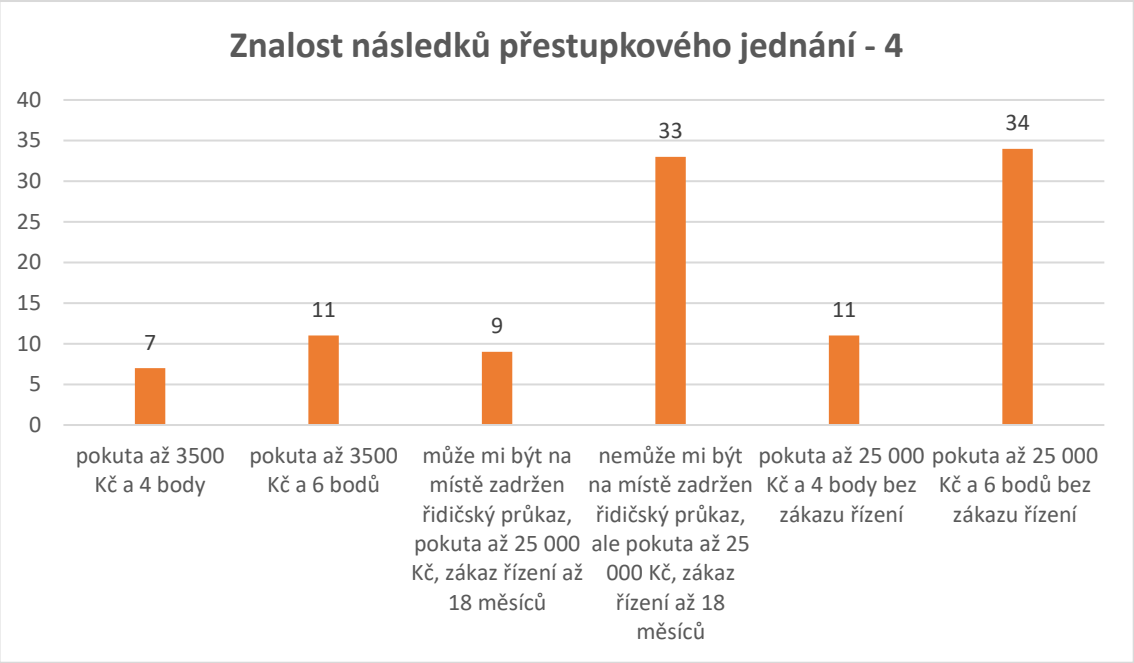


Třetí otázka ze znalosti následků přestupkového jednání se týkala překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 25 km/h. Správně, tedy pokuta až do výše 3500 Kč a 4 trestné body, odpovědělo pouze 7 respondentů, což je 7,4 % z celkového počtu dotázaných. Zajímavostí je, že nejčastější odpověď s celkovým počtem 39, je až 2500 Kč a 3 body, což byl nejvyšší možný trest před novelizací zákona provozu o pozemních komunikacích.

[87] Autor práce 2024, vlastní šetření

Otázka č. 10: Co nastane v případě, pokud překročíte rychlost v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více?

Graf 11: Znalost následků přestupkového jednání - 4[88]

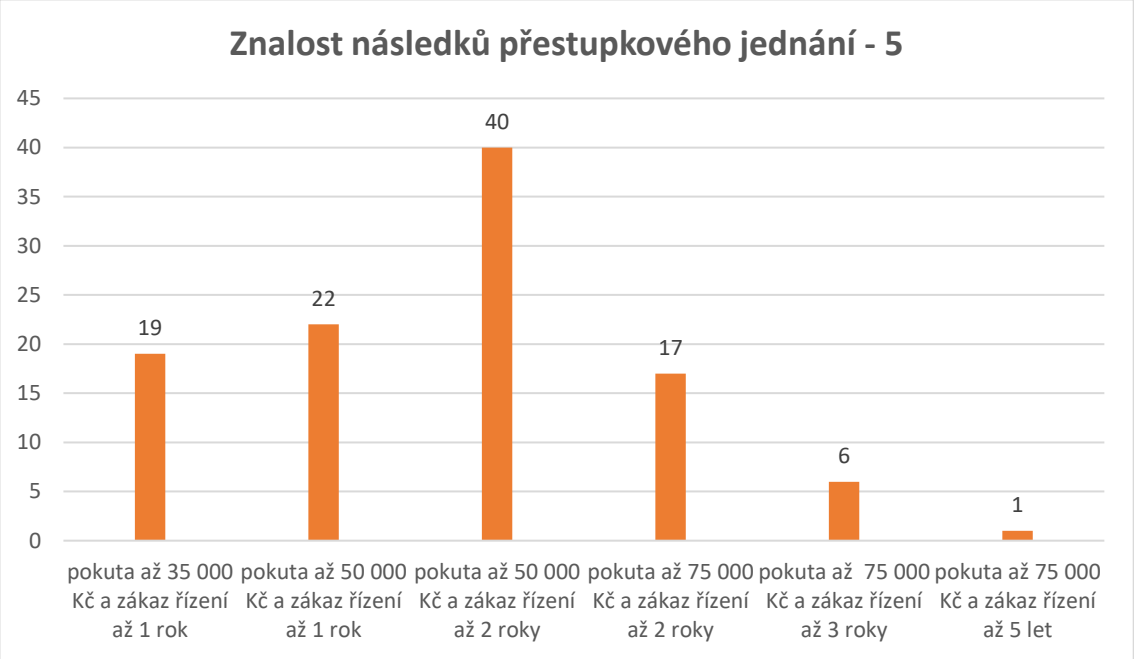


Čtvrtá otázka ze znalosti následků přestupkového jednání byla především zaměřena na znalost novinky v novele zákona o provozu na pozemních komunikacích a to o možnosti ze strany Policie České republiky, v případě uvedeném v zadání otázky, zadržet řidičský průkaz. Na tuto otázku správně odpovědělo pouze 9 respondentů, což je 9,5 %, což je druhá nejnižší četnost v odpovědích.

[88] Autor práce 2024, vlastní šetření

Otázka č. 11**:** V případě odmítnutí podrobení se vyšetření, zdali jste při řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, Vám bude přičteno 6 trestných bodů a zadržen řidičský průkaz. Víte jaká je výše pokuty a na jak dlouho Vám může být uložen trest zákazu řízení motorových vozidel?

Graf 12: Znalost následků přestupkového jednání - 5[89]

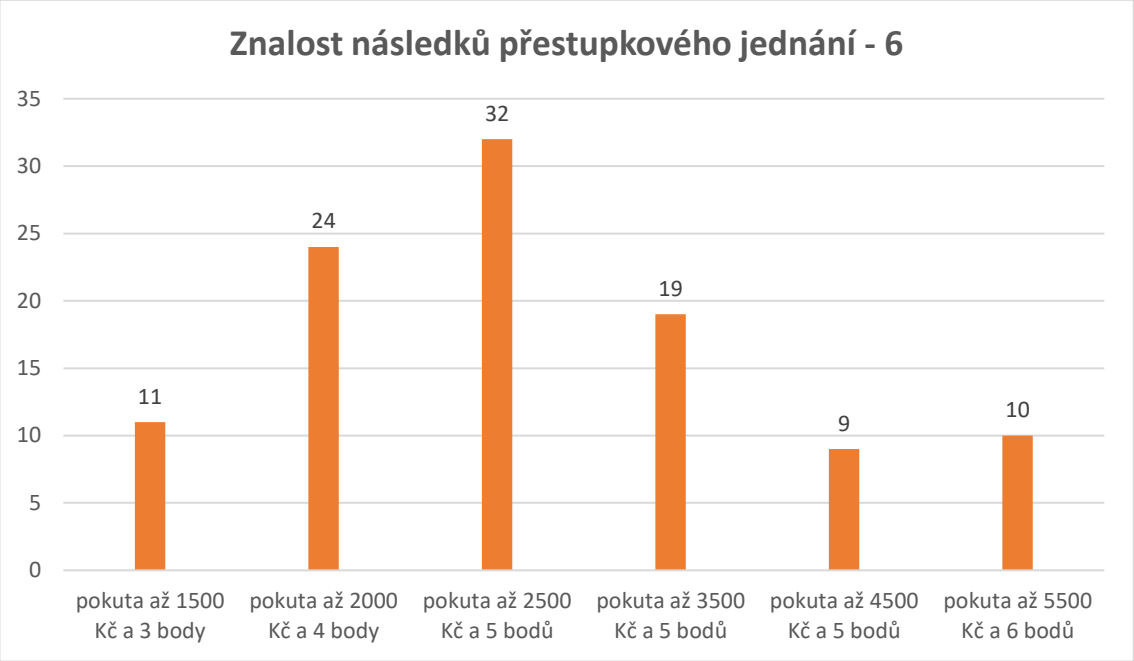


I na pátou otázku týkající se znalosti přestupkového jednání správně odpověděla, tedy pokuta až 75 000 Kč a zákaz řízení až na 3 roky, pouze mizivá část respondentů v celkovém počtu 6, tedy pouhých 6,3 %. I v této otázce respondenti často volili spíše odpovědi, ve kterých jsou menší sankce, než které ve skutečnosti hrozí.

[89] Autor práce 2024, vlastní šetření

Otázka č. 12: Jaká výše pokuty a kolik trestných bodů Vám hrozí za jízdu na červenou?

Graf 13: Znalost následků přestupkového jednání - 6[90]

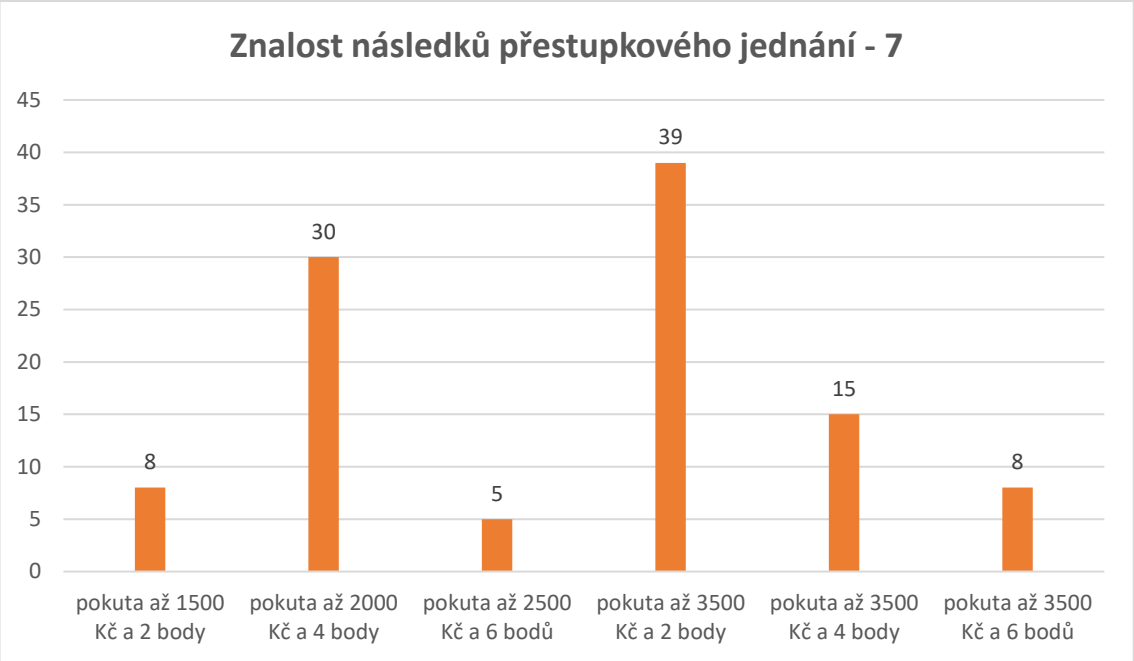


Šestá otázka ze znalosti následků přestupkového jednání se týkala poměrně častého přestupku, kterými je jízda na červený signál. V tomto případě odpovědělo správně, tedy pokuta až 5 500 Kč a 6 trestných bodů, 10 respondentů, tedy 10,5 %. Nejčastější odpovědí byla možnost pokuty až 2 500 Kč a 5 bodů, což byl nejvyšší možný trest před novelizací zákona, což koresponduje i s otázkou číslo 9, kde nastal stejný případ.

[90] Autor práce 2024, vlastní šetření

Otázka č. 13: Jaká výše pokuty a kolik trestných bodů Vám hrozí za ohrožení chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce?

Graf 14: Znalost následků přestupkového jednání - 7[91]

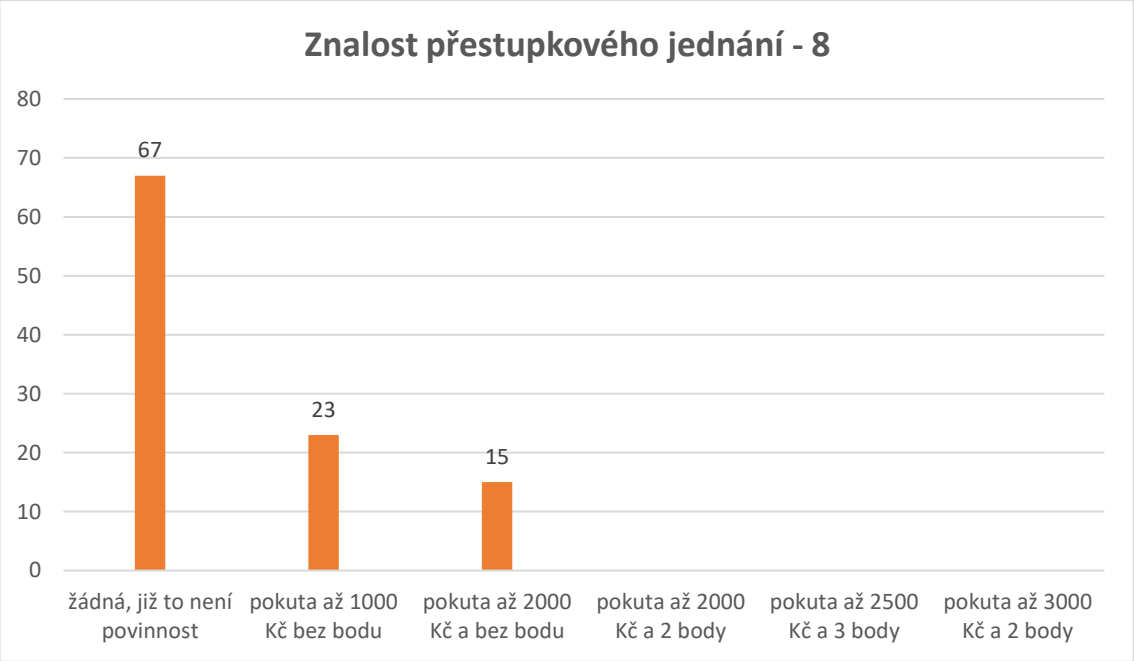


Předposlední otázka týkající se znalosti následků přestupkového jednání byla zaměřena na ohrožení chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce, což je častý problém především ve velkých městech, kterým je i Hradec Králové. Ohrožení chodce na přechodu je poslední instance, kdy ještě nedošlo ke střetu, které bývají v mnoha případech fatální. Z tohoto důvodu je možné za tento přestupek udělit pokutu až 3 500 Kč a řidiči je připsáno 6 trestných bodů. Tuto správnou odpověď zvolilo pouze 8 respondentů, což je 8,4 %.

[91] Autor práce 2024, vlastní šetření

Otázka č. 14: Jaká výše pokuty a kolik trestných bodů Vám hrozí v případě že při silniční kontrole nepředložíte řidičský průkaz (zapomněli jste ho)?

Graf 15: Znalost následků přestupkové jednání - 8[92]

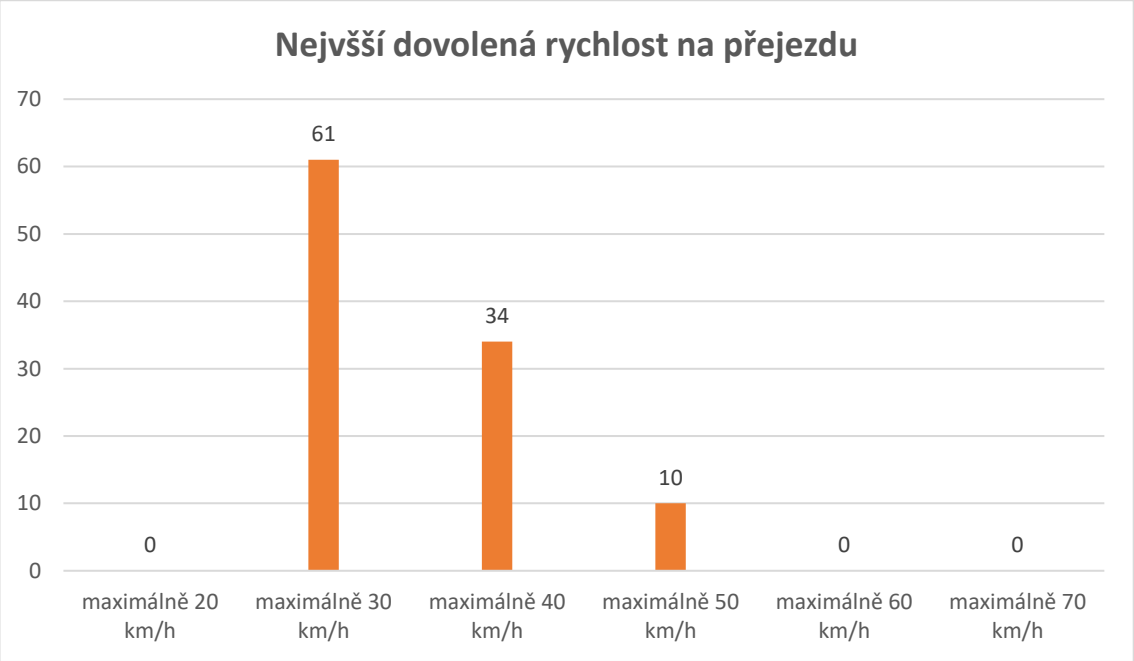


Cílem poslední otázky následků přestupkového jednání bylo zjistit, jak se respondenti orientují v novince zákona o provozu na pozemních komunikacích a to, že již není povinnost mít při řízení u sebe řidičský průkaz, tedy, že se nejedná o přestupkové jednání. Správně odpovědělo 67 dotázaných, což je 70,3 %.

[92] Autor práce 2024, vlastní šetření

Otázka č. 15: Jak vysokou rychlostí můžete jet mimo obec přes železniční přejezd, pokud tento přejezd není vybaven světelným zabezpečovacím zařízením nebo na tomto zařízení nebliká bílé přerušované světlo?

Graf 16: Nejvyšší dovolená rychlost na železničním přejezdu[93]

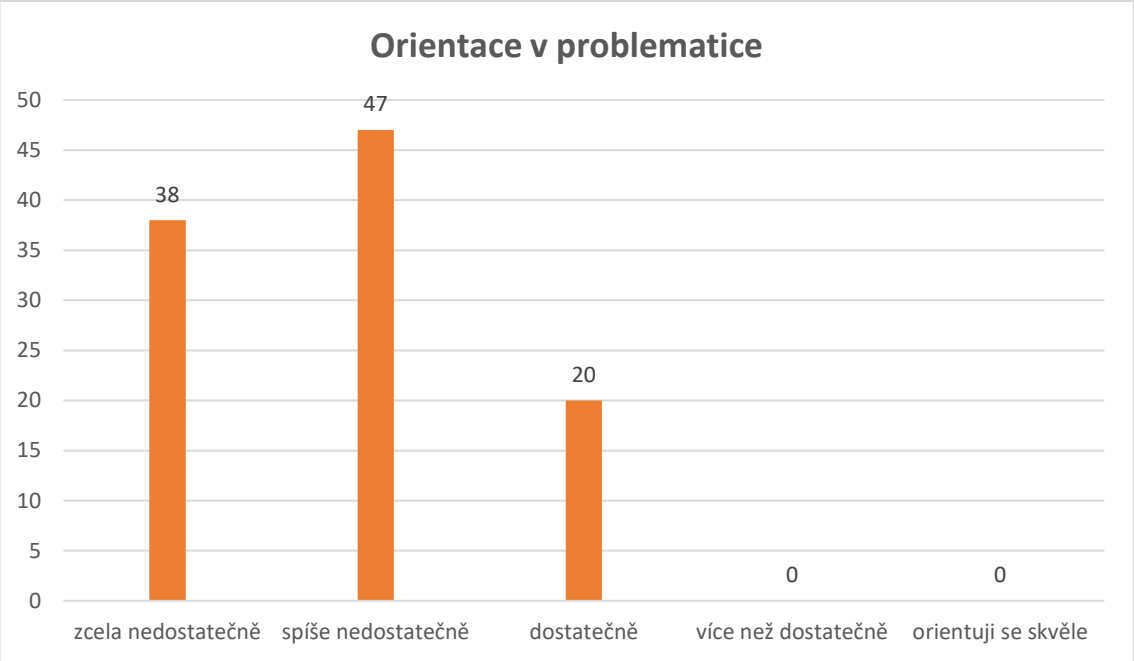


Tato otázka byla autorem záměrně zaměřena na pravidla provozu na pozemních komunikacích a byla zvolena jako protiváha otázek týkajících se přestupkového jednání. Správnou odpověď, tedy maximální rychlost 30 km/h, zvolilo 61 respondentů, což je 64%.

[93] Autor práce 2024, vlastní šetření

Otázka č. 16: Jak se dle Vašeho názoru, i vzhledem k předchozím otázkám tohoto průzkumu, orientujete v problematice následků za Vaše případné přestupkové jednání?

Graf 17: Orientace v problematice[94]

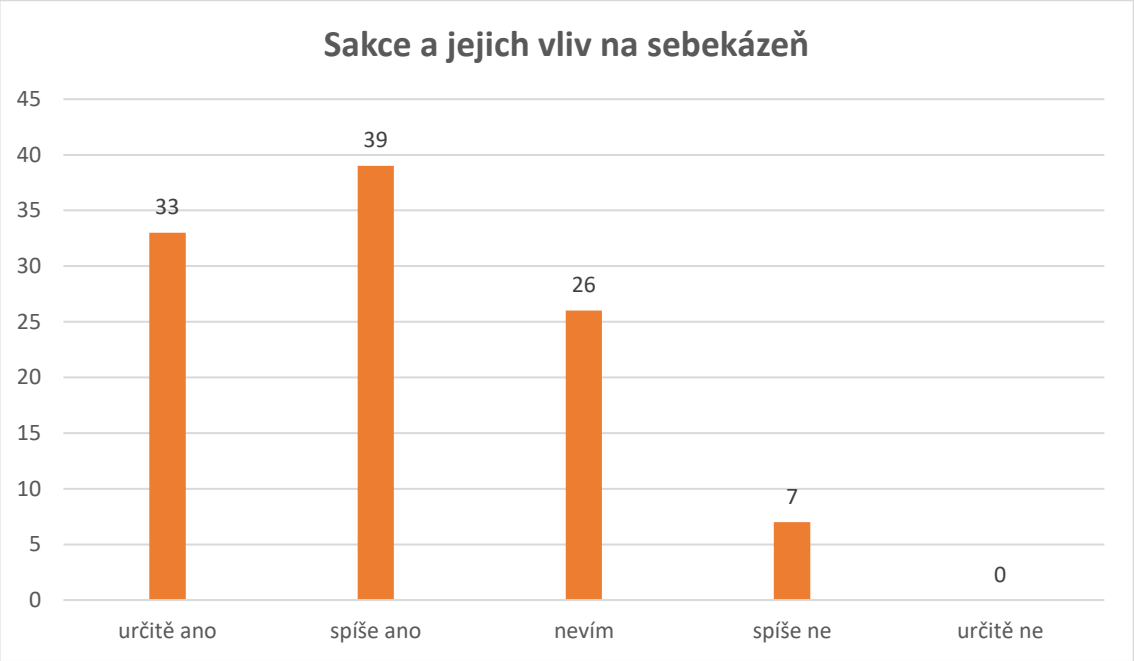


Cílem této otázky bylo zjistit, jak respondenti hodnotí své znalosti a orientaci v problematice následků přestupkového jednání, a to i vzhledem k absolvování průzkumných otázek. Celkem 85 respondentů, což je 89 %, odpovědělo, že nedostatečně, přičemž 38 z nic dokonce své znalosti a orientaci hodnotí jako zcela nedostatečné.

[94] Autor práce 2024, vlastní šetření

Otázka č. 17: Myslíte si, že pokud byste se lépe orientovali v problematice následků za přestupkové jednání a lépe znali výši sankcí a trestů, že by to mělo větší vliv na Vaši sebekázeň v rámci provozu na pozemních komunikacích?

Graf 18: Sankce a jejich vliv na sebekázeň[95]



Poslední otázka průzkumného šeření měla za cíl, aby se respondenti zamysleli nad tím, zdali, pokud by dostatečně znali následky svého potencionálního přestupkového jednání, by to mělo větší vliv na to, aby od tohoto jednání případně upustili. Pokud bychom sečetli pozitivní odpovědi, tedy určitě ano a spíše ano, jedná se o 72 respondentů, což je 75,6 %.

[95] Autor práce 2024, vlastní šetření

7.4 Shrnutí průzkumného šetření

Průzkumného šetření se celkem účastnilo 105 začínajících mladých řidičů, kdy 91,4 % z nich bylo ve věku mezi 17 – 18 let. V šetření byli nejprve zjištěny informace týkající se prevence, přičemž z odpovědí bylo zjištěno, že respondenti se s ní nesetkávají v takové míře, v jaké by bylo pro začínající řidiče nezbytné. Převážná část otázek byla směřována na znalost následků přestupkového jednání a to zejména v návaznosti na novelu zákona o provozu na pozemních komunikacích, kde byly sankce zpřísněny. Z odpovědí jednoznačně vyplývá a tím se potvrzuje autorova hypotéza, že znalost těchto následků je na velice špatné úrovni, jelikož správné odpovědi u jednotlivých otázek tohoto typu se pohybovali většinou v rozmezí od 4 do 14 % ze všech oslovených. Autorova hypotéza, tedy, že více 50% respondentů nezná následky přestupkového jednání, byla vzhledem k výsledkům šetření, až moc optimistická. U otázek tohoto typu autor záměrné uvedl více možností na výběr, aby se co nejvíce eliminovala možnost náhodné správné odpovědi. Z nejčastějších odpovědí dále vyplývá, že se respondenti domnívají, že sankce a tresty za přestupkové jednání nejsou až tak vysoké, jaké ve skutečnosti hrozí. Za zmínku stojí i poslední otázka následků přestupkového jednání, nepředložení řidičského průkazu, a s tím související otázka č. 15, která se týkala nejvyšší dovolené rychlosti na železničním přejezdu. Tyto otázky, které se spíše týkaly povinností řidiče, autor záměrně zvolil jako protiváhu k předchozím otázkám týkajících se porušení povinností. Na tyto otázky správně odpovědělo 70,3 % v respondentů v prvním případě a 64 % respondentů v druhém případě. Nelze si tak nepovšimnout značného rozdílu mezi správnými odpověďmi týkající se porušení povinností a tedy následků přestupkového jednání a odpověďmi týkajících se povinností řidiče. Poslední dvě otázky byli zaměřeny na sebereflexi a sebehodnocení respondentů ohledně problematiky přestupkového jednání a to i s ohledem na otázky v průzkumu. Z odpovědí těchto otázek jednoznačně vyplývá, že téměř všichni respondenti sebekriticky uznali svou neznalost této problematiky a zároveň uvedli, že pokud by jejich znalost byla hlubší, mělo by to i vliv na jejich sebekázeň za volantem.

Závěr

Hlavním cílem bakalářské práce byla analýza znalosti následků přestupkového jednání a sankcí za ně u mladých začínajících řidičů, která byla provedena empiricky formou průzkumného šetření. Tato skupina řidičů patří dlouhodobě k nejrizikovější skupině řidičů, a to především z hlediska nedostatku zkušeností, nicméně jako potencionální noví řidiči by měli mít nejnovější a nejlepší znalosti v oblasti legislativy, a to by jím mělo pomoci při prvních samostatných krocích v provozu na pozemních komunikacích. Pro úspěšné splnění závěrečných zkoušek v autoškole je nutné splnit závěrečný test, který se ovšem skládá především ze znalostí zákonů, které provádějí povinnosti řidičů. Z praktické části bakalářské práce vyplynulo, že v otázkách povinností a podmínek chovaní se za volantem jsou začínající řidiči poměrně kvalitně znalí. Důvodem nepochybně je, že právě povinnosti řidiče jsou součástí teoretické výuky a závěrečných otázek na které se tito mladí začínající řidiči připravují. Toto dokazuje otázka v praktické části, která se týkala nepředložení řidičského průkazu, kdy četnost správných odpovědí byla vysoká. Znalosti následků za porušení těchto povinností a podmínek jsou ovšem ještě na nižší úrovni, než se sám autor domníval, což autor považuje za znepokojující. Autor práce je toho názoru, že pokud by mladí začínající řidiči lépe věděli, jaké sankce jim hrozí za jejich porušení v konkrétní situaci, mohlo by to mít vliv na to, že se přestupkového jednání vyvarují, což by jim mohlo a mělo pomoci vyhnout se krizové situaci na silnicích. Tento názor potvrzuje i jedna z otázek, která byla uvedena v praktické části této práce. Vzhledem k těmto skutečnostem by se poté mohl snížit i počet dopravních nehod, při kterých dochází, často zbytečně, k újmě na zdraví nebo dokonce ke ztrátě na životech. Autor práce by, vzhledem k výše uvedeným skutečnostem, navrhoval do závěrečných otázek při zkouškách v autoškole legislativně zapracovat i otázky ohledně následků za porušení povinností, tedy tresty a sankce. Mladí začínající řidiči by se je museli k úspěšnému splnění zkoušek naučit a dostali by je tím do lepšího podvědomí. Pokud by byli součástí souhrnu závěrečných otázek, zcela nepochybně by se jimi začali v daleko vetší intenzitě věnovat i jednotliví provozovatelé autoškol v hodinách teorie, což by mělo další pozitivní efekt na zvýšení znalosti této problematiky, která je dle autorovi analýzy momentálně na mizivé úrovni.

V teoretické části práce se autor věnoval i dílčímu cíli této bakalářské práce, kterým bylo analyzovat změny novely zákona o provozu na pozemních komunikacích,

která vešla v platnost 1. 1. 2024 a se kterou se stále ještě seznamují nejen samotní řidiči, ale i provozovatelé autoškol, zkušební komisaři, a i samotní policisté. Změny zákona jsou poměrně rozsáhlé, a proto se autor rozhodl je, dle možností, přehledně zpracovat, popsat a zanalyzovat. Celá společnost si jistě přeje, aby tyto legislativní změny skutečně vedly a měly zásadní vliv na snížení počtu dopravních nehod, a především jejich často tragických následků. Jaký bude skutečný vliv těchto změn, nám všem ukáží až následující roky. Druhým dílčím cílem uvedeným v teoretické části práce byl autorův návrh na možné legislativní změny a preventivní opatření, které by také mohli vést ke snížení nehodovosti a především následků dopravních nehod. Při návrzích, které autor v této práci uvedl, vycházel především ze své dlouholeté praxe dopravního policisty, který se v každé své službě s přestupkovým jednáním na českých silnicích setkává prakticky denně. Z tohoto praxeologického hlediska musí autor konstatovat, že, bohužel, na české řidiče platí především represe nežli prevence. Především z tohoto důvodu autor navrhoval a přivítal by ještě výraznější zvýšení sankcí u přestupků. Možnou alternativou by též mohl být skandinávský systém sankcí, kde se výše pokuty vyměřuje dle výše přiznaného příjmu přestupce. Tento systém by mohl být spravedlivější alternativou, protože zcela jistě je velký rozdíl v represi, pokud pokuta ve výši 3 500 Kč je uložena méně movitému přestupci než tomu více movitému.

Během zpracování bakalářská práce se autor setkal i s několika překážkami ohledně statistických dat, které jsou v důsledku důležité, ale není s nimi nijak ze strany orgánů veřejné správy disponováno. Jedná se zejména o evidenci počtu a druhu přestupků mladých začínajících řidičů do 24 let, které nejsou k dispozici na příslušných úřadech ani ve statistických systémech Policie České republiky - autor práce se s dotazem obracel na Policejní prezidium. Takovou statistiku by bylo možné získat pouze jednotlivou kontrolou každého přestupku evidovaného policií v policejních systémech, což je ovšem vzhledem k časové náročnosti zcela nereálné. Další nedostatek v evidencích, se kterým se autor setkal, je neevidování počtu vydaných řidičských průkazů mladým řidičům do 24 let. Autor v tomto případě hovořil s vedoucím registru řidičů odboru dopravy Magistrátu města Hradec Králové, který potvrdil, že tato statistika není nijak detailně vedena. Jediné jak tyto výstupy zjistit, by bylo obdobné jako v předchozím případě, a to kontrolovat každý vydaný řidičský průkaz a porovnat ho s věkem žadatele. Autor je toho názoru, že pokud by tyto statistiky byly vedeny, byl by zcela nepochybně větší přehled například o tom, jaké přestupky mladí začínající řidiči páchají nejčastěji, což by mohl být výstup pro další opatření v jak v oblasti prevence tak i represe, nebo by se mohlo

vyhodnocovat a komparovat kolik bylo mladým začínajícím řidičům vydáno řidičských průkazů a kolik jich bylo například následně zadrženo Policií České republiky nebo kolik bylo uloženo zákazu řízení těmto řidičům. I v tomto případě by se s těmito daty mohlo účelně pracovat a dosáhnout tak, v ideálním případě, již autorem v této práci zmiňované vize nula, což by bylo nepochybně přání všech účastníků provozu na pozemních komunikacích. Tato bakalářská práce by mohla být přínosem v oblasti vytvoření metodické pomůcky pro učitele autoškoly, a to zejména pro učitele teoretické části výuky. Zároveň by se problematika, kterou se autor této bakalářské práce zabýval, mohla stát tématem na konferencích pro provozovatele autoškol, jakou byla například konference „Budoucnost vzdělávání řidičů 2023“ konaná 20. 10. 2023 v Praze.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. *Zákon č. 247/2000 Sb. s komentářem (ve znění 16 novel) v aktuálním znění*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2015. 195 s. ISBN 978-80-906024-0-3
2. ČERNÝ, J., HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H. *Přestupkové řízení, praktická právnická příručka*. 12. vydání. Praha: Linde, 2011, 760 s. ISBN 978-80-7201-859-8
3. FELCAN, M., KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie.* Praha: Vydavatelství PA ČR, 2007. 183 s. ISBN 978-80-7251-256-0
4. GERLOCH, A. *Teorie práva*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. 181 s. ISBN 978- 80-7380-652-1
5. HARTL, P. *Kompendium pedagogické psychologie dospělých*. Praha: Karolinum, 1999. 231 s. ISBN 80-7184-841-7
6. HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. 140 s. ISBN 80-7178-542-3
7. HEJDA, J., DUBEN, R. *Veřejně prospěšné organizace a jejich postavení v systému prevence a ochrany proti drogovým závislostem*. Praha: Vltavín, 2002. 187 s. ISBN 80-86587-02-9
8. CHMELÍK, J. A KOLEKTIV. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0
9. JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, Zákon o některých přestupcích. Komentář*. Praha: C. H. Beck, 2017. Beckovy komentáře. 1160 s. ISBN 978-80-7400-666-1
10. KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012. 640 s. ISBN 978-80-7400-418-6
11. KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1. 7. 2006*. Praha: Nakladatelství Linde Praha, a. s., 2006. 432 s. ISBN 80-7201-613- X
12. 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

13. PRÁŠKOVÁ, H. *Základy odpovědnosti za správní delikty*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013. 448 s. ISBN 978-80-7400-456-8
14. PRŮCHA, J., WALTEROVÁ, E., MAREŠ, J. *Pedagogický slovník*. Praha: Portál, 1995. 292 s. ISBN 80-7178-029-4
15. SLABÝ, A., ŠKODA, J., VAVERA, F. *Zákon o odpovědnosti za přestupky - Praktický průvodce*. 1. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk s.r.o., 2017. 476 s. ISBN 978-80-7380- 683-5
16. ŠIROKÝ, J. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. 194 s. ISBN 978-80-7194-983-1
17. ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod: teorie a praxe*. Praha: Karolinum, 2006, 218 s. ISBN 80-246-1096-5

Elektronické zdroje

1. BESIP – Ministerstvo dopravy. *Mladí řidiči (15-24 let) motorových vozidel jako viníci dopravních nehod a jejich následky* [online]. [cit. 2023-02-14]. Dostupné z WWW: https://www.cdv.cz/file/tz-mezirocni-srovnani-nehodovosti-mladych-ridicu-do-24-let/
2. BESIP – Ministerstvo dopravy. *Mladí řidiči. Klíčový ukazatel. Strategie BESIP 2021–2030* [online]. [cit. 2024-02-13.]. Dostupné z WWW: https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf
3. BESIP. *Strategie BESIP* [online]. [cit. 2024-02-14]. Dostupné z WWW: https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas
4. Centrum dopravního výzkumu. *Vize nula* [online]. [cit. 2024-02-15]. Dostupné z WWW: https://www.cdv.cz/vizenula
5. *Dopravní značka sdílená zóna* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z WWW: https://zpravy.aktualne.cz/dopravni-znacka-sdilena-zona/r~1601c7468dd011eeba5b0cc47ab5f122/r~34ff31d48de311ee82b7ac1f6b220ee8/
6. Mentoři. *Mentoři jsou k ničemu* [online]. [cit. 2024-02-26]. Dostupné z WWW: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/ridicsky-prukaz-sedmnactileti-novela-mentor-autoskola.A240209_191650_domaci_vals?zdroj=sph_hp
7. Ministerstvo dopravy ČR. *Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2020* [online]. [cit. 2024-02-14]. Dostupné z WWW:

https://www.mdcr.cz/Statistiky/Prurezove-statistiky/Prehled-prestupku-za-rok-2020

8. Ministerstvo dopravy ČR. *Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2022* [online]. [cit. 2024-02-14]. Dostupné z WWW: https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu
9. *Mladí řidiči statistika dopravních nehod mladých řidičů*. [online]. [cit. 2024-02-14] Dostupné z WWW: https://www.cdv.cz/tisk/mezirocni-srovnani-nehodovosti-mladych-ridicu-do-24-let/
10. *Národní strategie BESIP 2021-2030* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z WWW: https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf
11. *Nejlépe hodnocené autoškoly dle recenzí v Česku* [online]. [cit. 2024-03-02] Dostupné z WWW: https://www.garaz.cz/clanek/servis-auta-jak-na-to-nejlepe-hodnocene-autoskoly-v-cesku-zde-najdete-tipy-z-cele-republiky-21008600
12. Pokuty v zahraničí. *Pokuty v Německu* [online]. [cit. 2024-02-23]. Dostupné z WWW: https://autotrip.cz/pokuty-v-nemecku/
13. *Řidičák na zkoušku* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z WWW: https://www.povinne-ruceni.com/clanky/ridicak-na-zkousku/
14. *Řidičský průkaz na zkoušku* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z WWW: https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Novy-bodovy-system/RNZ
15. *Řidičský průkaz na zkoušku* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z WWW: https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Novy-bodovy-system/RNZ
16. *Řidičský průkaz na zkoušku* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z WWW: https://www.mdcr.cz/Media/Na-pravou-miru/Ridicak-na-zkousku-ma-200-tisic-ridicu-Kdy-mohou
17. *Start driving* [online]. [cit. 2024-02-15]. Dostupné z WWW: https://www.startdriving.cz/start-driving/
18. Start driving. *Harmonogram projektu*. [online]. [cit. 2024-02-15]. Dostupné z WWW: https://www.startdriving.cz/wp-content/uploads/2023/03/harmonogram-sd-na-web.jpg

19. *Sweden vision zero* [online]. [cit. 2024-02-15]. Dostupné z WWW: https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/vision-zero---no-fatalities-or-serious-injuries-through-road-accidents/
20. *Systém L17* [online]. [cit. 2024-02-08]. Dostupné z WWW: https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Autoskola-L17
21. *Úprava bodového systému* [online]. [cit. 2024-02-08]. Dostupné z WWW: https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Prehlednejsi-bodovy-system-schvalila-vlada,-zavadi
22. Výuka a výcvik v autoškole. *Autoškoly na internetu* [online]. [cit. 2024-02-20]. Dostupné z WWW: https://autoskoly.cz/?page_id=180
23. *Základní přehled bodového systému a pokut v zahraničí* [online]. [cit. 2024-02-23]. Dostupné WWW: https://www.tymbezpecnosti.cz/stranky/140/zakladni-prehled-bodoveho-systemu-a-pokut-v-zahranici.html
24. *Zavinění nehod mladými řidiči* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z WWW: https://www.besip.cz/Clanky/Mladi-ridici-zavini-rocne-11-nehod-zameri-se-na-ne

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250
2. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361
3. ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111
4. ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13
5. ČESKO. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z WWW: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56

Ostatní zdroje

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

- Asociace autoškol ČR. *Zajímavosti z pravidel silničního provozu pohledem Asociace autoškol ČR*. Praha: Vydavatelství Asociace autoškol ČR
- Asociace autoškol ČR z.s. *Manuál pro Mentory*. Praha: Vydavatelství Asociace autoškol ČR
- Autoškolské noviny – Odborný časopis zabývající se vzděláváním a zkoušením řidičů. Praha: Vydavatelství Asociace autoškol ČR září 2023
- Policie ČR - Rok 2023 v silničním provozu - prezentace prvního náměstka policejního prezidenta
- přehled o činnosti dopravní policie – Statistika Policie České republiky Královéhradeckého kraje - systému KEP
- vlastní praxe

Seznam obrázků, tabulek a grafů

Obrázek 1 Dopravní značení – Sdílená zóna……26

Obrázek 2 Harmonogram Start driving……42

Tabulka 1 Přestupky mentora…….. 31

Tabulka 2 Komparace navýšení sazeb za pokuty…….. 34

Tabulka 3 Četnost přestupků……48

Tabulka 4 Komparace výše sazeb pokut v ČR a zahraničí……49

Graf 1 Počet usmrcených a těžce zraněných osob……39

Graf 2 Pohlaví respondentů…….. 51

Graf 3 Věk a typ kurzu…… 52

Graf 4 Délka praxe výcviku…….. 53

Graf 5 Prevence BESIP……54

Graf 6 Start driving…….. 55

Graf 7 Novela zákona…….. 56

Graf 8 Znalost následků přestupkového jednání – 1……57

Graf 9 Znalost následků přestupkového jednání – 2……58

Graf 10 Znalost následků přestupkového jednání – 3…….. 59

Graf 11 Znalost následků přestupkového jednání – 4…….. 60

Graf 12 Znalost následků přestupkového jednání – 5…….. 61

Graf 13 Znalost následků přestupkového jednání – 6…….. 62

Graf 14 Znalost následků přestupkového jednání – 7…….. 63

Graf 15 Znalost následků přestupkového jednání – 8…….. 64

Graf 16 Nejvyšší dovolená rychlost na železničním přejezdu…… 65

Graf 17 Orientace v problematice……66

Graf 18 Sankce a jejich vliv na sebekázeň……67

Seznam příloh

Příloha I – Dotazník průzkumného šetření

Dobrý den, jmenuji se Ladislav Kočí a studuji Vysokou školu evropských a regionálních studií v Příbrami. Svou bakalářskou práci jsem zaměřil na téma přestupků v dopravě, a to se zaměřením na Vás, mladé začínající řidiče. Tímto bych Vás chtěl požádat o vyplnění následující průzkumného šetření provedeného formou krátkého dotazníku, který se týká tématu bakalářské práce. Otázky se týkají především znalosti následků, tedy sankcí a trestů, za Vaše případné přestupkové jednání při řízení motorových vozidel a cílem je především analyzovat Vaši znalost této problematiky. Průzkumné šetření je zcela anonymní a výstupy z něj budou použity výhradně pro účely mé bakalářské práce. Předem děkuji za jeho vyplnění.

Ladislav Kočí

1) **Jaké je Vaše pohlaví?**
   a) Žena
   b) Muž
2) **Kolik Vám je let?**
   a) 16 (kurz L17)
   b) 17-18 (kurz „B“)
   c) 19-20 (kurz „B“)
   d) 20 a více (kurz „B“)
3) **Kolik hodin praktických jízd již máte absolvováno?**
   a) 0-4 hodin
   b) 4-8 hodin
   c) 8-16 hodin
   d) 16-28 hodin
4) **Navštívil Vás při Vašem studiu koordinátor BESIP nebo účastnili jste se nějakého preventivního kurzu BESIP?**
   a) Nikdo nás nenavštívil a ani jsem se neúčastnil
   b) Nikdo nás nenavštívil, ale sám jsem se účastnil
   c) Navštívil nás, ale sám jsem se dál neúčastnil
   d) Navštívil nás a i sám jsem se dál účastnil
5) **Využijete po získání řidičského průkazu bezplatný kurz Start driving?**
   a) Určitě ne

b) Nevím
c) Možná
d) Určitě ano
e) Nevím, co je to Start driving

6) Odkud jste se dozvěděli o novele zákona o provozu na pozemních komunikacích, která platí od 1. 1. 2024?

a) Nevím o ní
b) Internet nebo sociální sítě
c) Televize
d) Až zde v autoškole
e) Od rodičů, přátel

7) Pokud se jako začínající řidič dopustíte přestupku, za který Vám je uloženo 6 trestných bodů, znamená to pro Vás:

a) Nic, mám ještě dalších 6 bodů k dispozici
b) Povinnost zúčastnit se preventivního programu, jinak přijdu o řidičský průkaz
c) Okamžitě přijdu o řidičský průkaz
d) Nevím

8) Jaká je výše pokuty a kolik trestných bodů Vám hrozí za přestupek držení telefonního přístroje za jízdy?

a) Až 1500 Kč a 2 body
b) Až 1500 Kč a 3 body
c) Až 2000 Kč a 2 body
d) Až 2000 Kč a 3 body
e) Až 3500 Kč a 2 body
f) Až 3500 Kč a 4 body

9) Jaká je výše pokuty a kolik trestných bodů Vám hrozí za překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 25 km/h?

a) Až 1500 Kč a 2 body
b) Až 2000 Kč a 2 body
c) Až 2000 Kč a 3 body
d) Až 2500 Kč a 3 body
e) Až 3500 Kč a 3 body
f) Až 3500 Kč a 4 body

10) Co nastane v případě, pokud překročíte rychlost v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více?

a) Pokuta až 3500 Kč a 4 body
b) Pokuta až 3500 Kč a 6 bodů
c) Může mi být na místě zadržen řidičský průkaz, pokuta až 25000 Kč, zákaz řízení až 18 měsíců
d) Nemůže mi být na místě zadržen řidičský průkaz, pokuta až 25000 Kč, zákaz řízení až 18 měsíců
e) Pokuta až 25000 Kč a 4 body bez zákazu řízení
f) Pokuta až 25000 Kč a 6 bodů bez zákazu řízení

11) V případě odmítnutí podrobení se vyšetření, zdali jste při řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, Vám bude přičteno 6 trestných bodů a zadržen řidičský průkaz. Víte jaká je výše pokuty a na jak dlouho Vám může být uložen trest zákazu řízení motorových vozidel?

a) Pokuta až 35000 Kč a zákaz řízení až 1 rok
b) Pokuta až 50000 Kč a zákaz řízení až 1 rok
c) Pokuta až 50000 Kč a zákaz řízení až 2 roky
d) Pokuta až 75000 Kč a zákaz řízení až 2 roky
e) Pokuta až 75000 Kč a zákaz řízení až 3 roky
f) Pokuta až 75000 Kč a zákaz řízení až 5 let

12) Jaká výše pokuty a kolik trestných bodů Vám hrozí za jízdu na červenou?

a) Pokuta až 1500 Kč a 3 body
b) Pokuta až 2000 Kč a 4 body
c) Pokuta až 2500 Kč a 5 bodů
d) Pokuta až 3500 Kč a 5 bodů
e) Pokuta až 4500 Kč a 5 bodů
f) Pokuta až 5500 Kč a 6 bodů

13) Jaká výše pokuty a kolik trestných bodů Vám hrozí za ohrožení chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce?

a) Pokuta až 1500 Kč a 2 body
b) Pokuta až 2000 Kč a 4 body
c) Pokuta až 2500 Kč a 6 bodů
d) Pokuta až 3500 Kč a 2 body
e) Pokuta až 3500 Kč a 4 body
f) Pokuta až 3500 Kč a 6 bodů

14) Jaká výše pokuty a kolik trestných bodů Vám hrozí v případě, že při silniční kontrole nepředložíte řidičský průkaz (zapomněli jste ho)?

a) Žádná, již to není povinnost
b) Pokuta až 1000 Kč bez bodu
c) Pokuta až 2000 Kč a bez bodu
d) Pokuta až 2000 Kč a 2 body
e) Pokuta až 2500 Kč a 3 body
f) Pokuta až 3000 Kč a 2 body

15) Jak vysokou rychlostí můžete jet mimo obec přes železniční přejezd, pokud tento přejezd není vybaven světelným zabezpečovacím zařízením nebo na tomto zařízení nebliká bílé přerušované světlo?

a) Maximálně 20 km/h
b) Maximálně 30 km/h
c) Maximálně 40 km/h
d) Maximálně 50 km/h
e) Maximálně 60 km/h
f) Maximálně 70 km/h

16) Jak se dle Vašeho názoru, i vzhledem k předchozím otázkám tohoto průzkumu, orientujete v problematice následků za Vaše případné přestupkové jednání?

a) Zcela nedostatečně
b) Spíše nedostatečně
c) Dostatečně
d) Více než dostatečně
e) Orientuji se skvěle

17) Myslíte si, že pokud byste se lépe orientovali v problematice následků za přestupkové jednání a lépe znali výši sankcí a trestů, že by to mělo větší vliv na Vaši sebekázeň v rámci provozu na pozemních komunikacích?

a) Určitě ano
b) Spíše ano
c) Nevím
d) Spíše ne
e) Určitě ne