

Univerzita Karlova v Praze

Právnická fakulta

Charles University of Prague
Faculty of law

Rigorózní práce

**Vybrané skutkové podstaty dopravních přestupků v aplikační praxi
správních orgánů**

Rigorous thesis

Selected facts of cases of traffic violation in the exercise of public
administration

Zpracoval (made by): Mgr. Michal Márton, Dis.
Listopad 2012 (November 2012)

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem rigorózní práci na téma „Vybrané skutkové podstaty dopravních přestupků v rozhodovací praxi správních orgánů“ zpracoval sám, s využitím pramenů v práci citovaných a tato práce nebyla použita k získání jiného či stejného akademického titulu mou osobou, jakož i jinými osobami.

Souhlas

Jako autor rigorózní práce uděluji souhlas Univerzitě Karlově v Praze, Ovocný trh 5, Praha, 116 36, Praha 1 jako správci ke zpracování údajů v rozsahu: jméno, příjmení, titul v informačním systému včetně zařazení do katalogů, a dále zpřístupnění jména, příjmení, titul v katalozích a informačních systémech UK, a to včetně neadresného zpřístupnění textu cestou dálkového přístupu.

V Ostravě – Zábřehu, dne 11. 11. 2012
Mgr. Michal Márton, Dis.

Věnování

Práci z oblasti humanitních věd věnuji trojici techniků:

Ing. Ludvíku Widziolkovi, který mne soustavným titulováním výrazem „polodoktore“ od doby ukončení magisterských studií v programu Právo v roce 2005 přiměl zapřemýšlet nad absolvováním rigorózního řízení.

Ing. Josefu Mártonovi, svému otci, za technickou pomoc při zpracování zejména dřívějších prací – závěrečné a diplomové.

Ing. Jiřímu Nowákovi, kolegovi a spolupracovníkovi z práce se sdělením: „míč je na tvé straně 😊.“

Michal

Seznam zkratk

Listina

Ústava

zákon o silničním provozu, ZSP

přestupkový zákon

správní řád

ÚS

NS

NSS

policie

Listina základních práv a svobod

Ústava České republiky

zákon o provozu na pozemních komunikacích

zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích

zákon č. 500/2004 Sb., o správním řízení

Ústavní soud

Nejvyšší soud

Nejvyšší správní soud

Policie České republiky, obecní policie

Anotace

Rigorózní práce se zabývá hodnocením vybraných skutkových podstat dopravních přestupků očima autora, který se agendou zabývá 6 let, zaměřuje se na problémy spojené s aplikací a výkladem právních předpisů. Práce se strukturálně dělí na 4 základní části: historický vývoj právní úpravy, pojmem přestupku a jeho vymezení k jiným správním deliktům a trestným činům, vybrané skutkové podstaty dopravních přestupků a závěr. Text je hojně doplněn kasuistickými případy a odkazy na relevantní judikaturu trestního kolegia Nejvyššího soudu, judikaturu Nejvyššího správního soudu, jakož i Ústavního soudu. Tam, kde autor vidí zásadní aplikační problémy, přináší srovnání se zahraniční právní úpravou ve státech s porovnatelnou nekázní v silničním provozu jako České republika – Slovenskem a Polskem, zároveň navrhuje řešení de lege ferenda.

Abstract

Rigorous thesis brings the focus on selected facts of cases of traffic violation by author, who deals with this agenda for 6 year term. Rigorous thesis deals with the problems connected with application and interpretation of laws. Text is divided into four basic parts: historical context of laws regulates traffic violation, the term of „offence“ and it's relationship between other violation of law such as criminal act and administrative offence, selected facts of cases of traffic violation, conclusion. Text is completed by model cases and references to actual decision of Supreme administrative court, criminal senate of Supreme court and Constitutional court of the Czech republic. In the case of application problem, author brings the comparison of legal acts of Czech republic with Slovak republic and Poland, which are the states with high number of traffic violation as well and also brings the proposals for „de lege ferenda“ solution.

Obsah

I. Úvod.....	8
II. Vývoj moderní právní úpravy.....	12
1. Počátek 20. století -1918.....	12
2. Léta 1918-1939.....	13
3. Léta 1939-1945.....	14
4. Léta 1945-1989.....	15
5. Od roku 1989 do současnosti.....	21
III. Přestupek a dopravní přestupek.....	24
1. Znaky skutkové podstaty.	24
1a. Objekt.....	26
1b. Objektivní stránka.....	28
1c. Subjekt.....	30
1d. Subjektivní stránka.....	31
1e. Protiprávnost.	33
2. Okolnosti vylučující protiprávnost.	33
3. Působnost přestupkového zákona.	34
3a. Časová působnost.	34
3b. Personální působnost.....	35
3c. Místní působnost.	36
IV. Vybrané skutkové podstaty dopravních přestupků.....	37
1. Neoprávněná manipulace s tabulkami registračních značek.	37
1a. Přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 zákona.	37
1b. Přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 2 zákona.	42
2. Nežádoucí technický stav vozidla.	47
3. Užívání alkoholu a jiných návykových látek.....	54
3a. Přestupek ustanovení dle § 125c odst. 1 písm. b) zákona.	54
3b. Přestupek ustanovení dle § 125c odst. 1 písm. c) zákona.....	59
3c. Přestupek ustanovení dle § 125c odst. 1 písm. d) zákona.....	63
4. Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění.....	66
4a. Přestupek ustanovení dle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona.....	66
4b. Přestupek ustanovení dle § 125c odst. 1 písm. e) bod 2 zákona.....	75

5. Držení hovorových nebo záznamových zařízení během jízdy.	78
6. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti.	85
7. Porušení zákazu předjíždění.	91
8. Neoprávněné stání na parkovišti vyhrazeném pro zdravotně postižené osoby.	97
9. Ublížení na zdraví a způsobení dopravní nehody.	101
10. Porušení následných povinností po dopravní nehodě.	110
V. Závěr.	120
VI. Resumé, klíčová slova.	124
VII. Použité zdroje	126
VIII. Přílohy	138

I. Úvod

Málokterá oblast právní úpravy je tak vděčným tématem v diskusích jak odborné, tak laické veřejnosti, jako postihování protiprávních jednání v provozu na pozemních komunikacích. V České republice je k 31. 12. 2011 registrováno celkem 7.358.727 vozidel podléhajících registraci (z toho 4.582.903 osobních, 585.873 nákladních, zbytek jsou ostatní vozidla podléhající registraci).¹ Držitelem některé ze skupin řidičského oprávnění je z celkového počtu 10.504.203 obyvatel ke dni 31. 12. 2011² přibližně 6.551.000.³ Řízení motorového vozidla je proto činnost, která je samozřejmostí v životě podstatné části populace, avšak přímým účastníkem provozu na pozemních komunikacích se stává dennodenně prakticky každý, kdo opustí soukromý prostor vymezený pozemkem v případě rodinného domu či prostorem domu, jde-li o obyvatele bytu.

S tím také souvisí potřeba právní regulace jednání účastníků silničního provozu. V současné době jsou skutkové podstaty, upravující protiprávní jednání účastníků silničního provozu, upraveny v ustanovení § 125c zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění (dále jen „zákon o silničním provozu“, resp. „ZSP“), které s účinností od 01. 08. 2011 byly vyňaty z přestupkového zákona a přesunuty do zákona o silničním provozu.⁴ Uvedené ustanovení pochopitelně není vyčerpávající ve vztahu k postihování protiprávních jednání v souvislosti s provozem vozidla na pozemních komunikacích – především je v této souvislosti mít na paměti ustanovení § 83 zákona č. 56/2001 Sb., o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění (dále jen „zákon

¹ Sdružení automobilového průmyslu. *Složení vozového parku v České republice – souhrnné registrace k 31. 12. 2011* [On line]. Zobrazeno dne 12. 06. 2011. Dostupné na: <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm>. Stav registrovaných vozidel v České republice k 31. 12. 2011 viz příloha č. 1.

² Český statistický úřad. *Česká republika v číslech 2011 – obyvatelstvo. Soubor XLS* [On line]. Poslední revize dne 17. 05. 2011. Zobrazeno dne 01. 06. 2011. Dostupné na: [http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/informace/oby03131212.xls/\\$File/oby031312.xls](http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/informace/oby03131212.xls/$File/oby031312.xls).

³ Ministerstvo dopravy. *Informace o stavu bodového hodnocení – bodování řidiči. Soubor PDF*. [On line]. Poslední revize dne 05. 01. 2012. Zobrazeno 12. 06. 2012. Dostupné na <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/2CB0CA95-0C4A-409D-BE3D-426B2C7D5AAE/0/BRstat1112.pdf> Ačkoli podle zákona o silničním provozu je veden centrální registr řidičů, a musí tak jednoznačně existovat přehled o celkovém počtu držitelů řidičského oprávnění, zveřejněné údaje nejsou aktuální, proto je na základě citovaného zdroje proveden výpočet čísla registrovaných řidičů z údaje 649.830 bodovaných řidičů, kteří tvoří 9.92 % celkového počtu řidičů dopočtem na 100%.

⁴ Stalo se tak zákonem č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony (dále jen „zákon č. 133/2011 Sb.“).

o podmínkách provozu vozidel“), ustanovení § 16 a § 16b zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění (dále jen „zákon o pojištění vozidel“), případně ustanovení § 42a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, upravujících přestupková jednání v souvislosti se znečištěním pozemní komunikace a neplněním poplatkové povinnosti za užití silnic pro motorová vozidla a dálnic. Tyto nejsou předmětem výzkumu rigorózní práce, avšak je vhodné na ně upozornit jako na „dopravní zákony“ regulující protiprávní jednání v souvislosti s provozem vozidla na pozemních komunikacích v širším smyslu.⁵

Cílem rigorózní práce je postihnout a zhodnotit aktuální právní úpravu regulující vybraná protiprávní jednání účastníků silničního provozu v zákoně o silničním provozu. Práce se skládá mimo úvod ze čtyř, vzájemně logicky na sebe navazujících celků. Na úvodní část navazuje první, která je věnována vývoji právní úpravy od 19. století (první komplexní právní regulace silničního provozu) do současnosti. Aby bylo možné hovořit o přestupcích, je vhodné tento pojem vyložit v jeho typických znacích, které jej vymezují vůči jiným typům protiprávních jednání, jímž je ohrožen nebo porušen veřejný zájem (trestný čin, jiný správní delikt), o čemž pojednává druhá část rigorózní práce.

Následuje obsahově nejrozsáhlejší část rigorózní práce věnovaná problematice vybraných přestupků dle ustanovení § 125c zákona o silničním provozu (dříve druhový název dle objektu: přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, zkráceně „dopravních přestupků“, přičemž zkratka se odráží v samotném názvu rigorózní práce).⁶ Systematicky je tato část práce rozdělena podle druhových objektů jednotlivých přestupků, a výklad vychází z širšího pojetí protiprávních jednání – tam, kde je identický objekt, je rovněž pojednáno o relevantním trestném činu. Text se opírá o poznatky z praxe

⁵ Jedná se o triádu zákonů upravujících pravidla provozu na pozemních komunikacích, technické podmínky provozu vozidel a otázku jejich pojištění, kdy při silniční kontrole je ve smyslu ustanovení § 6 odst. 8 zákona o silničním provozu řidič toto povinen prokázat řidičským průkazem, osvědčením o registraci vozidla a dokladem o pojištění.

⁶ Dopravní přestupek je čistě technická zkratka a v práci je používán výhradně pro označení přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. V obecném užívání pojem dopravní přestupek je užíván buď v užším smyslu – přestupky dle ustanovení § 125c zákona o silničním provozu, nebo v širším smyslu – zahrnující též protiprávní jednání uvedená v ustanovení § 23 přestupkového zákona, přestupky dle zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a přestupky dle zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, případně zákona o pozemních komunikacích. Též Kučerová, H. Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 01. 07. 2006. Praha, str. 32-33. Dle druhového objektu bylo užíváno názvosloví: přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu od účinnosti přestupkového zákona do 30. 06. 2006, přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích od 01. 07. 2006 do 31. 07. 2011. Po transferu skutkových podstat do zákona o silničním provozu není druhový objekt pojmenován.

a je hojně doplňován odkazy na relevantní soudní judikaturu, případně na srovnání se zahraniční právní úpravou v místech, kde se autorovi tato úprava jeví jako přiléhavější řešení. Rigorózní práce nepostihuje všech 34 skutkových podstat dopravních přestupků obsažených v ustanovení § 125c zákona o silničním provozu. Autor se proto zaměřil na ty, které v aplikační praxi vyvolávají nejvíce otázek, přesto ve výsledku práce postihuje veškeré typově nejzávažnější dopravní přestupky. Autorova volba byla zcela záměrná, neboť si je vědom, že by tímto značně přesáhl požadavky na rigorózní práci kladené, jde-li o její rozsah, při dodržení limitů by se naopak rigorózní práce stala pouhým dílem „popisným“ bez významnější vypovídající hodnoty o problému.

Je právní úprava *de lege lata* dostačující a vhodná? Závěrečná část přináší kritické zhodnocení platné právní úpravy s akcentací na zvýšení bezpečnosti silničního provozu, která byla cílem především velké novely přestupkového práva na úseku dopravy, a byla provedena zákonem č. 411/2005 Sb. s účinností od 01. 07. 2006, přičemž citelně zpřísnila sankcionování dopravních přestupků.⁷ Autor si zejména pokládá otázku nutnosti „kriminalizace“ co největšího počtu jednání v provozu na pozemních komunikacích, jakož i jeho legislativně technické provedení (pojmosloví, vágnost právní úpravy), otázku limitace správního uvážení v otázce ukládání sankcí, které je omezeno spodní a horní hranicí zákonného rozmezí, které neshledal za protiústavní ani Ústavní soud České republiky.

Rigorózní práce je současně doplněna četnými přílohami doplňujícími a vysvětlujícími aktuální text.

Autor je od roku 2006 pracovníkem Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství, na pozici právníka oddělení dopravně správních činností, od roku 2008 zástupce vedoucího oddělení. Vede odvolací řízení ve věcech dopravních přestupků, správních deliktů na úseku taxislužby a autoškol, zastupuje správní orgán v řízení o správních žalobách a kasačních stížnostech a vykonává metodiku k usměrnění rozhodovací

⁷ Blíže viz kapitola vývoj moderní právní úpravy. K bezpečnosti silničního provozu v Evropě viz Pokorný, P. Aktuální vývoj bezpečnosti silničního provozu v České republice v porovnání s ostatními zeměmi Evropské unie. Dle zprávy Countdown to 2010, Only two years to Act vydané European Transport Safety Council. Dostupné na <http://cdv.cz> Evropská unie si stanovila v roce 2001 cíl snížit počet usmrcených osob při dopravních nehodách o 50 %. V příloze č. 2 představuje první schéma pravděpodobné zpoždění tohoto cíle v jednotlivých zemích Evropské unie v letech, druhý graf pak medián zpoždění (staré členské země – EU 15, EU rozšířená v roce 2004 o 10 zemí včetně České republiky – EU 25, poslední EU rozšířená o Bulharsko a Rumunsko – EU 27.

činnosti obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, od roku 2012 dále pracuje jako lektor pro správní řízení v dopravních přestupcích v rámci projektu Evropské unie č. 1.04/4.1.01/69.00040 „Vzdělávání zaměstnanců územní veřejné správy Moravskoslezského kraje“.

II. Vývoj moderní právní úpravy

1. Počátek 20. století – 1918

V souvislosti s rozvojem automobilismu od konce devatenáctého století vznikla potřeba regulovat provoz na silnicích. V českých zemích komplexnější právní úpravu přineslo nařízení ministerstva vnitra v dohodě s ministerstvem obchodu ze dne 28. dubna 1910 č. 81/1910 ř.z., jímž se vykonávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu silostrojů (automobilů, motorových vlaků, motorových kol). Jednalo se o stroje, které nejezdily na kolejích⁸ – drážní provoz podléhal samostatné právní úpravě. Jednalo se o předpis o 59 paragrafech, systematicky členěný do 8 oddílů⁹ (*obecná ustanovení* – vymezení působnosti nařízení, *ustanovení o sestrojení a vystrojení jízdních silostrojů* – technické požadavky na vybavení, *o zkoušení a schvalování jízdních silostrojů* – podmínky a způsob registrace vozidel, *o řízení silostrojů* – podmínky pro získání vůdčího listu, *značky jízdních silostrojů* – označení vozidel registrační značkou, *jízda zahraniční* – podmínky pro jízdu cizích řidičů a strojů na území Rakousko – Uherska, *bezpečnostní předpisy pro jízdu* – pravidla bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, *ustanovení závěrečná* – přechodná a zrušující ustanovení).

Nařízení vycházelo z Mezinárodní Pařížské úmluvy ze dne 11. října 1909, kde se signatářské země zavázaly respektovat rámcová pravidla pro provoz motorových vozidel s možností zvláštní národní úpravy. Součástí nařízení je odkazující ustanovení § 55, podle něhož se přestupky proti tomuto nařízení, pokud nenáleží pod všeobecný zákon trestní,¹⁰ trestají podle ministerského nařízení č. 198/1857 ř.z. ze dne 30. září 1857. Nařízení z roku 1910 neobsahovalo skutkové podstaty přestupků, byla – li jeho ustanovení porušena, přicházela odpovědnost za přestupek, případně trestný čin.

⁸ Ustanovení § 1 nařízení: „Co v tomto nařízení jest ustanoveno, vztahuje se k takovým jízdním silostrojům po veřejných dopravních cestách jezdícím, které se nepohybují na kolejnicích (automobily, motorové vlaky a motorová kola). Z těchto ustanovení vyňaty jsou hasičské automobily, jakož i takové jízdní silostroje, které nejsou ustanoveny ani k dopravě osob ani k dopravě břemen, jako parní válce silničné apod.“

⁹ Již v tomto nařízení lze generovat oblasti právní úpravy spojené s provozem vozidel a získávání odborné způsobilosti v intencích, jak ji známe dnes (zákon o silničním provozu – oddíl 7 bezpečnostní předpisy pro jízdu, zákon o technických podmínkách provozu vozidel – oddíl 2 ustanovení o sestrojení a vystrojení jízdních silostrojů, oddíl 3 o zkoušení a schvalování jízdních silostrojů, oddíl 5 značky jízdních silostrojů, zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách, ve znění pozdějších předpisů – oddíl 4 o řízení silostrojů).

¹⁰ Zákon č. 117/1852 ř. z., o zločinech, přečinech a přestupcích.

2. Léta 1918 – 1939

Stávající právní úpravu převzala nově vzniklá republika Československá v českých zemích, a to tzv. recepční normou – zákonem č. 11/1918 Sb. ze dne 28. října 1918, o zřízení státu Československého, kdy podle článku 2 předmětného zákona zůstávají veškeré zemské i říšské zákony prozatím v platnosti. V Českých zemích a na Moravě tak byla recipována právní úprava rakouské části monarchie, na Slovensku uherské části.¹¹ Okrajově je potřebné rovněž zmínit předpisy na úrovni jednotlivých zemí, které byly rovněž recipovány, jmenovitě předpisy pro specifické dopravní situace a policejní řády.¹²

Tento právní stav trval prakticky do roku 1931, kdy se Československo stalo signatářem Pařížské úmluvy ze dne 26. dubna 1926¹³ o jízdě motorovými vozidly, a která byla do sbírky zákonů a nařízení publikována pod č. 9/1931. K jejímu provedení byl následně s platností pro území celé Československé republiky přijat zákon č. 124/1931 Sb., kterým se provádí Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly ze dne 24. dubna 1926 a vydávají se některé zatímní předpisy o jízdě motorovými vozidly, na jehož základě bylo následně vydáno vládní nařízení č. 107/1932 Sb., kterým se provádí Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly ze dne 24. dubna 1926 a vydávají se některé zatímní předpisy o jízdě motorovými vozidly. Obsahem zákona, jakož i předmětného vládního nařízení, jsou změny reflektující technický rozvoj silniční dopravy, dochází k rozšíření kategorií silničních vozidel, a také precizaci pravidel silničního provozu. Šlo o úpravu prozatímni. Z hlediska přestupků v silničním provozu nelze přehlédnout ustanovení § 4 zákona č. 124/1931 Sb., které je obdobou dnešního blokového řízení, a které umožňuje uložit policejnímu orgánu osobám pokutu do 50 Kč, jsou-li přistiženy na místě a jsou ochotni tuto pokutu zaplatit.

Zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly, pak nahradil prozatímni právní úpravu představovanou zákonem č. 124/1931 Sb. Tento poslední „předválečný zákon“ stanovil

¹¹ Zejména pak nařízení uherského ministra vnitra č. 160.000/1910 B.M. o provozu tuzemských a cizozemských vozidel a o užívání nařízení, nařízení č. 57.000/1900 B.M. o jízdě motorových vozidel na veřejných cestách, nařízení č. 73.000/1910 B.M. vztahující se na provoz s mezinárodními cestovními dokumenty anebo bez těchto opatřených motorových vozidel.

¹² Příkladmo nařízení č. 22/1881 slez. z. z., o jízdě s neobyčejným nákladem po mostech na říšských silnicích, nařízení č. 95/1887 mor. z. z., týkající se dopravy neobyčejně těžkých břemen přes dřevěné a železné mosty okresních a obecních silnic, z policejních řádů pak zákon č. 47/1866 čes.z.z., kterým se vydává řád policie silniční platný pro království České kromě hlavního města Prahy, zákon č. 5/1875 mor. z. z., kterým se vydává Řád policie silniční pro veřejné nestátní silnice na Moravě, zákon č. 5/1878 slez.z.z., kterým se vydává Řád policie silniční pro veřejné nestátní silnice ve Slezsku.

¹³ Nahradila Mezinárodní Pařížskou úmluvu ze dne 11. října 1909, přehled mezinárodních smluv viz příloha č. 3.

speciální úpravu výše pokuty ve vztahu k doposud platnému nařízení ministra vnitra ze dne 30. září 1857 a trestnímu zákonu z roku 1852, a to tak, že bylo možné uložit pokutu do 5.000 Kč či trest vězení nejdéle na dobu 14 dnů. Výše pokuty, kterou bylo možné uložit na místě, se zvýšila na 300 Kč, současně byl do zákona vtělen institut, který by bylo možné připodobnit k blokové pokutě na místě nezaplacené podle dnešní právní úpravy. Příkaz bylo možné vydat za dvou podmínek – přestupce je ochoten pokutu na místě zaplatit, ale nemá u sebe finanční hotovost – osobě je stanovena lhůta k zaplacení finanční pokuty, a není-li tato zaplacená, nastupuje řízení o přestupku. Ve druhém případě je příkaz vydán v nepřítomnosti řidiče a je umístěn na vozidlo s poučením, že nebude-li pokuta ve stanovené lhůtě zaplacená, je zahájeno řízení o přestupku.¹⁴ Nelze současně ponechat bez povšimnutí, že tímto zákonem byla rovněž sjednocena podoba dopravních značek.¹⁵

3. Léta 1939 – 1945

Okupace českých zemí dne 14. března 1939 a následné vydání výnosu o zřízení Protektorátu Čechy a Morava znamenalo zásah do klasické normotvorné činnosti dosavadních zákonodárných sborů a přenesení normotvorné činnosti na Říšského protektora v Čechách a na Moravě a na vládu Protektorátu Čechy a Morava.¹⁶ Za této legislativní situace byla přijata 3 vládní nařízení, jmenovitě nařízení č. 241/1939 Sb., o jízdě motorovými vozidly (technické podmínky provozu vozidel), nařízení č. 242/1939 Sb., o chování v silniční dopravě (pravidla chování v silničním provozu, a to nejen řidičů, ale i ostatních účastníků, např. chodců), nařízení č. 243/1939 Sb., o připuštění osob a vozidel k dopravě na silnicích (podmínky pro získání vůdčího listu). Na Slovensku zůstává v platnosti zákon č. 81/1935 Sb. a uherské právní předpisy, kdy tento stav trval až do roku 1950, a totéž platí o protektorátních předpisech souvisejících s úpravou silničního provozu.

¹⁴ Ustanovení § 81 odst. 6 a ust. § 82 odst. 1 zákona č. 81/1935 Sb.

¹⁵ Příloha č. 4.

¹⁶ V Protektorátu Čechy a Morava se nedá hovořit o zákonodárné činnosti v pravém slova smyslu, po celou dobu jeho existence nezasedal zákonodárný sbor. Po ustanovení protektorátu byly ponechány v zásadě v platnosti předpisy stávajícího práva, neodporovaly-li právu německému. Zákonodárnou pravomocí byla nadána pouze protektorátní vláda, která vydávala nařízení a ministerstva, vydávající vyhlášky. Dominující úlohu však sehrával úřad tzv. říšského protektora, který mohl kdykoli zasahovat do stávajících i vznikajících norem protektorátu s pravomocí jejich okamžitého zrušení. K normotvorné činnosti v protektorátu dále viz Nařízení říšského protektora č. 12/39 ze dne 07. 06. 1939 – ustanovení § 1, čl. X-XII. Výnosu říšského kancléře ze dne 16. 03. 1939 o Protektorátu Čechy a Morava. Též Pužman, J. Právní řád v Čechách a na Moravě. In Právní praxe, roč. III., č. 7-8, str. 177 a násl.

Pokud jde o přestupky, pak tyto byly postižitelné obecně podle ustanovení § 49 nařízení č. 241/1939 Sb., a to pokutou až do výše 5.000 K a trestem vězení do 14 dnů, případně náhradním trestem vězení, není-li přestupce schopen pokutu zaplatit.

4. Léta 1945 – 1989

Stávající právní úprava byla nahrazena teprve v roce 1950, a to zákonem č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích, který stanovil obecná pravidla pro silniční provoz a užívání silnic (§1-6), podmínky provozu motorových vozidel (§7-10), výuku a výcvik řidičů a podmínky pro řízení vozidla (§ 11-13), pojištění odpovědnosti (§ 14), užití zvířat v silničním provozu (§ 15), příslušnost správních orgánů včetně výkonu dozoru v silničním provozu (§ 15-18), trestní ustanovení (§ 19) a ustanovení závěrečná (§ 20-23), která stanovila oblasti, jež budou upraveny prováděcími právními předpisy, a dále zrušila dosavadní právní předpisy v souvislosti se silničním provozem na území Československa s tím, že zákon nabude účinnosti dnem 1. července 1951.

K provedení zákona bylo přijato nařízení č. 11/1951 Sb., jímž se provádí zákon o provozu na veřejných silnicích, které mělo 3 části. V první části pojednávalo o podmínkách pro užívání silnic, a to jednak úpravu pravidel silničního provozu – hlava I., která obsahovala obecná pravidla pro všechny účastníky provozu na silnicích (oddíl I.), pravidla pro řidiče (oddíl II. – ustanovení pro řízení vozidel), jezdce a cyklisty (oddíl III. – ustanovení o jízdě na kole a na koni), chodce (oddíl IV. – ustanovení pro chodce). Část II. upravovala podmínky technické způsobilosti vozidel a odbornou způsobilost pro řidiče, poslední část pak úpravu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. V zásadě se jednalo o právní úpravu podmínek provozu na pozemních komunikacích, jak ji známe dnes, přičemž následná zákonná úprava již reflektovala 3 okruhy norem souvisejících s právní úpravou silničního provozu: právní normy související s úpravou provozu na silnicích, právní normy související s pojištěním odpovědnosti s provozu vozidla a právní normy upravující technické požadavky na provoz vozidel a k tomu příslušející sankční normy.

Jde-li o přestupky související s porušením povinností ukládaných předmětnými normami, pak je nutné vrátit se k ustanovení § 19 zákona č. 56/1950 Sb., které neupravovalo konkrétní

protiprávní jednání a bylo formulováno v prvním odstavci jako tzv. obecná skutková podstata, ve druhém odstavci pak jako přestupek spočívající v poškození dopravního značení:

Kdo přestoupí tento zákon nebo předpisy podle něho vydané, jakož i kdo nedbá příkazů a zákazů vydaných podle tohoto zákona nebo podle uvedených předpisů, bude potrestán – nejde-li o čin trestný soudně – okresním národním výborem pokutou do 25.000 Kčs nebo vězením (uzamčením) do jednoho měsíce. Pro případ nedobytnosti pokuty se vyměří zároveň náhradní trest vězení (uzamčení) podle míry zavinění do jednoho měsíce

Stejně bude potrestán – nejde-li o čin trestný soudně – kdo jakýmkoli způsobem znemožní nebo znesnadní dosažení účelu dopravních značek nebo zařízení, zejména kdo je odstraní, přemístí, poškodí, pozmění nebo zakryje.

V prvním případě je umožněn postih pokutou až do výše 25.000 Kč jakéhokoli jednání spočívajícího v porušení ustanovení zákona č. 54/1950 Sb., jakož i prováděcích předpisů. Objektem druhé skutkové podstaty je veřejný zájem ochrany dopravního značení k usměrnění provozu na pozemních komunikacích. Zatímco v prvním případě bude subjekt rozdílný v závislosti na porušení konkrétního ustanovení (řidič, chodec, jezdec, vlastník vozidla, učitel výcviku atp.), ve druhém případě je pachatelem kdokoli, kdo je deliktně odpovědný.

Souběžně s účinností tohoto zákona byl součástí právního pořádku zákon č. 88/1950 Sb., trestní zákon správní, který nabyl účinnosti bezmála o rok dříve – k 1. srpnu 1950 (dále jen „trestní zákon správní“), a který upravoval protiprávní jednání v silniční dopravě. Trestní zákon správní neupravil zákonnou definici přestupku, v ustanovení § 2 je řečeno, že *podle tohoto zákona se stíhají jako přestupky jen činy, které nejsou trestné podle trestního zákona soudního*. Následující ustanovení pak upravují podmínky odpovědnosti za přestupek (zavinění – nedbalostní „*pachatel nezachová opatrnost, kterou po něm společnost požaduje*“ a úmysl přímý a nepřímý „*pachatel chtěl způsobit výsledek*“, „*věděl, že jej může způsobit a pro tento případ je s ním srozuměn*“, věk – 15 let, přičetnost – vymezena negativně). Současně je exkulována osoba, která jednala v nouzi. Na rozdíl od současné právní úpravy je za přestupek odpovědný i ten, kdo se o něj pokusil, dále pak návodce a pomocník.

Skutkové podstaty přestupků proti silničnímu provozu jsou upraveny ve zvláštní části trestního zákona správního v hlavě IV. – ochrana občanského soužití, oddíl III. – ochrana

silničního, železničního a leteckého provozu a ochrana plavby, jmenovitě pak v ustanovení § 144. Podle druhového objektu lze rozlišit čtyři kategorie přestupků v silničním provozu:

- 1) Veřejný zájem na řádném technickém stavu vozidel a způsobilosti řidičů (§ 144 odst. 1), kde jednání pachatele spočívá v:
 - užití vozidla, které nebylo schváleno nebo není v řádném technickém stavu,
 - řízení motorového vozidla bez příslušného povolení,
 - neoprávněném provádění výcviku řidičů motorových vozidel,
- 2) Veřejný zájem na řádném stavu silnic a dopravního značení (§ 144 odst. 2), kde jednání pachatele spočívá v:
 - neoprávněném užívání silnic nad míru přiměřenou silničnímu provozu,
 - nepečování o řádný stav chodníku,
 - poškozování veřejné silnice nebo její části,
 - poškození, zakrytí, znečištění, přemístění dopravní značky či zařízení nebo jiného orientačního značení cestovního ruchu,
- 3) Veřejný zájem na řízení vozidel řidiči, jež nejsou pod vlivem alkoholu (§ 144 odst. 4), kde jednání pachatele spočívá v:
 - řízení vozidla ve stavu podnapilém nebo opilém,
- 4) Veřejný zájem na dodržování dopravních předpisů obecně (§ 144 odst. 3), kde jednání pachatele spočívá v:
 - jiném ohrožení bezpečnosti nebo plynulosti silničního provozu, rušení pořádku na veřejných silnicích nebo nesplnění povinnosti, kterou má v silničním provozu.

Přestupky byly sankcionovány pokutou do 12.500 Kč nebo trestem odnětí svobody až na 1 měsíc s možností náhradního výkonu trestu odnětí svobody do 1 měsíce v případě, že bude plátce pokuty insolventní, nebo veřejným pokáráním. Za přestupky uvedené v bodě 3 byla výše pokuty stanovena do 5.000 Kč a trest odnětí svobody do 14 dnů.

Účinností zákona č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích, tak vedle sebe paralelně platily dvě hmotněprávní úpravy – ustanovení § 18 zákona o provozu na veřejných silnicích a ustanovení § 144 trestního zákona správního. Lze se domnívat, že vztah těchto právních úprav lze vyjádřit zásadou „lex specialis derogat generali“, kdy širší právní úprava ve speciálním zákoně s přísnějšími sankcemi vyloučila aplikaci § 144 trestního řádu

správního, ale pouze, jde-li o situace, na které dopadalo obecné vymezení skutkové podstaty přestupku v zákoně o provozu na veřejných silnicích. Současně lze přihlídnout i k zásadě „lex posteriori derogat priori“, jelikož zákona o provozu na veřejných silnicích vešel v účinnost později, přičemž úprava tendovala k úpravě protiprávních jednání ve zvláštním hmotném zákoně.¹⁷

Zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích, však neměl dlouhé účinnosti, již o tři roky později byl nahrazen nařízením vlády č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích, a tento podzákonný předpis byl v účinnosti až do přijetí zákona č. 12/1997 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Jako prováděcí právní předpisy byly následně v účinnosti – vyhláška č. 196/1953 Ú.l., o provozu na silnicích, která byla nahrazena vyhláškou č. 141/1960, kterou se vydávají pravidla silničního provozu, následovala vyhláška č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu, pak vyhláška č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu a vyhláška č. 99/1989 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (jde o právní předpisy upravující pravidla silničního provozu včetně dopravního značení). Vedle vyhlášek regulujících pravidla silničního provozu byla součástí právního pořádku vyhláška č. 145/1956 Ú.l., o provozu na silnicích, která upravovala zkoušky odborné způsobilosti,¹⁸ technické podmínky provozu vozidla, registraci vozidla a řidičské průkazy,¹⁹ přičemž tato vyhláška s četnými novelami, zejména po roce 1989, byla účinná až do roku 2001.

Vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na veřejných silnicích, pokračovalo v trendu nataveném zákonem č. 56/1950 Sb., jde-li o úpravu skutkových podstat přestupků. Zde však nastává paradox. Trestní ustanovení § 12 nařízení stanoví sankce, které lze za dopravní přestupek uložit (písemné napomenutí, pokuta do 3.000 Kč včetně náhradního výkonu trestu odnětí svobody v případě nedobytnosti pokuty) a působnost orgánů, které je projednávají – dopravní inspektoráty a orgány veřejné bezpečnosti, přičemž závažné přestupky mohly být postoupeny příslušnému prokurátorovi. Předmětné nařízení (bez ohledu na dnes vnímané pojetí hierarchie právních norem) však zrušilo zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných

¹⁷ Obdobný trend lze ve vývoji právní úpravy vysledovat od přijetí stávajícího přestupkového zákona (č. 200/1990 Sb.), kdy ze zvláštní části jsou postupně vydělovány skutkové podstaty jednotlivých přestupků do zvláštních zákonů (srov. § 22, 25-27, 36-37, 40) čímž se přestupkový zákon stává z hlediska hmotného práva obecným definičním předpisem vyjadřující principy odpovědnosti za přestupek. Trend v zachování jedné „všeobecné skutkové podstaty“, jež zahrnuje jakékoli porušení pravidel silničního provozu, zůstal zachován až do přijetí přestupkového zákona č. 200/1990 Sb. viz další výklad.

¹⁸ Později tato oblast úpravy vyjmuta cestou vyhlášky č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek odborné způsobilosti.

¹⁹ Později vyhláška č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech.

silnicích, takže hmotněprávním předpisem se stal výhradně trestní zákon správní a jeho ustanovení § 144, což jde proti výše uvedenému výkladu vztahu trestního řádu správního a zákona č. 56/1950 Sb., jde li o úpravu protiprávních jednání. Na druhou stranu jiný postup nebyl podle názoru autora možný, kdy výkonný orgán je vázán výsledky činnosti normotvorných orgánů. Tento stav trval do okamžiku ukončení účinnosti trestního zákona správního, který byl dne 1. července 1961 nahrazen zákonem č. 60/1961 Sb., o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku, přičemž tento právní předpis byl následně zrušen až zákonem č. 200/1990 Sb., o přestupcích, který je součástí dnešní platné právní úpravy. Na vládní nařízení č. 54/1953 Sb. mělo přijetí zákona o úkolech národních výborů dopad takový, že bylo přijetím tohoto předpisu zrušeno trestní ustanovení § 12, což vedlo k transferu institutů v něm uvedených do zákona č. 60/1961 Sb.²⁰

Přestupek byl v ustanovení § 6 odst. 1 zákona o úkolech národních výborů definován jako:

zaviněné jednání uvedené v § 7 až 19 tohoto zákona a dále zaviněné porušení povinnosti stanovené v jiném právním předpise, pokud se tím ztěžuje plnění úkolů státní správy, ruší veřejný pořádek nebo socialistické soužití občanů, nejde-li o provinění nebo o trestný čin.

Ze samotné dikce zákona je zřejmé, že plně odpovídal duchu socialistického zákonodárství, podmínkou pro spáchání přestupku bylo, že jednání ztěžovalo plnění úkolů veřejné správy, rušilo veřejný pořádek nebo socialistické soužití občanů. Oprostí-li se však čtenář od dobového kontextu znění právní normy, kde se zákonodárce předháněl ve floskulích vyjadřujících cíle socialistického zákonodárství, je právě tato věta vyjádřením materiálního pojetí přestupku, přičemž formální složkou je naplnění jednání uvedeného v tomto nebo jiném zákoně.²¹ V kontextu dobového výkladu, resp. aplikace právních norem s absencí soudní kontroly orgánů veřejné správy se lze důvodně domnívat, že byl důsledně v rozhodování o přestupcích uplatňován formální princip, resp. porušení příslušné právní normy. Tento závěr podporuje i samotná dikce materiální podmínky, kdy účelem právní normy je regulace společenských vztahů a jsou-li veřejnoprávní normy narušeny, je narušen veřejný pořádek.

²⁰ Ustanovení § 31 zákona o úkolech národních výborů – jiné orgány projednávající přestupky a na to navazující prováděcí právní předpisy.

²¹ Materiálně formální pojetí protiprávního jednání bylo vneseno též do nového trestního zákona (§ 3 zákona č. 140/1961 Sb.), kde došlo k jeho precizaci, k tomu srov. § 2 trestního zákona č. 80/1950 Sb., který rovněž hovoří o jednání pro společnost nebezpečném, ovšem neobsahuje negativní vymezení pojmu trestného činu, resp. potřebného stupně nebezpečnosti pro společnost pro odpovědnost za trestný čin.

Ustanovení § 10 zákona o úkolech národních výborů pak upravovalo přestupky v silniční, železniční, letecké, vodní dopravě a v oboru spojů, přičemž jednání pachatele spočívalo v:

- porušení pravidla silničního, železničního, leteckého, plavebního nebo poštovního provozu,
- používání dopravních prostředků, jejichž technický stav nebo hospodárnost provozu neodpovídá stanoveným podmínkám,
- poškození, zakrytí nebo odstranění dopravní značky nebo dopravního zařízení nebo turistické značky,
- poškození, znečištění nebo opotřebení veřejné komunikace, její součásti nebo příslušenství nad obvyklou míru,
- neplnění povinnosti vyplývající z předpisů o řízení dopravy a zajišťování přepravy,
- porušení pravidla o zřizování a provozu telekomunikačních zařízení.

Za přestupky bylo možné uložit následující sankce: napomenutí, veřejnou důtku,²² pokutu do 500 Kč. V komparativním pohledu k dnešní právní úpravě (ustanovení § 125c zákona o silničním provozu) jsou relevantní první dvě skutkové podstaty – první obecně chrání bezpečnost silničního provozu (porušení pravidla silničního provozu), druhé pak veřejný zájem na užívání vozidel v řádném technickém stavu, přičemž jejich obecná formulace pokrývala všech dnes upravených 34 skutkových podstat přestupků v silničním provozu. Na základě výše uvedeného pak lze uzavřít, že postižitelné je jakékoli porušení pravidla silničního provozu, pokud naplní obecné znaky přestupku, což dnes odpovídá formulaci tzv. zbytkové skutkové podstaty v ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu (za přestupek je odpovědný ten, kdo jiným jednáním poruší zákon o silničním provozu). Ohlédnutím za právní úpravou do roku 1989 lze zjistit, že v zásadě od počátku právní regulace byla odpovědnost za přestupek formulována obecně tak, že lze postihnout jakékoli porušení zákona o silničním provozu, přičemž projednávajícím orgánům byla tímto dána značná možnost správního uvážení, byť zůstává otázkou, nakolik bylo ve společenských poměrech (monarchie do roku 1918, období německé okupace 1939-1945, období socialismu 1948-1989), toto možné efektivně využít a současně nezneužít.

²² Veřejná důtku není v zákoně jako sankce definována, proto je vhodné využít definici dostupnou v zákoně o kárném (disciplinárním) stíhání rozkrádání a poškození majetku v socialistickém vlastnictví z roku 1957, kde je upraven výkon veřejné důtky, který se provede tak, že se rozhodnutí, kterým byla uložena, vyvěsí nebo jinak vyhlásí na pracovišti.

5. Od roku 1989 do současnosti

Po listopadu 1989 došlo ke změnám ve společenských vztazích cestou změny společenského zřízení, které se pochopitelně musely projevit i v normotvorbě. Zákon č. 60/1961 Sb., o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku, byl s účinností k 1. lednu 1991 nahrazen zákonem č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, který přinesl dodnes užívanou definici přestupku jako zaviněného jednání, které ohrožuje nebo porušuje zájem společnosti, je za přestupek v tomto nebo jiném zákoně výslovně označeno, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů nebo trestný čin.²³

Skutkové podstaty přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích jsou od počátku upraveny v ustanovení § 22 přestupkového zákona, které přineslo v původním znění 3 skutkové podstaty a jednu „zbytkovou skutkovou podstatu“. Do dnešního dne bylo toto ustanovení několikrát novelizováno s tím, že byly doplňovány další skutkové podstaty až po současných 34, přičemž největší komplexní novelu dopravních předpisů včetně přestupkového zákona přinesl zákon č. 411/2005 Sb.²⁴

Komplexními změnami prošla rovněž legislativa v oblasti dopravních předpisů – nařízení vlády č. 54/1953 Sb. bylo nahrazeno provizorně zákonem č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích s tím, že dojde ke komplexní zákonné úpravě pravidel provozu na silnicích. Zákon č. 12/1997 Sb. byl přijat především jako reakce na účinnost Listiny základních práv a svobod a jejího článku 4 odst. 1, podle něhož *povinnosti mohou být ukládány toliko na základě zákona a v jeho mezích a jen při zachování základních práv a svobod*. Stěží tak mohlo vedle tohoto ustanovení předpisu nejvyšší právní síly dlouhodobě obstat vládní nařízení č. 54/1953 Sb., jehož platnost byla dovozována „kontinuitou právního řádu“, a k jehož provedení platila vyhláška č. 99/1989 Sb., kterou se upravují pravidla silničního provozu. Cílem zákonodárce bylo dát zákonný rámec povinnostem, které v jeho mezích ukládá vyhláška č. 99/1989 Sb. I toto však bylo možné

²³ Blíže viz kapitola III., definice vypouští podmínku „ztěžování plnění úkolů státní správy, rušení veřejného pořádku nebo socialistického soužití občanů“. Negativní vymezení pak vedle kategorie trestního činu přináší pojem jiný správní delikt.

²⁴ Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.

zpochybňovat vzhledem k tomu, že vyhláška platila dříve než právní předpis, jež prováděla. Nicméně právní úprava, kterou přinesl zákon č. 12/1997 Sb., byla již od počátku chápána jako provizorní, a směřovala k přijetí komplexní zákonné úpravy, kterou přinesl zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích s účinností od 1. ledna 2001, který přináší současnou úpravu provozu na pozemních komunikacích, jakož i přestupků s jejím porušením spojených.

Dne 1. května 2004 vstoupila Česká republika do Evropské unie a zde se mimo jiné zavázala k ambicióznímu plánu snížit počet usmrcených při dopravních nehodách do roku 2010 o 50%.²⁵ K tomu měla přispět doposud nejrozsáhlejší novela jak zákona o silničním provozu, tak i ustanovení § 22 přestupkového zákona představována zákonem č. 411/2005 Sb. s účinností od 1. července 2006, která rozšířila počet skutkových podstat dopravních přestupků z dosavadních 5 na 33²⁶ a současně došlo k citelnému zvýšení sankcí za dopravní přestupky a dále zavedení bodového hodnocení řidičů. Zvýšení sankcí odůvodnil zákonodárce následovně: *„Nově se upravuje také výše sankcí za přestupky. Horní hranice pokuty se u nejzávažnějších přestupků zvyšuje až na 50.000 Kč, horní hranice sankce zákazu činnosti zůstává zachována na dvou letech, zvyšuje se i výměra pokut v blokovém řízení. Zcela nově se pak zavádí spodní hranice sankcí, a to pokut i zákazu činnosti. Důsledkem je tak značné zpřísnění sankcí, které se ovšem vzhledem k situaci v provozu jeví jako nezbytné. Nejnižší sankcí, kterou bude možno za přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích uložit, kromě obecně přípustného napomenutí, tak bude pokuta minimálně ve výši 1.500 Kč.“*²⁷ Pokud jde o zvýšení sankcí, zaznamenal přestupkový zákon doslova „revoluci“ a to především v zavedení dolních hranic u typově nejzávažnějších přestupků, zvýšení sazby blokových pokut a kumulativní ukládání sankce zákazu činnosti a pokuty.²⁸ Taktéž formalizace dalších protiprávních jednání v podobě nových skutkových podstat byla největší co do počtu oproti předchozím novelám.²⁹ Vstup zákona č. 411/2005 Sb. v život však

²⁵ K jeho plnění viz příloha č. 2. Je zřejmé, že Česká republika spadne do kategorie zemí, kde bude plnění posunuto o 10 let.

²⁶ Viz příloha č. 5 – proměny skutkových podstat dopravních přestupků od účinnosti přestupkového zákona do současnosti s komentářem.

²⁷ Sněmovní tisk č. 833/0. Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb.

²⁸ Právní úprava před novelou č. 411/2005 Sb. umožňovala uložit za nejzávažnější dopravní přestupky pokutu do 15.000 Kč a sankci zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel do 2 let při absenci dolních hranic, současná právní úprava zavedla za typově nejzávažnější přestupky dolní hranice pokuty a zákazu činnosti 25.000 Kč a 1 rok, horní hranici pak 50.000 Kč a 2 roky. K sankcionování dopravních přestupků blíže viz. Márton, M. Několik úvah o sankcionování přestupků v dopravě. In Cofola 2010 conference proceedings, str. 1154-1163.

²⁹ Viz příloha č. 5.

s sebou přinesl četné aplikační problémy a terminologické nepřesnosti, na které zákonodárce reagoval novelou č. 215/2007 Sb. s účinností od 15. srpna 2007, která si klade za cíl odstranit některé chyby a duplicity a upřesnit některé formulace.³⁰ Další novelou, která se týkala ustanovení § 22 přestupkového zákona, je pak zákon č. 274/2008 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii České republiky, který přinesl změny v oblasti postihování jednání v souvislosti se způsobením dopravní nehody a rovněž významné změny v oblasti dokazování přestupků souvisejících s řízením pod vlivem alkoholu.³¹ Zákon č. 133/2011 Sb. pak pouze přenesl skutkové podstaty dopravních přestupků do zákona o silničním provozu s drobnými změnami v oblasti dopravních nehod a zavedení skutkové podstaty spočívající v zákazu používat antiradar, skutkové podstaty podle nové zákonné úpravy dále povětšinou již obsahují konkrétní ustanovení zákona o silničním provozu, jehož dodržování je jimi chráněno, což vede ke zjednodušení aplikační praxe především pro osoby nedisponující právnickým vzděláním, které v drtivé většině v I. stupni (na úrovni obecního úřadu obce s rozšířenou působností) přestupky v dopravě projednávají.

³⁰ Sněmovní tisk 147/0. Důvodová zpráva k zákonu č. 215/2007 Sb.

³¹ Blíže viz kapitoly o skutkových podstatách přestupků dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b), c), d) zákona o silničním provozu.

III. Přestupek a dopravní přestupek

1. Znaky skutkové podstaty

Zákon o přestupcích v ustanovení § 2 vymezuje přestupek jako zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně (pozitivní vymezení), nejde-li o správní delikt postižitelný podle jiných právních předpisů nebo trestný čin (negativní vymezení).

Přestupek tak v sobě zahrnuje znak jak formální – jednání, které je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně,³² tak znak materiální – jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti.

Přestupek je subsidiárním jednáním vůči správním deliktům³³ postižitelným podle jiných právních předpisů a trestným činům,³⁴ správní orgán příslušný k projednání přestupku nejprve zkoumá, zda jednání není jiným správním deliktem, případně trestným činem, a teprve,

³² Zvláštní část přestupkového zákona neobsahuje veškerá jednání, která jsou přestupky, naopak, drtivá většina těchto jednání je upravena ve zvláštních právních předpisech, zpravidla technicky tak, že norma obsahuje ustanovení označená jako „přestupky“ s výčtem protiprávních jednání a sankcí za ně. Tak tomu je od 1. srpna 2011 i v případě dopravních přestupků, které jsou upraveny v ustanovení § 125c zákona o silničním provozu.

³³ Pojem jiného správního deliktu není vymezen, a stejně tak není komplexně kodifikována jejich právní úprava. Půjde o jednání, které porušuje nebo ohrožuje zákon a je takto označeno v zákoně. Správního deliktu se může dopustit osoba fyzická i právnická, na rozdíl od přestupků, jejichž obligatorním znakem skutkové podstaty je subjektivní stránka, u tzv. jiných správních deliktů nastupuje objektivní odpovědnost. Typologicky lze jiné správní delikty rozlišovat do několika kategorií (disciplinární delikt, pořádkový delikt, jiné správní delikty fyzických osob, správní delikty právnických osob a správní delikty podnikatelů), blíže in: Průcha, P. Správní právo obecná část. 5. vydání. Brno: Masarykova univerzita, str. 213-219.

³⁴ Trestný čin je podle ustanovení § 13 odst. 1 trestního zákona protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný, a který vykazuje znaky uvedené v tomto zákoně (formální pojetí). Podle ustanovení § 12 odst. 2 trestního zákona pak trestní odpovědnost pachatele a trestněprávní následky lze uplatňovat jen v případech společensky škodlivých, ve kterých nepostačuje uplatnění odpovědnosti podle jiného právního předpisu. Nová právní úprava představovaná trestním zákonem č. 40/2009 Sb. s účinností od 1.1.2010 tak neopustila formálně – materiální pojetí trestného činu, pouze se nehodnotí, zda trestný čin naplnil společenskou nebezpečnost větší než „nepatrnou“ či větší než „malou“. K materiálně formálnímu pojetí trestného činu viz též: Kratochvíl, V. a kol. Kurs trestního práva Trestní právo hmotné Obecná část. Praha: CH. Beck, 2009, str. 29-31, str. 168-184. V tomto směru koliduje ustanovení § 2 odst. 1 přestupkového zákona s ustanovením § 12 odst. 2 trestního zákona, kdy trestní odpovědnost nastupuje „nepostačuje-li uplatnění odpovědnosti podle jiných právních předpisů“. Ustanovení § 12 odst. 2 je vyjádřením zásady subsidiarity trestní represe, resp. je nutné upřednostnit odpovědnost mimo právní či podle přestupkového zákona, na druhou stranu ustanovení § 2 odst. 1 přestupkového zákona je koncipováno tak, že staví přestupek jako subsidiární vůči trestnému činu a jinému správnímu deliktu. Vysvětlení je proto nutné hledat v předpisech procesního práva (§ 171 odst. 1, § 186 písm. b), § 188 odst. 1 písm. b), § 222 odst. 2 tr. řádu vs. § 71 písm. a) přestupkového zákona), kdy správní orgán projednávající přestupek věc postoupí, má-li za to, že jde o trestný čin, zatímco orgány činné v trestním řízení takto postupují, nejde-li o trestný čin. Paradoxně to znamená, že i když je hmotným právem proklamována zásada subsidiarity trestní represe, procesně musí být upřednostněn postup orgánu činných v trestním řízení.

je-li toto vyloučeno a není dán důvod pro postoupení věci orgánům příslušným k projednání jiného správního deliktu nebo trestného činu, věc projedná jako přestupek.

Přestupek je jednáním zaviněným a přestupkový zákon rozlišuje zavinění ve formě úmyslné (úmysl přímý a úmysl nepřímý) a nedbalostní (nedbalost vědomá a nedbalost nevědomá). Pachatel spáchá přestupek z nedbalosti nevědomé, jestliže nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem společnosti, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět mohl a měl. Přestupek je spáchán z nedbalosti vědomé, jestliže pachatel věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že zájem neporuší nebo neohrozí. Je-li přestupek spáchán v úmyslu nepřímém, pak pachatel věděl, že svým jednáním může ohrozit zájem chráněný zákonem, a pro případ, že je poruší nebo ohrozí, byl s tím srozuměn. Přestupek je spáchán v úmyslu přímém, jestliže pachatel chtěl svým jednáním porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem. Jednáním se rozumí jak konání, tak opomenutí takového konání, k němuž byl pachatel podle okolností a svých osobních poměrů povinen. K odpovědnosti za přestupek postačuje zavinění z nedbalosti.

Pachatelem přestupku je osoba, která dosáhla věku 15 let a je přičetná, přičemž zákon odpovědnost pachatele vymezuje negativně – za přestupek není odpovědný ten, kdo v době jeho spáchání nedovršil patnáctý rok svého věku a ten, kdo pro duševní poruchu v době jeho spáchání nemohl rozpoznat, že jde o porušení nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem nebo nemohl ovládat své jednání. Odpovědnosti se však nezabývá ten, kdo se do stavu nepřičetnosti přivedl, byť i z nedbalosti požitím alkoholu nebo jiné návykové látky. Za přestupek bude vždy odpovědná toliko fyzická osoba, a to i za jednání právnických osob. Mladistvým pachatelem je pak osoba, která v době spáchání skutku dovršila 15 rok věku, avšak nedovršila 18 rok věku.

Znaky skutkové podstaty přestupku, resp. dopravního přestupku jsou: objekt, objektivní stránka, subjekt, subjektivní stránka, protiprávnost.

1a. Objekt

Objektem se rozumí zájem společnosti, který jednání porušuje nebo ohrožuje. Z hlediska kategorizace objektů na obecný, druhový a individuální³⁵ je pak obecný objekt vyjádřen ustanovením § 1 přestupkového zákona: *zájem na dodržování zákonů, jiných právních předpisů a respektování práv spoluobčanů, zejména pak zájem na tom, aby občané neztěžovali plnění úkolů státní správy, nerušili veřejný pořádek a občanské soužití*. Objekt druhový, který je vyjádřen v přestupkovém zákoně názvem jednotlivých ustanovení zvláštní části přestupkového zákona, pak představuje veřejný zájem na bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, jak vyplývá z názvu ustanovení § 22 přestupkového zákona, které bylo účinné do 31. července 2011. Ačkoli ustanovení § 125c zákona o silničním provozu ve znění účinném od 1. srpna 2011 neobsahuje název druhového objektu, s ohledem na zákon o silničním provozu, kam byly tyto přestupky vtěleny, je druhový objekt nesporný – ochrana bezpečnosti a nerušenosti silničního provozu, a tak lze i přes již neexistující zákonný název druhového objektu této skupiny přestupků jej pořád vykládat tak, jak byl zaveden v předchozí právní úpravě – *přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích*. Individuální, resp. konkrétní objekt pak vyjadřují jednotlivé skutkové podstaty v ustanovení § 125c obsažené. Následující rozdělení přestupků dle individuálního objektu bude vodítkem pro členění vlastní kapitoly o skutkových podstatách dopravních přestupků, přičemž je třeba mít na paměti, že řada skutkových podstat se co do ochrany individuálního objektu překrývá, resp. různou intenzitou chrání též individuální objekt, a jde tedy o skutkové podstaty privilegované, resp. kvalifikované k základním skutkovým podstatám.

Ustanovení § 125c zákona o silničním provozu chrání následující individuální objekty:

- veřejný zájem na řádné identifikaci vozidel: § 125c odst. 1 písm. a) bod 1, bod 2 zákona o silničním provozu,
- veřejný zájem na řádném technickém stavu vozidel: § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu,

³⁵ Kratochvíl, V. a kol. Kurs trestního práva Trestní právo hmotné Obecná část. Praha: CH Beck, 2009, str. 229-231.

- veřejný zájem na řízení vozidla stran vlivu alkoholu a návykových látek: § 125c odst. 1 písm. b), písm. c), písm. d) zákona o silničním provozu,
- veřejný zájem na řízení motorového vozidla osobami, které proto splňují zákonné podmínky: § 125c odst. 1 písm. e) bod 1, bod 2, bod 3, bod 4, bod 5 zákona o silničním provozu,
- veřejný zájem na nerušeném řízení vozidla: §125c odst. 1 písm. f) bod 1 zákona o silničním provozu,
- veřejný zájem na dodržování nejvyšší dovolené rychlosti řidiči vozidel: § 125c odst. 1 písm. f) bod 2, bod 3, bod 4 zákona o silničním provozu,
- veřejný zájem na respektování signalizace k řízení provozu řidiči vozidel: § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 zákona o silničním provozu,
- veřejný zájem na ochraně chodců: § 125c odst. 1 písm. f) bod 6 zákona o silničním provozu,
- veřejný zájem na dodržování zákazu předjíždění: §125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu,
- veřejný zájem na dodržování přednosti v jízdě: §125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu,
- veřejný zájem na bezpečnosti na železničních přejezdech: § 125c odst. 1 písm. f) bod 9 zákona o silničním provozu,
- veřejný zájem na bezpečnosti provozu na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla: §125c odst. 1 písm. f) bod 10 zákona o silničním provozu,
- veřejný zájem na řádném užívání parkovacích míst pro vozidla užívaná osobami zdravotně postiženými a řádném užívání označení vozidel přepravujících

osobu zdravotně postiženou: § 125c odst. 1 písm. f) bod 11 zákona o silničním provozu,

- veřejný zájem na dodržování omezení jízdy některých vozidel: § 125c odst. 1 písm. g) zákona o silničním provozu,
- veřejný zájem na předcházení dopravním nehodám: § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu,
- veřejný zájem na dodržování pravidel chování po dopravní nehodě: § 125c odst. 1 písm. i) bod 1-4 zákona o silničním provozu,
- veřejná zájem na řádném průběhu zjišťování rychlosti řidičů v silničním provozu: § 125c odst. 1 písm. j) zákona o silničním provozu,
- veřejný zájem na dodržování ostatních ustanovení zákona o silničním provozu: § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu,
- veřejný zájem na odpovědnosti provozovatele vozidla za jeho svěření neznámé osobě: § 125c odst. 2 zákona o silničním provozu,
- veřejný zájem na řádné zajištění řádného průběhu výuky praktické jízdy učitelem autoškoly: § 125c odst. 3 písm. a)-d) zákona o silničním provozu.

1b. Objektivní stránka

Objektivní stránku vyjadřuje jednání, následek a příčinný vztah mezi nimi. Jednání je projev vůle pachatele ve vnějším světě směřující k porušení nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem (konání) nebo vůlí řízené zdržení takového konání (opomenutí). Fakultativními znaky objektivní stránky pak jsou místo a čas jednání, jeho účinek, hmotný předmět útoku a použitý prostředek ke spáchání přestupku, zvláštní způsob jeho spáchání.³⁶ Jednání směřující k porušení nebo ohrožení objektu je spojeno s řízením vozidla (skutkové podstaty

³⁶ Jelínek, J. a kol. Trestní právo hmotné, obecná část, zvláštní část. Praha: Leges, 2009, str. 148, 168.

dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 1-3, písm. b), písm. c), písm. d), písm. f) bod 1-11, odst. 2 zákona o silničním provozu), s řízením motorového vozidla (§ 125c odst. 1 písm. e) bod 1-5, písm. g) zákona o silničním provozu), s jízdou na zvířeti (§ 125c odst. 1 písm. b), písm. c), písm. d) zákona o silničním provozu), s výukou v autošколе (§ 125c odst. 3 písm. a)-d) zákona o silničním provozu), způsobením dopravní nehody (§ 125c odst. 1 písm. h), písm. i) bod 1-4 zákona o silničním provozu), s jiným porušením zákona o silničním provozu (§ 125 odst. 1 písm. j), písm. k) cit. zákona). Dopravní přestupky lze spáchat jak konáním (např. překročení nejvyšší dovolené rychlosti), tak opomenutím (např. nesplnění povinnosti po dopravní nehodě vyplývajících z ustanovení § 47 zákona o silničním provozu). Dopravní přestupky jsou ve vztahu k ostatním přestupkům specifické ve vztahu k místu jednání, musí být spáchány vždy na pozemní komunikaci.³⁷ Čas jednání je vyžadován jako znak objektivní stránky u přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. g) zákona o silničním provozu spočívajícím v porušení omezení jízdy některých vozidel.³⁸

³⁷ Podle § 2 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, je pozemní komunikací cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Z hlediska kategorie pozemních komunikací se tyto dle ustanovení § 2 odst. 2 citovaného zákona dělí na dálnice, silnice, místní komunikace, účelové komunikace. Dálnice dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy. Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Tímto je ustanovení § 35 odst. 1 zákona o silničním provozu, kdy dálnici smí užít motorová vozidla, jejichž nejvyšší dovolená rychlost není nižší než 80 km/h, v úseku dálnice procházejícím obcí je dovolen provoz motorových vozidel a jízdních souprav pro veřejnou hromadnou dopravu, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší než 65 km/h. Vedle definice v zákoně o pozemních komunikacích, která charakterizuje dálnici dle stavebně technických parametrů je pojem dálnice definován v ustanovení § 2 písm. r) zákona o silničním provozu – pozemní komunikace označená dopravní značkou „dálnice“ (dopravní značka informativní provozní IP 14a). Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Podle kategorizace se silnice dělí do tří tříd. Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace se dělí do IV. tříd. Účelovou komunikací pak je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Příslušný silniční správní úřad může na návrh vlastníka účelové komunikace a po projednání s příslušným orgánem Policie České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka. Účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu. V pochybnostech, zda z hlediska pozemní komunikace jde o uzavřený prostor nebo objekt, rozhoduje příslušný silniční správní úřad.

³⁸ Zákon o silničním provozu upravuje omezení jízdy některých vozidel v ustanovení § 43, a to na dálnici a silnici I. třídy nákladním automobilům, speciálním automobilům a zvláštním vozidlům maximální přípustné hmotnosti převyšující 7.500 kg a nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3.500 kg s připojeným přípojným vozidlem tzv. „zákaz jízdy kamionů“ v neděli a ostatních dnech pracovního klidu v době od 13:00 hodin do 22:00 hodin, v sobotu od 1. července do 31. srpna v době od 07:00 do 13:00, v pátek v tomto období pak od 17:00 do 21:00, tzv. „prázdninový zákaz jízdy kamionů“. Na silnici I. třídy mimo obec je v období od 15. dubna do 30. září, ve vybrané dny zakázána jízda zvláštním vozidlům, potahovým vozidlům a ručním vozíčkům o celkové šířce větší než 600 mm.

Následkem je pak porušení ustanovení zákona o silničním provozu, účinek jako znak objektivní stránky je vyžadován u skutkové podstaty přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu (ublížení na zdraví jinému).³⁹

1c. Subjekt

Subjektem je pachatel přestupku, který je deliktně způsobilý vzhledem k věku a je přičetný, přičemž u dopravních přestupků půjde vždy o subjekt konkrétní či subjekt speciální.⁴⁰ Všechny skutkové podstaty dopravních přestupků vyžadují konkrétní subjekt, tj. subjekt mající zvláštní vlastnosti, a tímto subjektem je účastník provozu na pozemních komunikacích,⁴¹ z nich se dále vydělují subjekty speciální – řidič,⁴² řidič motorového vozidla,⁴³ provozovatel vozidla,⁴⁴ učitel autoškoly.⁴⁵

³⁹ Do 31. července 2011 bylo rovněž postižitelné jednání spočívající ve způsobení dopravní nehody se vznikem škody na některém ze zúčastněných vozidel ve výši 100.000 Kč a vyšší, které bylo přestupkem podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. i) přestupového zákona.

⁴⁰ Jelínek, J. a kol. Trestní právo hmotné, obecná část, zvláštní část. Praha: Leges, 2009, str. 192-193

⁴¹ Nejširší pojem subjektu je účastník provozu na pozemních komunikacích, a tím je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemní komunikaci (§ 2 písm. a) zákona o silničním provozu). Je to nejširší množina, která zahrnuje další subjekty – řidiče, chodce, průvodce vedených nebo hnaných zvířat, vozky.

⁴² Řidič je definován zákonem o silničním provozu jako účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, přičemž řidičem je i jezdec na zvířeti (§ 2 písm. d) zákona o silničním provozu). Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus. Nemotorové vozidlo je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo (§ 2 písm. g), písm. h) zákona o silničním provozu).

⁴³ Řidič motorového vozidla nemá v zákoně samostatnou definici. V tomto směru je nutné vyjít z definice řidiče, kdy jde o osobu, která řídí motorové vozidlo, a současně ustanovení § 3 odst. 3 písm. a)-c) zákona o silničním provozu, který stanoví okruh osob, které smí řídit motorové vozidlo: držitel příslušného řidičského oprávnění podle § 81, žadatel o řidičské oprávnění podrobující se výcviku (žák autoškoly), osoba připravující se k přezkoušení odborné způsobilosti pod dohledem učitele autoškoly (v tomto případě se jedná o držitele řidičského oprávnění, ale podmínka přezkoušení je nutná pro výkon povolání profesionálního řidiče specifických kategorií vozidel ve smyslu § 52c zákona o autoškolách). K odpovědnosti žáka autoškoly srov. např. rozh. Vyššího vojenského soudu v Příbrami č.j. 1 To 225/87 ze dne 23. 07. 1987: „*Spočívá-li příčina dopravní nehody, při níž došlo k ublížení na zdraví výhradně v tom, že řidič – frekventant řidičského kurzu nezvládl po technické stránce řízení bojového vozidla při jízdě v zatáčce, přičemž nebyl patřičně usměrňován řidičem instruktorem, nelze mu přičítat zavinění za tento škodlivý následek. V zásadě nelze vyloučit odpovědnost za přestupek u žáka autoškoly, vždy však bude přihlášeno ke stupni jeho schopnosti ovládat vozidlo a znalosti dopravních předpisů. Jinak bude posuzován žák, který zahájil kurz a jinak žák, který již je držitelem nižší skupiny řidičského oprávnění a rozšiřuje jej na vyšší, např. z osobního na nákladní automobil.* K tomu též souhrnná zpráva veřejného ochránce práv za rok 2005, str. 135 – k podnětu pod spis. zn. 1625/2005/VOP/DU.

⁴⁴ Provozovatel je v zákoně o silničním provozu definován jako vlastník vozidla, nebo jiná fyzická nebo právnická osoba zmocněná vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem (§ 2 písm. b) zákona o silničním provozu). V tomto směru je nezbytné poukázat na hypertrofii právní terminologie a říci, že pro provozovatel vozidla je takto definován pro účely dopravních přestupků, resp. přestupku dle ustanovení § 125c odst. 2 zákona o silničním provozu. Provozovatel silničního vozidla registrovaného v registru silničních vozidel České republiky vozidla je definován v zákoně o podmínkách provozu vozidel v ustanovení § 2 odst. 13 jako „*fyzická osoba s místem trvalého pobytu nebo s místem povoleného pobytu v České republice nebo právnická osoba se sídlem v České republice, která vlastním jménem provozuje silniční vozidlo a je současně vlastníkem silničního vozidla a nebo je vlastníkem silničního vozidla oprávněna k provozování silničního vozidla.*“ Podle zákona o silničním provozu je tak pojem provozovatele širší než podle zákona o podmínkách provozu vozidel, neboť pod něj lze podřadit jakoukoli osobu, která provozuje vozidlo (--pokračování násl. strana--)

1d. Subjektivní stránka

Subjektivní stránkou nutno rozumět zavinění, resp. vnitřní vztah pachatele k jednání a jeho následku (úmysl přímý, nepřímý, nedbalost vědomá a nevědomá). Subjektivní stránka skutkové podstaty dopravního přestupku je ta, která se ve správním řízení prokazuje nejhůře. Je totiž zjistitelná v zásadě z výpovědi pachatele, přičemž pokud se řádně předvolaný obviněný z přestupku nedostaví k ústnímu jednání ke správnímu orgánu, je přestupek možné projednat v nepřítomnosti pachatele.⁴⁶ Projednávající správní orgán tak nemá jakýkoli podklad pro vyhodnocení subjektivní stránky, avšak přestupkové jednání musí být kryto složkou zavinění minimálně ve formě nedbalosti nevědomé a složku zavinění je správní orgán povinen vždy zkoumat a řádně odůvodnit.⁴⁷ Dále je nutné si uvědomit, že následek u drtivé většiny skutkových podstat dopravních přestupků spočívá pouze v porušení relevantního ustanovení přestupkového zákona. Při interpretaci zavinění je vhodné využít zásadu „ignoratio iuris non excusat“ – neznalost zákona neomlouvá, a skutečnost, že každá fyzická osoba, není – li izolována od vnějšího světa uvnitř uzavřeného prostoru, se přímým způsobem denně účastní provozu na pozemních komunikacích, což je klíčové při interpretaci zavinění. Pokud jde o nedbalost nevědomou, kdy pachatel neví, že může svým jednáním porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem ke svým poměrům vědět mohl a měl, pak tuto lze dovodit u všech účastníků provozu na pozemních komunikacích – chodec, cyklista, jezdec na zvířeti, řidič. Pokud jde o držitele řidičských oprávnění, jakož i učitele autoškoly, pak tito museli splnit pro výkon své činnosti zkoušku ze znalosti příslušných právních předpisů, proto u těchto subjektů bude nevědomá nedbalost spíše výjimečná. Typickým příkladem bude jednání, kdy pachatel přehlédne určitou situaci v provozu na pozemních komunikacích (dopravní značku, předjíždějící vozidlo, chodce atp.). Nenabude tak subjektivní vědomí o svém protiprávním jednání. V tomto případě se nabízí zavinění

na pozemní komunikaci bez ohledu na občanský či pobytový vztah k České republice, současně v případě zákona o podmínkách provozu vozidel musí jít o vozidlo registrované v registru silničních vozidel v České republice. Zde se jeví právní úprava problematická ve vztahu k vozidlům registrovaným v jiných státech, protože na jednu stranu by pro případný přestupek dle ustanovení § 125c odst. 2 zákona o silničním provozu musel řidič vždy prokázat zmocnění provozovatele, pokud by byl osobou, která svěří nebo přikáže řízení vozidla osobě, o níž nezná totožnost, přičemž legislativní úprava v České republice nezná povinnost pro provozovatele cizích vozidel prokázat oprávnění k jeho provozování vlastním jménem.

⁴⁵ Učitel autoškoly není právní termín a ani zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o autoškolách“), s tímto termínem nepočítá, nicméně je v něm k nalezení odpověď, o jakou osobu jde. Podle § 21 odst. 1 zákona o autoškolách je k výuce oprávněna osoba, která je držitelem profesního osvědčení, o jehož vydání rozhodne krajský úřad, přičemž tato osoba pro vydání profesního osvědčení musí splňovat podmínky uvedené v ustanovení § 21 odst. 2 zákona o autoškolách.

⁴⁶ Ustanovení § 74 odst. 1 přestupkového zákona.

⁴⁷ Rozh. NSS č.j. 7 As 105/2010-96 ze dne 12. 05. 2011.

ve formě nedbalosti nevědomé – vzhledem ke svým poměrům pachatel mohl vědět, že bude předjížděn jiným vozidlem. Sledování situace v provozu je ostatně obecnou povinností řidiče dle ustanovení § 5 odst. 1 písm. b)⁴⁸ zákona o silničním provozu a jiného účastníka provozu na pozemních komunikacích dle ustanovení § 4 písm. c) zákona o silničním provozu.⁴⁹

Nedbalost vědomá, kdy pachatel ví, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný přestupkovým zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhá, že k takovému porušení nedojde, se typicky projeví v situaci, kdy pachatel neodhadne své možnosti a schopnosti, např. začne předjíždět v domněnku, že s ohledem na výkon svého vozidla manévr zvládne, ale již se nedokáže bezpečně zařadit před předjížděná vozidla. Je důležité si uvědomit, že spoléhání se na to, že k porušení zákona nedojde, nelze ztotožnit se situací, že pachatel nebude přistižen orgány vykonávajícími dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích.⁵⁰

Následující forma zavinění je úmysl nepřímý, kdy pachatel věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem a pro případ, že následek způsobí, je s tímto srozuměn. V tomto smyslu půjde o nejtypičtější formu zavinění, kterou lze u držitele řidičského oprávnění dovodit (pachatel zvyšuje rychlost motorového vozidla a je srozuměn s tím, že porušuje zákon, pachatel vytahuje z aktovky při řízení vozidla mobilní telefon a je srozuměn s tím, že porušuje zákon).

Úmysl přímý, kdy pachatel ví, že svým jednáním poruší nebo ohrozí zájem chráněný zákonem, je odvoditelný v zásadě z vyjádření pachatele, např. „chtěl jsem stihnout dovézt manželku na vlak, protože jsme zaspali, a proto jsem jel rychle“ nebo „čekal jsem, že se mi narodí dítě, a proto jsem v očekávání hovoru z porodnice zvedl mobilní telefon při řízení vozidla“ atp.

⁴⁸ Řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.

⁴⁹ Účastník provozu na pozemních komunikacích je povinen řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravených tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

⁵⁰ Pachatel vědomě porušuje rychlost, ale spoléhá na to, že nebude podroben silniční kontrole. Hodnotí se vědomí pachatele směrem k porušení zákona, nikoli v souvislosti s jeho zjištěním příslušnými orgány.

1e. Protiprávnost

Již ze samotného pojmu lze dovodit co je obsahem protiprávnosti – jednání, které je v rozporu se zákonem, přičemž musí být naplněn znak jak formální (zákonný znak skutkové podstaty), tak materiální (společenská škodlivost jednání). Zákoný znak je naplněn, dopustí-li pachatel jednání popsaného ve skutkové podstatě přestupku. Materiální znak pak znamená, že jednání vykazuje společenskou škodlivost, která je vyžadována pro přestupek a nedosahuje intenzity zakládající odpovědnost za trestný čin. Správní orgán je povinen zjišťovat materiální znak z úřední povinnosti,⁵¹ přičemž k jeho naplnění postačuje, aby pachatel porušil zájem, který je právní úpravou či dopravní značkou sledován, čímž zároveň postihne zájem těch, kteří pravidla dodržují.⁵²

2. Okolnosti vylučující protiprávnost

Přestupkový zákon upravuje rovněž okolnosti, které protiprávnost vylučují, což je jednání v krajní nouzi a nutná obrana. Přestupkem není jednání, jímž někdo odvrací přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný zákonem (nutná obrana) nebo odvrácení nebezpečí hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl

⁵¹ Rozh. NSS č.j. 5 As 104/2008-45 ze dne 14. 12. 2009 : „...Ustanovení § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“) stanoví, že „správní orgán postupuje tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti“. Podle § 50 odst. 3 věty druhé správního řádu „v řízení, v němž má být z moci úřední uložena povinnost, je správní orgán povinen i bez návrhu zjistit všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch toho, komu má být povinnost uložena.“ Přitom, jak bylo již výše uvedeno, je správní orgán povinen zjistit, zda došlo k naplnění jak formálních, tak i materiálních znaků přestupku. V souzeném případě je zde v první řadě okolnost spočívající v prokázaném překročení nejvyšší povolené rychlosti pouze o 2 km/h, která, jak již bylo řečeno, sama o sobě nepostačuje k závěru o nedostatku materiální stránky přestupku, nicméně měla by vést správní orgán k tomu, aby na materiální stránku daného jednání zaměřil svou pozornost. To platí zvláště za situace, kdy žalobce již v řízení před správním orgánem 1. stupně uváděl skutečnosti, které podle jeho názoru dále snižovaly společenskou nebezpečnost jeho jednání na takovou míru, že by materiální znak přestupku nebyl naplněn. Zejména uváděl, že k posuzovanému jednání došlo na přehledném úseku, v místech s nízkou hustotou provozu a při výjezdu z obce, kde nemohl dle svého tvrzení nikoho svou jízdou rychlostí 52 km/h ohrozit, měl tedy za to, že zájem společnosti chráněný skutkovou podstatou daného přestupku (jeho objekt) na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu nebyl v daném případě ohrožen. Přesto se správní orgány uvedenými okolnostmi z pohledu materiální stránky přestupku, z něhož byl stěžovatel obviněn, nezabývaly, k těmto okolnostem bylo přihlédnuto pouze při stanovení výše pokuty na spodní hranici zákonem předepsané sazby a nikoliv už z toho hlediska, zda nesnižují společenskou nebezpečnost jednání žalobce na takovou míru, že by nebyla naplněna materiální stránka přestupku...“

⁵² Rozh. NSS č.j. 6 As 65/2004-59 ze dne 26. 10. 2005: „...Z hlediska materiálního pak Nejvyšší správní soud vyjadřuje přesvědčení, že stěžovatel naplnil i materiální znak přestupku upravený v § 2 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb. (porušení nebo ohrožení zájmu společnosti), přičemž chráněným zájmem zde jednak je organizace dopravy na určitém území, individuálně pak zájem těch, kdož splnili podmínky pro parkování na vymezených částech místních komunikací, aby příslušná vyhrazená místa sloužila právě jim...“ Každé zákonné ustanovení upravující pravidlo provozu na pozemních komunikacích přináší jak zájem veřejný – regulace chování, tak individuální – oprávněné očekávání druhých účastníků provozu na pozemních komunikacích, že tato ustanovení budou jinými účastníky dodržována....“

způsoben zřejmě stejně závažný nebo závažnější následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí bylo možné odvrátit jinak. I v případě dopravních přestupků se uplatní okolnosti vylučující protiprávnost, musí však být naplněny zákonem stanovené podmínky:

- u krajní nouze nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo v dané situaci možné odvrátit jinak,⁵³
- u nutné obrany jednající odvrací přiměřeným způsobem hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný zákonem,⁵⁴

příčemž v obou případech vyjmenované zákonné podmínky musí být splněny kumulativně.

3. Působnost přestupkového zákona

3a. Časová působnost

Odpovědnost za přestupek se posuzuje podle zákona účinného v době, kdy byl přestupek spáchán, podle zákona pozdějšího, je-li to pro pachatele příznivější, což je zásada vyjádřená v článku 40 odst. 6 Listiny, jejímž smyslem je zajistit, aby byla odpovědnost pachatele posuzována adekvátně ve vztahu k společenským potřebám vyjádřeným v právní normě, jakožto pravidlu regulujícímu společenské vztahy. Tato zásada umožňuje zohlednit stav, kdy pachatel v době skutku porušoval nebo ohrožoval společenský zájem chráněný zákonem, avšak pozdější právní úprava toto jednání postihuje mírnější sankcí nebo není protiprávním vůbec a tím pádem klesá zájem společnosti na potrestání pachatele nebo zcela vymizel.⁵⁵

⁵³ V praxi si lze představit případ, kdy osoba, která není držitelem řidičského oprávnění, odveze vozidlem osobu v ohrožení života do místa, odkud lze přivolat lékařskou péči, způsobení dopravní nehody ve chvíli, kdy se řidič vyhýbá chodci, který mu náhle vkročil do vozovky atp. V obou případech řidič odvrací nebezpečí hrozící životu či zdraví, jakožto primárnímu zájmu, které nelze odvrátit jinak a následek je méně závažný než ten, který ve skutečnosti hrozil. K překročení rychlosti vozidlem bezpečnostní agentury a principu proporcionality a subsidiarity srov. rozh. NSS č.j. 5 As 10/2011-117 ze dne 23. 06. 2011. Krajní nouze v souvislosti s překročením nejvyšší dovolené rychlosti srov. rozh. NSS č.j. 2 As 63/2008-83 ze dne 30. 04. 2009.

⁵⁴ S rostoucí agresivitou řidičů na pozemních komunikacích si lze představit situaci, kdy je účastník provozu na pozemních komunikacích nucen porušit zákon, najíždí-li na něj agresivní řidič (zvýšení rychlosti), náhlá změna rychlosti jízdy ve chvíli, kdy řidič zjistí, že skupina mladistvých hází na projíždějící vozidla z mostu kameny atp.

⁵⁵ Typickým příkladem, na němž lze demonstrovat posun ve snížení škodlivosti jednání až po její úplné vymizení, je postihování dopravních nehod v odvislosti od výše způsobené škody. Zákon č. 274/2008 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii s účinností od 01. 01. 2009, změnil ustanovení § 22 odst. 1 písm. i) přestupkového zákona tak, že pachatel byl (--pokračování násl. strana--)

Naopak druh sankce a ochranné opatření se uloží vždy tak, aby vystihoval aktuální vývoj sankcí a ochranných opatření, a tím bylo dosaženo maximálního výchovného účinku.⁵⁶

3b. Personální působnost

Přestupkový zákon dopadá na všechny osoby, které jsou v době spáchání skutku starší 15 let a přičetné. Nicméně existují osoby, které jsou z působnosti přestupkového zákona vyňaty a to zcela – nejsou za přestupek odpovědné: úplná hmotněprávní exempce – osoba používající výsad a imunit podle zákona nebo podle mezinárodního práva (prezident republiky, soudce Ústavního soudu, diplomatictí zástupci a členové jejich rodin tvořící součást jejich domácnosti, konzulární úředníci a zaměstnanci při výkonu konzulárních funkcí). Další okruh osob může svým projevem vůle vyloučit projednání přestupku orgány k tomu příslušnými podle přestupkového zákona (poslanci, senátoři, soudci), a tento projednat v disciplinárním řízení příslušné komory Parlamentu České republiky (poslanci, senátoři),⁵⁷ nebo kárném řízení (soudci).⁵⁸ Poslední okruh osob, kde je příslušnost orgánů pro projednání přestupku vyloučena zákonem, jsou osoby podléhající vojenské kázeňské pravomoci a příslušníci bezpečnostních sborů⁵⁹ podmínkou ovšem je, že jsou ve služebním poměru – pokud těmito osobami být přestanou, přestupek se projedná orgány k tomu příslušnými.

postižitelný za jednání spočívající ve způsobení dopravní nehody, při které vznikne škoda na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí škoda zřejmě převyšující částku 100.000 Kč na místo dosavadních 50.000 Kč, čímž se jednání se způsobením škody zřejmě převyšující částku 50.000 Kč, ale ne vyšší než 100.000 Kč stalo dle této skutkové podstaty beztrestným. Např. pachatel dne 18. listopadu 2009 způsobil porušením zákona o silničním provozu dopravní nehodu, při které došlo ke škodě, jejíž zřejmá hodnota byla 70.000 Kč. Věc byla příslušnému správnímu orgánu oznámena dne 3. ledna. 2009 – v tomto případě správní orgán buďto věc odloží dle ustanovení § 66 odst. 1 písm. a) přestupkového zákona případně zahájené řízení zastaví dle ustanovení § 76 odst. 1 písm. a) téhož zákona. S účinností k 1. srpnu 2011 není již založena odpovědnost pachatele za dopravní nehodu, jejímž kritériem je výše majetkové škody, zájem na postihování tohoto jednání tak zcela vymizel.

⁵⁶ Technická novela zákona č. 215/2007 Sb., přinesla změnu ustanovení § 22 odst. 6 přestupkového zákona, kdy přestupek dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) bod 11 přestupkového zákona byl zařazen do kategorie postižitelného pokutou od 5.000 Kč do 10.000 Kč, namísto dosavadní sankce pokuty od 5.000 Kč do 10.000 Kč a kumulativní sankce zákazu činnosti od 6 měsíců do 1 roku. Novela nabyla účinnosti dnem 15. srpna 2007. Pokud se pachatel dopustil téhož přestupku přede dnem účinnosti novely, tedy podle zákona účinného v době spáchání, např. dne 1. srpna 2007, a rozhodnutí bylo vydáno dne 1. prosince 2007, bude sankce ukládána podle ustanovení zákona účinného v době rozhodování správního orgánu.

⁵⁷ Ustanovení § 13-17 zákona č. 90/1995 Sb., o jednacím řádu Poslanecké sněmovny, § 14-19 zákona č. 107/1999 Sb., o jednacím řádu Senátu.

⁵⁸ Ustanovení § 86-89 zákona č. 6/2002 Sb., o soudech a soudcích.

⁵⁹ Dle § 1 odst. 1 zákona č. 341/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů je bezpečnostním sborem Policie České republiky, Hasičský záchranný sbor České republiky, Celní správa České republiky, Vězeňská služba České republiky, Bezpečnostní informační služba a Úřad pro zahraniční styky a informace.

3c. Místní působnost

Teritoriální působnost přestupkového zákona je založena jeho ustanovením § 8 odst. 1, kdy podle zákona o přestupcích nebo jiného zákona se posuzuje přestupek, který byl spáchán na území České republiky. Je však možná aplikace zásady personality, a to v případě spáchání přestupku podle ustanovení § 49 odst. 1 písm. b) a písm. c) přestupkového zákona a § 50, pokud tento přestupek spáchal občan České republiky, a nebo cizinec, který má na území České republiky trvalý pobyt, nebylo-li takové jednání v cizině projednáno. Jiný přestupek spáchaný v cizině se posuzuje podle tohoto zákona jen tehdy, jestliže pachatel porušil povinnost, kterou má podle předpisů platných v České republice mimo území republiky, nebo jestliže to vyplývá z mezinárodních dohod, kterými je Česká republika vázána.⁶⁰

⁶⁰ Pokud jde o dopravní přestupky českých řidičů či rezidentů v cizině, pak v tomto Česká republika neuplatňuje svou pravomoc, vyjma povinnosti stanovení v ustanovení § 38 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel, kde je stanovena povinnost provozovatele vozidla při jízdě do ciziny užít mezinárodní rozlišovací značku „CZ“. Naopak uplatňuje svou pravomoc vůči účastníkům provozu na českých pozemních komunikacích bez ohledu na jejich státní příslušnost. I v tomto případě však existují výjimky, kdy dikce zákona v zásadě vylučuje postihnout *pachatele* cizince, a to jsou přestupky dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. e) bod 3, bod 4 přestupkového zákona (pachatel řídí motorové vozidlo a není držitelem platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče nebo nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti – jde o doklady vyžadované pouze pro držitele řidičského oprávnění vydaného podle českých právních předpisů) nebo *vozidla registrovaná v cizině* (povinná výbava vozidla, umístění registračních značek). Na nezjištěném místě (a tedy i v cizině) může řidič spáchat rovněž přestupek dle ustanovení § 23 odst. 1 písm. f) přestupkového zákona spočívající v nevedení záznamu o bezpečnostních přestávkách či době odpočinku nebo jejich nedodržování.

IV. Vybrané skutkové podstaty dopravních přestupků

1. Neoprávněná manipulace s tabulkami registračních značek

1a. Přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 zákona o silničním provozu

Podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 zákona o silničním provozu se přestupku dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo, na němž v rozporu se zvláštním právním předpisem není umístěna tabulka státní poznávací značky⁶¹ (dále jen „registrační značka“) nebo je umístěna jiná tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena. Pachatelem přestupku je řidič vozidla, které podléhá registraci v České republice.⁶² Jakmile je vozidlo zaregistrováno, provozovatel⁶³ vozidla umístí na vozidlo přidělenou tabulku nebo tabulky registrační značky.⁶⁴ Tyto musí být na vozidle umístěny, jak stanoví zvláštní právní předpis,⁶⁵ je-li vozidlo užito v provozu na pozemních komunikacích.

Úvodem je potřeba osvětlit základní pojmy. Pojem registrační značka je definován ve vyhlášce Ministerstva dopravy a spojů č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, jmenovitě v ustanovení § 2 písm. b) citované vyhlášky jako zápis písmenných a číselných znaků vyznačených na tabulce registrační značky. Registrační značku tvoří zápis nejméně pěti

⁶¹ Termín „státní poznávací značka“ byl užíván do účinnosti stávajícího zákona o podmínkách provozu vozidel (zákon č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, účinný do 30. 06. 2001 a prováděcí předpisy). Tabulky státních poznávacích značek vydávaly okresní úřady, přičemž tyto se skládaly minimálně ze dvou písmenných znaků dle okresu a čtyř číselných znaků. Přechodné ustanovení § 29 odst. 1 vyhlášky č. 243/2001 Sb. pak ponechává státní poznávací značky v platnosti, resp. není zákonem stanovena povinnost vyměnit státní poznávací značku za registrační značku. V tomto směru je nutné především poukázat na nedůvodnost změny dikce zákona, kterou zvolil zákonodárce od 1. srpna 2011 – v dosavadní právní úpravě zněla skutková podstata přestupku tak, že odpovědný byl řidič, který umístí v rozporu se zvláštním předpisem tabulku *státní poznávací značky (registrační značky)* – viz § 22 odst. 1 písm. a) bod 1 přestupkového zákona ve znění účinném do 31. července 2011. Zamýšleným zjednodušením zákonodárce zavedl stav, kdy terminologicky postavil naroveň státní poznávací značku s registrační značkou, kdy druhé používá jako legislativní zkratku. Korektní by bylo ponechat předchozí znění beze změn nebo zvolit dikci tabulka státní poznávací značky nebo registrační značky (dále jen „registrační značka“). Vzor tabulky státní poznávací značky viz příloha č. 6.

⁶² Podle § 6 odst. 1 zákona o podmínkách provozu vozidel je každý, kdo hodlá provozovat na území České republiky silniční motorové vozidlo a přípojné vozidlo, je povinen toto vozidlo přihlásit k registraci na předepsaném tiskopisu u příslušného okresního úřadu, s výjimkou osob, jejichž pobyt na území České republiky netrvá déle než 185 dnů v příslušném kalendářním roce.

⁶³ Pachatelem přestupku je výhradně řidič, přestupek provozovatele vozidla pak dle ustanovení § 83 odst. 1 písm. b) zákona o podmínkách provozu vozidel (v rozporu s ustanovením § 7 odst. 2 zákona není umístěna tabulka registrační značky), viz níže.

⁶⁴ Ustanovení § 7 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel.

⁶⁵ Ustanovení § 7 odst. 4 zákona o podmínkách provozu vozidel v návaznosti na vyhlášku č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel.

a nejvýše sedmi znaků, přičemž písmeno v registrační značce je vždy kódem kraje,⁶⁶ do jehož územního obvodu náleží registrační místo, které registrační značku přiděluje. Tabulka registrační značky tabulka je deska rozměrů stanovených jednotlivými ustanoveními vyhlášky, která je vyrobena, pokud není v jednotlivých ustanoveních stanoveno jinak, z lehké slitiny, na níž je vyznačena registrační značka, a v případech stanovených jednotlivými ustanoveními vyhlášky i nálepka o provedené pravidelné technické prohlídce vozidla a o provedeném pravidelném měření emisí škodlivin ve výfukových plynech motoru vozidla, pokud pravidelné technické prohlídce a měření emisí škodlivin ve výfukových plynech motoru vozidla registrované vozidlo podléhá.

Způsob umístění tabulky registrační značky upravuje § 28 vyhlášky č. 243/2001 Sb., a to tak, že tabulka registrační značky musí být na vozidlo umístěna svojí spodní hranou dole a přibližně vodorovně k vozovce. Na tabulku registrační značky ani do její těsné blízkosti nesmí být umístěny žádné nápisy nebo vyobrazení, které by narušily její čitelnost nebo rozlišovací schopnost. Tabulka registrační značky musí být umístěna na vozidle vpředu a vzadu, a to kolmo ke směru jízdy. Silniční motorová vozidla a zvláštní motorová vozidla mají tabulku registrační značky umístěnu vpředu uprostřed nebo s výjimkou osobních vozidel vlevo a vzadu uprostřed nebo vlevo. Přípojná vozidla pouze vzadu uprostřed nebo vlevo. Vpředu musí být tabulka registrační značky umístěna na vozidlo tak, aby její spodní hrana nebyla níže než 200 mm a vzadu níže než 300 mm od roviny vozovky. Horní hrana tabulky registrační značky umístěné na vozidle nesmí být výše než 1250 mm od roviny vozovky. Moped, motocykl a motorová tříkolka (vozidla kategorie "L") jsou vybaveny pouze jednou tabulkou registrační značky umístěnou na vozidle vzadu uprostřed. Tabulka registrační značky musí být umístěna kolmo nebo skloněná ne více než 30 stupňů vpřed a ne více než 15 stupňů vzad od roviny kolmé k podélné ose vozidla.

Objektem přestupku je veřejný zájem na tom, aby tabulka registrační značky plnila svou identifikační funkci – pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích a pro orgány vykonávající dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích. Alternativní jednání pachatele spočívá v tom, že na vozidle není tabulka registrační značky umístěna vůbec anebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena, resp. byla přidělena jinému vozidlu.

⁶⁶ Ustanovení § 19 odst. 2 vyhlášky č. 243/2001 Sb. (A – Hlavní město Praha, S – kraj Středočeský, T – kraj Moravskoslezský atp.).

Podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 2 ZSP se přestupku dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo, jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná, nebo upravena či umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost. Pachatelem je opět řidič vozidla registrovaného v České republice, se stejným objektem. Jednání pachatele spočívá v řízení vozidla s tabulkou registrační značky ve stavu popsaném ve skutkové podstatě. Je potřeba zdůraznit v případě obou skutkových podstat, že protiprávní jednání pachatele spočívá v řízení vozidla, jehož tabulka registrační značky není v souladu s právními předpisy, lhotejno, zda závadný stav v souvislosti s tabulkou registrační značky vznikl aktivním jednáním pachatele tohoto přestupku či nikoli (např. poškozením jinou osobou, v důsledku přírodních jevů atp.). Je to řidič, kdo je zodpovědný za užití vozidla v provozu na pozemních komunikacích, a je vždy na něm, aby si před započítáním jízdy zkontroloval vozidlo, neboť podle ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu je řidič povinen užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem.⁶⁷

Obr. č. 1 Přední i zadní tabulka registrační značky umístěná v souladu se zákonem



V aplikační praxi je nutné posoudit přísně individuálně každý případ, neboť skutkové podstaty se do jisté míry překrývají, proto bude vhodné demonstrovat právní kvalifikaci protiprávních jednání kazuisticky.

⁶⁷ Zákon o podmínkách provozu vozidel a provádějící předpisy, zejména pak vyhláška č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, též vyhláška č. 243/2001 Sb.

Kauza č. 1

Řidič řídí osobní automobil, na kterém není umístěna tabulka přední registrační značky, tabulka zadní registrační značky je umístěna bez závad.

Obr. č. 2 Situace dle kauzy č. 1



Řidič se dopouští dopravního přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 ZSP – porušuje ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) ZSP v návaznosti na ustanovení § 7 odst. 4⁶⁸ zákona o podmínkách provozu vozidel a ustanovení § 28 odst. 3 vyhlášky č. 243/2001 Sb.⁶⁹ Jde o situace, kdy tabulka registrační značky není na právními předpisy určeném místě umístěna vůbec (lhostejno, zda ji má řidič ve své dispozici, např. v zavazadlovém prostoru vozidla nebo ji nemá vůbec ve své moci, např. odcizená tabulka registrační značky). Přestupku se řidič dopustí již ve chvíli, kdy na vozidle není umístěna jedna z tabulek registrační značky v případě, že jsou vyžadovány dvě,⁷⁰ neboť přestupkový zákon postihuje jednání spočívající v neumístění „tabulky registrační značky“ – v singuláru. Nejsou-li na vozidle obě tabulky registrační značky, jde o stejný přestupek. Tétož přestupku se dopustí i řidič, na jehož vozidle je umístěna tabulka registrační značky vyrobená např. z kartonu, plastu, dřeva atp., byť znaky na ní uvedené odpovídají skutečnosti, neboť podoba tabulky registrační značky je výslovně

⁶⁸ Prováděcí právní předpis stanoví vzor technického průkazu a způsob provádění zápisu v technickém průkazu silničního motorového vozidla a přípojného vozidla obecním úřadem obce s rozšířenou působností, vzor osvědčení o registraci silničního motorového vozidla a přípojného vozidla, formu, obsah a provedení registrační značky, druhy registračních značek a způsob jejich vydávání a nakládání s nimi, provedení tabulek s registrační značkou a způsob umístění tabulek s registrační značkou na silniční motorové vozidlo a přípojné vozidlo, postup v případě ztráty nebo zničení technického průkazu silničního motorového vozidla a přípojného vozidla, osvědčení o registraci silničního motorového vozidla a přípojného vozidla nebo registrační značky.

⁶⁹ Tabulka registrační značky musí být umístěna na vozidle vpředu a vzadu, a to kolmo ke směru jízdy. Silniční motorová vozidla a zvláštní motorová vozidla mají tabulku registrační značky umístěnou vpředu uprostřed nebo s výjimkou osobních vozidel vlevo a vzadu uprostřed nebo vlevo.

⁷⁰ Jedna tabulka registrační značky je umísťována na motocykly a přívěsná vozidla.

právním předpisem upravena.⁷¹ Případným umístěním vlastní zhotovené tabulky nejsou splněny technické podmínky na tabulku kladené, které mají chránit především její viditelnost v provozu na pozemních komunikacích. Provozovatel vozidla se dopustí přestupku dle ustanovení § 83 odst. 1 písm. d) zákona o podmínkách provozu vozidel porušením ustanovení § 7 odst. 2 téhož zákona v návaznosti na shora uvedená ustanovení vyhlášky.

Kauza č. 2

Řidič řídí motocykl Yamaha, který je opatřen registrační značkou 4T 1245, avšak kontrolou je zjištěno, že tato je přidělena motocyklu Suzuki.

Řidič se dopouští dopravního přestupku dle ustanovení §125c odst. 1 písm. a) bod 1 ZSP – porušuje ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu v návaznosti na ustanovení § 7 odst. 4 zákona o podmínkách provozu vozidel a ustanovení § 27 odst. 2 vyhlášky č. 243/2001 Sb.⁷² Pro odpovědnost ze přestupek je rovněž irelevantní, zda je jiná tabulka registrační značky na vozidlo umístěna jediná (pouze přední nebo pouze zadní), nebo jsou vyměněny tabulky obě. Provozovatel viz kauza č. 1.

Kauza č. 3

Řidič řídí osobní motorové vozidlo, na němž je zadní tabulka registrační značky umístěna v souladu s právními předpisy, avšak přední tabulka registrační značky umístěna za čelním sklem.

Jde o nejproblematictější případ kvalifikace protiprávního jednání, nicméně v praxi velmi častý – řidič nalezne upadnutou tabulku registrační značky, kterou umístí za čelní sklo vozidla, neboť ji není možné připevnit do místa určeného zákonem. Nabízí se tak aplikace jak skutkové podstaty přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 1, tak bod 2 ZSP. Prvé proto, že tabulka registrační značky není umístěna v souladu právními předpisy, a dále proto, že je umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně snížena její čitelnost. Z dikce

⁷¹ Ustanovení § 2 písm. b) vyhlášky č. 243/2001, viz výše.

⁷² Vlastník a provozovatel vozidla je povinen chránit tabulku registrační značky proti zneužití. Dbá na to, aby tabulka registrační značky nebyla umístěna na vozidlo, na které nebyla přidělena.

zákona však lze dovodit, že skutková podstata přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 přestupkového zákona je naplněna ve chvíli, kdy tabulka na vozidle není umístěna vůbec, a proto umístění tabulky registrační značky za čelní či zadní sklo vozidla je situací, kdy je na vozidle umístěna tabulka registrační značky, jejíž čitelnost je podstatně ztížena. Teleologickým výkladem pak lze dovodit, že zavinění pachatele pokrývá v prvním případě stav, kde tabulka registrační značky není vůbec na vozidle umístěna nebo je užitá tabulka registrační značky náležející jinému vozidlu. Naopak ve druhém případě zavinění pachatele pokrývá stav, kdy je s registrační značkou na vozidle umístěnou manipulováno způsoby uvedenými níže tak, že neplní svou identifikační funkci. Provozovatel viz kauza č. 1.

Obr. č. 3 Situace dle kauzy č. 3



1b. Přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 2 zákona o silničním provozu

Tabulka registrační značky je podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 2 ZSP buď

- a) zakryta (např. papírem, igelitem, látkou atp.)
- b) nečitelná (nejčastěji znečištěná)
- c) upravena tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost (nejčastěji mechanickým působením – ohýbání, poškozením znaků, přetřena barvou, pozměnění znaků)
- d) umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost (umístění za čelní či zadní sklo, umístění obráceně – nikoli kolmo k vozovce, umístění znaky směrem k fixační ploše, resp. umístění kdekoli na vozidlo, způsobem, jaký vyžaduje skutková podstata. Pachatel ve všech případech poruší ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu v návaznosti na ustanovení § 7 odst. 4 zákona o silničním provozu pak

v případě ad a), ad b), ad c) pak ustanovení § 27 odst. 1 vyhlášky č. 243/2001 Sb., v případě ad d) pak ustanovení § 28 odst. 3 vyhlášky č. 243/2001 Sb.⁷³

Obr. č. 4 Příklad umístění tabulky tak, že je podstatně ztížena její čitelnost.



Kauza č. 4

Řidič řídí osobní motorové vozidlo, zadní tabulka registrační značky chybí a přední tabulka registrační značky není připevněna v místě určeném výrobcem vozidla, ale na předním nárazníku či na přední masce vozidla.

Jelikož zadní tabulka registrační značky chybí, pak nastupuje odpovědnost za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 ZSP, pokud jde o přední tabulku registrační značky, pak tato sice je umístěna v rozporu s ustanovením § 28 odst. 1 případně § 28 odst. 3 vyhlášky č. 243/2001 Sb.,⁷⁴ čímž dochází k porušení ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu, avšak tabulka registrační značky na vozidle je a současně není umístěna tak, aby naplnila podmínky skutkové podstaty přestupku dle ustanovení §125c odst. 1 písm. a) bod 2 ZSP (je dobře viditelná i čitelná), proto se přestupce dopustí pouze přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP a jednání je možno kvalifikovat jako jednočinný souběh přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 ZSP a přestupku dle

⁷³ Vlastník a provozovatel vozidla musí udržovat tabulku registrační značky v řádném stavu tak, aby byla na vozidle v provozu na pozemních komunikacích zachována její čitelnost. Tabulku registrační značky není povoleno deformovat jinak než podle místa, na kterém je umístěna. Úpravou nesmí být změněna její čitelnost. Tabulka registrační značky, s výjimkou registrační značky pro mopedy, musí být v čistém stavu za nesnížené viditelnosti čitelná na vzdálenost nejméně 40 metrů.

⁷⁴ Tabulku registrační značky umístí vlastník nebo provozovatel vozidla do místa určeného konstrukčním řešením vozidla tak, aby při běžném provozu na pozemních komunikacích nedošlo k její ztrátě. Současně nemusí být dodržena vzdálenost např. od povrchu vozovky.

ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP. Zde se rovněž nabízí zodpovědět otázku vyloučení jednočinného souběhu vzhledem ke specialitě skutkové podstaty přestupku přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 ZSP ve vztahu ke skutkové podstatě dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) „ostatní porušení zákona o silničním provozu“. V daném případě je žádoucí jednání interpretovat tímto způsobem a uznat pachatele vinným z přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 ZSP. Provozovatel viz kauza č. 1.

Obr. č. 5 Umístění přední tabulky v kauze č. 4



Aplikace ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 a ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 2 ZSP je problematická nejen s ohledem na dikci zákonného ustanovení, ale také s ohledem na sankci, která se za přestupky ukládá, a dále na nekorespondující ustanovení zvláštních právních předpisů, zejména pak vyhlášky č. 243/2001 Sb.

Za oba přestupky se uloží podle ustanovení § 125c odst. 4 písm. d) ZSP pokuta od 5.000 Kč do 10.000 Kč a podle odst. 5 téhož ustanovení zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od 6 měsíců do 1 roku, přičemž pokuta i zákaz činnosti se ukládají kumulativně, bez možnosti upuštění od uložení sankce.⁷⁵ V praxi existují životní situace, kdy postih za přestupek je neadekvátně přísný⁷⁶ a aplikujícímu správnímu orgánu nezbyvá,

⁷⁵ Ustanovení §125c odst. 8 zákona o silničním provozu, rozh. NSS č.j. 6 As 48/2007-58 ze dne 25. 6. 2008.

⁷⁶ Pachatel ve věku 69 let řídí motorové vozidlo a v rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu je stavěn hlídkou dopravní policie. Na vozidle nejsou umístěny tabulky registračních značek, které přepravuje v igelitové tašce na předním sedadle auta. Pachatel při kontrole uvádí, že vozidlo, které zakoupil, byl zaregistrovat u příslušného správního orgánu, kde mu byly tabulky registračních značek vydány a jede do pneuservisu, kde mu budou měnit zimní pneumatiky (má je v zavazadlovém prostoru) a tam mu připevní registrační značky. Pachatel je následně projednán ve správním řízení a je mu zcela v souladu se zákonem uložena sankce pokuty ve výši 5.000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 16 měsíců. Pachatel je dle výpisu z evidenční karty řidiče držitelem příslušného řidičského oprávnění od roku 1961, doposud v provozu na pozemních komunikacích bezúhonný. Jeho příjmem je důchod ve výši 10.000 Kč a důchod manželky ve výši 8.500 Kč. Materiální znak přestupku (--pokračování násl. strana--)

než tuto sankci uložit s vědomím, že Česká republika dle Ústavy a Listiny je právním státem, v němž je státní moc vykonávána v intencích zákona a tento je aplikován i v situaci „durex lex sed lex.“⁷⁷

Judikatura Nejvyššího správního soudu klade velmi přísné nároky na výrok rozhodnutí, potažmo právní kvalifikaci jednání, která je náležitostí výroku rozhodnutí podle ustanovení § 68 odst. 2 správního řádu.⁷⁸ Ve výroku rozhodnutí v rámci kvalifikace jednání musí být uvedena minimálně skutková podstata přestupku.⁷⁹ Zní-li skutková podstata tak, že jednání je „v rozporu s právním předpisem“, je nutné právní kvalifikaci jednání pachatele mimo uvedení příslušné skutkové podstaty ve výroku rozhodnutí rozvést minimálně v odůvodnění rozhodnutí tak, že budou uvedena ustanovení zvláštních právních předpisů, která byla porušena, aby bylo rozhodnutí přezkoumatelné. V uvedeném případě je relevantní ustanovení zákona o silničním provozu § 5 odst. 1 písm. a), dále ustanovení § 7 odst. 4 zákona o podmínkách provozu vozidel a navazující ustanovení vyhlášky. Ustanovení zákona o podmínkách provozu vozidel a vyhlášky však hovoří o vlastníkovi či provozovateli vozidla, a v rámci aplikace je nutné využít tato ustanovení, neboť právní úprava nedisponuje takovými, která by v souvislosti s registračními značkami zavazovala řidiče.

Problematický je rovněž dopad předmětného ustanovení na řidiče vozidel, která nejsou registrována v České republice. Pokud jde o vozidla registrována ve státech, které jsou signatáři Vídeňské úmluvy o silničním provozu z roku 1968,⁸⁰ pak v článku 36 Úmluvy je definováno evidenční číslo a vozidla, která jím musí být opatřena,⁸¹ v příloze č. 2 Úmluvy pak

je naplněn – pachatel vědomě řídí vozidlo, na němž neumístí tabulky registrační značky, čímž zasahuje objekt chráněný zákonem.

⁷⁷ Článek 1 odst. 1, čl. 2 odst. 3 Ústavy, čl. 2 odst. 2 Listiny, § 2 odst. 1 správního řádu. Přísný zákon, také zákon.

⁷⁸ Např. rozhodnutí NSS č.j. 1 Afs 136/2004 – 59 ze dne 13. 7. 2005 : „Nejvyšší správní soud setrvává na svém stanovisku, vyjádřeném ve svých dřívějších rozhodnutích v tom smyslu, že každé rozhodnutí vrchnostenského orgánu, kterým nepochybně je i rozhodnutí finančního orgánu, musí být jasné, srozumitelné a přezkoumatelné a účastníkům právních vztahů, které toto rozhodnutí upravuje, musí být zřejmé, z jakých důvodů bylo dané rozhodnutí vydáno. Jedině tak jsou totiž respektovány ústavně zaručené principy limitace státní moci zákonem a minimalizace zásahů státní moci do privátní sféry fyzických a právnických osob. Nejvyšší správní soud se proto domnívá, že naplnění zmíněných požadavků jasnosti, srozumitelnosti a přezkoumatelnosti finančních rozhodnutí zpravidla vyžaduje, aby ve výroku rozhodnutí bylo uvedeno konkrétní ustanovení právního předpisu, podle něhož bylo rozhodnuto, jak výslovně stanoví např. správní řád.“

⁷⁹ Rozh. NSS 6 As 57/2004-57 ze dne 22. 09. 2005.

⁸⁰ V tehdejší Československé socialistické republice byla publikována ve sbírce zákonů pod č. 40/1980 Sb., účinnosti od 07. 04. 1979.

⁸¹ Každé vozidlo v mezinárodním provozu musí mít v předu i vzadu své registrační číslo. U motocyklů se toto vyžaduje jen vzadu. Každý evidovaný přívěs musí mít v mezinárodním provozu své evidenční číslo. U motorového vozidla táhnoucího jeden nebo několik evidovaných přívěsů musí mít jediný nebo poslední přívěs, není-li evidován, evidenční číslo motorového vozidla.

způsob provedení a umístění evidenčního čísla.⁸² Řidič vozidla, registrovaného ve státě, který je signatářem úmluvy by tak mohl být postižitelný pro přestupky dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 1, bod 2 ZSP s odkazem na Úmluvu.

Na úrovni Evropské unie v rámci harmonizace právních předpisů není výslovně upravena podoba tabulek registračních značek, pouze Nařízení Rady ES č. 2411/98 ze dne 3. listopadu 1998,⁸³ sjednocuje podobu tabulek registračních značek co do státní rozlišovací značky v nich obsažené, prakticky ovšem toto ustanovení nemá pro přestupkové řízení význam, protože předně se ve výroku rozhodnutí, jímž je jednotlivci ukládána povinnost, se nelze dovolávat porušení směrnice a veškeré členské státy Evropské unie jsou signatáři Úmluvy. Pokud jde o vozidlo registrované v jiném státě (mimo signatáře úmluvy), pak jeho užití v provozu na pozemních komunikacích musí být schváleno podle zákona o podmínkách provozu vozidel. Lze tak uzavřít, že i vozidla registrovaná v jiných státech musí být opatřena tabulkami registračních značek, ale této povinnosti se lze dovolávat výhradně odkazem na Úmluvu, nikoli na zákon o silničním provozu. Jde-li o vozidla ze států, které nejsou signatáři Úmluvy, pak je založena odpovědnost nikoli za umístění tabulek registrační značky v rozporu se zákonem o podmínkách provozu vozidel a vyhláškou, nýbrž za neschválení vozidla pro provoz v České republice.

V aplikační praxi není ničím neobvyklým, ba jde o případy převažující, kdy řidič vozidla podle zákona o silničním provozu je současně jeho provozovatelem ve smyslu zákona o podmínkách provozu vozidel. V tomto případě, byť jde o jednu fyzickou osobu, jde o dva různé subjekty – pachatel se jako řidič dopustí přestupku podle přestupkového zákona, avšak současně přestupku dle § 83 odst. 1 písm. b) zákona o podmínkách provozu vozidel:

přestupku se dopustí ten, kdo jako provozovatel silničního motorového vozidla nebo přípojného vozidla v rozporu s § 7 odst. 2 neumístí na vozidlo tabulku s registrační značkou.

⁸² Evidenční číslo se skládá z číslic nebo číslic a písmen. Číslice musí být arabské a písmena latinská. Může se však užít jiných číslic a písmen, ale v tomto případě se musí opakovat v arabských číslicích a velkých latinských písmenech. Evidenční číslo musí být složeno a umístěno tak, aby bylo čitelné za dne při jasném počasí na nejmenší vzdálenost 40 metrů pozorovatelem, který stojí v ose vozidla, přičemž vozidlo stojí. Smluvní strany však mohou pro vozidla, která evidují, snížit tuto nejmenší vzdálenost čitelnosti pro motocykly a zvláštní druhy vozidel, u nichž bylo obtížné stanovit pro evidenční čísla dostatečné rozměry, aby čísla byla čitelná na 40 metrů. Umístí-li se evidenční číslo na tabulce, musí být tato tabulka rovná a připevněná ve svislé nebo téměř svislé a kolmá k podélné střední rovině vozidla.

⁸³ Nařízení Rady ES č. 2411/98 ze dne 3. listopadu 1998, o uznávání rozlišovacích značek členského státu, ve kterém jsou registrována motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, v dopravním provozu Společenství.

2. Nežádoucí technický stav vozidla

Přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 ZSP se dopustí ten, kdo řídí vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

Subjektem přestupku je řidič vozidla. Jednání pachatele spočívá v řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Povinnost, která je jednáním pachatele porušována, je opětovně stanovena ustanovením § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu,⁸⁴ ovšem kumulativní podmínkou pro odpovědnost za tento přestupek je, že vozidlo musí bezprostředně ohrožovat⁸⁵ ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.⁸⁶

Z hlediska aplikační praxe je nutné mít na paměti především:

- 1) aplikaci pojmu bezprostředně ohrožující vozidlo na konkrétní situace,
- 2) uvědomění si, že propadlá technická kontrola neznamena, že jde o přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 ZSP,
- 3) související přestupky provozovatele vozidla.

Každý skutek je nutné posuzovat přísně individuálně, zákon o silničním provozu neskýtá aplikační vodítko, resp. nestanoví situace, ve kterých vozidlo je v takovém technickém stavu, kdy bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Jako vodítko může posloužit ustanovení § 36 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Předmětné ustanovení vyjmenovává závady,⁸⁷

⁸⁴ Viz výše.

⁸⁵ Jelikož se jedná o přestupek ohrožovací, je v tomto případě vhodné využít při interpretaci výklad trestního práva v souvislosti s obrozovacími trestnými činy. Ohrožení, resp. nebezpečí, které lze vykládat synonymicky. Ohrožení je stav vedoucí k poruše (v tomto případě např. dopravní nehoda, ohrožení majetku, života a zdraví ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích), jde-li o bezprostřední ohrožení, pak je to stav, který vede k poruše, kdy situace se sama působením sil vyvíjí k poruše, nebo že porucha může nastat přistoupl-li k ní další okolnost, jejíž vznik je velmi pravděpodobný.

⁸⁶ Viz výše.

⁸⁷ Závady v osvětlení vozidla, závady v zasklení vozidla, závady na výfukovém potrubí vozidla, závady na karoserii a podvozku, závady spojené s únikem paliva nebo maziva, závady na pneumatikách, závady spočívající v překročení nejvyšší překročení povolené hmotnosti, závady spočívající v zapojení soupravy, závady v brzděném systému a řídicí jednotce.

kteře ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a má-li vozidlo tyto závady, nesmí být s výjimkou nouzového dojetí⁸⁸ užito v provozu na pozemních komunikacích. Poměrně efektivním vodítkem je podrobný popis závad vydaný jako příloha č. 7 vyhlášky č. 302/2001 Sb.⁸⁹ Podle ustanovení § 49 zákona o podmínkách provozu se závady dělí na lehké (nemá vliv na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích), vážné (ovlivňuje provozní vlastnosti vozidla a nepříznivě působí na vlastnosti vozidla, avšak bezprostředně neohrožuje bezpečnost jízdy vozidla), nebezpečné (bezprostředně ohrožuje provoz na silnicích). Má-li vozidlo nebezpečnou závadu, nesmí být v provozu na pozemních komunikacích užito. Vyhodnocením samotné závady jako nebezpečné však samo o sobě nestačí k subsumpci jednání pod předmětnou skutkovou podstatu, kdy k tomuto musí ještě přistoupit zhodnocení dalších okolností případu (hustota provozu, stav pozemní komunikace, druh vozidla atp.). Problematiku poměrně obtížné právní kvalifikace jednání lze dokumentovat na následujících kazuistických situacích v silničním provozu. Rovněž je zde vyložena problematika souběhu přestupku řidiče a provozovatele vozidla.

Kauza č. 1

Řidič řídí osobní automobil ve 12:45 hodin dne 12. července 2012, jehož levý přední potkávací světlomet nesvítí (toto je rozbito a nelze provést výměnu žárovky). Je jasné počasí a viditelnost je na 300 metrů.

I když jde o závadu, se kterou nemá být vozidlo užito v provozu na pozemních komunikacích ve smyslu ustanovení § 36 odst. 2 vyhlášky č. 341/2002 Sb. – nesvítí světlo na straně přivrácené ke středu vozovky,⁹⁰ není možné vzhledem k dobré viditelnosti tuto označit jako bezprostředně ohrožující ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Půjde o porušení ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu, v návaznosti

⁸⁸ Nouzové dojetí spočívá podle ustanovení § 5 odst. 1 písm. e) zákona o silničním provozu v dojetí do místa, kde lze závadu odstranit, a to přiměřenou rychlostí a současně učiněním takových opatření, aby během jízdy nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Dojetí do místa nelze vykládat dojetím do nejbližšího autoservisu, nýbrž dojetím do místa, kde lze bezpečně zastavit a zajistit odstranění závady.

⁸⁹ Do 1. května 2012 absentovala v tomto směru právní úprava na úrovni prováděcího předpisu. Nahrazovala ji příloha č. 6 Věstníku dopravy 18/2008 ze dne 27. srpna 2008, č.j. 3/2008-150/ORG3/10 – kategorizace závad (čtyřmístné kódy). Text dostupný na: www.mdcz.cz/vestnikdopravy2012 (zobrazeno 05. 05. 2012).

⁹⁰ Ve čtyřmístné kategorizaci závad byla tato závada pod kódem 6041 (některý světlomet nesvítí) označena jako nebezpečná, přílohou vyhlášky došlo k liberalizaci právní úpravy a je kategorizována pod kódem 4.1.1.3 jako vážná. To však nevylučuje, že zejména za snížené viditelnosti s tímto vozidlem nenaplní skutkovou podstatu přestupku dle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 ZSP.

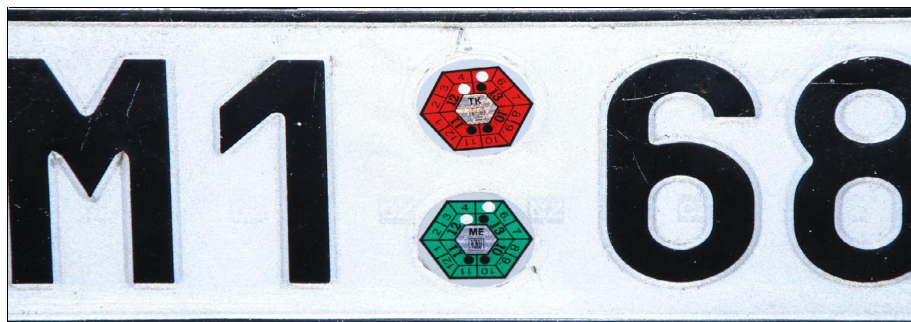
na ustanovení § 36 odst. 2 písm. a) vyhlášky a řidič se dopustí dopravního přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP.

Pokud je řidič i provozovatelem vozidla, nedopustí se přestupku podle zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, neboť skutková podstata přestupku dle § 83 odst. 1 písm. d) citovaného zákona pro fyzické osoby jako provozovatele či jiného správního deliktu dle § 83a odst. 1 písm. l) pro fyzické osoby podnikající nebo právnické osoby jako provozovatele počítají s vozidlem technicky nezpůsobilým dle ustanovení § 37 zákona o podmínkách provozu vozidel.⁹¹

Kauza č. 2

Řidič řídí vozidlo – osobní automobil 14. června 2012, při kontrole je zjištěno, že vozidlo má propadlou pravidelnou technickou prohlídku a měření emisí, jejíž platnost skončila dne 15. května 2012. Vozidlo je staré 6 let, zjevné závady nemá.

Obr. č. 6 Nálepky na tabulce registrační značky s dobou platnosti technické kontroly a měření emisí (měsíc a rok)⁹²



Vozidlo nevykazuje závady, které by měly ohrožovat bezprostředně ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, nicméně podle zákona o podmínkách provozu vozidel je provozovatel vozidla povinen přistavit vozidlo k pravidelným technickým prohlídkám

⁹¹ Technicky nezpůsobilé vozidlo v provozu na pozemních komunikacích je takové, které a) pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, b) poškozuje životní prostředí nad míru stanovenou prováděcím předpisem, c) provozovatel neprokáže technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích způsobem stanovených tímto zákonem, d) byly na vozidla provedeny neschválené změny do identifikátorů vozidla, například VIN.

⁹² Na první pohled orgán dohledu nad bezpečností silničního provozu zjistí platnost technické kontroly a měření emisí pohledem na nálepky červené barvy (technická) a zelené barvy.

a měřením emisí ve lhůtách uvedených v ustanovení § 40-42 citovaného zákona.⁹³ Jelikož zákon nestanoví domněnku, podle níž neabsolvování technické prohlídky znamená, že vozidlo bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu případně je nebezpečné pro užití v provozu, je nutné při posuzování takového vozidla vycházet z jeho skutečného technického stavu. Jelikož vozidlo zjevně žádné závažné vady nevykazuje, porušil řidič ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu v návaznosti na ustanovení § 38 odst. 1 písm. e) zákona o podmínkách provozu vozidel, avšak i v tomto případě se řidič dopustí přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP. Tím není vyloučen jednočinný souběh s přestupkem dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 ZSP např. ve chvíli, kdy vozidlu nebude fungovat brzdová soustava. Naopak vozidlo, které má platnou technickou prohlídku bezprostředně ohrožovat může (viz příklad č. 1), neboť mezi termíny povinných technických prohlídek může na vozidle vzniknout na vozidle porucha takového rázu, kdy užití vozidla s touto poruchou v provozu na pozemních komunikacích naplní skutkovou podstatu přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 ZSP.

V tomto případě, je-li řidič i provozovatelem vozidla, dopustí se taktéž přestupku dle ustanovení § 83 odst. 1 písm. d) zákona o podmínkách provozu vozidel, a to pro porušení ustanovení § 38 odst. 1 písm. a) citovaného zákona (provozuje vozidlo technicky nezpůsobilé) v návaznosti na ustanovení § 37 písm. c) citovaného zákona (neprokáže technickou způsobilost vozidla k provozu na pozemních komunikacích).

Kauza č. 3

Řidič řídí osobní automobil, který má prasklé čelní sklo tak, že ve stírací ploše čelního skla je prasklina v délce 25 cm od okraje skla s tzv. bublinou, současně nesvítí zadní obrysová svítidla na straně přivrácené okraji vozovky. Přestupek je zjištěn ve 23:10 hodin 18. srpna 2010.

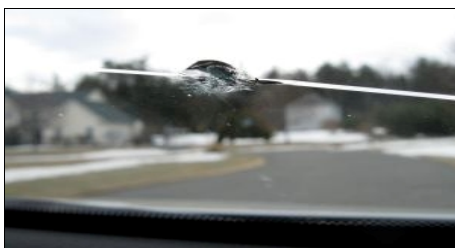
Závada v zasklení vozidla je takovou, která ohrožuje osádku vozidla a tím i ostatní účastníky provozu na pozemních situacích (prasklina čelního skla odpovídá liteře ustanovení § 36

⁹³ Motocykl do 50 cm³ a nebrzděný přívěs, jehož celková hmotnost nepřevyšuje 750 kg do 6 let po první registraci a následně pravidelně po 4 letech. Motocykl, osobní automobil, nákladní automobil do 3.500 kg a přípojně vozidlo do této hmotnosti do 4 let po první registraci a následně co 2 roky. Nákladní automobil nad 3.500 kg, přípojně vozidlo nad tuto hmotnost, vozidlo určené k výcviku v autoškole a provozování taxislužby do 1 roku po první registraci a následně co 1 rok.

odst. 3 písm. a) vyhlášky – prasklé čelní sklo ve stírané ploše o velikosti větší než 20 mm).⁹⁴ Aby šlo o závadu „bezprostředně ohrožující“, je nutné vyhodnotit polohu a rozsah praskliny, která v tomto případě zasahuje do místa fixace čelního skla, čímž není zaručena bezpečnost jeho upevnění, současně bublina znesnadňuje výhled řidiče, takže je citelně zasaženo do výhledových poměrů řidiče a současně tlak vzduchu vytvářený na vozidlo během jízdy může způsobit uvolnění čelního skla, a jde tedy o vozidlo bezprostředně ohrožující provoz na pozemních komunikacích. Pokud jde o závadu v osvětlení, tak nesvítí zadní světlo na straně přivrácené vozovky (závada odpovídá liteře ustanovení § 36 odst. 2 písm. a) vyhlášky – nesvítí zadní obrysové světlo alespoň na straně přivrácené středu vozovky).⁹⁵ První závada spočívá v porušení ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu v návaznosti na ustanovení § 38 odst. 1 písm. a) a § 37 písm. a) zákona o podmínkách provozu vozidel a ustanovení § 36 odst. 3 písm. a) vyhlášky, čímž dojde k naplnění skutkové podstaty dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 ZSP. Druhá závada pak porušením ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) ZSP v návaznosti na ustanovení § 36 odst. 3 písm. a) vyhlášky rovněž skutkovou podstatu přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 ZSP, neboť je vozidlo provozováno v noční dobu, což zvyšuje nebezpečnost jednání, kdy toto vozidlo je způsobilé uvést ostatní řidiče v omyl, že se jedná o vozidlo jednostopé.⁹⁶

Provozovatel vozidla pak naplní skutkovou podstatu přestupku dle § 83 odst. 1 písm. d) zákona o podmínkách provozu vozidel, a to porušením ustanovení § 38 odst. 1 písm. a) citovaného zákona v návaznosti na ustanovení § 37 písm. a) citovaného zákona (vozidlo pro závady bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích).

Obr. č. 7 Situace v kauze č. 3



⁹⁴ Ve čtyřmístné kategorizaci závad je tato závada pod kódem 5142 (chybí sklo, je prasklé, rozbité, nebo poškozené natolik, že to podstatně omezuje nebo znemožňuje výhled z vozidla) označena jako nebezpečná, stejně tak i v příloze vyhlášky, a to pod kódem č. 3.2.1.5

⁹⁵ Ve čtyřmístné kategorizaci závad je tato závada pod kódem 6.1.9.1 (nesvítí jedno nebo obě obrysové světla) označena jako nebezpečná, v příloze vyhlášky pak pouze jako vážná, kód 4.2.1.1.2. Stejně jako v případě odkazu č. 90, resp. závady na předních potkávacích světlech bude případná odpovědnost za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 ZSP odvislá od viditelnosti vozidla v provozu.

⁹⁶ K situaci, kdy světlo nesvítí za dobré viditelnosti srov. kauza č. 1.

Kauza č. 4

Řidič řídí jízdní kolo, jehož pneumatiky vykazují trhliny.

Obr. č. 8 Situace dle kauzy č. 4



Jízdní kolo patří do kategorie vozidel nemotorových, nicméně skutková podstata přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 ZSP se vztahuje na všechna vozidla. I v tomto případě řidič poruší ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) ZSP. Vyhláška v ustanovení § 30 v otázce technických podmínek užití jízdních kol a ručních potahových vozíků v provozu na pozemních komunikacích stanoví, že tyto musí pro užití v provozu na pozemních komunikacích splňovat podmínky v příloze č. 13, kde v bodě 5 je uvedeno, že pneumatiky a ráfky nesmí vykazovat trhliny, praskliny a jiné zjevné deformace, které by zjevně narušovaly bezpečnost jízdy. Otázkou ovšem zůstává, zda je skutečně naplněna skutková podstata přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 ZSP či přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP. S ohledem na nízkou kinetickou energii kola oproti motorovým vozidlům a skutečnost, že řidič jízdního kola za podmínek, že je užíváno v provozu na pozemních komunikacích, ohrožuje především sám sebe, kloní se autor k závěru, že jde o přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP v případě cyklisty je vždy nutné posoudit přísně individuálně. V místě se zvýšeným pohybem chodců, např. v blízkosti školy, veřejných budov, obci, kde neexistují chodníky, je i cyklista způsobilý dopustit se v souvislosti s tímto jednáním přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 ZSP.

Jelikož jízdní kolo nepodléhá registraci, pak nemůže být jeho vlastník odpovědný za přestupek či správní delikt dle ustanovení § 83 odst. 1 písm. d) či ustanovení § 84 odst. 1 písm. l) zákona o podmínkách provozu vozidel.

Uvedené kazuistiky jsou pouze nejobecnějším nástinem problematiky právní kvalifikace přestupkových jednání s ohledem na množství potenciálních životních situací. Aplikační problém v tomto směru přináší především vágní právní pojem „bezprostředně ohrožující“. Při jeho interpretaci lze vycházet již z rozhodovací činnosti soudů v trestním soudnictví k pojmu „obecné nebezpečí“ u trestného činu obecného ohrožení,⁹⁷ které je soudy v typických znacích interpretováno jako určitá živelnost a neovladatelnost průběhu událostí, při nichž porucha často závisí na nahodilých, z vlivu pachatele se vymykajících okolnostech. Nestačí, byla-li vytvořena taková situace, z níž by obecně nebezpečný následek mohl vzniknout teprve za určitých okolností a splnění ještě dalších podmínek.⁹⁸ Vznik poruchy (skutečného ohrožení ostatních účastníků silničního provozu vozidlem pachatele) je tak odvislý od okolností na jeho vůli nezávislých, jejichž splnění je věcí nepředvídatelné náhody. Naplnění tohoto znaku je klíčovým předpokladem pro odpovědnost za tento přestupek.⁹⁹

Autor má za to, že právní úprava je v tomto směru zcela zbytečně vágní a nutí správní orgán ke složitým interpretacím předmětného pojmu. Podstatně lepšího efektu by bylo de lege ferenda dosaženo nahrazením pojmu vozidlo „bezprostředně ohrožující“ pojmem vozidlo „vykazující nebezpečnou závadu podle ustanovení § 49 písm. c) zákona o podmínkách provozu vozidel“. I když se na první pohled může jevit, že došlo pouze k transferu pojmu „bezprostředně ohrožující“ ze skutkové podstaty přestupku do ustanovení § 49 písm. c) citovaného zákona, je podstatný pojem „nebezpečná závada“, který je pojmem zákonným a současně platně užitým ve kategorizaci závad v rámci technických prohlídek vozidla. Podle ustanovení § 52 odst. 1 zákona o podmínkách provozu vozidel je vozidlo se zjištěnou nebezpečnou závadou technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích a nesmí být v provozu užito, čímž zákonodárce potrhne nebezpečí, které z vozidla pramení. Užitím vozidla s touto závadou by se pak řidič dopouštěl přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 ZSP bez dalšího v případě, že naplní všechny další znaky skutkové podstaty přestupku.

Za přestupek se uloží podle ustanovení § 125c odst. 4 písm. d) zákona o silničním provozu sankce pokuty od 5.000 Kč do 10.000 Kč a kumulativně dle odst. 5 téhož ustanovení sankce

⁹⁷ Ustanovení § 179 odst. 1 trestního zákona účinného do 31. prosince 2009.

⁹⁸ Rozh. NS, č.j. 1 Tz 42/87 ze dne 15. 02. 1988.

⁹⁹ K tomu např. Veřejný ochránce práv pod spis. zn. 3059/2012/VOP/MK ze dne 27. 07. 2012.

zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu od 6 měsíců do 1 roku, od uložení sankce nelze upustit.¹⁰⁰

3. Užívání alkoholu a jiných návykových látek

3a. Přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu

Přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b) ZSP se dopustí ten, kdo v rozporu s ustanovením § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po užití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem.

Subjektem je řidič vozidla, a to jakéhokoli vozidla (motorového nebo nemotorového) nebo jezdec na zvířeti ve smyslu ustanovení § 2 písm. d) zákona o silničním provozu a tento řídí vozidlo nebo ovládá zvíře:

- bezprostředně po požití alkoholického nápoje¹⁰¹ nebo jiné návykové látky,¹⁰²
- nebo v takové době po požití návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem.

I když se skutková podstata jeví jako alternativní, a v tomto případě by rozhodující správní orgán musel vždy dokázat bez důvodných pochybností, zda jde o první nebo druhé jednání, je nutné ji vykládat jako celek ve vztahu k relevantnímu důkazu – naměřené hodnotě alkoholu nebo jiné návykové látky, a takto by mělo i zaznít protiprávní jednání ve výroku rozhodnutí, jímž se pachatel uznává z přestupku vinným: „Dne 14. února 2010 řídil osobní motorové vozidlo bezprostředně po požití alkoholických nápojů nebo v takové době po jejich požití, po kterou je ještě pod jejich vlivem, kdy zjištěná hodnota alkoholu v těle lékařským vyšetřením metodou plynové chromatografie činí 0.35 g/kg alkoholu.“ Tímto postupem lze předejít situaci, kdy pachatel požití alkoholických nápojů popírá, ačkoli je ostatními důkazy, zejména lékařským vyšetřením, usvědčován.

¹⁰⁰ Výše sankce autentická jako v předchozích podkapitolách, viz podkapitola č. 1.

¹⁰¹ Podle ustanovení § 2 písm. k) tabákového zákona se alkoholickým nápojem rozumí lihovina, víno, pivo a další nápoje, které mají více než 0,5 objemového procenta alkoholu.

¹⁰² Podle § 130 trestního zákona se návykovou látkou rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka a jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti anebo jeho sociální chování – tato definice je pomocná, jde o ostatní látky vyjma alkoholu.

Pokud by musela být prokázána konkrétní doba požití alkoholu, resp. návykové látky, stal by se přestupek prakticky neprojednatelným.¹⁰³ Na druhou stranu, pokud ze skutkových zjištění vyplýne, že lze jednoznačně určit dobu požití alkoholu či návykové látky, např. ze svědeckých výpovědí vyplýne, že řidič v hospodě zkonsumoval dvě piva, a poté odjel autem, nebo naopak, večer měl pachatel oslavu a měl za to, že už je střízlivý, nic nebrání toto kritérium vzít při rozhodování v potaz.

To, že řidič je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, je zjistitelné následujícími důkazy:

- svědeckou výpovědí,
- výsledkem lékařského vyšetření,
- výsledkem orientačního vyšetření na přítomnost alkoholu v dechu řidiče.

V prvním případě není přesně určena hodnota alkoholu v těle řidiče, což má význam jednak pro posouzení záznamu bodů do evidenční karty řidiče,¹⁰⁴ a dále pro posouzení, zda se jedná o „řízení pod vlivem alkoholu“ – přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b) ZSP, nebo řízení ve „stavu vylučujícím způsobilost“ – přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. c) ZSP, resp. trestný čin dle ustanovení § 274 trestního zákona. Bude proto nutné vycházet v souladu se zásadou „in dubio pro reo“ z verze pro pachatele nejprůzračnější.

¹⁰³ V tomto smyslu bylo vydáno poměrně kontroverzní rozhodnutí Nejvyššího správního soudu č.j. 7 As 105/2010-96 ze dne 12. 05. 2011. Pachatel přestupku, kterému byla prokazatelně naměřena nízká hodnota alkoholu (v 11:56 hodin ve výši 0.04 g/kg) se bránil tím, že v době od 17:00 hodin do 24:00 hodin předchozího dne zkonsumoval 6 dvanáctistupňových piv a v době řízení vozidla se důvodně domníval, že již v těle alkohol nemá. S poukazem na subjektivní stránku NSS dovodil, že správní orgány jsou povinny zkoumat, a postavit najisto, že důvody, pro které se stěžovatel domníval, že neporuší nebo neohrozí zájem společnosti chráněný zákonem, nejsou přiměřené. Naštěstí na tento závěr reagoval 5. senát NSS, který usnesením č.j. 5 As 126/2011 – 59 ze dne 30. 05. 2012 věc postoupil k posouzení rozšířenému senátu, přičemž poukázal právě na praktickou nemožnost dokazovat čas a množství zkonsumovaného alkoholu.

¹⁰⁴ Dle přílohy č. 1 zákona o silničním provozu se zaznamenávají 3 body za jednání spočívající v řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, kdy je ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěná hodnota alkoholu vyšší nebo rovna hodnotě 0.3 promile, při hodnotě vyšší se zaznamená 6 bodů za alkohol a jakoukoli jinou návykovou látku bez ohledu na množství.

Řidič jízdního kola je zastaven a z jeho dechu je cítit alkohol. Není provedena dechová zkouška a v průběhu správního řízení je vyslechnut svědek – obsluha z hospody, kdy ze svědecké výpovědi je zjištěno, že jmenovaný vypil 4 piva, a poté odjel na kole.

Řidič bude odpovědný za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b) ZSP spočívající v porušení povinnosti podle ustanovení § 5 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu (řidič nesmí řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem).¹⁰⁵

Lékařské vyšetření¹⁰⁶ spojené s odběrem biologického materiálu (krve nebo moči) je nejspolehlivější způsob, jak zjistit přítomnost a množství alkoholu v těle řidiče. Lékařské vyšetření se provádí jednak klinicky (chůze po čáře, pokus prst nos atp.), kdy tento postup je založen na přímém pozorování vyšetřované osoby a její vnější projevy – toto může mít vliv především pro určení, zda osoba je pod vlivem alkoholu či je ve stavu vylučujícím způsobilost), tak laboratorně (plynová chromatografie a Widmarkova zkouška mající verifikační funkci – určují hladinu zjištěného alkoholu v těle řidiče). Za pozitivní průkaz alkoholu se přitom považuje hodnota alkoholu ve výši větší než 0.20 promile zjištěná metodou plynové chromatografie.¹⁰⁷ Hodnota 0.20 promile v sobě obsahuje možnou

¹⁰⁵ Přestupkový zákon v rámci novely č. 411/2005 Sb., nepřevzal znění zákon o silničním provozu, a vyžaduje najisto ovlivnění řidiče alkoholem. Přestupku dle § 125c odst. 1 písm. b) ZSP se dopustí ten, kdo řídí v době, kdy „je ještě pod vlivem“. Porušení ustanovení § 5 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu a následný přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP přichází v úvahu u jiné návykové látky, případě alkoholu prokázaného svědecky. Např. je vykázána pozitivní orientační dechová zkouška v případě užití marihuany, následný znalecký posudek vliv vyloučí, nicméně jmenovaný uvádí, že si dal před hodinou „jointa“, případně je na základě svědeckých výpovědí potvrzeno, že pachatel požíval alkoholické nápoje předchozího dne večer, ale nepodaří se objektivně hladinu alkoholu zjistit (policista uvede, že z řidiče byl cítit alkohol). Bohužel, ani zákon č. 133/2011 Sb. s účinností od 1. srpna 2011 tento relikt neodstranil. Ustanovení § 5 odst. 2 písm. b) ZSP zakazuje řidiči řídit vozidlo v situaci, kdy „by ještě mohl být“ pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Zatímco předmětné ustanovení vychází z tzv. „analytického principu“ a pro odpovědnost za jeho porušení postačuje „možnost“, nikoli jistota ovlivnění alkoholem, k prokázání přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b) ZSP je nutný stav jistoty.

¹⁰⁶ Ustanovení § 2 písm. m) tabákového zákona. Vzor protokolu o lékařském vyšetření jako příloha č. 7.

¹⁰⁷ Metodický pokyn Ministerstva zdravotnictví pro postup při laboratorním stanovení alkoholu (etylalkoholu) v krvi ZD 10/2006 – bod 10 písm. e) in Věstník Ministerstva zdravotnictví, rok 2006, částka 7.

fyziologickou odchylku,¹⁰⁸ a jakákoli hodnota vyšší než tato se považuje za pozitivní průkaz ovlivnění řidiče alkoholem, kdy tento princip potvrdil i Nejvyšší správní soud¹⁰⁹ – předmětný rozsudek tak jednoznačně potvrdil analytický princip zjišťování alkoholu v těle řidiče.¹¹⁰

Kauza č. 2

Řidič osobního automobilu je kontrolován hlídkou policie. Detekční trubičkou Altest, která nevykazuje hodnotu změřeného alkoholu, byl zjištěn kontrolujícím policistou pozitivní průkaz alkoholu – zabarvila se do zelena. Řidič se následně podrobil lékařskému vyšetření, kde byla metodou plynové chromatografie zjištěna hodnota alkoholu v krvi řidiče 0.46 promile. Dle klinického vyšetření řidič nejevil známky požití alkoholu.

S odkazem na shora uvedené byl alkohol v krvi řidiče spolehlivě prokázán (hodnota je vyšší než 0.20 g/kg zjištěné metodou plynové chromatografie). Řidič bude odpovědný za přestupek dle ustanovení §125c odst. 1 písm. b) ZSP spočívající v porušení povinnosti podle ustanovení § 5 odst. 2 písm. b) téhož zákona.

Důkazní váhu orientačnímu vyšetření dechovým analyzátozem přinesl zákon č. 274/2008 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o policii s účinností od 1. ledna 2009, a to změnou ustanovení § 16 odst. 2 tabákového zákona, které stanoví: *orientačnímu vyšetření a odbornému lékařskému vyšetření zjišťujícímu obsah alkoholu je povinna se podrobit osoba, u níž se lze důvodně domnívat, že vykonává činnosti podle*

¹⁰⁸ Možný alkohol v těle, který je přítomen bez požití alkoholického nápoje vzniklý např. cestou metabolické poruchy. V poslední době je na základě vývoje lékařské vědy tento faktor zpochybňován. Ve Slovenské republice se za průkaz požití alkoholu považuje hodnota vyšší než 0.05 promile, přičemž odchylka není stanovena.

¹⁰⁹ Rozh. NSS č.j. 8 As 59/2010-78 ze dne 21. 09. 2010: „Nejvyšší správní soud především připomíná, že v České republice platila platí zásada nulové tolerance alkoholu...“, s odkazem na bod 10 písm. e) Metodického pokynu ministerstva zdravotnictví pak Nejvyšší správní soud uzavřel, že pokud byla metodou plynové chromatografie zjištěna hladina alkoholu v krvi žalobce ve výši 0.24 g/kg, a to s časovým odstupem od provedení silniční kontroly, není pochyb o ovlivnění pachatele alkoholem.

¹¹⁰ Pokud je alkohol v těle řidiče přítomen, má se za to, že je ovlivněn. Problematický stav je u jiných návykových látek (drog), kdy nelze skutkově postavit najisto dobu požití návykové látky, kdy např. kouření marihuany zůstává stopa po látce i několik dní po jednorázové aplikaci. Zatím se k této problematice judikatura nepostavila, pokud jde o legislativu, kromě mediálních prezentací nebyla nastoupena cesta směřující k výsledku (Usvědčit řidiče z požití drog má být jednodušší in Novinky.cz dostupné na: <http://www.novinky.cz/domaci/274763-usvedcit-ridice-z-poziti-drog-ma-byt-jednodussi.html>, zobrazeno dne 02. 08. 2012). Jde po dlouhé době o první diskusi nad absolutním uplatněním analytického principu pro jiné návykové látky. Užívání drog bez dalšího vylučuje řízení motorového vozidla. V metodickém vedení obecních úřadů obcí s rozšířenou působností se již toto stanovisko zastává – viz stanovisko Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, č.j. MSK 100709/2011 ze dne 06. 06. 2011.

odstavce 1 pod vlivem alkoholu, a dále osoba, u které je důvodné podezření, že přivodila jinému újmu na zdraví v souvislosti s požitím alkoholického nápoje. Spočívá-li orientační vyšetření zjišťující obsah alkoholu v dechové zkoušce provedené analyzátořem alkoholu v dechu,¹¹¹ splňujícím podmínky stanovené zvláštním právním předpisem, odborné lékařské vyšetření se neprovede. V případě, že osoba tento způsob orientačního vyšetření odmítne, provede se odborné lékařské vyšetření.¹¹²

Současne musí být dodržen osobou, která orientační vyšetření provádí,¹¹³ závazný postup, který stanoví Český metrologický institut – provedou se celkem dvě dechové zkoušky s odstupem nejméně 5 minut, přičemž rozdíl změřených hodnot nesmí být vyšší než 10 %. Pro následné řízení o přestupku je relevantní výsledek první dechové zkoušky, druhá plní funkci verifikační. Jsou – li tyto podmínky splněny, je možné výsledek orientačního vyšetření použít v řízení o přestupku jako důkaz. Současne je stanovena odchylka 0.24 promile zahrnující v sobě jak fyziologický faktor (0.20 g/kg – vychází z metodického pokynu Ministerstva zdravotnictví ZD 10/2006) a možnou chybu přístroje (0.04 g/kg).¹¹⁴ V případě, že rozdíl naměřených hodnot je vyšší než 10%, je možné provést i třetí zkoušku, a je-li mezi první a třetí zkouškou i nadále větší rozdíl, řidič se vyzve k provedení lékařského vyšetření.¹¹⁵ Řidič má právo po takto provedeném vyšetření požadovat provedení odborného lékařského vyšetření, a to na jeho náklady, policie mu k tomu je povinná poskytnout součinnost.¹¹⁶

Kauza č. 3

Policista vyzve řidiče k provedení dechové zkoušky, tento souhlasí, výsledek první dechové zkoušky je 0.53 promile, druhá dechová zkouška s odstupem 11 minut vykazuje 0.49 promile.

¹¹¹ Zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii ve znění pozdějších předpisů.

¹¹² K prokazování alkoholu dechovými zkouškami též např. Rozh. NSS č.j. 2 As 56/2011-79 ze dne 23. 09. 2011.

¹¹³ Dle ustanovení § 5 odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu je to strážník obecní policie a příslušník Policie České republiky, ve spojení s ustanovením § 16 odst. 4 tabákového zákona pak ještě příslušník Vojenské policie.

¹¹⁴ Pracovní postup č. 114 – MP – C 008 – 08 Metodika měření alkoholu v dechu pro analyzátořy alkoholu v dechu jako příloha závěrečné zprávy k úkolu TR č. 860122. Zabezpečení plnění úkolu jednotné koncepce měření v dopravě. Též Stanovisko Ministerstva dopravy č.j. 285/2009-160-OST ze dne 07. 05. 2009: Metodika k usměrnění některých správních činností obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a krajských úřadů.

¹¹⁵ Též Řeháček, J. K možností využití prostředků trestního práva při postihu kriminality v silniční dopravě. In Trestní právo, 2009. Roč. 6, č. 8, str. 170-176

¹¹⁶ Ustanovení § 68 odst. 3 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, tuto povinnost však ze zákona nemá obecní policie. V rámci principu rovného zacházení by však měla i obecní policie žádosti řidiče o provedení lékařského vyšetření vyhovět, event. přivolat hlídku Policie ČR. Opačným postupem by vznikala nedůvodná disproporce v právech osoby, která je v souvislosti s alkoholem kontrolována.

Výsledek první dechové zkoušky je použitelný jako důkaz. Po odečtení odchylky 0.24 promile je výsledná hladina alkoholu v těle řidiče 0.29 promile, což je při nulové toleranci průkazná hodnota ovlivnění alkoholem a pachatel bude odpovědný za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b) ZSP pro porušení § 5 odst. 2 písm. b) téhož zákona.

Kauza č. 4

Policista vyzve řidiče k provedení dechové zkoušky, tento souhlasí, výsledek první dechové zkoušky je 0.53 promile, druhá dechová zkouška s odstupem 6 minut vykazuje 0.31 promile. Po dalších 5 minutách je provedena třetí dechová zkouška s výsledkem 0.70 promile.

Rozdíl mezi první a následnými dvěma dechovými zkouškami je vyšší než 10 %, tento stav neodstranila ani třetí dechová zkouška. Výsledek orientačního vyšetření proto není v řízení použitelný jako důkaz, je pouze důvodné podezření na požití alkoholu – policie řidiče vyzve k provedení lékařského vyšetření spojeného s odběrem biologického materiálu.

Jde-li o přítomnost jiné návykové látky, pak tato se zjišťuje obdobným způsobem s tím, že orientační vyšetření nemá důkazní hodnotu a v následném dokazování musí být vždy proveden důkaz znaleckým posudkem na přítomnost množství návykové látky.¹¹⁷

Přestupek je podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu postižitelný uložením sankce pokuty od 2.500 Kč do 20.000 Kč a kumulativně dle odst. 5 téhož ustanovení sankcí zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od 6 měsíců do 1 roku. Od uložení sankce nelze upustit.

3b. Přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu

Přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu se dopustí ten, kdo řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky.

¹¹⁷ Viz odkaz č. 110.

Subjektem je rovněž řidič nebo jezdec na zvířeti, avšak na rozdíl od předchozího přestupku, je tento v důsledku vlivu alkoholu nebo návykové látky ve stavu vylučujícím způsobilost.

Stav vylučující způsobilost není v zákoně definován a tento pojem dotváří soudní judikatura. Z hlediska výše alkoholu v těle řidiče motorového vozidla je toto důležité k určení, zda se jedná o přestupek nebo o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle ustanovení § 274 trestního zákona (*kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značkou škodu na majetku*). Obecně uznávanou hranicí pro „stav vylučující způsobilost“ je dosažení hladiny alkoholu v těle řidiče vyšší než 1.00 promile, ale není vyloučena hodnota nižší, zpravidla mezi 0.8 promile a 1.00 promile, kdy stav vylučující způsobilost musí být prokázán dalším dokazováním.¹¹⁸ Z výše uvedeného lze vyvodit závěr, že pokud na základě změřené hodnoty alkoholu, případně doplněné o další dokazování není u osoby zjištěn stav vylučující způsobilost, pak je věc přestupkem podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b) ZSP.¹¹⁹

Složitější bude hledání hranice mezi přestupkem dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. c) ZSP a trestným činem dle ustanovení § 274 trestního zákona. Jelikož je přestupek koncipován jako jednání nižší společenské závažnosti než trestný čin, pak zde musí vyplynout okolnosti, které načrtnou nikoli ostrou a nepropustnou hranici mezi těmito jednáními. Nejčastěji půjde o druh vozidla, kterým byl přestupek spáchán a další okolnosti, jako např. místo a čas jednání¹²⁰.

Jde-li o motorová vozidla, tam v největší míře platí odpovědnost za trestný čin dle ustanovení § 274 trestního zákona, a to v zásadě u všech kategorií: *„řízení motorového vozidla řidičem, který požil určité množství alkoholu, je nutno považovat za činnost ve smyslu ustanovení § 201 trestního zákona (pozn. dnes § 274 tr. zákona), poněvadž možnost ohrožení chráněných zájmů vyplývá již z povahy vozidla, které svou vahou a motorickou silou může způsobit závažné destrukční účinky, právě tato povaha motorových vozidel způsobuje, že následky dopravních*

¹¹⁸ Např. svědecké výpovědi policistů, spolujezdců, výsledek klinického lékařského vyšetření. Srov. Stanovisko NS č.j. Tpj 75/89 ze dne 02. 01. 1989.

¹¹⁹ Nabízí se zde otázka, zda by bylo možné s ohledem na aktuální dostupné poznatky lékařské vědy možno uplatnit analytický princip i v případě určení stavu vylučujícího způsobilost. V judikatuře zatím takováto reakce zaznamenána není.

¹²⁰ Friml, K. K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech. In Trestněprávní revue, 2008. Roč. 8, č. 4, str. 99-100.

nehod v silničním provozu jsou zpravidla závažné, přičemž je jim úměrná i zákonem předpokládaná intenzita ohrožení.“¹²¹

I v případě nemotorových vozidel se hodnotí při stanovení odpovědnosti za přestupek či trestný čin jejich potenciální destrukční účinek. Jde-li o jízdní kolo, koloběžku, či ruční vozík širší než 600 mm, pak lze učinit závěr, že v tomto případě je řidič způsobilý se dopustit přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. c) ZSP – zde je protiprávní samotné řízení ve stavu vylučujícím způsobilost, zatímco v případě trestného činu musí přistoupit ještě podmínka, že jednání je způsobilé ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku (nejméně 500.000 Kč), což je u shora jmenovaných vozidel nepravděpodobné: *„Ohrožení naznačené intenzity nevyplývá z jednání podnapilého cyklisty, jehož vozidlo bez motorické síly a v důsledku své konstrukce i malé váhy nemá značnější kinetickou energii. Toto ohrožení sice může za určitých okolností vzniknout, avšak v takovém případě toto vyplývá z konkrétní situace, nikoli ze samotné povahy vozidla a jízdy v podnapilém stavu na něm, nebezpečnou situaci v tomto smyslu může vytvořit podnapilá osoba i jinou činností, např. tažením vozíku, přenášením břemene nebo závadnou chůzí. Trestní postih i takových případů, při nichž dojde k pouhému ohrožení, by přesahoval záměr zákona, jednání osoby, jedoucí po požití alkoholického nápoje na jízdním kole, nelze považovat za „činnost“ ve smyslu ustanovení § 201 (nově § 274) tr. zák.“¹²²*

Naproti tomu jezdec na zvířeti, např. koni, nebo řidič potahového vozidla (vozka) vzhledem k síle a váze zvířete a potahového vozidla za zvíře zapřaženého, je způsobilý se trestného činu dle ustanovení § 274 tr. zákona dopustit. *„Řízení povozu podnapilým kočím na veřejné vozovce lze za určitých okolností považovat za činnost, při které by mohl být ohrožen život nebo zdraví lidí, anebo způsobena značná škoda na majetku podle ustanovení § 201 (dnes § 274) tr. zákona.“¹²³*

Z uvedeného by mohl vyplývat dojem, že skutková podstata přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. c) ZSP dopadá pouze na řidiče „malých“ nemotorových vozidel, ale judikatura vždy opakuje, že je nutné zvážit konkrétní okolnosti jednání řidiče, což lze demonstrovat na následujících kauzách.

¹²¹ Stanovisko NS č.j. Pls 7/1965 ze dne 15. 12. 1965.

¹²² Tamtéž.

¹²³ Rozh. Okresního soudu v Galantě ze dne 25. 03. 1966, spis. zn. 2 T 40/66.

Kauza č. 1

Řidič motorového vozidla – osobního automobilu, měl zjištěný obsah 2.12 promile alkoholu v krvi. Tento v zimním období jezdil s automobilem po parkovišti, ze kterého ovšem nemohl vyjet pro sněhové bariéry. Na parkovišti bylo ponecháno 15 dalších osobních automobilů. Řidič neopustil prostor parkoviště a nevyvinul po celou dobu jízdního manévru rychlost jízdy vyšší než 15 km/h.

S ohledem na vyvinutou rychlost, která nemá destrukční účinky způsobilé poškodit zásadním způsobem zdraví, či poškodit ostatní vozidla se škodou vyšší než 500.000 Kč, a faktu, že jízda byla ukončena na parkovišti, kdy řidič nekonal další úkony směrem k překonání bariéry, např. odhazování sněhu, nebyl shledán ze strany orgánů činných v trestním řízení materiální znak trestného činu, resp. míra společenské škodlivosti pro trestný čin potřebná a věc byla řešena jako přestupek dle ustanovení §125c odst. 1 písm. c) ZSP, kde materiální znak naplněn byl – řízení vozidla na pozemní komunikaci ve stavu vylučujícím způsobilost a možný vznik škody na stojících vozidlech.

Kauza č. 2

Řidič jízdního kola jel ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty za plného provozu cyklistů (víkend) a na sedačce vozil 3 leté dítě. Zjištěná hladina alkoholu v krvi byla ve výši 1.47 g/kg alkoholu v krvi.

Jednání cyklisty je způsobilé ohrozit život a zdraví ostatních cyklistů, jakož i přepravovaného dítěte – je splněna podmínka pro trestněprávní odpovědnost.

Přítomnost alkoholu, resp. jiné návykové látky se zjišťuje totožnými způsoby jako u přestupku dle §125c odst. 1 písm. b) ZSP. Tento přestupek je podle ustanovení § 125c odst. 4 písm. a) ZSP postižitelný pokutou od 25.000 Kč do 50.000 Kč a dle odst. 5 téhož ustanovení kumulativně sankcí zákazu činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel od 1 roku do 2 let. Od uložení sankce nelze upustit. Jde o jeden z pěti nejpřísněji postižitelných dopravních přestupků.

3c. Přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu

Přestupku dle ustanovení §125c odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu se dopustí ten, kdo se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) a g) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti, nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.

Subjektem je i v tomto případě řidič vozidla (jezdec na zvířeti), ale na rozdíl od předchozích dvou skutkových podstat veřejný zájem spočívá na objektivním zjištění ovlivnění řidiče alkoholem nebo jinou návykovou látkou. Postihováno není jednání spočívající v řízení vozidla pod vlivem alkoholu, nýbrž zmaření zjištění ovlivnění řidiče alkoholem nebo jinou návykovou látkou.

Pro odpovědnost za přestupek musí být splněny následující kumulativní podmínky:

- přestupek je spáchán při provozu na pozemních komunikacích,
- pachatel přestupku (řidič) je kvalifikovaně vyzván podrobit se vyšetření, zda při řízení vozidla nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou [§ 5 odst. 1 písm. f) nebo písm. g) zákona o provozu na pozemních komunikacích],
- i přes výše uvedenou výzvu se řidič vyšetření odmítne podrobit,
- vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.¹²⁴

Vyzvat řidiče k provedení vyšetření na ovlivnění alkoholem nebo jinou návykovou látkou je oprávněn policista, strážník obecní policie, příslušník Vojenské policie.¹²⁵ Výzva se vztahuje jak na provedení orientačního vyšetření (dechový analyzátor), tak lékařského vyšetření spojeného s odběrem biologického materiálu. Podoba výzvy není zákonem stanovena, mělo by z ní však být seznatelné, co se po řidiči požaduje, a že je to jeho zákonnou povinností.¹²⁶ To znamená, že by se vyzývající orgán měl vystříhat výzev kladených formou otázky „Půjdete s námi na krev?“, nebo takových, ze kterých by řidič mohl chápat, že nejde o jeho povinnost, resp. má možnost volby: „Chcete jít s námi na vyšetření alkoholu?“

¹²⁴ Rozh. NSS ze dne 16. 03. 2010, č.j. 1 As 15/2010-90.

¹²⁵ Ustanovení § 5 odst. 1 písm. f), písm. g) zákona o silničním provozu v případě strážníka a policisty a § 16 odst. 4 tabákového zákona, které zakládá oprávnění vojenského policisty.

¹²⁶ Rozh. NSS ze dne 31. 08. 2005, č.j. 6 As 41/2004-51.

Odmítnutí řidiče podrobit se lékařskému vyšetření má nejčastěji formu jak aktivního projevu směřujícího k odmítnutí (sdělení či chování řidiče, ze kterého je zřejmé, že nehodlá výzvě vyhovět), tak podmiňování vyšetření podmínkami,¹²⁷ či jeho zmaření, což je možné demonstrovat na následujících kauzách.

Kauza č. 1

Řidič osobního automobilu je vyzván k provedení dechové zkoušky dechovým analyzátozem. Tento odpoví: „Říkám, že jsem pil, tak je to jedno“.

Zájmem chráněným zákonem je v tomto případě řádné zjištění, do jaké míry je řidič ovlivněn alkoholem. Pro odpovědnost za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. d) ZSP je irrelevantní, zda je řidič skutečně pod vlivem alkoholu či nikoli.¹²⁸

Kauza č. 2

Řidič motocyklu je vyzván na provedení orientačního vyšetření za pomoci přístroje Drugwipe. Tento sdělí, že nic provádět nebude, protože se mu nechce.

Řidič je odpovědný za přestupek dle ustanovení §125c odst. 1 písm. d) ZSP, aktivně projevuje vůli odmítnout provedení lékařského vyšetření s odběrem biologického materiálu.

Kauza č. 3

Řidič osobního automobilu je vyzván k provedení lékařského vyšetření spojeného s odběrem biologického materiálu, tento však odmítá s odůvodněním, že trvá na tom, aby s ním jela jeho přítelkyně, která je v automobilu přítomná. Lékařské vyšetření je požadováno v 8:00 hodin ráno.

Řidič bude odpovědný za přestupek dle ustanovení §125c odst. 1 písm. d) ZSP, kdy v tomto směru si klade podmínky, v důsledku čehož neprojevuje aktivní součinnost se výzvě podrobit.

¹²⁷ Rozh. NSS ze dne 24. 10. 2007, č.j. 1 As 33/2007-150.

¹²⁸ Rozh. NSS ze dne 01. 02. 2006, č.j. 1 As 7/2005-78.

Řidička osobního automobilu po pozitivní dechové zkoušce na alkohol je vyzvána k lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu, se kterým souhlasí. Je provedeno klinické vyšetření a následně, vzhledem k tomu, že uvádí, že jí nedělá dobře odběr krve, je jí nabídnut odběr moči a předána nádoba. Jmenovaná vrátí nádobu s obsahem tekutiny. Laboratorním vyšetřením je zjištěno, že se nejedná o moč, ale vodu.

Řidička bude odpovědná za přestupek dle ustanovení §125c odst. 1 písm. d) ZSP, neboť poskytnutí jiné tekutiny než požadované, je odepřením součinnosti k zjištění výsledku obsahu alkoholu v těle řidiče.

Vyšetření současně nesmí být spojeno s nebezpečím pro zdraví řidiče. Nebezpečí pro zdraví řidiče musí být objektivně doloženo lékařem, nestačí subjektivní pocit kontrolované osoby (např. tvrzení, že se bojí jehel, zásah do tělesné integrity v důsledku odběru mu způsobuje dlouhodobé krvácení atp.).¹²⁹

Řidič musí poskytnout součinnost k celému orientačnímu vyšetření na přítomnost alkoholu, tzn. k první i druhé, případně třetí dechové zkoušce, a pokud je následně vyzván k lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu (typicky se toto stane v situaci, kdy dechové zkoušky na alkohol jsou negativní, ale řidič se jeví pod vlivem návykové látky – v takovém případě je vyzván k vyšetření na přítomnost jiné návykové látky, případně pozitivní dechové zkoušky nemají důkazní hodnotu z důvodu vyšší než 10 % odchylky mezi naměřenými hodnotami), je povinen se podrobit i tomuto vyšetření. Výzva ovšem nesmí být výrazem libovůle či šikany ze strany kontrolujícího orgánu¹³⁰ (např. řidič je vyzván 6 x k provedení dechové zkoušky, než je výsledek měření „použitelný“ pro další řízení, nebo dechovým analyzátozem je zjištěná nulová hodnota a řidič je bez dalšího podezření vyzván k provedení lékařského vyšetření) a musí být rovněž opodstatněná,¹³¹ např. cílený výkon dohledu ze strany policie zaměřený na alkohol, z chování řidiče vyplývá důvodný předpoklad

¹²⁹ Rozh. NSS ze dne 27. 07. 2007, č.j. 5 As 72/2006-93.

¹³⁰ K tomu cit. z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 03. 2010 č.j. 5 As 24/2009-65: „...To samozřejmě neznamená, že by taková výzva mohla být projevem libovůle nebo šikany ze strany policejního orgánu. Taková výzva mohla a i nadále může být opodstatněná pouze v případě, kdy na základě orientační dechové zkoušky či na základě jiných indicií vznikne důvodné podezření, že kontrolovaná osoba řídí vozidlo pod vlivem alkoholu...“

¹³¹ Rozh. NSS ze dne 12. 08. 2010 č.j. 1 As 38/2010-350.

o ovlivnění alkoholem nebo jinou návykovou látkou atp. Profesionalita zásahu orgánů dohledu nad bezpečností provozu na pozemních komunikacích je striktně vyžadována a v řízení je způsobilá vyvolat pochybnost o věrohodnosti svědecké výpovědi zasahujícího orgánu.¹³²

Přestupek je podle ustanovení § 125 odst. 4 písm. a) ZSP postižitelný pokutou od 25.000 Kč do 50.000 Kč a kumulativně podle odst. 5 téhož ustanovení sankcí zákazu činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel od 1 roku do 2 let. Od uložení sankce nelze upustit. Jde o druhý z pěti nejprísněji postižitelných dopravních přestupků.

4. Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění

Subjektem všech následujících skutkových podstat dopravních přestupků je řidič motorového vozidla ve smyslu ustanovení § 2 písm. d), písm. g) zákona o silničním provozu, což znamená osoba, která řídí motorové vozidlo. Řízení vozidla lze definovat jako soubor vůlí řízených úkonů směřujících k ovládnutí vozidla, které je v pohybu.¹³³

4a. Přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu

Přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 ZSP se dopustí ten, kdo řídí motorové vozidlo a v rozporu s § 3 odst. 3 není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle § 81.

Řidičské oprávnění opravňuje držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění.¹³⁴ Skupiny a podskupiny řidičských oprávnění jsou stanoveny v § 81 zákona o silničním provozu¹³⁵ a pokud řidič řídí vozidlo náležející do kategorie skupin tam vymezených, musí být držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění. Neplatí absolutně, že pro řízení každého motorového vozidla je nutné být držitelem řidičského oprávnění, např. jízdní kolo s přídatným motorkem.

¹³² Rozh. NSS č.j. 7 As 83/2010-63 ze dne 17. 06. 2011 a dále č.j. 7 As 102/2010-86 ze dne 22. 07. 2011, podrobněji viz odkaz č. 166.

¹³³ Pomocná definice autora.

¹³⁴ Ustanovení § 80 zákona o silničním provozu.

¹³⁵ Viz příloha č. 8 – přehled skupin a podskupin řidičských oprávnění.

Řidičské oprávnění se získává udělením příslušným obecním úřadem obce s rozšířenou působností, splní-li osoba následující podmínky:

- a) dosáhne věku stanoveného zákonem (diferencovaně pro různé skupiny řidičských oprávnění od 15-21 let),
- b) je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel (na základě posudku zdravotní způsobilosti vydaného lékařem, případně doplněného o dopravně psychologické vyšetření),
- c) je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel (absolvovala potřebný výcvik podle zákona o autoškolách),
- d) má na území České republiky trvalý nebo přechodný pobyt,
- e) splnila další podmínky stanovené zákonem o silničním provozu (získání „nižší skupiny“ je podmínkou pro získání „vyšší“ – např. skupinu C smí žadatel získat, je-li již držitelem skupiny B),
- f) není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel (sankce ve správním či trest v trestním řízení uložené pravomocným rozhodnutím správního orgánu nebo soudu).

Udělení řidičského oprávnění splývá s vydáním řidičského průkazu, který se ve smyslu ustanovení § 109 odst. 1 zákona o silničním provozu vydá osobě, které bylo uděleno řidičské oprávnění. Zákon o silničním provozu nestanoví okamžik, kdy žadatel získává řidičské oprávnění, proto je při aplikační praxi nutné vycházet z ustanovení § 151 odst. 1 správního řádu, podle něhož platí, že pokud správní orgán zcela vyhoví žádosti o přiznání práva, jehož existence se osvědčuje zákonem stanoveným dokladem, lze místo písemného vyhotovení rozhodnutí vydat pouze tento doklad.¹³⁶ Žadatel se tak nestává držitelem řidičského oprávnění automaticky poté, co složil úspěšně zkoušky z odborné způsobilosti, ale teprve vydáním řidičského průkazu, a pokud by řídil v mezidobí od složení zkoušek do vydání řidičského průkazu motorové vozidlo, naplnil by skutkovou podstatu přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 ZSP.¹³⁷

¹³⁶ Stanovisko ministerstva dopravy k nabytí řidičského oprávnění ze dne 03. 11. 2006, č.j. 126/2006-160-LEG/6.

¹³⁷ Otázkou v tomto případě zůstává, zda by došlo k naplnění tzv. materiální stránky přestupku, kdy rozhodovací praxe správních orgánů inklinuje v těchto případech k interpretaci, že zde není potřebná míra škodlivosti, která by zakládala odpovědnost za přestupek. Řidič již splňuje všechny podmínky pro řízení motorových vozidel vyjma faktického držení řidičského oprávnění. Nevylučuje to však odpovědnost (--pokračování násl. strana--)

Přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu se může dopustit osoba, která

a) nikdy nebyla držitelem příslušné skupiny řidičského oprávnění.

Ve formě úmyslné pújde nejčastěji o jednání pachatele mladistvého či ve věku blízkém mladistvém, který se chce „projet“ nebo jezdí na odlehlých a málo frekventovaných pozemních komunikacích s vnitřním přesvědčením, že nebude odhalen.

Nedbalostní forma se projevuje nejčastěji u řidičů motocyklů, kdy pachatel řídí motocykl vyšší kubatury, než na kterou vlastní řidičské oprávnění a současně s rostoucí oblibou vozidel SUV (sportovně užitkových), kdy některá mají technické parametry, především hmotnost, pro něž je nutné být držitelem skupiny C, ale tyto osoba řídí v domnění, že na ně postačuje řidičské oprávnění skupiny B.

b) byla držitelem řidičského oprávnění příslušné skupiny či podskupiny, ale buď:

- vzdala se jej
- bylo jí odňato (omezeno) v důsledku úplného (částečného) pozbytí zdravotní nebo odborné způsobilosti
- bylo jí pozastaveno jako předběžné opatření v řízení o odnětí řidičského oprávnění
- pozbyla jej v důsledku uložení trestu nebo sankce zákazu činnosti
- pozbyla jej v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče.

Pachatelem v úmyslné formě je typicky osoba, která o tom, že není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění ví – učinila projev vůle směrem k vzdání se řidičského oprávnění, bylo jí doručeno oznámení o dosažení 12 bodů, rozhodnutí, jímž je uložena sankce zákazu činnosti atp.

za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP pro porušení ustanovení § 6 odst. 8 písm. a) téhož zákona (řidič řídí vozidlo, aniž má u sebe řidičský průkaz).

Specifickým okruhem pachatelů, jež se dále rekrutuje co do subjektivní stránky z nedbalosti nevědomé, jsou osoby, jímž bylo rozhodnutí o uložení sankce zákazu činnosti či oznámení o dosažení 12 bodů doručeno cestou fikce doručení dle ustanovení § 24 odst. 1 správního řádu.¹³⁸

Autor je toho názoru, že v situacích uvedených pod bodem b) se neuplatní nedbalost vědomá, protože pokud pachatel ví o tom, že není držitelem řidičského oprávnění, a pokud řídí motorové vozidlo na pozemní komunikaci, jedná úmyslně. Mohla by nastat životní situace, kdy by pachatel věděl, že není držitelem řidičského oprávnění, a tento se projížděl na odlehlé cestě, o níž by si myslel, že není pozemní komunikace. V tomto případě by však platil výklad o tzv. skutkovém omylu negativním,¹³⁹ a jelikož u přestupků v dopravě není pokus jednání postižitelný, nebyl by takovýto pachatel za přestupek odpovědný.

V rozhodovací činnosti správních orgánů na úseku dopravních přestupků silně rezonovala otázka postihování jednání, kdy řidič vykoná sankci zákazu činnosti, ale formálně není držitelem řidičského oprávnění.¹⁴⁰ V tomto směru se výklad právních předpisů dynamicky proměňoval. Po 1. červenci 2006, kdy nabyl účinnost zákon č. 411/2005 Sb., a byla zavedena do přestupkového zákona tato skutková podstata, bylo obvyklou praxí řidiče postihovat za tento přestupek, kdy materiální znak pachatelova jednání s tímto přestupkem související byl spatřován v ignoraci zákonné povinnosti o vrácení řidičského oprávnění požádat, neboť pro možnost řídit motorové vozidlo je vyžadován vrchnostenský akt orgánu veřejné moci. Třebaže tato samotná argumentace vzhledem k ryzí formalitě žádosti, kdy na vrácení řidičského oprávnění je bez dalšího nárok, nebyla obecně považována za zcela přiléhavou, byla soudy rozhodujícími ve správním soudnictví akceptována. Poté, co se správní orgán vypořádal se všemi zákonnými znaky přestupku, a uznal pachatele vinným, byl nucen za přestupek uložit sankci, která se ukládá ve výši od 25.000 Kč do 50.000 Kč a podle odst. 5 téhož ustanovení kumulativně sankce zákazu činnosti od 1 roku do 2 let, přičemž jako u všech

¹³⁸ Rozh. NSS č.j. 5 As 50/2011-71 ze dne 28. 07. 2011. K odpovědnosti za přebírání zásilek též usnesení ÚS ze dne 30. 09. 2010, č.j. II. ÚS 2317/2010.

¹³⁹ Kratochvíl, V. a kol. Kurs trestního práva. Trestní právo hmotné. Obecná část. Praha: CH. Beck, 2009, str. 262-263.

¹⁴⁰ V případě, že je uložena sankce zákazu činnosti v délce kratší než 1 rok, resp. je upuštěno po výkonu poloviny sankce zákazu činnosti, kdy vykonaná část je kratší než 1 rok, je nutné si požádat o vrácení řidičského oprávnění, kdy toto se vrací na základě rozhodnutí správního orgánu (§102 zákona o silničním provozu). Žádné další podmínky vyžadovány nejsou. Příkladem půjde o následující životní situaci – pachatel vykoná sankci zákazu činnosti v délce 2 měsíců, poté začne bez dalšího vozidlo řídit, aniž zde existuje pravomocné rozhodnutí o vrácení řidičského oprávnění, které je v této situaci pouhým „formálním“ úkonem.

dopravních přestupků nelze od uložení sankce upustit. Jednalo se o sankci velmi drakonickou, nicméně rozhodující správní orgán se držel zásady „dura lex sed lex“, přičemž tento výklad zastával rovněž Nejvyšší správní soud: „Právní úprava dle § 22 odst. 4 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, a § 22 odst. 12 téhož zákona, jež stanoví za přestupek dle § 22 odst. 1 písm. h) citovaného zákona spodní hranici sazby pokuty ve výši 25.000 Kč a spodní hranici sazby u trestu zákazu činnosti v délce 12 měsíců s tím, že od uložení sankce za daný přestupek nelze upustit, není ve vztahu k tomuto přestupku v rozporu s ústavním pořádkem.“¹⁴¹ Jistou nadějí přinesl návrh Krajského soudu v Ostravě na zrušení ustanovení § 22 odst. 4 přestupkového zákona pro jeho rozpor s ústavou, kterou však zhasil Ústavní soud nálezem č.j. Pl. ÚS 14/2009 ze dne 25. 10. 2011 s odůvodněním, že samotná typová závažnost daného přestupku je taková, že nelze hovořit o nulové nebezpečnosti přestupku pro společnost, což zákonodárci umožňuje stanovit spodní hranici pokuty ve výši 25.000 Kč, bez možnosti, aby správní orgán uložil sankci pod touto spodní hranici.¹⁴² Takováto argumentace je však podle názoru autora neuspokojivá, kdy sám Ústavní soud v „obiter dictu“ nálezu konstatoval, že považuje za vhodnou komplexní změnu právní úpravy, která by se přiblížila principům trestního práva v oblasti sankcionování přestupků – možností od uložení sankce upustit, a to precizací hmotněprávní úpravy s přihlédnutím k odlišnostem správního řízení od trestního a rovněž právním znalostem osob rozhodujících ve sféře justice a veřejné správy. Autor má za to, že v daném případě není nutné provádět zásadní legislativní změny, podle jeho názoru plně dostačuje vypustit ze zákona o silničním provozu ustanovení § 125c odst. 8,¹⁴³ dříve ustanovení § 22 odst. 12 přestupkového zákona, kdy samotný přestupkový zákon již v sobě tyto instituty obsahuje, a to prostřednictvím ustanovení § 11 odst. 3 přestupkového zákona,¹⁴⁴ eventuálně změnit dikci ustanovení § 125c odst. 8 zákona o silničním provozu tak, že aby korespondovala s ustanovením § 58 odst. 1 trestního zákona,¹⁴⁵ s přihlédnutím k právní terminologii přestupkového řízení: *Má-li správní orgán vzhledem k okolnostem případu nebo vzhledem k poměrům pachatele za to, že by použití zákonného ustanovení o sankci pokuty¹⁴⁶ bylo pro pachatele nepřiměřeně přísné, a že lze*

¹⁴¹ Rozh. NSS č.j. 5 As 46/2008-50 ze dne 19. 06. 2009.

¹⁴² Viz citovaný nálezn Ústavního soudu.

¹⁴³ Ustanovení vylučující možnost od uložení sankce za dopravní přestupky upustit, resp. moderovat ji.

¹⁴⁴ Od uložení sankce za přestupek lze upustit, postačí-li samotné projednání přestupku.

¹⁴⁵ Má-li soud vzhledem k okolnostem případu nebo vzhledem k poměrům pachatele za to, že by použití trestní sazby odnětí svobody trestním zákonem stanovené bylo pro pachatele nepřiměřeně přísné a že lze dosáhnout nápravy pachatele i trestem kratšího trvání, může snížit trest odnětí svobody pod dolní hranici trestní sazby tímto zákonem stanovené.

¹⁴⁶ Autor záměrně podtrhuje tuto možnost u sankce pokuty, kdy sankce zákazu činnosti je právě ta, která má mít zásadní preventivní účinek – chránit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích tím, že je takovýto řidič vyloučen z provozu na pozemních komunikacích.

dosáhnout jeho nápravy i uložení nižší pokuty, může pokutu snížit pod dolní hranici zákonné sazby. Autor má dále za to, že je nemístná argumentace potenciální „korupcí“ na straně správních orgánů, tato je věcí osobních kvalit na straně pracovníků jak justice, tak veřejné správy a této je možné čelit cestou nastavením přísnějších výběrových kritérií pro osoby přestupky projednávající. Současně nelze opomenout fakt, že řízení o přestupku je dvouinstanční, s možností následného soudního přezkumu ve správním soudnictví, takže má autor za to, že veřejná správa je podrobena kontrole moci soudní, zatímco justice v klasické podobě dělby moci je soustavou zcela svébytnou, nezávislou a mimo sebe sama i nekontrolovatelnou.

Správním orgánům tak nezbyvá, než o to intenzivněji se zabývat otázkou škodlivosti specifickou po konkrétní protiprávní jednání, protože nelze v dohledné době očekávat jakýkoli posun v legislativě ani soudní judikatuře.

V rámci problémů spojených s aplikací skutkové podstaty přestupku nelze opomenout vztah tohoto přestupku s relevantními trestnými činy. S účinností od 01. 07. 2006 byla do trestního zákona v této době účinného vtělena skutková podstata trestního činu řízení motorového vozidla bez příslušné skupiny či podskupiny řidičského oprávnění. Stály tak vedle sebe dvě zcela identické skutkové podstaty, kdy jedna byla přestupkem a druhá trestným činem. Rozhodovací praxi ustálil Nejvyšší soud usnesením ze dne 10. 12. 2008 č.j. 7 Tdo 1529/2008, kdy v případě přestupku a trestného činu úmyslně spáchaného bude rozdíl mezi přestupkem a trestným činem spočívat v diferenciaci nebezpečnosti činu pro společnost. Ustanovení § 180d již nepřijal současný trestný zákon, pachatel může být odpovědný pouze za trestný čin podle ustanovení § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákona, kterého se dopustí ten, kdo *maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu.*

Ačkoli byla tato změna mnohými odborníky na trestní právo vítána, a stejně tak se k ní stavěla i důvodová zpráva k novému trestnímu zákonu,¹⁴⁷ autor toto nadšení nesdílí, a to z následujících důvodů:

¹⁴⁷ Sněmovní tisk 410/0, rok 2008. Důvodová zpráva k vládnímu návrhu trestního zákona, cit.: „Proti současné úpravě toto ustanovení [odst. 1 písmeno a)] dovoluje postihnout jako trestný čin nejen jednání pachatele, který maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu (--pokračování násl. strana--),

- 1) trestněprávní odpovědnost bude vyvozena pouze v případě, že jde o výkon sankce zákazu činnosti,
- 2) v důsledku toho bude opět docházet k disproporci v posuzování společenské škodlivosti jednání.

Hovoří-li trestní zákon o pachateli trestného činu jako o osobě, která maří výkon rozhodnutí tím, že vykonává činnost, která jí tímto rozhodnutím byla zakázána, pak pro odpovědnost za trestný čin je podmiňována existencí pravomocného rozhodnutí o uložení sankce zákazu činnosti, což ovšem v původním znění nepokrývalo všechny zákonné důvody pro odnětí řidičského oprávnění, jmenovitě pak dosažení 12 bodů, kde osoba toto pozbývá 5 pracovních dnů ode dne doručení oznámení o dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, které však nemá formu rozhodnutí.¹⁴⁸ Na tuto situaci reagoval Nejvyšší soud České republiky usnesením č.j. 6 Tdo 509/2011,¹⁴⁹ kde mimo jiné uvedl: „V návaznosti na to Nejvyšší soud dovodil že rozhodující z hlediska posouzení oznámení o dosažení dvanáctibodové hranice a výzvy k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu jako rozhodnutí ve smyslu § 337 odst. 1 tr. zákoníku je skutečnost, zda tímto úkonem došlo ke vzniku, změně

veřejné moci tím, že vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána, ale i takové jednání, při němž vykonává činnost, pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle zvláštního právního předpisu. Konkrétně je toto ustanovení v praxi využitelné zejména k postihu toho, kdo řídí motorové vozidlo, ačkoli mu bylo odňato řidičské oprávnění. Navrhovaná úprava tedy umožňuje postihnout již každý druhý případ řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění, následující buď po uložení zákazu činnosti tohoto druhu a v rámci jeho výkonu, anebo po odnětí řidičského oprávnění příslušným orgánem, pokud tento právní stav v době řízení trval. Znamená to tedy, že trestněprávní postih už není vázán výlučně jen na porušení zákazu činnosti. V návaznosti na tuto změnu je nutno novelizovat i zákon o přestupcích v ustanovení § 22 odst. 1 písm. e) bodu 1. tak, aby bylo zřejmé, že toto sankční ustanovení zákona o přestupcích dopadá i na případy, kdy osoba řídí motorové vozidlo, ač vůbec není držitelem řidičského oprávnění (srov. k tomu část osmou doprovodného zákona). Tím bude jasně vyjádřen vztah mezi sankcí správní a sankcí trestní, uvedenou v § 335 odst. 1 písm. a) osnovy.“

K tomu též Šámal, P. Korbela, F. Změny trestního zákoníku v ústavněprávním výboru sněmovny. Texty pro ASPI, IČ LIT 34566CZ: „Některé další diskuse a možné změny lze očekávat ještě na plénu Poslanecké sněmovny, kam ovšem nový trestní kodex doputuje až v září 2008. Již nyní je kupříkladu intenzivně diskutována otázka znovuzavedení trestnosti řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění, která nebyla úmyslně do vládního návrhu zařazena, nicméně je po jejím vrácení některými poslanci voláno. Tato skutková podstata, obsažená v § 180d starého trestního zákona, generovala téměř 10 % veškeré trestní agendy. Důvodem jejího vypuštění byl jednoznačný záměr Ministerstva spravedlnosti obřemenit soudy od bagatelní agendy, která je řešitelná efektivněji a lépe v režimu správního trestání. Je totiž faktem, že správní postih v rámci řízení o přestupku je v tomto případě rychlejší a důraznější opatření, než sankce, příp. odklon provedený v trestním řízení. Přestupkový zákon obsahuje v ustanovení § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 skutkovou podstatu přestupku, za který správní orgán uloží obligatorně trest v rozmezí 25-50 tis. Kč za současného uložení zákazu řízení v trvání 1-2 roky.“

¹⁴⁸ Ustanovení § 123c odst. 3 ZSP: Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů, kterým řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně oznámí tuto skutečnost řidiči a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení. Řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno. V původním vládním návrhu bylo formulováno rovněž odnětí oprávnění, ale následně toto bylo v rámci legislativního procesu z nepochopitelných důvodů pozměněno, srov. odkaz č. 146.

¹⁴⁹ Oponentní předchozí rozhodnutí Usnesení Městského soudu v Praze č.j. 7 To 157/2010 ze dne 20. 04. 2010.

nebo zániku oprávnění a povinností fyzické nebo právnické osoby, jinými slovy, zda individuální právní akt vydaný orgánem veřejné moci byl učiněn z pozice jeho vrchnostenského postavení. Z tohoto hlediska je zásadní, že v uvedené výzvě se řidiči podle § 123c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb. ukládá odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení s tím, že řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno, nepodá-li proti němu námitky. Vedle toho teprve touto výzvou je tedy řidiči ukládána povinnost odevzdat řidičský průkaz a mezinárodní řidičský průkaz, a zákon výslovně v § 123c odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb. stanoví řidiči povinnost tuto výzvu splnit, a proto je třeba tuto výzvu považovat za rozhodnutí materiální povahy. Přitom z hlediska posouzení, zda jde o takové rozhodnutí, má zásadní význam také to, že od doručení se odvíjí lhůta k podání opravného prostředku (námitky podle § 123f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.) a marným uplynutím lhůty řidič pozbývá řidičského oprávnění. Ze všech těchto hledisek je proto nutno oznámení o dosažení dvanáctibodové hranice a výzvu k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu považovat za rozhodnutí ve smyslu § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku.“ S uvedeným teleologickým výkladem se autor neztotožňuje,¹⁵⁰ podle jeho závěru jde nepochybně o legitimní snahu Nejvyššího soudu přizpůsobit výklad zákona veřejnému zájmu, nicméně podle názoru autora jde o nepřípustnou analogii v neprospěch pachatele, když Nejvyšší soud tvrdí, že oznámení o dosažení 12 bodů je v materiálním smyslu rozhodnutím, neboť touto výzvou se ukládá povinnost odevzdat řidičský průkaz do 5 pracovních dnů ode dne jejího doručení, přičemž proti výzvě je přípustný opravný prostředek – námitky proti dosažení 12 bodů, které v případě, že jsou podány ve lhůtě pro odevzdání řidičského průkazu, mají odkladný účinek. Právní stát je založen na materiálně formálním pojetí vnímání práva, proto je podle autora nutné naplnit obojí kritéria. Správní řád v ustanovení § 67 odst. 1 konstatuje, že *rozhodnutím správní orgán v určité věci zakládá, mění nebo ruší práva anebo povinnosti jmenovitě určené osoby nebo v určité věci prohlašuje, že takováto osoba práva nebo povinnosti má anebo nemá, nebo v zákonem stanovených případech rozhoduje o procesních otázkách*. Hovoří-li správní řád o rozhodnutí, pak podle názoru autora, musí být splněna tato i formální stránka, kdy námitky proti záznamu bodů v registru řidičů nejsou opravným prostředkem, nýbrž jejich podáním se zahajuje řízení o námitkách – tedy jde o zahájení řízení na návrh, nikoli o opravný

¹⁵⁰ Oponentní stanovisko např. Kněžínek, J. K maření výkonu úředního rozhodnutí řízením bez řidičského oprávnění podle nového trestního zákoníku. In Trestněprávní revue, 2009. Roč. 8, č. 7, str. 199-200. Argumentace spočívá v narušení principu rovnosti před zákonem.

prostředek. Lhůta pro podání námitek je obecně kratší než u standardních opravných prostředků – 5 pracovních dnů, navíc námitky nemusí řidič podat až v případě dosažení 12 bodů, ale může jimi napadat kterýkoli záznam v registru řidičů, a to kdykoli.¹⁵¹ Nezbyvá tak než učinit závěr, že v tomto případě soudní výklad zaplňoval non lege artis mezeru v zákoně, kterou vytvořil zákonodárce vypuštěním ustanovení § 180d trestního zákona účinného do 31. 12. 2009 a změnou původního návrhu. Závěru autora dává zapravdu změna zákonné úpravy s účinností od 01. 12. 2011, kdy novelou trestního zákona č. 330/2011 Sb., bylo pozměněno ustanovení § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákona a to tak, že trestného činu se dopustí ten, kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu *nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl*. Zákonodárce tímto odstranil mezeru v zákoně, kterou vyplňoval, podle názoru autora ne zcela konformně, soudní výklad¹⁵². Co se však novelou odstranit nepodařilo a zůstává podstatně palčivější skutečností, je trestněprávní odpovědnost pachatele, který nebyl nikdy držitelem řidičského oprávnění, a jednání tohoto pachatele je podle názoru autora vyšší škodlivosti, než pachatele, který dříve držitelem řidičského oprávnění byl (prokázal odbornou i zdravotní způsobilost). Jak bylo řečeno výše, pachatel, který byl dříve držitelem řidičského oprávnění, které pozbyl ať už na základě pozbytí odborné či zdravotní způsobilosti, v důsledku uložení sankce zákazu činnosti nebo dosažením 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů, musel v minulosti prokázat odbornou a zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel, avšak u tohoto může být založena trestněprávní odpovědnost, zatímco u pachatele, který držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny nikdy nebyl, může být založena odpovědnost toliko za přestupek, a to i opakovaně. Vzniká tak disproporce mezi škodlivostí jednání a na ni navazující přestupkovou či trestněprávní odpovědností. Není určité rozporu v tom, že jednání osoby, která nebyla nikdy držitelem řidičského oprávnění, vykazuje vyšší škodlivost než u osoby, která byla držitelem řidičského oprávnění po dobu 20 let,

¹⁵¹ Dle ustanovení § 123f zákona o silničním provozu platí, že nesouhlasí-li řidič s provedeným záznamem bodů v registru řidičů, může podat proti provedení záznamu písemně námitky obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k provádění záznamu. Shledá-li obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky oprávněné, nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne, kdy mu byly námitky doručeny, provede opravu záznamu o dosaženém počtu stanovených bodů v registru řidičů a neprodleně písemně vyrozumí o provedené opravě záznamu řidiče. Shledá-li příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky řidiče neodůvodněné, rozhodnutím námitky zamítne a provedený záznam potvrdí. Podá-li řidič námitky proti provedení záznamu, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů, běh lhůt stanovených v § 123c odst. 3 se přerušuje ode dne doručení námitek příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností do dne, v němž rozhodnutí podle odstavce 3 nabude právní moci.

¹⁵² K nutnosti novely zákona též Polák, P. Heretikem proti své vůli aneb ještě jednou o tzv. vyhodování a § 337 odst. 1 písm. a) tr.z.. In Trestněprávní revue, 2011. Roč. 11, č. 12, str. 355.

a v době výkonu sankce zákazu činnosti tato řídila motorové vozidlo, jehož skupiny řidičského oprávnění byla předtím držitelem. Dále je nutné kriticky podotknout, že objekt přestupku a trestného činu je značně diferencovaný. Zatímco v případě přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 ZSP je dotčen veřejný zájem na řízení motorového vozidla osobami, které proto splňují zákonné podmínky, resp. splňují pro tuto činnost jisté kvalifikační předpoklady, v případě trestného činu dle ustanovení § 337 trestního zákona je tímto objektem veřejný zájem na respektování autoritativního rozhodnutí orgánu veřejné moci.¹⁵³

Jak již bylo výše uvedeno, přestupek je podle ustanovení § 125c odst. 4 písm. a) ZSP postižitelný pokutou od 25.000 Kč do 50.000 Kč a kumulativně sankcí zákazu činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel od 1 roku do 2 let. Od uložení sankce nelze upustit. Jde o třetí z pěti nejprísneji postižitelných dopravních přestupků. Čtvrtým je řízení bez mezinárodního řidičského oprávnění či řidičského oprávnění vydaného cizím státem, což se bude týkat řidičů, kterým nebylo vydáno řidičské oprávnění České republiky.

4b. Přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 2 zákona o silničním provozu

Přestupku dle ustanovení §125c odst. 1 písm. e) bod 2 ZSP se dopustí ten, kdo řídí motorové vozidlo a byl mu zadržen řidičský průkaz dle ustanovení § 118b odst. 1.

Subjektem přestupku je řidič motorového vozidla. Zatímco v předchozím případě jde o osobu, která není držitelem řidičského oprávnění, v tomto případě osoba držitelem řidičského oprávnění je, ale opatřením Policie České republiky jí byl zadržen řidičský průkaz.¹⁵⁴

¹⁵³ Tento princip zastávaly v rozhodovací činnosti i soudy v trestním soudnictví. K tomu stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu spis. zn. Tpnj 301/2007 ze dne 24. 10. 2007.

¹⁵⁴ Pojem řidičské oprávnění a řidičský průkaz jsou velmi často laickou, ale i odbornou veřejností zaměňovány. Řidičské oprávnění opravňuje držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění (§ 80 zákona o silničním provozu), zatímco řidičský průkaz je listina prokazující držení tohoto oprávnění určitou osobou (§103 odst. 1 zákona o silničním provozu). Proto bude diferencován postih osoby, která motorové vozidlo řídí, aniž je držitelem řidičského oprávnění – tato se dopouští přestupku dle ustanovení § 125 odst. 1 písm. e) bod 1 ZSP, eventuálně trestného činu podle ustanovení § 337 trestního zákona, zatímco osoba, která řídí motorové vozidlo a nemá u sebe řidičský průkaz – dopouští se přestupku dle ustanovení § 125 odst. 1 písm. k) ZSP, pro porušení ustanovení § 6 odst. 1 písm. a) ZSP, podle něhož je řidič u sebe povinen mít při řízení vozidla řidičský průkaz. Souběh přestupků dle ustanovení § 125 odst. 1 písm. k) ZSP a ustanovení § 125 odst. 1 písm. e) bod 1 ZSP je vyloučen, držení řidičského oprávnění podmiňuje držení řidičského průkazu – nastává tzv. faktická konzumpce skutkových podstat.

Důvody pro zadržení řidičského průkazu jsou taxativně uvedeny v ustanovení § 118a odst. 1 písm. a)-h) ZSP.¹⁵⁵ Zadržení řidičského průkazu je opatřením policie, kdy policista na místě vydá řidiči potvrzení o zadržení řidičského průkazu, a následně nejpozději následující pracovní den odešle písemné oznámení spolu se zadrženým řidičským průkazem obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, který do 5 pracovních dnů ode dne oznámení zadržení řidičského průkazu zahájí řízení o zadržení řidičského průkazu, na jehož konci stojí vydání rozhodnutí o zadržení řidičského průkazu, případně je řízení usnesením zastaveno. Řidičský průkaz se zadržuje do doby pravomocného rozhodnutí o přestupku, případně trestném činu, přičemž doba zadržení řidičského průkazu se započítává do doby výkonu sankce (trestu) zákazu činnosti, a byl-li tento uložen, správní orgán rozhodující o přestupku je povinen ve smyslu ustanovení § 77 přestupkového zákona ve výroku rozhodnutí uvést započtení doby zadržení řidičského průkazu do uložené sankce zákazu činnosti.

Účelem tohoto postupu je okamžité vyloučení řidičů, kteří se dopustili závažných protiprávních jednání v provozu na pozemních komunikacích, z účasti na silničním provozu, kdy jejich jednání jsou natolik závažná, že je žádoucí nevyčkávat do doby pravomocného rozhodnutí o přestupku (trestném činu). Společným jmenovatelem těchto jednání je, že se za ně ukládá sankce (trest) zákazu činnosti. Svou povahou je tento institut blízký předběžnému opatření ve správním řízení.¹⁵⁶

Stran procedurálních otázek spojených se lhůtou pro zahájení řízení o zadržení řidičského průkazu, nepřináší projednávání předmětného přestupku aplikační problémy vyjma důvodu

¹⁵⁵ Řidič podezřelý, že bezprostředně předtím zavinil dopravní nehodu, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví, ujel z místa dopravní nehody, na které měl bezprostředně předtím účast a kterou byl povinen oznámit policii podle § 47 odst. 3 písm. b), řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, se odmítl na výzvu policisty podrobit dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem, se odmítl na výzvu policisty v případě, že dechová zkouška podle písmene d) byla pozitivní, podrobit lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem, ačkoli toto vyšetření nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví, se odmítl na výzvu policisty podrobit lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli toto vyšetření nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví, řídil motorové vozidlo, aniž by byl držitelem řidičského oprávnění příslušné skupiny nebo podskupiny, řídil motorové vozidlo, přestože mu byl soudem uložen trest nebo správním orgánem uložena sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

¹⁵⁶ Účelem předběžného opatření je prozatímní úprava poměru účastníků do doby pravomocného rozhodnutí ve věci samé. Otázka, zda jde o rozhodnutí předběžné povahy, byla řešena Nejvyšším správním soudem, přičemž názor na tuto otázku se názor vyvíjel. Nejprve v rozhodnutí č.j. 5 As 42/2008-42 ze dne 25. 09. 2008 konstatoval, že jde o rozhodnutí předběžné povahy. Při projednání obdobné věci následně dospěl k závěru, z procesního hlediska podmínka splněna není, neboť následně musí být vydáno rozhodnutí ve věci samé, což v daném případě splněno není (např. institut odložení věci), rozšířený senát v rozhodnutí pod č.j. 7 As 69/2008-47 ze dne 08. 12. 2009 následně dospěl k závěru, že o rozhodnutí předběžné povahy nejde.

uvedeného v ustanovení § 118a odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu. Podle tohoto ustanovení *policie zadrží řidičský průkaz v případě, že osoba řídila motorové vozidlo, přestože jí byl soudem uložen trest nebo správním orgánem uložena sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.*

Dle názoru autora je toto ustanovení jako důvod pro zadržení řidičského průkazu svou povahou již od počátku obsolentní, přesto se v rozhodovací praxi správních orgánů lze poměrně často i přes metodické vedení setkat s jeho aplikací. Nejlepším řešením by proto bylo provést kosmetickou změnu legislativy tak, že důvody pro zadržení řidičského průkazu se stanoví pouze s odkazem na ustanovení § 118a odst. 1 písm. a)-f) ZSP.¹⁵⁷

Je-li totiž osobě uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, pak je zákonnou povinností odevzdat do 5 pracovních dnů řidičský průkaz dle ustanovení § 113 odst. 1 písm. b), odst. 2 ZSP. Neučiní-li osoba tak, je odpovědná za přestupek podle ustanovení § 46 odst. 1 přestupkového zákona – jiné porušení zákona, než je uvedeno v přestupkovém či zvláštním zákoně. Ačkoli je správní orgán, a tedy i Policie České republiky, povinen uplatňovat svou moc pouze v mezích zákona, lze v tomto případě dovoленě analogicky aplikovat ustanovení § 34 odst. 1 písm. a) zákona o policii, podle něhož je policista oprávněn vyzvat osobu k vydání věci, lze-li mít za to, že může být v přestupkovém řízení uloženo její propadnutí nebo může být zabrána, a není-li vydána dobrovolně, lze ji odejmout. Vzhledem k tomu, že řidič nesplní svou zákonnou povinnost a neodevzdá řidičský průkaz, stává se jeho neoprávněným držitelem, který se současně dopouští přestupku, má autor za to, že i když nejde o věc, která je „zabrána“ ve smyslu trestního řízení, policista tímto postupem splní povinnost, kterou měla splnit osoba, které byl uložen zákaz činnosti, a to tím, že řidičský průkaz odejme a předá příslušnému úřadu obce s rozšířenou působností, čímž in favorem této osoby ukončí protiprávní stav, který vyvolala.

Často však policista postupuje tak, že řidičský průkaz na místě zadrží, vydá o tom řidiči potvrzení, tento následně zašle na příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, který vydá rozhodnutí o zadržení řidičského průkazu do doby rozhodnutí o přestupku, případně

¹⁵⁷ Obdobně problematická je rovněž aplikace důvodu dle ustanovení § 118a odst. 1 písm. b) ZSP – řidič ujede z místa dopravní nehody, kterou je povinen ohlásit policii.

Toto jednání je přestupkem dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. i bod 1 ZSP, ale za tento se ukládá sankce zákazu činnosti teprve ve chvíli, je-li spáchán v období následujících 12 měsíců dvakrát a vícekrát. Pokud jde o prvopachatele, má autor za to, že by nemělo být toto ustanovení aplikováno, byť jej lze čistě technicky užít, neboť řidičský průkaz se zadržuje do doby pravomocného rozhodnutí.

trestném činu, přičemž následně soud či správní orgán je povinen dobu zadržení řidičského průkazu započítat do doby uložené sankce zákazu činnosti, čímž je v řízení zvýhodněna osoba, která nesplní svou zákonnou povinnost a řidičský průkaz neodevzdá, což je možné znázornit na následujících kauzách.

Pachatel A od 1. února 2011 vykonává sankci zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, která mu byla uložena na dobu 1 roku. Dne 1. července 2011 řídí motorové vozidlo, na místě je mu policistou odebrán řidičský průkaz a tento pachatel je dne 1. února 2012 odsouzen pro trestný čin dle ustanovení § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákona, a je mu uložena sankce zákazu činnosti na dobu 2 let. Její výkon tedy skončí dne 1. února 2014.

Pachatel B je také od 1. února 2011 ve výkonu sankci zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, která mu byla uložena na dobu 1 roku. Dne 1. července 2011 řídí motorové vozidlo, na místě je mu policistou zadržen řidičský průkaz, o němž správní orgán rozhodne podle ustanovení § 118c ZPS tak, že jej zadržuje do doby pravomocného rozhodnutí o trestném činu. Pachatel B je také dne 1. února 2012 odsouzen pro trestný čin dle ustanovení § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákona, a je mu uložena sankce zákazu činnosti na dobu 2 let. Výkon sankce však končí dne 30. července 2013, neboť se pachateli započítává do výkonu uloženého trestu doba zadržení řidičského průkazu od 1. července 2011 do 1. února 2012.

Přestupek je podle ustanovení § 125c odst. 4 písm. d) ZSP postižitelný pokutou od 5.000 Kč do 10.000 Kč a kumulativně podle odst. 5 téhož ustanovení sankcí zákazu činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel od 6 měsíců do 1 roku. Od uložení sankce nelze upustit.

5. Držení hovorových nebo záznamových zařízení během jízdy

Přestupku se dopustí ten, kdo při řízení v rozporu s ustanovením § 7 odst. 1 písm. c) zákona drží při řízení v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení.

Subjektem je řidič vozidla, veřejný zájem chrání náležitou koncentrací osoby na řízení vozidla. Jedná se o speciální povinnost, resp. zákaz vyjádřený v ustanovení § 7 odst. 1

písm. c) zákona o silničním provozu ve vztahu k obecné povinnosti řidiče vyjádřené v ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu. Podle ustanovení § 7 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu řidič *nesmí při jízdě*¹⁵⁸ vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení.

Naproti tomu ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) stanoví obecnou povinnost věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zviřeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích, přičemž porušení této povinnosti zakládá pouze odpovědnost za přestupek podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP (jiné porušení zákona) a je typově nejméně závažný přestupkem.

Podle názoru autora je tato skutková podstata jedním z nejkontroverznějších ustanovení, kdy si autor dovoluje vyslovit spekulativní domněnku, že jde o celoevropské vítězné tažení lobby výrobců a distributorů tzv. hands-free sad, která je nadřazena snaze zvýšit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Jednání řidiče spočívá v tom, že řidič drží v ruce nebo jiným způsobem některé ze zařízení v citovaném ustanovení jmenované. Ačkoli vyšlo množství komentářů k zákonu o silničním provozu (viz použitá literatura), nebyla nalezená uspokojivá odpověď nad významem slova držet, resp. nikdo z autorů si tuto otázku ani nepoložil, ačkoli je to s ohledem na literu ustanovení potřebné. Z hlediska sémantického lze pojem „držet“ ve smyslu úchopu a fyzického ovládání věci interpretovat jako vůlí řízený svalový úkon spočívající v takovém uchopení věci, které zaručuje uchopivšímu možnost s touto manipulovat. Autor podotýká, že předmětná definice je vytvořená účelově ve snaze interpretovat text zvolený zákonodárcem. Skutková podstata přestupku je naplněná již tím, že řidič takovéto zařízení za jízdy uchopí, bez ohledu na to, zda došlo k uskutečnění hovoru nebo například pořízení fotografie.

Řidič se musí zdržet držení telefonního přístroje, hovorového nebo jiného záznamového zařízení. Není nutné rozebírat blíže otázku telefonního přístroje, kdy v tomto směru jde o přístroj k uskutečňování přenosu hovoru v rámci provozní sítě (mobilní přenosný či zabudovaný ve starších typech automobilů). Hovorové zařízení je možno definovat tak,

¹⁵⁸ Jde o jízdu vozidla v pohybu, což je užší pojem než řízení vozidla. Když řidič např. stojí před železničním přejezdem v důsledku činnosti varovné signalizace či na světelný signál „Stůj“ v křižovatce či jiném řízení provozu, vozidlo je řízeno, ale nejede a za přestupek proto nebude odpovědný.

že jde o ostatní hovorová zařízení k přenosu informace cestou hlasu vyjma telefonu, např. vysílačka. Záznamovým zařízením pak lze definovat vše, co slouží k záznamu a uchování informací (fotoaparát, videokamera, diktafon, mikrofon k němu připojený atp.).¹⁵⁹

Uvedená skutková podstata je problematická především ve dvou rovinách:

- a) objekt jí chráněný,
- b) dokazování.

Jak je uvedeno výše, jedná se o speciální objekt ve vztahu k objektu obecnému (náležité věnování se řízení vozidla – § 5 odst. 1 písm. b) ZSP), kdy veřejný zájem, chráněný touto skutkovou podstatou, je zdržení se užívání vymezených zařízení řidičem během jízdy. Autor již výše vyslovil spekulativní závěr, že tato skutková podstata přestupku je výsledkem úspěšného lobbingu výrobců a distributorů hands-free zařízení, což nyní opírá o následující kazuistiku, na nichž demonstruje otázku závažnosti jednání řidiče, a jeho následnou odpovědnost za přestupek:

Řidič řídí motorové vozidlo, za jízdy drží v ruce hovorové záznamové zařízení (mobilní telefon), z něhož uskutečňuje hovor.

Autor záměrně popisuje situaci v celé její šíři – pro naplnění skutkové podstaty postačuje pouhé držení tohoto mobilního telefonu v ruce. Řidič v tomto případě bude odpovědný za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 1 zákona o silničním provozu pro porušení ustanovení § 7 odst. 1 písm. c) téhož zákona, za což se mu podle ustanovení § 125c odst. 4 písm. f) uloží pokuta v rozmezí od 1.500 Kč do 2.500 Kč. Důsledkem

¹⁵⁹ Cit. z rozhodnutí NSS č.j. 5 As 77-2010 ze dne 27. května 2011: „Pojem „záznamové zařízení“ tedy není obecně v právním řádu České republiky definován. Proto je nutno při výkladu tohoto pojmu vycházet z jeho obecného chápání ve společnosti. „Záznamovým zařízením“ se pak obecně myslí produkt lidské činnosti (výrobek, zařízení), jímž je možno pořídit záznam, ať již zvukový, obrazový, písemný či jiný, a to bez ohledu na to, zda se jedná o záznam delšího děje (např. videozáznam) či záznam jednotlivého okamžiku (fotografie). Ze smyslu a účelu ust. § 22 odst. 1 písm. f) bodu 1. zákona o přestupcích přitom jednoznačně vyplývá požadavek na zamezení situace, kdy řidičova pozornost při řízení je snížena ovládnutím jiného technického prostředku („zařízení“) než vozidla samotného. Není pochyb (a stěžovatel to též nenapadá), že „hovorovým zařízením“ podle tohoto ustanovení je produkt lidské činnosti (výrobek, zařízení), který může sloužit k hovoru (pravidelně mobilní telefon). Používá-li tedy ve stejné souvislosti zákonodárce pojem „záznamové zařízení“, je evidentní, že tím myslí právě produkt lidské činnosti (výrobek, zařízení), které může sloužit k pořízení záznamu (tedy i videokamera, diktafon, fotoaparát, apod.). Nejvyšší správní soud proto uzavírá, že fotoaparát je přístrojem podřaditelným pod pojem „záznamové zařízení“ užitým v § 22 odst. 1 písm. f) bodě 1. zákona o přestupcích.“

pro řidiče je dále záznam 2 bodů v rámci bodového hodnocení řidiče.¹⁶⁰ Shrňeme-li jednání řidiče, pak tento se řízení vozidla nevěnuje tím, že:

- nemá volné obě ruce k ovládání vozidla (v jedné drží mobilní telefon).

Existuje však řada situací, kdy řidič nemá obě ruce volné při řízení vozidla, příkladmo lze uvést následující: ladění autorádia, zapalování, popotahování, odklepávání popela a hašení cigarety,¹⁶¹ konzumace jídla a nápojů za jízdy. Za tyto však může být řidič odpovědný maximálně pro porušení obecné povinnosti věnovat se řízení vozidla, tedy ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, čímž naplní skutkovou podstatu přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP, za což lze podle ustanovení § 125c odst. 4 písm. f) téhož zákona uložit pokutu od 1.500 Kč do 2.500 Kč – v téže výši, ale body se nezaznamenávají.

- pozornost řidiče je rozptýlena uskutečňováním hovoru, pořizováním fotografií atp.

Logicky se dále nabízí otázka, zda je pozornost řidiče ovlivňována samotným uskutečňováním hovoru. Pozornost osoby, která řídí motorové vozidlo, je nepochybně ovlivňována uskutečňováním hovoru. Zákonodárce však vymezuje jako přestupek samotné držení telefonu, nikoli uskutečňování hovoru, což je na jednu stranu logické už ve vztahu k problematickému dokazování (viz níže), ale především faktu, že v případě kriminalizace jednání spočívajícího v uskutečňování hovoru, by muselo být zakázáno používat i sady hands-free, díky nimž lze hovor uskutečnit, ale současně řidiče musí rozptylovat

¹⁶⁰ Bodové hodnocení přestupků v dopravě bylo zavedeno do zákona o silničním provozu s účinností novely č. 411/2005 Sb. od 01. 07. 2006. Je založeno na principu zaznamenání bodů do evidenční karty řidiče do celkového dosažení 12, kdy řidič pozbývá řidičské oprávnění. Řidič může dosáhnout i odečtu bodů ve chvíli, kdy po dobu 1 roku se nedopustí „bodovaného“ přestupku nebo se zúčastní školení v akreditovaném školicím středisku bezpečné jízdy. Blíže viz hlava V. zákona o silničním provozu. Bodové hodnocení není považováno za sankci, nýbrž za opatření sledující opakovanou nekázeň řidičů v silničním provozu, v jehož důsledku může dojít k pozbytí řidičského oprávnění. Proto také není bodové hodnocení zahrnuto do výkladu, kdy jde o „další“ následek protiprávního jednání. V případě speciální skutkové podstaty spočívající v držení telefonu, hovorového nebo jiného záznamového zařízení je na místě na tuto disproporci poukázat.

¹⁶¹ Otázkou je, zda na kouření vůbec dopadá obecné ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, neboť podle ustanovení § 7 odst. 1 písm. d) zákon o silničním provozu výslovně zakazuje kouřit pouze řidiči jízdního kola, mopedu a motocyklu. Podle názoru autora lze pojem kouření vnímat v širším smyslu jako veškeré úkony spojené s manipulací s kouřeným předmětem (cigareta, doutník, dýmka, fajfka) spočívající v jeho zapálení, vlastní inhalace = kouření, jakož i úkony spojené s jeho uhašením, nebo užším smyslu jako vlastní inhalace, přičemž ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu bude na kouření řidiče automobilu dopadat pouze ve chvíli, že by některý z úkonů spojených s kouřením vedl k tomu, že se pozornost řidiče bude výrazně ovlivňena, např. upadnutím žhavého uhlíku do interiéru automobilu.

i např. poslech rádia (nemusí slyšet zvukové výstražné znamení přijíždějícího sanitního vozu) nebo rozhovor se spolujezdcí. Je otázkou jiného než právního posouzení, zda se právě řidič realizující hovor cestou hands-free sady nesoustředí o to více na obsah rozhovoru než řidič, který si je vědom handicapu spočívajícího v držení telefonního přístroje, a proto věnuje větší pozornost situaci v provozu než řidič užívající sadu hands-free.

Jde-li o dokazování přestupku, pak obecně podle správního řádu platí, že k provedení důkazu lze užít všech důkazních prostředků, které jsou vhodné ke zjištění stavu věci a které nejsou získány nebo provedeny v rozporu s právními předpisy. Jde zejména o listiny, ohledání, svědeckou výpověď a znalecký posudek.¹⁶²

Uvedený výčet důkazních prostředků je demonstrativní. V rámci správního řízení je nejmenší problém přestupek zjistit v případě, že je pořízena fotografie či kamerový záznam, což je však stav ideální a naopak v drtivé většině případů lze zjistit přestupek cestou svědecké výpovědi osoby vykonávající dohled nad bezpečností silničního provozu – strážníka obecní policie či příslušníka Policie České republiky (dále jen policista). Nesouhlasí-li řidič s uložením blokové pokuty na místě, pak se věc následně oznamuje do správního řízení s tím, že řidič má možnost se na místě vyjádřit a policista, případně policisté sepíší úřední záznam z přestupku, který však v řízení nelze jako důkaz zpravidla použít.¹⁶³ Následující výklad bude vycházet ze standardní situace, kdy obviněný spáchání skutku popírá a tento je dokazován svědeckými výpověďmi policistů. Svědecká výpověď policisty, stejně jako kterákoli výpověď jiného svědka, podléhá hodnocení důkazů co do jejího vztahu k dokazované skutečnosti a věrohodnosti. Popírá-li obviněný přestupek a stojí-li proti jeho verzi skutkového děje výpovědi policistů, pak při hodnocení této výpovědi se může správní orgán opřít o rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 4 As 19/2007-114 ze dne 27. 09. 2007, kde se v zásadě Nejvyšší správní soud přiklonil k závěru, že policista jako svědek je osoba, která přestupek zjišťuje v rámci plnění svých služebních povinností, kde je vázána zásadou zákonnosti

¹⁶² Ustanovení § 51 odst. 1 správního řádu.

¹⁶³ Přípustná analogie ustanovení § 158 odst. 5 trestního řádu, též rozh. NSS č.j. 1 As 96/2008-115 ze dne 22. ledna 2009, který vyloučil užití úředního záznamu (jednostranného úkonu osoby, která jej vyhotovila) jako důkazu, kdy tento může sloužit výhradně jako podklad pro úvahu správního orgánu o tom, zda osoba, která jej vyhotovila má být v řízení vyslechnuta jako svědek. I když není úřední záznam důkazem, může však být využit jako podklad pro rozhodnutí, což je ve smyslu ustanovení § 50 odst. 1 správního řádu pojem širší než „důkaz“, kdy výčet v tomto ustanovení obsažený ve své množině zahrnuje důkaz. Novější rozsudky Nejvyššího správního soudu č.j. 1 As 15/2010-90 ze dne 16. března 2010, jakož i 1 As 34/2010 ze dne 9. září 2010 připouští možnost rozhodnout v situaci, kdy podklady pro rozhodnutí jsou úřední záznamy policisty sepsané za současného vyjádření obviněného, který spáchání skutku nepopírá.

při zásahu, a z těchto důvodů nemá na výsledku řízení na rozdíl od obviněného jakýkoli zájem.¹⁶⁴ Pokud tedy nejsou výpovědi policistů jak vnitřně, tak navenek rozporné a současně nevykazují rozpory mezi skutečnostmi uvedenými v úředním záznamu a obviněný nepředloží důkazy, kterými by tyto účinně zpochybnil, lze se přiklonit k výpovědím policistů a mít tak přestupek zjištěný v souladu se zásadou vyšetřovací a materiální pravdy.¹⁶⁵ Vyšší nároky na hodnocení výpovědí zasahujících policistů přinesly rozsudky Nejvyššího správního soudu z poslední doby, a to opět v souvislosti s věrohodností, z nichž vyplynulo, že samotný obsah výpovědí policistů může být zpochybněn nesprávnou taktikou zásahu.¹⁶⁶ Správní orgán tak musí současně zkoumat v rámci hodnocení výpovědi policisty i okolnosti a průběh zásahu. Nutno dále dodat, že na rozdíl např. od fotografie či kamerového záznamu, je svědecká výpověď ovlivněna standardním procesem zapomínání, kdy v tomto je řidič vždy ve výhodě oproti policistovi, který provádí zásah několikrát denně, zatímco pravděpodobnost zastavení řidiče policistou je podstatně menší, takže stopy v paměti řidiče budou výrazněji lepší, než tomu bude u policisty.

Jde-li o právní úpravu přestupku spojeného s držením telefonního přístroje, pak je vhodné ohlédnout se do sousedních zemí, které mají statisticky obdobnou nekázeň v provozu na pozemních komunikacích – na Slovensko a do Polska.

Podle slovenského zákona o silničním provozu platí zákaz používání telefonního přístroje vyjma systému „volné ruky“ anebo vykonávat jinou obdobnou činnost, která nesouvisí s řízením vozidla.¹⁶⁷ Přestupkový zákon pak neobsahuje speciální skutkovou podstatu, která by toto jednání postihovala, kdy se jedná o jiné porušení zákona o silničním provozu (cestnej premávke), který je postižitelný pokutou do 100 euro.¹⁶⁸ Systém bodového hodnocení řidičů na Slovensku není zaveden.

¹⁶⁴ Obdobně rozh. NSS č.j. 1 As 64/2008-42 ze dne 22. 10. 2008.

¹⁶⁵ Ustanovení § 50 odst. 3 správního řádu, § 3 správního řádu.

¹⁶⁶ Rozh. NSS č.j. 7 As 83/2010-63 ze dne 17. 06. 2011 a dále č.j. 7 As 102/2010-86 ze dne 22. 07. 2011. V obou případech policisté ve chvíli, kdy řidič odmítl na místě zaplatit blokovou pokutu za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 1 ZSP, provedli důkladnou kontrolu vybavení vozidla, což zpochybnilo profesionalitu zásahu tím, že byla provedena nedůvodná důkladná kontrola vybavení vozidla, kdy toto jednání policistů může zakládat pochybnost v tom směru, že mohlo jít buď o snahu zjistit za každou cenu přestupek (přímá či nepřímá motivace k výběru pokut) nebo arogantní jednání řidiče vyvolalo potřebu odplaty.

¹⁶⁷ Ustanovení § 4 odst. 2 písm. l) zákona č. 8/2009 Z.z., o cestnej premávke.

¹⁶⁸ Ustanovení § 22 odst. 1 písm. k) zákona č. 372/1990 Sb., o priestupkoch, 1 euro=25.65 Kč, kurz ke dni 01. 08. 2012.

Jde-li o právní úpravu v Polsku, pak podle polského zákona o silničním provozu platí zákaz telefonování za jízdy mobilním telefonem přístroje vyjma systému hands-free.¹⁶⁹ Přestupkový zákon neobsahuje speciální skutkovou podstatu, která by toto jednání postihovala, obdobně jako na Slovensku se jedná o jiné porušení pravidel silničního provozu, které je však postižitelné pokutou do 3.000 zlotých.¹⁷⁰ Systém bodového hodnocení řidičů je v Polsku zaveden, přestupek spočívající v telefonování za jízdy řidičem skrze mobilní telefon není bodově hodnocen.¹⁷¹

V komparaci s Českou právní úpravou podle názoru autora došla nejdál slovenská právní úprava, která užívání mobilního telefonu v zásadě postavila naroveň jiné obdobné činnosti nesouvisející s řízením motorového vozidla oproti české partikularizované právní úpravě se skutkovou podstatou přestupku spojenou na jedné straně s držením zařízení vyjmenovaných v ustanovení § 7 odst. 1 písm. c) ZSP a na druhé straně skutkovou podstatou postihující jiné činnosti rušící koncentraci řidiče.

Polská právní úprava sice vymezuje zákaz telefonování z mobilního telefonu (v českém právním prostředí by tato litera zákona byla zcela nevyhovující a v zásadě od počátku obsolentní z důvodu nemožnosti přestupek prokázat) jako samostatnou povinnost řidiče vedle obecné povinnosti věnovat se náležitě řízení vozidla, nicméně je zahrnuta, obdobně jako na Slovensku pod téže skutkovou podstatu přestupku (jiné porušení pravidel silničního provozu), a současně nepodléhá bodovému hodnocení.

V České republice je kladen v zákonné úpravě důraz jednak na kriminalizaci tohoto jednání (vymezením samostatné skutkové podstaty), jakož i posílení dalších nepříznivých následků, což podle názoru autora vede k disproporci postihu, resp. následků jednání spočívajícího v držení přístroje vyjmenovaného v ustanovení § 7 odst. 1 písm. c) ZSP a postihu jiných jednání odvádějících pozornost řidiče. Přes pozitivní akceptaci slovenské úpravy má autor za to, že v české právní úpravě existuje ustanovení plně vystihující situace, kdy pozornost

¹⁶⁹ Článek 45 odst. 2 bod 1 Ustawy Dz.U. 1997 Nr 98 poz. 602, prawo o ruchu drogowym.

¹⁷⁰ Článek 97 Ustawy Dz.U. 1971 Nr 12 poz. 114, kodeks wykroczeń, v platném znění, 1 zlotý (PLN) = 5,40 Kč, kurz ke dni 01. 08. 2012.

¹⁷¹ Článek 130 odst. 4 a článek 140 odst. 5 Ustawy Dz.U. 1997 Nr 98 poz. 602, prawo o ruchu drogowym, prováděcí předpis Rozporządzenie ministra spraw wewnętrznych i administracji Dz.U. 2002 Nr 236 poz. 1998, w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego, písm. I) položka 04

řidiče je ovlivňována nežádoucími vlivy – § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, a z tohoto důvodu shledává autor samostatnou povinnost směřem k užívání telefonů či jiných zařízení za nadbytečnou a hypertrofní, potvrzující pouze jeho účelovost.

Má-li být hodnoceno užívání zařízení shora uvedených následně dvěma body v bodovém hodnocení řidiče, považuje autor za vhodné, aby stejně hodnocena byla i jiná jednání ovlivňující pozornost řidiče, v důsledku nichž mohou vznikat kolizní situace v provozu na pozemních komunikacích.

6. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti

Přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 ZSP se dopustí řidič vozidla, který překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou právním předpisem nebo dopravním značením o 40 km/h a více v obci nebo mimo obec o 50 km/h a více.

Přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 ZSP se dopustí řidič vozidla, který překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou právním předpisem nebo dopravním značením o 20 km/h a více v obci nebo mimo obec o 30 km/h a více.

Přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 ZSP se dopustí řidič vozidla, který překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou právním předpisem nebo dopravním značením o méně než 20 km/h v obci nebo mimo obec o méně než 20 km/h.

Nejvyšší dovolené rychlosti stanovené *právním předpisem* upravuje jednak obecné ustanovení § 18 odst. 3, 4 zákona o silničním provozu,¹⁷² a jednak ustanovení upravující nejvyšší dovolenou rychlost ve zvláštních situacích – při užití sněhových řetězů, v obytné a pěší zóně, před železničním přejezdem, při vlečení vozidel.¹⁷³ Obecná ustanovení o rychlosti mohou být modifikována místní úpravou.¹⁷⁴

¹⁷² Řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg a autobusu smí jet mimo obec rychlostí nejvýše 90 km.h⁻¹; na dálnici a silnici pro motorová vozidla rychlostí nejvýše 130 km.h⁻¹. Řidič jiného motorového vozidla smí jet rychlostí nejvýše 80 km.h⁻¹. V obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km.h⁻¹, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km.h⁻¹.

¹⁷³ Ustanovení § 18 odst. 8 ZSP, § 39 odst. 5 ZSP, § 28 odst. 2 ZSP, § 34 odst. 1 ZSP.

¹⁷⁴ Ustanovení § 18 odst. 6, odst. 7 ZSP.

Rychlost v obytné a pěší zóně je stanovena maximálně na 20 km/h (řidič se jejího porušení může dopustit pouze v obci), na železničním přejezdu pak v odvislosti od toho, zda tento je vybaven přerušovaným bílým světlem, které je v činnosti (50 metrů před přejezdem nejvýše 50 km/h), jinak 50 metrů před přejezdem 30 km/h, v obou případech lhotejno, zda je železniční přejezd v obci nebo mimo obec. V ostatních případech (vlečení vozidel a užití sněhových řetězů) nastává odpovědnost řidiče nikoli za porušení nejvyšší dovolené rychlosti, nýbrž za porušení ustanovení zákona o silničním provozu tuto rychlost stanovící a následně přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP (pokud však řidič neporuší i nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou dopravním značením či zákonem).¹⁷⁵

Nejvyšší dovolenou rychlost je nutné terminologicky odlišit od nejvyšší povolené rychlosti, která je upravena v ustanovení § 18 odst. 3 ZSP: „*Řidič nesmí překročit nejvyšší povolenou rychlost vozidla, a jde-li o jízdní soupravu, nejvyšší povolenou rychlost žádného z vozidel soupravy*“. Jedná se nejvyšší rychlost vozidla schválenou pro jeho provoz dle vyhlášky č. 341/2002 Sb., vozidlo je označené v zadní části tabulkou s touto rychlostí.¹⁷⁶

Dále je nutné odlišit pojem nejvyšší dovolené rychlosti od pojmu přiměřená rychlost, která je upravena v ustanovení § 18 odst. 1 ZSP: *Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled*. Ustanovení § 18 odst. 1 je řidič povinen respektovat vždy, bez ohledu na nejvyšší dovolenou rychlost, přičemž povinnost chovat se podle něj nachází oporu v řadě životních situací (např. v případě hustého sněžení na dálnici je nejvyšší dovolená rychlost 130 km/h vysoce nebezpečná, stejně tak nelze jet v případě hustého provozu v obci 50 km/h). Ačkoli přiměřená rychlost není předmětem zjišťování orgány dohledu nad bezpečností silničního provozu, je tato zvažována především při hodnocení příčin dopravních nehod.

¹⁷⁵ Maximální rychlost při vlečení vozidel je dle ustanovení § 34 odst. 1 ZSP stanovena na 60 km/h. Pokud řidič vlečného vozidla pojede rychlostí 70 km/h v obci, bude odpovědný jednak za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu (porušení ustanovení § 18 odst. 4 ZSP) a současně přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP (porušení ustanovení § 34 odst. 1 ZSP). Pokud by došlo k tomuto jednání mimo obec, bude řidič odpovědný pouze za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP.

¹⁷⁶ Provedení tohoto značení dle ustanovení § 11 odst. 2 vyhlášky č. 341/2002Sb., dále příloha č. 9.

Nejvyšší dovolená rychlost může být stanovena obecným (speciálním) zákonným ustanovením, jakož i dopravním značením,¹⁷⁷ přičemž zákon rozlišuje nejvyšší dovolenou rychlost v obci a mimo obec. Podle ustanovení § 2 písm. cc) ZSP je obec je zastavěné území, jehož začátek a konec je na pozemní komunikaci označen příslušnými dopravními značkami. Těmito značkami jsou ve smyslu ustanovení § 13 odst. 1 písm. t) prováděcí vyhlášky informativní dopravní značka směrová IS 12a „začátek obce“ a § 13 odst. 1 písm. u) téže vyhlášky informativní dopravní značka směrová IS 12b „konec obce“. Aby řidič naplnil skutkovou podstatu přestupku překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci, musí jeho jednání co do subjektivní stránky pokrýt minimálně jednu ze zákonných podmínek pojmu obec ve smyslu ustanovení § 2 písm. cc) ZSP – vědomí řízení v obci s ohledem na dopravní značení IS 12a, nebo existence souvislé zástavby (řidič převezme řízení vozidla uvnitř obce).

Ve vztahu k porušení nejvyšší dovolené rychlosti může nastat dvojí životní situace z hlediska kvalifikace protiprávního jednání, což lze demonstrovat na následujících kauzách:

Kauza č. 1

V obci Dolní Lhota řidič překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zákonem tím, že mu byla naměřena rychlost 65 km/h, po odečtení tolerance měřícího zařízení +/- 3 km/h do naměřené rychlosti 100 km/h,¹⁷⁸ byla naměřena rychlost jízdy 62 km/h.

Tento řidič bude odpovědný za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 ZSP, pro porušení § 18 odst. 4 téhož zákona.

¹⁷⁷ Jedná se o dopravní značení dle ustanovení § 9 odst. 1 písm. u) , písm. w) vyhlášky č. 30/2001 Sb. (č. B20a = nejvyšší dovolená rychlost, č. B20b=konec nejvyšší dovolené rychlosti), vedle dopravního značení stanovícího nejvyšší dovolenou rychlost vyhláška upravuje ještě informativní značka provozní IP 5 „doporučená rychlost“, jejíž překročení se rovněž orgány dohledu nad bezpečností silničního provozu nezjišťuje, avšak v případě způsobení nehody se bude zkoumat otázka přiměřené rychlosti řidiče. Konečně, vyhláška ještě v ustanovení § 10 odst. 1 písm. g) upravuje příkazovou značku C 6a a C 6b „nejnižší dovolená rychlost“ a „konec nejnižší dovolené rychlosti“, která může být orgány dohlížeujícími nad bezpečností silničního provozu zjišťována, avšak její porušení zakládá odpovědnost toliko za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP. Vyobrazení dopravního značení souvisejícího s rychlostí s komentářem viz příloha č. 10.

¹⁷⁸ Stanovisko Ministerstva dopravy k jednotnému postupu při řešení přestupků souvisejících s rychlostí jízdy ze dne 4. srpna 2006, zn. 89/2006-160-LEG/1. Podle tohoto stanoviska je nutné vzít v úvahu odchylku měřících zařízení stanovenou Českým metrologickým ústavem, se kterou jsou radary schvalovány, která činí $\pm 3 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, pokud je zjištěná rychlost do $100 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, resp. $\pm 3 \%$ při rychlostech nad $100 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$. Tuto odchylku je tak nutné vzít v úvahu při stanovení výsledné hodnoty rychlosti.

V obci Horní Lhota jiný řidič překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou dopravním značením na 30 km/h tím, že mu byla naměřena rychlost 65 km/h, po odečtení tolerance měřicího zařízení +/- 3 km/h do naměřené rychlosti 100 km/h, byla naměřena rychlost jízdy 62 km/h.

Řidič bude odpovědný pro přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 ZSP, pro porušení § 4 písm. c) téhož zákona v návaznosti na ustanovení § 9 odst. 1 písm. u) vyhlášky č. 30/2001 Sb.¹⁷⁹

Subjektem přestupku je řidič vozidla, lhostejno zda motorového či jiného. Objektem je veřejný zájem na dodržování nejvyšší dovolené rychlosti, kdy s rostoucí rychlosti vozidla se snižuje jednak periferní vidění řidiče, rychlost jeho reakce a zároveň prodlužuje brzdná dráha vozidla.¹⁸⁰

Podkladem pro zjištění přestupku ve správním řízení je buď výsledek měření rychlosti kalibrovaným měřicím zařízením, které je řádně ověřeno¹⁸¹ nebo jako výsledek znaleckého dokazování.

Měřicí zařízení se dělí na statická (úsekové měření, zabudovaná v automobilu) nebo mobilní (lokace je zajištěna osobou měření provádějící), a dále na měřicí zařízení záznamová (pořídí fotografický či kamerový záznam z průběhu měření) a bezzáznamová, která zachytí pouze hodnotu změřené rychlosti. Z hlediska dokazování je proto pro správní orgán vždy výhodnější výstup záznamového měřicího zařízení. V případě měřicího zařízení bezzáznamového je dokazování náročnější v tom smyslu, že bude dokazování nutné doplnit o svědeckou výpověď

¹⁷⁹ Řidič je povinen se řídit dopravním značením, i když má za to, že je nesprávně technicky provedeno. K tomu rozh. NSS ze dne 31. 03. 2010, č.j. 8 As 68/2009-83.

¹⁸⁰ Besip: Vliv rychlosti na bezpečnost silničního provozu. [on-line], poslední aktualizace dne 09. 03. 2009, zobrazeno dne 3. 10. 2010. Dostupné na: www.ibesip.cz

¹⁸¹ Měřicí zařízení pro měření rychlosti jízdy vozidel je podle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o metrologii definováno jako pracovní měřicí zařízení, podle vyhlášky č. 262/2000 Sb., kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měřicích zařízení, musí být měřicí zařízení kalibrováno a ověřeno jednou za rok. Pokud by bylo použito měřicí zařízení nesplňující tyto podmínky, byl by to důkaz získaný v rozporu se zákonem.

osob nebo osoby, která měření rychlosti prováděla, pokud řidič namítá nesprávnost naměřené hodnoty rychlosti.¹⁸²

K měření rychlosti je podle ustanovení § 79a ZSP oprávněna výhradně Policie České republiky a obecní policie,¹⁸³ která však tuto činnost vykonává pouze na místech určených policií a postupuje přitom v součinnosti s policií. Jiné státní či soukromé subjekty jsou z měření rychlosti vyloučeny, což opakovaně konstatoval Nejvyšší správní soud.¹⁸⁴

Poměrně ostrou polemiku vyvolala mezi odbornou veřejností na obou stranách – správních orgánů i práva znalých zástupců řidičů obviněných ze spáchání přestupků, měření rychlosti vozidly policie v civilním provedení. Vzhledem k tomu, že měření těmito zařízeními je prováděno způsobem, že policejní vozidlo vyvine rychlost na úroveň rychlosti měřeného vozidla, čímž ji samo překročí, bylo namítáno, že se policisté dopouští téhož přestupku, pokud nepoužijí zvláštní výstražné světlo modré barvy, jehož užití je opravňuje za podmínek v ustanovení § 41 odst. 1 ZSP nedodržovat povinnost jet nejvyšší dovolenou rychlostí. Na to bylo argumentováno ustanovením § 18 odst. 9 ZSP, podle něhož ustanovení o nejvyšší

¹⁸² Obdobně jako v případě mobilních telefonů, svědek zde musí náležitě popsat změřené vozidlo, řidiče a hodnotu naměřené rychlosti, nicméně s odkazem na shora uvedené je přípustné užívat bezzáznamová zařízení.

¹⁸³ Provádění měření rychlosti obecní policií prošlo v zákonné úpravě mnohými peripetemi. ZSP ve znění účinném od 1. července 2005 opravňoval k měření Policii ČR a obecní policii, přičemž obecní policie měla postupovat v součinnosti s Policií ČR. Novelizace provedená zákonem č. 274/2008 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii ČR, však obecní policii toto oprávnění vzala, a to s účinností od 01. 01. 2009. Městská policie totiž byla kritizována, a leckdy oprávněně, že měření rychlosti jí prováděné se koná na místech, která jsou snadným zdrojem příjmů obecních rozpočtů, například bezprostředně za značkou IS 12a (začátek obce), nebo bezprostředně před značkou IS 12b (konec obce). Oprávněnost kritiky dokresluje mimo jiné rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 5 As 104/2008-45 ze dne 14. 12. 2009, kde byl řidič postižen pokutou za přestupek spočívající v překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 2 km/h před výjezdem z obce za nízké hustoty provozu, přičemž měření prováděla právě obecní policie. Proti postoji zákonodárce se zvedla vlna nevole ze strany samospráv, které měly za měřicí zařízení utratit nemalé finanční prostředky. Zákonodárce tyto výzvy částečně oslyšel, na druhou stranu provedl změnu v zákoně tak, že ještě dříve, než novelizace odnímající obecní policii měřit rychlost nabyla účinnosti, došlo k další novelizaci, a to zákonem č. 480/2008 Sb. a oprávnění měřit rychlost bylo obecní policii navráceno. Zároveň byla stanovena podmínka, že obecní policie může měřit rychlost výhradně v úseku určeném Policií ČR, jehož počátek je ve směru silničního provozu označen přenosnou dopravní značkou s vyobrazením kamery snímající rychlost a nápisem „MĚŘENÍ RYCHLOSTI“ a jeho konec přenosnou dopravní značkou s tímto vyobrazením šikmo přeškrtnutým a nápisem „KONEC MĚŘENÍ RYCHLOSTI“. Toto dopravní značení bylo následně transformováno do vyhlášky č. 30/2001 Sb., jako informativní dopravní značky provozní IP 31a, IP 31b, a to s účinností od 21. 04. 2009. Díky této prodlevě tak obecní policie nemohla v tomto období provádět měření rychlosti vůbec. Měření rychlosti obecní policií takto následně prováděné plnilo výhradně preventivní účinek, kdy označení úseků měření vedlo řidiče ke zpomalování, přičemž následně musely obce investovat do zhotovení předmětného dopravního značení. Teprve s účinností novely zákona o silničním provozu č. 133/2011 Sb. od 01. 08. 2011 je zavedena stávající právní úprava v ustanovení § 79a, kterou lze považovat za dostatečnou proto, aby obecní policie nezneužívala měření rychlosti k plnění obecních rozpočtů, když Policie České republiky dle interních instrukcí vytipovává exponovaná místa se zvýšeným nebezpečím provozu. Je však nutné kriticky se postavit k postoji zákonodárce, který dospěl k vyhovující úpravě cestou nesystematických změn znamenajících finanční náklady.

¹⁸⁴ Rozh. NSS č.j. 1 As 12/2008-67 ze dne 02. 04. 2008, též č.j. 7 As/74-2010 ze dne 30. 09. 2010.

dovolené rychlosti neplatí mimo jiné pro stanovené útvary policie, je-li to nezbytně nutné při plnění úkolů podle zákona o Policii, kdy na tyto námitky odpověděl Krajský soud v Ostravě rozsudkem č.j. 58 Ca 46/2009-37 ze dne 26. 02. 2010, který byl publikován ve sbírce rozhodnutí jako č. 2080/2010 Sb. NSS: „Nedůvodná je rovněž žalobní námitka, která se vztahuje k nepoužití výstražných světel policejní hlídkou při měření rychlosti vozidla žalobce a jeho dostižení. Touto námitkou se přitom již zabýval žalovaný v napadeném rozhodnutí, kdy krajský soud se s jeho závěry také v tomto směru ztotožňuje, a to zejména s tím, že § 18 odst. 9 zákona o silničním provozu je v poměru speciality k § 41 odst. 1 téhož zákona, které stanoví možnost nedodržovat taxativně vyjmenované povinnosti při užití výstražného světla modré barvy (a to i jiných povinností než podle § 18 zákona o silničním provozu a podle § 41 odst. 2 zákona o silničním provozu také u jiných řidičů než řidičů zpravodajských služeb a stanovených útvarů policie a stanovených útvarů celních orgánů, a to např. řidičů vozidel hasičských záchranných sborů, důlní záchranné služby, poruchové služby plynárenských zařízení, zdravotnické záchranné služby a dopravy nemocných, raněných a rodiček). Z výše uvedeného tak plyne, že řidič předmětného policejního vozidla byl oprávněn překročit nejvyšší dovolenou rychlost při měření vozidla řízeného žalobcem a jeho dostižení i bez použití výstražných světel modré barvy.“¹⁸⁵

Jde-li o vzájemný vztah skutkových podstat, pak tyto jsou uspořádány hierarchicky podle míry překročení rychlosti, kdy lze konstatovat, že skutkové podstaty podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 a bod 3 jsou kvalifikované směrem k ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 ZSP, což se taky odráží na výši sankcí, které se za přestupek ukládají.

Za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 ZSP se podle ustanovení § 125c odst. 4 písm. f) téhož zákona uloží pokuta od 1.500 Kč do 2.500 Kč.

Za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 ZSP se podle ustanovení § 125c odst. 4 písm. e) téhož zákona uloží pokuta od 2.500 Kč do 5.000 Kč a současně, byl-li spáchán dvakrát a vícekrát v období 12 po sobě následujících kalendářních měsíců,

¹⁸⁵ Srov. též rozh. NSS č.j. 8 As 27/2010-75 ze dne 31. 01. 2011. Za zmínku stojí drobná historická reminiscence způsobu měření, kdy měřicí zařízení založené na vyvinutí stejné rychlosti, je odvozeno od historické metody v podobě předjetí měřeného vozidla policistou, nejčastěji na motocyklu, kdy ve chvíli předjíždění vozidla policista zaznamenaná rychlost, kterou mu ukazuje tachometr. Naopak měřicí zařízení stacionární, které měří okamžitou hodnotu rychlosti vozidla, je odvozeno od tzv. metody stopkování, kdy dva policisté stojí ve vzdálenosti ne kratší než 100 metrů a měří čas, za jakou dobu vozidlo tuto vzdálenost ujede, kdy následně je rychlost vozidla dopočtena. Blíže in Rosenbach, F. Automobilista před zákonem. Praha: Státní nakladatelství, 1930, str. 178.

se uloží sankce zákazu činnosti od 1 měsíce do 6 měsíců podle ustanovení § 125c odst. 5 věta III. ZSP.¹⁸⁶

Za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 ZSP se podle ustanovení § 125c odst. 4 písm. d) téhož zákona uloží pokuta od 5.000 Kč do 10.000 Kč a podle ustanovení § 125c odst. 5 věta II. ZSP sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od 6 měsíců do 1 roku.

7. Porušení zákazu předjíždění

Přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 ZSP se dopustí řidič vozidla, který předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou zakázáno.

Pojem „předjíždění“ není definován v definičním ustanovení § 2 ZSP a ani ve speciálním ustanovení § 17 ZSP, které stanoví pouze povinnosti řidiče při předjíždění. Definice v tomto případě ani není potřebná, neboť již samotný výraz v sobě definici obsahuje, totiž *předjetí*, kdy se jedná o dvě *jedoucí* vozidla, kdy jedno se zařazuje před druhé. Tímto se pojem liší od objíždění, kdy objížděné vozidlo stojí.

Jak vyplývá z dikce skutkové podstaty přestupku, předjíždění je zakázáno:

- obecnou úpravou,¹⁸⁷
- místní úpravou,¹⁸⁸
- přechodnou úpravou.¹⁸⁹

Obecnou úpravu zákazu předjíždění představuje ustanovení § 17 odst. 5 zákona o silničním provozu, podle něhož řidič nesmí předjíždět: *nemá-li před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí, jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před*

¹⁸⁶ Doslovné znění ustanovení § 125c odst. 5 věta III. ZSP: *Tomu, kdo spáchal přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3,5,6,8, a 9, písm. g) a i) v období 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát se uloží zákaz činnosti od 1 měsíce do 6 měsíců.* Pachatel se musí dopustit pro uložení zákazu činnosti opakovaně vždy téhož přestupku, to znamená např. dvakrát přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bodu 3 ZSP, a nikoli v prvním případě přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 následně dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 ZSP.

¹⁸⁷ Ustanovení § 61 odst. 1 ZSP.

¹⁸⁸ Ustanovení § 61 odst. 2 ZSP.

¹⁸⁹ Ustanovení § 61 odst. 3, 4 ZSP.

vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet, jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích, na přechodu pro chodce a bezprostředně před ním, nebo na přejezdu pro cyklisty a bezprostředně před ním, dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo podle odstavce 1 nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v tomtéž směru jízdy, na křižovatce a v těsné blízkosti před ní; tento zákaz neplatí, jde-li o předjíždění vpravo podle odstavce 1, jde-li o předjíždění jízdních kol, mopedů a motocyklů bez postranního vozíku, na hlavní pozemní komunikaci, na křižovatce s řízeným provozem, dále řidič nesmí předjíždět na železničním přejezdu a v těsné blízkosti před ním.

Vedle odstavce 5 stanoví zákon o silničním provozu další povinnosti při předjíždění, z nichž je vhodné především poukázat na povinnost podle ustanovení § 17 odst. 1 ZSP, totiž, že se předjíždí vpravo. V aplikační praxi často dochází k chybné kvalifikaci tohoto jednání jako porušení zákazu předjíždění, což je nutné odmítnout, neboť povinnost stanovená v ustanovení § 17 odst. 1 stanoví způsob předjíždění (předjíždí se vpravo), takže řidič se v tomto případě nedopouští přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 ZSP, ale přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP.

Místní úprava provozu na pozemních komunikacích je úprava provedená dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo zařízeními, přechodná úprava je pak provedená přenosnými dopravními značkami svislými, přechodnými dopravními značkami vodorovnými, světelnými signály a dopravními zařízeními, přičemž její platnost je časově omezená, nejdéle na dobu 1 roku.¹⁹⁰

Dopravní značky svislé stanovící zákaz předjíždění jsou upraveny v ustanovení § 9 odst. 1 písm. w) – dopravní značka č. B 21a, která zakazuje předjíždět motorové vozidlo vlevo, motocykl bez postranního vozíku lze předjíždět, a ustanovení § 9 odst. 1 písm. y) – dopravní značka č. B 22a – zákaz předjíždění pro nákladní automobily, která zakazuje řidiči nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3.500 kg předjíždět motorové vozidlo vlevo, motocykl bez postranního vozíku lze předjíždět.¹⁹¹

¹⁹⁰ Pro účely dalšího výkladu bude věnována pozornost pouze dopravním značkám svislým a vodorovným.

¹⁹¹ Zákaz se vztahuje výhradně na motorová vozidla vyjma motocykly bez postranního vozíku, nemotorová vozidla (jízdní kola, vozíky širší než 600 mm, vozidla tažená zvířetem) lze předjíždět, nenastanou-li podmínky uvedené v ustanovení § 17 odst. 5 ZSP.

Vodorovné dopravní značení předjíždění nezakazuje, ale často doplňuje svislé dopravní značení. Jedná se o vodorovné dopravní značení č. V 1a „podélná čára souvislá“, V 1b „dvojitá podélná čára souvislá“ a vodorovné dopravní značení č. V 3 „podélná čára souvislá doplněná čarou přerušovanou. Vodorovnou dopravní značku č. V 1a je zakázáno přejíždět nebo nákladem přesahovat, pokud to není nutné k objíždění, odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci. Vodorovnou značku č. V 1b je zakázáno přejíždět nebo ji nákladem přesahovat, pokud to není nutné k objíždění. Jde-li o vodorovné značení č. V 3, pak tato buď odděluje jízdní pruhy s protisměrným provozem, přičemž platí pro řidiče význam jen pravé čáry z této dvojice, odděluje-li jízdní pruhy v jednom směru jízdy, platí pro řidiče význam pravé čáry bližší, je-li tedy pravostrannou či pravé straně bližší souvislá čára, platí obdobná pravidla jako v případě dopravní značky V 1a. Právní kvalifikaci přestupků spojených s porušením dopravního značení lze demonstrovat na následujících kasuistických ukázkách.

Kauza č. 1

Řidič předjíždí v úseku platnosti svislého dopravního značení B 21a – zákaz předjíždění jiné motorové vozidlo.

Bude odpovědný za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 ZSP, pro porušení ustanovení § 4 písm. c) ZSP., podle něhož je řidič mimo jiné povinen řídit se dopravními značkami v návaznosti na ustanovení § 9 odst. 1 písm. w) vyhlášky č. 30/2001 Sb.

Kauza č. 2

Řidič předjíždí v úseku platnosti svislého dopravního značení B 21a – zákaz předjíždění, doplněného o vodorovné dopravní značení V1a – podélná čára souvislá, jiné motorové vozidlo.

Bude odpovědný za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 ZSP, pro porušení ustanovení § 4 písm. c) ZSP., podle něhož je řidič mimo jiné povinen řídit se dopravními značkami v návaznosti na ustanovení § 9 odst. 1 písm. w) vyhlášky č. 30/2001 Sb. Řidič nebude odpovědný za porušení dopravního značení V1a vzhledem k faktické konzumpci

skutkových podstat, kdy skutková podstata přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 ZSP převyšuje značnou mírou co do závažnosti přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) přestupkového zákona.¹⁹²

Kauza č. 3

Řidič předjíždí v úseku platnosti vodorovného dopravního V1a – podélná čára souvislá, jiné motorové vozidlo.

Bude odpovědný pro přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP, pro porušení ustanovení § 4 písm. c) ZSP. v návaznosti na ustanovení § 18 písm. a) vyhlášky č. 30/2001 Sb., přičemž protiprávní jednání nespočívá v předjetí vozidla, ale v přjetí vodorovného značení č. V1a.

Znění skutkové podstaty tohoto přestupku doznalo od 1. srpna 2011 s účinností novely č. 133/2011 Sb. změny. Ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) bod 7 přestupkového zákona ve znění účinném do 31. července 2011 znělo tak, že přestupku se dopustil ten, kdo při řízení motorového vozidla předjížděl vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno.

Změna je odůvodněna snahou po pregnantní právní úpravě, kdy podle dosavadní právní úpravy projednávání řidiči často argumentovali tím, že zákaz předjíždění je vysloven pouze v ustanovení § 17 odst. 5 ZSP, takže v případě, že poruší dopravní značku „zákaz předjíždění“, jde pouze o přestupek dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. l) přestupkového zákona (dnes § 125c odst. 1 písm. k) ZSP). Tyto námitky již ve své rozhodovací činnosti řešil Nejvyšší správní soud tak, že i porušení dopravní značky B 21a – zákaz předjíždění, je přestupkem dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) bod 7 přestupkového zákona (dnes § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 ZSP),¹⁹³ kdy nelze mechanicky aplikovat jazykový výklad, ale je nutné přihlížet k účelu, který byl zákonodárcem sledován, a to rovněž s odkazem na závažnost protiprávního jednání.

¹⁹² Stejně tak by faktická konzumpce nastala v případě, že by řidič vedle přjetí vodorovného značení porušil povinnost v ustanovení § 17 odst. 5 zákona o silničním provozu.

¹⁹³ Rozh. NSS č.j. 1 As 27/2009-76 ze dne 25. 05. 2009, a dále č.j. 2 As 41/2010-77 ze dne 03. 06. 2010.

Podle názoru autora nebyla tato změna nutná ve chvíli, kdy aplikace právních předpisů již byla ošetřena soudním výkladem, navíc předmětná změna se nemusela týkat samotné skutkové podstaty přestupku, ale vložení dalšího odstavce do ustanovení § 17 odst. 5 ZSP ve znění *je zakázáno předjíždět v úseku platnosti dopravního značení „zákaz předjíždění“*. Pokud zákonodárce cítil potřebu změny znění skutkové podstaty, plně podle názoru autora dostačuje následující znění: přestupku se dopustí ten, kdo při řízení vozidla *předjíždí v případech, kdy je to obecnou úpravou nebo dopravním značením zakázáno*. Důvodem je skutečnost, že jak místní, tak přechodná úprava je v otázce zákazu předjíždění vždy provedena dopravním značením.

Svislé dopravní značení zakazující předjíždění (B 21a, B 22a) může být doplněno dodatkovou tabulkou č. E 13 s textem, která omezuje nebo doplňuje platnost značky, pod kterou je umístěna. Typicky půjde například o dodatek „traktory předjíždět povoleno“. Takovéto dopravní značení může vyvolat otázky v souvislosti s předjížděním jiných pomalu jedoucích motorových vozidel.

Podle přílohy č. 18 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, která stanoví podrobnou kategorizaci vozidel je traktor zařazen do kategorie vozidel T,¹⁹⁴ která se dále dělí na traktory kolové (kategorie T1-T4) = u všech kategorií je maximální konstrukční rychlost 40 km/h, přičemž kategorie T4 se dělí na dvojí podkategorii (traktory s vysokou světlou výškou a zvláště široké traktory), přičemž první podkategorie disponuje nejvyšší konstrukční rychlostí 30 km/h, všechny traktory mohou dále táhnout vlečené vozidlo.

V dopravním provozu tak může nastat situace, kdy řidič předjíždí motorové vozidlo jedoucí pomalejší rychlostí, než pro kterou je disponován traktor, např. pomalu jedoucí nákladní vozidlo ve stoupání. Podle názoru autora nelze uplatnit v tomto případě mechanicky odpovědnost za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu, ale bude nutné posoudit konkrétní okolnosti jednání,¹⁹⁵ což může v konečném

¹⁹⁴ Motorová vozidla vybavená koly nebo pásy, jejichž hlavní funkcí je tažná síla a která jsou zvláště konstruována pro tažení, tlačení, nesení nebo pohon určitého nářadí, strojů nebo přípojných vozidel, určených pro užití zejména v zemědělství nebo lesnictví. Mohou být vybavena pro přepravu nákladu a osob.

¹⁹⁵ Nepřímo tato skutečnost vyplývá ze závěru Nejvyššího správního soudu v rozsudku č.j. 2 As 41/2010-77 ze dne 03. 06. 2010: „Za této situace má Nejvyšší správní soud za postaveno najisto, že stěžovatel skutečně daný přestupek spáchal a že jeho právní posouzení proběhlo v souladu se zákonem (viz též citovaný rozsudek zn. 1 As 27/2009). Přiznal totiž, že předjížděl vpředu jedoucí dvě vozidla, a to přesto, že toto předjíždění

důsledku vyústit ve zjištění, že jednání takového řidiče nebude přestupkem, neboť nenaplnňuje potřebnou míru společenské škodlivosti, resp. materiální stránku.¹⁹⁶

Z hlediska dokazování přestupku považuje autor především za problematickou situaci, kterou lze technicky nazvat „předjíždění“ vs „odbočování vlevo“, a která je poměrně častou příčinou dopravních nehod, a to zejména v situaci, stojí-li proti sobě pouze tvrzení řidičů zúčastněných na dopravní nehodě. Pro řidiče odbočujícího vlevo platí povinnost dle ustanovení § 21 odst. 1 ZSP – nesmět ohrozit řidiče jedoucí za ním a dbát zvýšené opatrnosti. Naproti tomu řidič předjíždějící nesmí ve smyslu ustanovení § 17 odst. 5 písm. e) ZSP předjíždět, dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy. Nastává situace, kdy oba řidiči poruší svou povinnost – předjíždějící řidič vidí v činnosti znamení o změně směru jízdy na předjížděném vozidle, zahájí manévr předjíždění, přičemž řidič předjížděného vozidla se řádně nepřesvědčí o situaci, zahájí odbočovací manévr a dojde ke střetu vozidel. Popře-li řidič předjíždějícího vozidla, že znamení o změně směru jízdy bylo na předjížděném vozidle v činnosti, pak se nepodaří jeho činnost prokázat v důsledku dvou protichůdných tvrzení, čímž zůstává odpovědnost za způsobení dopravní nehody plně na řidiči vozidla provádějícího odbočovací manévr, třebaže z hlediska závažnosti, jakož i kauzálního nexu, je prioritní nedovolené předjíždění, poněvadž, kdyby se předjíždějící řidič zachoval tak, že nezahájí manévr předjíždění, pak i v případě, že by předjížděný řidič porušil povinnost dle ustanovení § 21 odst. 1 ZSP, k dopravní nehodě by nedošlo.

Dle názoru autora se totiž málokdy, zda vůbec,¹⁹⁷ podaří prokázat, že řidič odbočujícího vozidla by při náležité opatrnosti nemohl vozidlo, které jej předjíždí, vidět. Tuto situaci

zakazovala příslušná dopravní značka. Porušil proto svoji zákonnou povinnost. Nejednalo se zjevně ani o provokaci policistů ve shora naznačeném smyslu, a to s ohledem na rychlost jejich vozidel, kterou sám stěžovatel opakovaně vymezil jako přibližně 60 km/hod, což určitě nelze označit jako „rychlost traktoru“. Pokud v písemném odvolání stěžovatel uvádí, že policejní vozidla jela rychlostí cca 5 km/hod, považuje zdejší soud toto tvrzení za nevěrohodné a účelové.“

¹⁹⁷ Posouzení však nesmí být izolováno pouze na rychlost, ale též např. na přehlednost úseku, na němž bylo předjížděno, situaci v provozu, ve vztahu k předjížděnému vozidlu pak zejména rozměry vozidla, které u jízdnic souprav mohou mnohonásobně převýšit rozměr traktoru, atp.

¹⁹⁷ Vozidlo, které předjíždí, by muselo dosáhnout prudké akcelerace, případně by muselo jet vysoce nepřiměřenou rychlostí, u níž je otazné, zda je to v podmínkách a stavu pozemních komunikací v České republice možné.

však nelze řešit cestou zákonné úpravy, jde pouze o neřešitelnou životní situaci v rozhodovací praxi.¹⁹⁸

Subjektem přestupku je řidič vozidla (v tomto případě motorového i nemotorového), ačkoli situace, kdy dochází k nedovolenému předjíždění nemotorovým vozidlem, budou velmi vzácné a lze si představit např. situaci, kdy rozjetý cyklista zahájí předjíždění pomalu jedoucího odbočujícího vozidla, či vozidla zmírňujícího rychlost před přechodem pro chodce, nicméně autor podotýká, že žádný případ, kdy by došlo k naplnění skutkové podstaty přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 ZSP řidičem nemotorového vozidla, ve své rozhodovací praxi, nezaznamenal.

Přestupek je dle ustanovení § 125c odst. 4 písm. d) ZSP postižitelný obligatorně pokutou v rozmezí od 5.000 Kč do 10.000 Kč a kumulativně podle odst. 5 téhož ustanovení zákazem činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel od 6 měsíců do 1 roku.

8. Neoprávněné stání na parkovišti vyhrazeném pro zdravotně postižené osoby

Přestupku se dopustí ten, kdo při řízení vozidla neoprávněně stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením (dále jen „místo pro invalidy“) nebo v rozporu s § 67 odst. 4 neoprávněně použije parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo při jízdě.

Ačkoli by se mohlo na první pohled zdát, že se jedná o méně závažné porušení zákona o silničním provozu, nesdílí tento závěr zákonodárce, kdy typovou závažnost protiprávního jednání vyjádřil ve výši uložené sankce, kterou lze za přestupek uložit, proto je netradičně kapitola zahájena pojednáním o sankci, kterou lze za předmětný přestupek uložit podle ustanovení § 125c odst. 4 písm. d) ZSP: pokutu od 5.000 Kč do 10.000 Kč. V důsledku toho se autor rozhodl předmětný přestupek zahrnout mezi vybrané skutkové podstaty v zákoně o silničním provozu, a to především z následujících důvodů:

- neadekvátní výše ukládané sankce a citelná disproporce mezi pokutou uloženou v blokovém řízení a správním řízení,

¹⁹⁸ K této životní situaci např. usnesení trestního kolegia Nejvyššího soudu č.j.5 Tdo 10/2008 ze dne 28. 01. 2008.

- problematické dokazování přestupku.

Problematiku neadekvátní sankce lze demonstrovat na komparaci sankcí pokuty ve vztahu k sankcím, které lze uložit za jiné přestupky v silničním provozu. Sankce pokuty, která se za přestupek ukládá, je:

- *shodná s výší pokut, které se ukládají za následující přestupky*

porušení zákazu předjíždění, překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km/h a více a mimo obec o 50 km/h a více, řízení vozidla, které bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu,

- *dolní hranice pokuty je vyšší než*

u přestupku spočívajícího v řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje (návykové látky) nebo v takové době po jejich požití, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem,

- *rozmezí výše pokuty, která se za přestupek ukládá, je vyšší než*

pokuta ukládaná za porušení povinností po dopravní nehodě, např. ujetí z místa, přestupek spočívající ve vjíždění na železniční přejezd, je-li v činnosti výstražné zařízení, nedání přednosti v jízdě, otáčení nebo jízda v protisměru na dálnici

Není pochyb o tom, že přestupky shora jmenované vykazují podstatně vyšší míru závažnosti, kdy v důsledku jejich spáchání může dojít k nehodové situaci spojené s nebezpečím pro život a zdraví. Uvedená skutková podstata je speciální k obecnému přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP, kdy pod tuto skutkovou podstatu lze zahrnout ostatní protiprávní jednání spojená s porušením ustanovení k nedovolenému stání vozidla. Stání na parkovišti vyhrazeném pro vozidla přepravující osobu zdravotně postiženou považuje autor spíše za otázku morálky a slušného chování, než aby bylo potřeba ukládat takto drakonické sankce, především pak ve chvíli, kdy řidič vozidla, který má nárok toto místo užít, je osvobozen

od dalších povinností v silničním provozu, a tím zcela správně chráněn.¹⁹⁹ Značná disproporce vzniká dále ve chvíli, kdy je řidič ochoten věc řešit na místě blokovou pokutou, kterou podle ustanovení § 13 odst. 1 lze uložit ve výši do 1.000 Kč, nedovoluje-li zvláštní ustanovení uložit blokovou pokutu vyšší, přičemž podle ustanovení § 125c odst. 7 ZSP platí, že přestupek, za který se ukládá sankce zákazu činnosti, nelze projednat v blokovém řízení. Ustanovení, umožňující uložit vyšší blokové pokuty za přestupky v silničním provozu – § 125c odst. 6 ZSP, však s tímto přestupkem nepočítá.²⁰⁰ De lege ferenda nelze předpokládat, že by tato skutková podstata byla z přestupkového zákona vypuštěna, a stejně tak ani změnu výši ukládané sankce, což autor nepovažuje za stav ideální, nicméně jako minimum považuje v dané věci za vhodné sladit výši ukládané blokové pokuty do výše odpovídající závažnosti přestupku v očích zákonodárce, tak, že se odrazí ve speciálním ustanovení § 125c odst. 6 ZSP. Přesto má autor za to, že nejvýhodnější by bylo tuto skutkovou podstatu zcela vypustit a morální aspekt pachatelova jednání zohlednit cestou bodového hodnocení přestupku.

Pro srovnání je vhodné uvést právní úpravu ve Slovenské republice, kde je předmětný přestupek je kvalifikován jako jiné porušení zákona o silničním provozu (cestnej premávke) dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. k) zákona o priestupkoch, a to pro porušení ustanovení § 25 odst. 1 písm. n) ZSP, podle něhož platí, že řidič nesmí stát na vyhrazeném parkovišti, nejde-li o vozidlo, pro které je parkoviště vyhrazené. Obdobným ustanovením disponuje i zákon o silničním provozu v České republice. Podle ustanovení § 27 odst. 1 písm. o) ZSP nesmí řidič zastavit a stát na vyhrazeném parkovišti, nejde-li o vozidlo, pro které je parkoviště vyhrazeno; to neplatí, jde-li o zastavení a stání, které nepřekročí dobu 3 minut a neohrozí ani neomezí ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, případně neomezí řidiče vozidla, pro něž je toto místo vyhrazeno.

Má-li plnit výše sankce výchovný účinek na pachatele, musí být správní orgán schopen tuto vymáhat, avšak v zásadě je problematické vůbec samotný přestupek projednat. Jde totiž

¹⁹⁹ Podle ustanovení § 68 odst. 5, 6, 7 ZSP řidič vozidla označeného parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením v jednotlivých případech a je-li to naléhavě nutné, nemusí dodržovat zákaz stání a zákaz stání vyplývající z dopravní značky, dále pak smí vjíždět i tam, kde je dopravní značka zákaz vjezdu omezená dodatkovými tabulkami „JEN ZÁSBOVÁNÍ“, „MIMO ZÁSBOVÁNÍ“, „JEN DOPRAVNÍ OBSLUHA“, „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY“ a do oblasti označené jako „Pěší zóna“. I v případě, kdy je místo pro vyhrazené pro osobu se zdravotním postižením obsazeno, má řidič vozidla přepravující tuto osobu širší manévrovací prostor pro zastavení.

²⁰⁰ K otázce sankcí za přestupky blíže in Márton, M. *Několik úvah o sankcionování přestupků v dopravě*. In Cofola 2010 The conference proceedings, str. 1154-1163.

o situace, kdy přestupek je orgánem vykonávajícím dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu zjištěn v situaci, kdy se na místě pro invalidy nachází buď prázdné vozidlo, nebo stojící vozidlo s osobou sedící na místě řidiče. Následně osoba, která k vozidlu přijde, případně sedí na místě řidiče orgánu, sdělí, že vozidlo zde neponechala ona, nýbrž osoba blízká,²⁰¹ a odmítá ve věci cokoli sdělit s odkazem na fakt, že této osobě nechce způsobit nebezpečí postihu za přestupek.

Na zneužívání osoby blízké reagoval i Nejvyšší správní soud, nicméně tento konstatoval pouze tolik, že na osobu blízkou nelze odkázat bez dalšího, čímž donutil osobu tento institut zneužívající pouze k „věrohodnějšímu“ vylíčení skutečností v souvislosti s osobou blízkou.²⁰²

Skutková podstata přestupku spočívající v nedovoleném stání na parkovišti vyhrazeném pro vozidla přepravující osobu zdravotně postiženou byla do přestupkového zákona vtělena novelou č. 62/2002 Sb. jako přestupek dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. e) přestupkového zákona ve znění: *přestupku se dopustí ten, kdo řídí vozidlo a neoprávněně zastaví nebo stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené označením O 1 nebo neoprávněně použije označení vozidla O 1²⁰³ při stání nebo při jízdě*. Novelou č. 411/2005 Sb. se tato skutková podstata transformovala do ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) bod 11 přestupkového zákona a oproti předchozí úpravě, kdy bylo možné za přestupek uložit pokutu do 1.500 Kč, došlo k drakonickému navýšení sankce, za přestupek se podle ustanovení § 22 odst. 7 přestupkového zákona ve znění účinném do 14. srpna 2007 ukládala kumulativně pokuta od 5.000 Kč do 10.000 Kč a současně zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od 6 měsíců do jednoho roku. Tuto drakonickou sankci komentovaly s nevolí i samotné organizace zdravotně postižených, na což zákonodárce reagoval novelou č. 215/2007 Sb., a to tak, že odstranil ukládání sankce zákazu činnosti za tento přestupek. V tomto znění byla upravena skutková podstata přestupku až do 31. července 2011. Právní

²⁰¹ V souvislosti s řešením přestupků, kdy není identifikován řidič, je institut osoby blízké velmi aktuální téma, zákonodárce ve snaze zamezit zneužívání tohoto institutu ze strany řidičů s účinností od 13. 1. 2013 zavedl institut tzv. objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla vědom si skutečnosti, že tento institut nelze zrušit pro účely přestupkového řízení. Institut osoby blízké spočívá v právu odmítnout podat vysvětlení či odepřít výpověď v případě, že by tím bylo způsobeno nebezpečí postihu pro přestupek blízké osobě ve smyslu ustanovení § 116 občanského zákoníku, přičemž ochrana osoby blízké je zakotvena jak ve správním řádu v ustanovení § 55 odst. 4, § 60 odst. 1 přestupkového zákona, tak i článku 37 odst. 1 Listiny základních práv a svobod.

²⁰² Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 2 As 3/2004-70 ze dne 22. 04. 2004, cit. z odůvodnění: Ustanovení § 60 odst. 1 zákona o přestupcích ovšem nesporně nemůže sloužit k tomu, aby se kterákoliv osoba mohla zříci své odpovědnosti za spáchaný přestupek tam, kde není dostupné přímé svědectví či přímý důkaz, a to pouhým odkazem na to, že přestupek spáchal někdo jiný, bez další specifikace této osoby s poukazem, že se jedná o osobu blízkou.

²⁰³ S účinností od 1. srpna 2011 nahrazeno parkovací kartou pro osoby zdravotně postižené.

kvalifikace přestupku však nebyla přiléhavá vzhledem k tomu, že řidič, který se dopustil tohoto přestupku, porušil ustanovení § 67 odst. 7 ZSP ve znění účinném do 31. července 2011, podle něhož je na vyhrazené parkoviště pro vozidlo označené O1 vjezd zakázán. I když jak orgány dozorující bezpečnost silničního provozu, tak i projednávající správní orgány toto v praxi neaplikovaly, formálně byl porušen zákon a naplněna skutková podstata přestupku dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. l) přestupkového zákona ve znění do 31. července 2011 (ostatní porušení zákona o silničním provozu) – skutková podstata v ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) bod 11 hovořila o zastavení nebo stání.

Novelou č. 133/2011 Sb., byl odstraněn nežádoucí stav v podobě úpravy v zákoně o silničním provozu, neboť podle stávajícího ustanovení § 67 odst. 8 platí, že na *vyhrazeném parkovišti pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením je zakázáno zastavení a stání*. Citované ustanovení by bylo plně přiléhavé k předešlé skutkové podstatě, nicméně i zde zákonodárce způsobil zjevně bez důvodu situaci, že za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 11 ZSP bude odpovědný pouze řidič, který na místě s vozidlem stojí, řidič který na místě zastaví, je odpovědný za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP.²⁰⁴

Skutková podstata uvedená v ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 11 ZSP je alternativní, kdy druhé protiprávní jednání spočívá v neoprávněném užívání parkovací karty při stání nebo během jízdy – řidič vozidla stojí na vyhrazeném parkovišti nebo využívá privilegia v ustanovení § 67 odst. 5, 6, 7 ZSP., aniž je sám držitelem parkovací karty nebo přepravuje osobu, která je jejím držitelem.

Subjektem je v obou případech řidič, lhotejno zda vozidla nemotorového či motorového.

9. Ublížení na zdraví v důsledku způsobení dopravní nehody

Přestupku se dopustí ten, kdo způsobí dopravní nehodu, při kterém je jinému ublíženo na zdraví.

²⁰⁴ Zastavení a stání jsou pojmy definované v ustanovení § 2 písm. o), písm. n) ZSP. Zastavit znamená uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob anebo k neprodlenému naložení nebo vyložení nákladu. Stát znamená uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytnou pro zastavení.

Subjektem, na rozdíl od předchozích skutkových podstat, je kdokoli, resp. kterýkoli účastník silničního provozu. Autorovi je z rozhodovací praxe známo, že za nehodu, při které bylo ublíženo na zdraví, byl odpovědný chodec vedoucí psa, který náhle vstoupil do jízdní dráhy autobusu, přičemž v autobuse byla v důsledku brzdění řidiče jako reakce na vzniklou situaci, zraněna cestující. Příkladem dopravní nehody způsobené řidičem nemotorového vozidla je náraz cyklisty, který nesledoval situaci v silničním provozu, do otevřených dveří zastaveného automobilu. Nehoda způsobená jezdcem na zvířeti může vzniknout v situaci, kdy kůň jezdí na cvičném okruhu, následně se splaší a vběhne do vozovky, kde do něj narazí projíždějící automobil. Nejtypičtější dopravní nehody jsou však vyvolány porušením povinnosti řidičů motorových vozidel.

Dopravní nehoda je v ustanovení § 47 odst. 1 ZSP definována jako *událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*

Dopravní nehoda je definována v zákoně jako událost, přičemž tato událost může být způsobena okolnostmi jak na lidské vůli závislými (subjektivní odpovědnost za způsobení dopravní nehody, tedy zavinění účastníkem provozu), nebo skutečnostmi na lidské vůli nezávislými (není odpovědnost za přestupek), například v důsledku povětrnostních podmínek spadne na vozovku před řidiče bezprostředně kmen stromu a v důsledku toho dojde k dopravní nehodě.

Nehodový děj musí alespoň započít nebo být alespoň ukončen na pozemní komunikaci, v důsledku čehož lze definovat tři situace průběhu nehodového děje na pozemní komunikaci.

V prvním případě událost započne i skončí na pozemní komunikaci (řidič motorového vozidla nedá v křižovatce přednost v jízdě řidiči jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci, v důsledku čehož dojde ke srážce).

Ve druhém případě nehodový děj započne na pozemní komunikaci, ale skončí mimo pozemní komunikaci (řidič vytlačí jiné vozidlo z jízdního pruhu, které následně vyjede mimo pozemní komunikaci, kde dojde k jeho poškození).

V posledním případě nehodový děj započne mimo pozemní komunikaci, ale účinek nastane na pozemní komunikaci (řidič jízdního kola předvádí akrobatické kousky, nezvládne situaci, kdy vyjede mimo jeviště na pozemní komunikaci, kde narazí do zaparkovaného automobilu).

Aby bylo možné událost nazvat dopravní nehodou ve smyslu dikce skutkové podstaty, musí dojít k účinku, tzn. vzniku škody, usmrcení nebo zranění osoby v souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Nepůjde tedy o dopravní nehodu v situaci, kdy sice dojde ke střetu, avšak účinek nenastal vzhledem k velmi nízké rychlosti vozidel na dopravní nehodě zúčastněných.²⁰⁵

Nehoda, pokud není způsobena objektivní situací, vzniká v důsledku porušení povinnosti dané zákonem o silničním provozu, přičemž jde o přestupek, kdy pro naplnění skutkové podstaty přestupku způsobení nehody s ublížením na zdraví nestačí následek v podobě porušení zákona o silničním provozu, ale vyžaduje se vznik účinku – ublížení na zdraví.

Pojem ublížení na zdraví lze charakterizovat jako vznik poruchy zdraví, resp. tělesné integrity osoby. Přestupek může být způsoben co do stránky zavinění jak úmyslně, tak z nedbalosti, i když je nutné shrnout, že případy, kdy je přestupek spáchán úmyslně, jsou minimální ve vztahu k zavinění nedbalostnímu. Formu zavinění lze demonstrovat na následujících životních situacích:

Kauza č. 1

Řidič najíždí na parkovišti osobním automobilem na svého souseda, který mu večer předtím vytopil byt, přičemž dojde k jeho sražení, v důsledku čehož upadne na zem a ublíží si tak na zdraví. Řidič, který do souseda najížděl, bude odpovědný za porušení ustanovení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu²⁰⁶ v důsledku čehož se dopustil přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) ZSP. Přestupek byl spáchán v úmyslu přímém.

²⁰⁵ Tím však není vyloučena odpovědnost za přestupek spočívající v porušení ustanovení zákona o silničním provozu, jehož následkem je samotné porušení předpisu, např. nedání přednosti v jízdě, nedodržení bezpečné vzdálenosti, nevěnování se řízení vozidla.

²⁰⁶ Obecná povinnost chovat se ohleduplně a ukázněně tak, aby nedocházelo ke škodě na majetku a zdraví.

Řidič přehlédne dopravní značení „Dej přednost v jízdě“, neboť ladí autorádio, v důsledku čehož vjede na hlavní pozemní komunikaci, kde se střetne s projíždějícím vozidlem, v němž spolujezdkyně narazí hlavou do přístrojové desky a ublíží si tak na zdraví.

Řidič vyjíždějící z vedlejší pozemní komunikace bude odpovědný za porušení ustanovení § 22 odst. 1 ZSP,²⁰⁷ v důsledku čehož se dopustil přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) ZSP a přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 ZSP.²⁰⁸ Přestupek byl spáchán nedbalostí nevědomou.

Na stránku zavinění je poukazováno záměrně a taktéž je záměrně výsledek nehodového děje v předchozích životních situacích popisován dikcí zákona jako „ublížení na zdraví“, a to vzhledem k tomu, že stejný pojem je používán u souvisejících trestných činů: ublížení na zdraví dle ustanovení § 146 odst. 1 tr. zákona, kterého se dopustí ten, kdo jinému *úmyslně ublíží* na zdraví a trestného činu dle ustanovení § 148 odst. 1 tr. zákona, kterého se dopustí ten, kdo jinému *ublíží z nedbalosti na zdraví* tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

Je-li užíván totožný pojem jak v případě přestupkového práva, tak trestního práva,²⁰⁹ pak pro naplnění trestněprávní odpovědnosti musí být míra škodlivosti jednání intenzivnější než v případě odpovědnosti za přestupek, v případě ublížení na zdraví tak musí dojít k citelnějšímu zásahu do zdraví či tělesné integrity poškozené osoby. Trestní zákon definuje pojem „ublížení na zdraví“ v ustanovení § 122 odst. 1 jako *stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen na krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařské ošetření*. Tuto definici lze upřesnit cestou nauky a praxe, především pak judikatury jako způsobení takové poruchy normálních tělesných nebo duševních funkcí,

²⁰⁷ Povinnost dát přednost v jízdě z vedlejší komunikace označené dopravní značkou „dej přednost v jízdě“.

²⁰⁸ Srovnej situaci v odkazu č. 206. Vedle přestupku spočívajícím ve způsobení dopravní nehody, jehož následkem je ublížení na zdraví, je pachatel zodpovědný i za přestupek spočívající v porušení ustanovení zákona o silničním provozu.

²⁰⁹ Historicky též totožná skutková podstata v případě řízení vozidla bez příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, viz kapitola o přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 ZSP.

kteřá znesnadňuje poškozenému výkon obvyklé činnosti, resp. má vliv na způsob jeho života a není zcela přechodného rázu – což je podle praxe nejméně 7 dnů.²¹⁰

Aby bylo možné vyložit pojem „ublížení na zdraví“ pro přestupkové řízení, pak musí jít o nižší míru intenzity zásahu do tělesné integrity poškozeného, než je nadefinováno v ustanovení § 122 odst. 1 trestního zákona a upřesněno relevantní judikaturou soudů jednajících v trestním soudnictví, přičemž je nutné posoudit širokou škálu okolností odborného rázu (dobu léčení, následky, omezení na běžném způsobu života, atp.). Podle názoru autora je skutková podstata přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) ZSP velmi nešťastný počín zákonodárce a do přestupkového zákona neměla být zaváděna obdobně, jako je tomu v Polsku či na Slovensku,²¹¹ kde se ublížení na zdraví řeší výhradně v rovině trestněprávní. Často tak v praxi vzniká situace, že věc je několikrát postupována a vrácena mezi orgány činnými v trestním řízení a správními orgány projednávající přestupky ve stádiu prověřování.²¹² Jde-li o rozdíl mezi nedbalostním přestupkem a nedbalostním trestným činem, pak zde přistupuje ještě další znak, totiž, pro naplnění odpovědnosti za nedbalostní trestný čin musí přistoupit ještě další zákonný znak – porušení důležité povinnosti stanovené zákonem, kdy tato problematika je řešena judikaturou soudů jednajících v trestním soudnictvím přísně individuálně, neboť ne každé porušení zákona o silničním provozu je porušením důležité povinnosti, což je nejlépe vyjádřeno ve stanovisku trestního kolegia Nejvyššího soudu č.j. Pls 7/65 ze dne 15. 12. 1965.

Pokud správní orgán přes zvážení všech výše uvedených okolností dojde k závěru, že se jedná o jednání zakládající důvodné podezření ze spáchání přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) ZSP – povaha zranění nedosahuje intenzity požadované pro trestný čin, a nejedná se o porušení důležité povinnosti, následně musí pečlivě zkoumat, do jaké míry je poškození zdraví natolik zásadní, aby naplňovalo tuto skutkovou podstatu.²¹³ Jako vodítko slouží především otázka, do jaké míry byl poškozený na běžném způsobu života, což je však přísně individuální a často nevystihuje relevantní závažnost protiprávního jednání,

²¹⁰ Jelínek, J. Trestní zákon a trestní řád. Komentář, str. 342-343. Též stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu č.j. Pls 7/65 ze dne 15. 12. 1965.

²¹¹ Trestný zákon a kodex karny.

²¹² Ustanovení § 71 písm. a) přestupkového zákona, § 159a odst. 1 písm. a) trestního řádu. V rozhodovací praxi správních orgánů pak vzniká často situace, kdy se obviněný z přestupku sám domáhá postoupení věci do trestního řízení s ohledem na spodní hranici sankce pokuty a zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel ve výši 25.000 Kč, zatímco v trestním řízení je spodní hranice sankce pokuty stanovena na 2.000 Kč.

²¹³ Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové, č.j. 31 Ca 3/2007 ze dne 21.2. 2007.

kdy na jednu stranu zranění spočívající v naražení palce levé ruky běžného člověka na životu neomezí (lékař doporučí pouze ledování), ale v případě houslisty půjde o znemožnění výkonu zaměstnání po dobu 14 dnů. Stejným protiprávním jednáním nedošlo v prvním případě do obvyklého způsobu života jednotlivce, a řidič proto bude odpovědný pouze za porušení příslušných ustanovení zákona o silničním provozu a tomu odpovídající právní kvalifikaci podle zákona o silničním provozu a na to navazující skutkovou podstatu dle ustanovení § 125c téhož zákona, avšak ve druhém případě bude řidič odpovědný za přestupek podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) ZSP.

Autor má s odkazem na shora uvedené za to, že nejvhodnějším řešením je ve vztahu k předmětnému protiprávnímu jednání vrátit se ke stavu právní úpravy před 1. července 2006 s tím, že v situaci, kdy bude řešena dopravní nehoda s následkem v podobě ublížení na zdraví, bude tato řešena výhradně orgány činnými v trestním řízení. Vyjde-li najevo, že povaha ublížení na zdraví nedosahuje intenzity trestného činu, bude věc postoupena do přestupkového řízení k projednání příléhavého přestupku s tím, že účinek (ublížení na zdraví nedosahující intenzity pro odpovědnost trestněprávní) bude zohledněn v rámci ukládání sankce za přestupek. Uvedený závěr si autor dovoluje opřít mimo shora uvedené argumenty o následující rekurz právní úpravy v posledních 5 letech.

Velkou novelou zákona o silničním provozu č. 411/2005 Sb. byly do přestupkového zákona zavedeny dvě skutkové podstaty přestupků, které zakládaly odpovědnost za účinek vzniklý v souvislosti s dopravní nehodou, konkrétně ustanovení § 22 odst. 1 písm. h) a ustanovení § 22 odst. 1 písm. i) přestupkového zákona.

Přestupku dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. h) se dopustil ten, *kdo porušením zvláštního právního předpisu způsobí dopravní nehodu, při které dojde k usmrcení nebo zranění osoby.*

Přestupku dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. i) pak ten, *kdo porušením zvláštního právního předpisu způsobí dopravní nehodu, při které je způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech hmotná škoda převyšující zřejmě částku 50.000 Kč.*

Zavedení dopravního přestupku podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. h) přestupkového zákona působilo od počátku aplikační problémy. Předně toto ustanovení hovořilo výhradně

o usmrcení nebo zranění osoby, takže vnímáno čistě pozitivisticky, docházelo k postihování řidičů, kteří způsobili zranění sami sobě s ohledem na jasné znění zákona, a rovněž znění ustanovení § 4 písm. a) ZSP, které stanoví obecnou povinnost pro všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích chovat se ohleduplně a ukázněně tak, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, nebyl důvod pochybovat o opodstatněnosti veřejného zájmu na tom, aby účastníci silničního provozu jednali tak, že si nebudou poškozovat i vlastní zdraví. S tímto výkladem správních orgánů se neztotožnil Nejvyšší správní soud, který a maiore ad minus dospěl k závěru, že jakkoli není sebepoškozování trestné dle norem trestního práva, nemůže zakládat ani odpovědnost za přešůpek.²¹⁴ Současne bylo ustanovení obsolentní již od počátku v té části, kde se hovořilo o usmrcení osoby, neboť v tomto případě je výlučně založena odpovědnost trestněprávní. Zákonodárce na tuto situaci reagoval změnou skutkové podstaty novelou č. 215/2007 Sb., kterou se mění zákon o pozemních komunikacích a zákon o přestupcích tak, že skutková podstata od 15. srpna 2007 zní: „*přestupku se dopustí ten, kdo porušením zvláštního předpisu způsobí nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví.*“ V tomto znění skutková podstata vydržela až do 31. července. 2011, kdy byla nahrazena stávajícím zněním.

Poněkud jiný osud stihlo ustanovení § 22 odst. 1 písm. i) přestupkového zákona, kdy tato skutková podstata již není součástí platné právní úpravy, třebaže bylo za dobu své účinnosti toto ustanovení dvakrát novelizováno. Novela č. 215/2007 Sb. stanovila pro odpovědnost za přešůpek způsobení škody zřejmě převyšující částku 50.000 Kč, kdy zákonodárce znění ustanovení upravil tak, že jde o škodu ve výši 50.000 Kč a vyšší, což odůvodnil problematickou interpretací ve chvíli, kdy je škoda odhadnuta přesně na 50.000 Kč. Podle názoru autora však předmětné ustanovení nejasnost nezpůsobovalo, kdy jazykovým výkladem spojení „zřejmě převyšující částku 50.000 Kč“ lze dospět k jednoznačnému závěru, že odpovědnost za přešůpek se posuzuje od částky 50.001 Kč vyjádřené v celých korunách podle standardního vzorce větší, menší, rovná se. Jedná-li se o škodu převyšující částku 50.000 Kč, pak nelze uplatnit jak vztah rovnosti, tak větší než. Zákonodárce změnou zavedl ve výši škody vyjádřené v penězích vztah rovno nebo větší, čímž touto novelou, dovedeno ad absurdum, rozšířil odpovědnost za přešůpek, třebaže se hranice pro odpovědnost za přešůpek posunula o „virtuální“, resp. odhadnutou 1 korunu. S účinností od 01. ledna 2009 se zvýšila

²¹⁴ Rozhodnutí NSS č.j. 5 As 42/2007-55 ze dne 21. 11. 2007.

částka škody na 100.000 Kč.²¹⁵ I v případě dikce ustanovení § 22 odst. 1 písm. i) přestupkového zákona, došlo v souvislosti s aplikační praxí k situaci, kterou řešil Nejvyšší správní soud, a která, podle názoru autora, přiměla zákonodárce k tomu předmětnou skutkovou podstatu s účinností od 1. srpna 2011 zcela zrušit.

Podmínkou odpovědnosti za přestupek bylo způsobení škody na některém ze zúčastněných vozidel, tedy zákon v tomto smyslu nerozeznával mezi jednotlivými vozidly na dopravní nehodě zúčastněnými. Takto bylo předmětné ustanovení aplikováno od jeho zavedení, takže i poškození vlastního vozidla vedlo k odpovědnosti řidiče za předmětný přestupek. Nejvyšší správní soud obdobně, jako v případě poškození vlastního zdraví, tento postup odmítl právě s odkazem na předešlý rozsudek, kterým řešil otázku poškození vlastního zdraví.²¹⁶ Nejvyšší správní soud v tomto směru konstatoval, že nelze vést k odpovědnosti za předmětný přestupek řidiče, který si poškodí vlastní vozidlo, což odůvodnil mimo jiné následovně: „*Jestliže totiž dojde ke vzniku takto vysoké škody jen na vozidle, které řídil pachatel přestupku, je z povahy věci zřejmé, že již tato samotná škoda představuje citelnou újmu. Jakkoliv sice lze negativní následky této škody do určité míry eliminovat např. formou havarijního pojištění, je zřejmé, že uvedení vozidla do původního stavu je spojeno s řadou obtíží, které samy o sobě jsou pro pachatele nepříjemné. Nemluvě samozřejmě ani o tom, že samotný prožitek dopravní nehody, bez ohledu na výši materiální škody, je zpravidla nanejvýš stresující. Proto je racionální výklad, který nastínil krajský soud, spočívající v rozlišení skutkových podstat přestupků v závislosti na tom, komu vznikne příslušná škoda.*“

Nejvyšší správní soud zúžil aplikovatelnost předmětného ustanovení pouze v případě, že je škoda způsobená na jiném vozidle než, které je řidičem řízeno.²¹⁷ Tím podle názoru autora Nejvyšší správní soud vytvořil prostor pro úplné zrušení předmětného ustanovení, neboť v aplikační praxi pořád vznikaly nedůvodné disproporce, kdy by záleželo na situaci,

²¹⁵ Zákonem č. 274/2008 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti přijetím zákona o policii. Jedná se o výši škody, při které je nutné přivolat k dopravní nehodě policii.

²¹⁶ Rozh. NSS č.j. 2 As 38/2010-70 ze dne 03. 06. 2010. Žalovaný Krajský úřad Moravskoslezského kraje v kasační stížnosti argumentoval přesnou pozitivisticky doslovnou dikcí zákona (některé ze zúčastněných vozidel, přenosností vlastnictví na rozdíl od zdraví a s tím související problematikou vlastnických právních vztahů, např. podílové spoluvlastnictví, nerovnost v odpovědnosti, o níž rozhoduje náhoda – jak drahé vozidlo je poškozeno).

²¹⁷ Reagoval tak na námitku v kasační stížnosti v otázce vlastnictví vozidla, kdy řidič by byl odpovědnost zproštěn pouze v situaci, kdy řídí vozidlo ve svém výlučném vlastnictví, zatímco řidič vozidla, které je ve spoluvlastnictví, např. společném jmění manželů by již postižen byl.

jak drahé vozidlo řidič v důsledku porušení své povinnosti poškodí, což lze demonstrovat na následujících kazuistikách.

Kauza č. 1

Řidič poruší svou zákonnou povinnost tím, že nepojede dle ustanovení § 11 odst. 1 ZSP při pravém okraji vozovky ve svém směru jízdy, v důsledku čehož zachytí o protijedoucí vozidlo, kterým je v prvním případě Škoda Favorit, r.v. 1990, a které je zcela zdevastováno, přičemž jen díky šťastné shodě náhod nedojde k poškození zdraví řidiče vozidla Škoda Favorit. Jelikož je úhrnná cena vozidla Škoda Favorit ve výši 15.000 Kč, což je vlastníkově Škody Favorit vyplaceno z povinného ručení (vlastník je poživitelem starobního důchodu a díky ekologickým poplatkům tato částka nestačí k pořízení srovnatelného vozidla) bude řidič, který dopravní nehodu způsobil, odpovědný pouze za přestupek dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. l) přestupkového zákona ve znění účinném do 31. července 2011 se zákonným rozpětím sankce pokuty od 1.500 Kč do 2.500 Kč.

Kauza č. 2

Jiný řidič se ocitne ve stejné situaci, ale protijedoucím vozidlem je vozidlo Mercedes Benz třídy E, rok výroby 2011. Zachytí pouze o zrcátko Mercedesu, které je však z ušlechtilého skla, elektronicky ovládané a vyhřívané, v důsledku čehož vznikne konečná škoda ve výši 105.000 Kč. Vozidlo Mercedes je za 2 dny v autorizovaném servisu opraveno, oprava je hrazena z povinného ručení. V tomto případě je však řidič odpovědný za přestupek dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. i) přestupkového zákona ve znění účinném do 31. července 2011, za který se však ukládá pokuta od 2.500 Kč do 5.000 Kč, třebaže jednáním tohoto řidiče nebyl řidič Mercedesu jednak reálně ohrožen na životě a současně je následkem dočasné vyřazení vozidla s užívání.

Odstraněním skutkové podstaty z přestupkového zákona došlo k narovnání tohoto nežádoucího stavu, kdy odpovědnost za přestupek byla věcí náhody spočívající v otázce, které vozidlo bude v důsledku protiprávního jednání pachatele poškozeno. Podle názoru autora je prostor proto, aby obdobným způsobem zákonodárce dospěl k závěru i v otázce přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) ZSP., za který jsou navíc ukládány citelné

sankce: pokuta od 25.000 Kč do 50.000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od 1 roku do 2 let a kompletuje pěti nejzávažnějších přestupků.

10. Porušení následných povinností po dopravní nehodě

Přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. i) zákona o silničním provozu se dopustí ten, kdo:

- v rozporu s ustanovením § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo,
- v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) neohlásí dopravní nehodu policistovi,
- v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě, nebo
- v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody.

Jedná se o složenou skutkovou podstatu, která může být naplněna některým z vyjmenovaných porušení ustanovení § 47 zákona o silničním provozu. Ustanovení § 47 odst. 2-4 zákona o silničním provozu stanoví následné povinnosti po dopravní nehodě, které jsou povinni účastníci dopravní nehody splnit. Pojem „účastník dopravní nehody“ není v zákoně o silničním provozu definován, z jeho sémantického významu lze dovodit, že jde o osobu, jíž se nehoda bezprostředně dotýká (účastník = mající účast). Prakticky jde ve většině případů o dvoustranný symetrický vztah (osoba, která dopravní nehodu porušením své zákonné povinnosti způsobila a osoba, které byla dopravní nehodou způsobena škoda), přičemž musí jít o osoby, které jsou dopravní nehodou zasaženy přímo tak, že se v čase dopravní nehody nacházejí na místě dopravní nehody. Uvedenou tezi autora pak pouze potvrzuje definice účastníka dopravní nehody ve vyhlášce č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod: „*Za účastníka dopravní nehody se podle uvedeného ustanovení považuje každý, kdo se v čase a místě dopravní nehody přímým způsobem účastnil dopravní nehody.*“²¹⁸ V souvislosti s účastenstvím na dopravní nehodě a s tím souvisejícími povinnostmi dle ustanovení § 47 odst. 2-4 ZSP je nutné zodpovědět otázku, na které účastníky dopravních nehod dopadají povinnosti podle zákona o silničním provozu. I když definice ve vyhlášce značně omezila okruh osob, na něž ustanovení zákona o silničním provozu

²¹⁸ Ustanovení § 2 písm. a) vyhlášky.

dopadají, zůstává nezodpovězena otázka, zda je účastník nehody pouze ten, kdo byl dopravní nehodou přímo zasažen, nebo každý, kdo byl nehodovému ději přítomen.

Jde-li o osoby, které byly dopravní nehodou zasaženy, pak byla výše nastolena teze, že typicky půjde o dvoustrannou vazbu mezi osobou, která dopravní nehodu způsobila a osobou, která jí byla zasažena, resp. ji způsobena škoda, přičemž tyto osoby musí být nehodovému ději přítomny.²¹⁹ Dále bylo uvedeno, že jde o nejtypičtější výsledek dopravních nehod, nicméně nelze vyloučit ani dopravní nehodu s jedním účastníkem, který způsobí škodu pouze na vlastním vozidle nebo na svém zdraví, např. cyklista spadne z kola. Je-li vazba dvoustranná, pak na každé straně může stát více subjektů – jeden řidič poruší ustanovení zákona o silničním provozu, a při tom nabourá další vozidlo a zraní chodce (více poškozených subjektů), spolujezdec svým chováním rozptyluje řidiče tak, že se plně nevěnuje řízení a v důsledku toho nedá řidič přednost v jízdě (odpovědnost jak spolujezdce, tak řidiče). Všechny kategorie osob zde uvedených spadají do kategorie účastníků dopravní nehody a dopadají na ně povinnosti dle ustanovení § 47 ZSP.

Osoby přítomné dopravní nehodě jsou ty, které v místě a čase dopravní nehody byly dopravní nehodě přítomny, ale nejsou na ní účastní, např. kolemjdoucí, řidiči ostatních vozidel, kdy na tyto nedopadají povinnosti dle ustanovení § 47 ZSP, nejsou však zproštěny jiných povinností, zejména pak poskytnutí pomoci²²⁰ a svědecké výpovědi.²²¹

Specifická kategorie osob, které jsou dopravní nehodě přítomny, ale jejich vlastní účastenství je sporné, jsou spolujezdci ve vozidlech a cestující v prostředcích hromadné dopravy osob. Autor v této souvislosti poukazuje na skutečnost, že se v dosavadní rozhodovací praxi nesetkal se situací, že by tyto osoby byly projednány pro přestupek spojený s neplněním povinností účastníků dopravních nehody, což v zásadě přičítá následujícím faktorům:

²¹⁹ Přítomnost osob v místě a čase dopravní nehody považuje autor za klíčovou. Často dochází k životním situacím, kdy je dopravní nehodou zasažena třetí osoba – vlastník vozidla odlišný od řidiče (nabourání zaparkovaného vozidla, v němž není nikdo přítomen), avšak být je mu nehodou způsobena škoda, jeho účastenství na dopravní nehodě je založeno pouze v rovině soukromoprávní jako věřitele směrem k náhradě škody, a nikoli pro plnění povinností na místě dopravní nehody ve smyslu zákona o silničním provozu.

²²⁰ Jedná se o obecnou povinnost dopadající na všechny osoby s trestněprávní odpovědností, kdy neposkytnutí pomoci je kvalifikováno jako trestný čin dle ustanovení § 150 trestního zákona.

²²¹ Může-li osoba, která byla dopravní nehodě přítomna, podat relevantní informace k průběhu dopravní nehody, je v případě předvolání k podání vysvětlení či svědecké výpovědi tuto povinnost poskytnout, což je upraveno v jednotlivých procesních předpisech jak správního, tak trestního práva.

- obecný stereotyp v percepci vyšetřujícího orgánu (policie) a správních orgánů přestupky projednávajících v I. stupni, kdy osoby spolujezdců jsou vyhledávány jako svědci,
- malá pravděpodobnost vzniku životní situace, kdy plnění zákonných povinností je na bedrech spolujezdce (řidič je v důsledku dopravní nehody zraněn či usmrčen a spolujezdec je ve stavu, kdy může plnit povinnosti zákonem uložené),
- řidiče se nepodaří vypátrat a v důsledku toho ani zbytek osádky vozidla.

Přesto se autor kloní, byť v čistě akademické rovině, k názoru, že spolujezdec ve vozidle, jakožto účastník silničního provozu ve vozidle, které bylo dopravní nehodou zasaženo, je z těchto titulů účastníkem dopravní nehody a dopadají na něj povinnosti ustanovení § 47 odst. 2-4 ZSP.

Subjektem tohoto přestupku je účastník dopravní nehody v širším smyslu (ustanovení § 47 odst. 3, 4 ZSP), z něhož se v ustanovení § 47 odst. 2 ZSP vyděluje řidič jako speciální subjekt.

Objektem přestupku je veřejný zájem na řádném vyšetření dopravní nehody a odstranění jejích následků.

Povinnosti řidiče a účastníků dopravní nehody jsou v ustanovení § 47 ZSP následující:

Řidič, který měl účast na dopravní nehodě je povinen:

- **neprodleně zastavit vozidlo,**
- zdržet se požití alkoholického nápoje a jiných návykových látek po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle odstavců 4 a 5,
- učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody, a spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.²²²

²²² Ustanovení § 47 odst. 2 ZSP.

Účastníci dopravní nehody jsou povinni:

- učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,
- **oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii;** došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby,
- označit místo dopravní nehody,
- umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,
- neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,
- **prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,**
- v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíše a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.²²³

Povinnost ohlásit dopravní nehodu policii vzniká v situaci, kdy při dopravní nehodě:

- dojde k usmrcení nebo zranění osoby,
- ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel zřejmě převyšující částku 100.000 Kč, ke hmotné škodě na majetku třetí osoby vyjma vozidla, jehož řidič má na dopravní nehodě účast,
- ke zničení nebo poškození součásti²²⁴ nebo příslušenství²²⁵ pozemní komunikace,
- nebo účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

²²³ Ustanovení § 47 odst. 3 ZSP.

²²⁴ Ustanovení § 12 zákona o pozemních komunikacích, např. mostní objekty (nadjezdy), po nichž je komunikace vedena, včetně chodníků, revizních zařízení, ochranných štítů a sítí na nich, strojní vybavení sklopných mostů, ledolamy, propustky, lávky pro chodce nebo cyklisty.

²²⁵ Ustanovení § 13 zákona o pozemních komunikacích, např. přenosné svislé dopravní značky, a dopravní zařízení, hlásiče náledí, hlásky a jiná zařízení pro provozní informace, veřejné osvětlení, světelná signalizační zařízení sloužící k řízení provozu.

Vedle povinnosti ohlásit dopravní nehodu policii přistupují ve výše uvedených situacích další dvě povinnosti účastníků dopravní nehody:

- zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,
- **setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.**²²⁶

Jedná se o speciální povinnosti u kvalifikovaných dopravních nehod.

Vlastní skutková podstat dopravního přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. i) ZSP je naplněna 4 alternativními jednáními, a to pod jednotlivými body. První jednání spočívá v nesplnění povinnosti řidiče vozidla neprodleně zastavit vozidlo. Zastavit vozidlo znamená přerušit jízdu z důvodu nezávislého na vůli řidiče,²²⁷ tím je okamžik vzniku dopravní nehody. Neprodleně znamená okamžitě, jakmile je to možné (vozidlo se v mnoha případech zastaví okamžikem střetu, nebo setrvačností dojede do místa konečného postavení, což se ovšem bude týkat střetů s výraznou deformací vozidla nebo střetů ve vysokých rychlostech, v ostatních případech je řidiči povinen zastavit neprodleně poté kdy nabude subjektivní vědomí o tom, že se stal účastníkem dopravní nehody²²⁸).

²²⁶ Tučně jsou vyznačena jednání naplňující znaky skutkové podstaty přestupku dle § 125c odst. 1 písm. i) bod 1-4 ZSP, porušení ostatních povinností je kvalifikováno jako přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ZSP, povinnost dle § 47 odst. 3 písm. b) ZSP spočívající v poskytnutí první pomoci podle svých schopností pak jako trestný čin neposkytnutí pomoci dle § 150 trestního zákona a jeho kvalifikovaná skutková podstata, kde vystupuje speciální subjekt – řidič dopravního prostředku (§ 151 trestního zákona). Rekodifikace trestního zákoníku pouze doslovně převzala znění ustanovení § 207 a § 208 trestního zákona účinného do 31. prosince 2009. Paradoxní v tomto směru je, že i předchozí trestní zákon (účinný od 1. ledna 1962) jako pachatele označoval řidiče „dopravního prostředku“, kdy termín dopravní prostředek byl v předpisech upravujících pravidla silničního provozu užíván především ve významu hromadné dopravy (srov. § 35 vyhlášky č. 145/1956 vyhlášky Ú.l. o provozu na silnicích), či jako pojem soukromého práva (srov. ustanovení o smlouvě o přepravě v účinném občanském zákoníku, též rekodifikovaný občanský zákoník č. 89/2012 Sb.), pro účely veřejnoprávního trestání zákonodárce nevyužil v rámci rekodifikace trestního zákona příležitost nahradit termín „dopravní prostředek“ termínem „vozidlo“.

²²⁷ Ustanovení § 2 písm. p) zákona o silničním provozu.

²²⁸ Pro splnění povinnosti zastavit vozidlo, jakož i dalších povinností, je subjektivní vědomí o existenci dopravní nehody klíčové pro složku zavinění, k tomu rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 09. 04. 1969, č.j. 3T0 102/1969. Nelze vyloučit životní situace, při nichž dojde ke vzniku (--pokračování násl. strana--)

Druhé jednání spočívá v nesplnění povinnosti ohlásit nehodu policii v případech, kdy to zákon vyžaduje, a které jsou uvedeny výše. Tuto povinnost má každý účastník dopravní nehody, nejen řidič vozidla, povinnost je splněna, učiní-li to kterýkoli z účastníků dopravní nehody. Problematická je otázka vzájemného vztahu povinností podle ustanovení § 47 odst. 3 písm. b) ZSP (přivolat k dopravní nehodě policistu) a ustanovení § 47 odst. 4 písm. c) ZSP v té části, ukládající povinnost setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po ohlášení dopravní nehody. K této otázce existují dva názory. Autor se kloní k závěru, že pokud řidič k dopravní nehodě policistu nepřivolá, např. v důsledku toho, že místo dopravní nehody nedovoleně opustí, naplní v tomto případě pouze skutkovou podstatu přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. i) bod 2 ZSP, neboť tím, že nedošlo k přivolání policisty, ani nemůže být dále vyčkáváno jeho příchodu, kdy v tomto směru jde o logický výklad obou ustanovení. Naproti tomu stojí výklad teleologický a systematický spočívající v účelu a zařazení právní normy do systému norem spočívající v tom, že se řidič, který policistu na místo dopravní nehody nepřivolá a místo dopravní nehody opustí, dopouští současně přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. i) bod 2 a § 125c odst. 1 písm. i) bod 4 ZSP, neboť se nelze zprostit odpovědnosti za porušení zákona s odkazem na jiné porušení zákona,²²⁹ a zařazení normy do kontextu ostatních norem, zejména pak bodového hodnocení protiprávního jednání řidiče.²³⁰ Autor má za to, že obě jednání netvoří vzájemně identický celek, a rozpadají se do dvou časových období. První z nich je povinnost v zákonem stanovených případech přivolat policistu a poté, kdy je policista přivolán, vyčkat do jeho příjezdu, kdy mohou nastat následující situace, přičemž vždy je naplněna pouze jedna skutková podstata přestupku (buď dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. i) bod 2 nebo ustanovení § 125c odst. 1 písm. i) bod 4 ZSP), což lze demonstrovat na následujících kauzách – první z nich je dopravní nehoda s jedním

dopravní nehody, aniž to řidič, který ji způsobil, zjistí, např. zrcátka protijedoucího vozidla při vyhýbání, oťěr nákladního automobilu o osobní, přejetí drobného hlodavce, např. morčete, které unikne vlastníkově na pozemní komunikaci, atp.

²²⁹ Tento argument autor popírá s odkazem na institut faktické konzumpce skutkových podstat.

²³⁰ Podle přílohy č. 1 zákona č. 361/2000 Sb., podléhá bodovému hodnocení jednání spočívající v neprodleném nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovoleném opuštění místa dopravní nehody nebo *neprodleném nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci*. I tento argument je autor nucen odmítnout, především pak s poukazem na skutečnost, že již v minulosti bodové hodnocení neodpovídalo realitě dikce zákona (porušení povinnosti vyplývající z dopravní značky „obytná zóna“ nebo „pěší zóna“ – srov. dikce přílohy zákona č. 361/2000 Sb. ve znění účinném do 20. srpna 2007, informativní značkou však povinnost uložit nelze).

²²⁸ Je řešena pouze problematika související s nepřivoláním policisty k dopravní nehodě a vyčkáním do jeho příjezdu. Řidič by ujetím od dopravní nehody porušil další ustanovení § 47 a naplnil by další skutkové podstaty přestupků, a v případě zranění jiné osoby i trestných činů.

účastníkem, ve druhém případě je řešena dopravní nehoda s více účastníky:

Při dopravní nehodě řidič poškodí svodidla dálnice, jde o jediného účastníka dopravní nehody. V tomto případě mu vzniká povinnost přivolat na místo policistu, neboť došlo k poškození příslušenství pozemní komunikace. Řidič z místa dopravní nehody ujede (naplní pouze skutkovou podstatu přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. i) bod 2 ZSP, neboť tím, že policistu nepřivolal ani následně nemohl čekat do jeho příjezdu),²³¹ nebo řidič na místo policistu přivolá, poté se zlekne a místo dopravní nehody následně opustí (poruší ustanovení § 125c odst. 1 písm. i) bod 4 ZSP).

Při dopravní nehodě se řidič střetne s dalšími dvěma vozidly, kterým nedá přednost v jízdě. Policistu přivolá řidič vozidla, do kterého narazil. Řidič, který dopravní nehodu zavinil, buď nezastaví a ujede, nebo zastaví, ale poté, co zjistí, že je na místo přivolána policie, toto následně opustí. V prvním případě bude řidič odpovědný za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. i) bod 2 ZSP, ve druhém za přestupek dle ustanovení § 125c odst. písm. i) bod 4 ZSP.

Poměrně dynamicky se měnila povinnost ohlásit dopravní nehodu policii v odvislosti od výše způsobené škody, která se za dobu účinnosti zákona o silničním provozu zvýšila z částky 20.000 Kč v roce 2001 na částku 100.000 Kč v roce 2009.²³² Dle důvodové zprávy k zákonu č. 274/2008 Sb., je důvodem přijetí této změny obřemenění policie od řešení dopravních nehod, které mají být řešeny cestou soukromoprávní skrze pojišťovny a tím ušetření značné části vynaložených nákladů na šetření dopravních nehod. Zákonodárce volí ještě ostřejší výrazy v tom směru, že policie musí přestat plnit povinnosti pojišťovacích ústavů, resp. jejich zaměstnanců.²³³ Zcela oprávněně však toto řešení vyvolává otázky, za je vůbec ve veřejném zájmu, aby se stát této kompetence vzdával, proti čemuž hovoří především riziko pojistných podvodů, zřeknutí pravomoci vyšetřovat často i závažné dopravní přestupky, resp. trestné činy, přílišná víra v ochotu účastníků dopravní nehody se domluvit.²³⁴ Pokud jde o jednotlivé atributy, pak s touto obavou se autor zcela ztotožňuje.

²³² Novela č. 411/2005 Sb. s účinností od 1. července 2006 zvýšila částku, od které je účastník dopravní nehody povinen tuto hlásit policii na 50.000 Kč, zákon č. 274/2008 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o policii pak zvýšil tuto částku na 100.000 Kč.

²³³ Sněmovní tisk č. 440/0, rok 2008. Důvodová zpráva k návrhu zákona, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii České republiky, zvláštní část bod 8-10.

²³⁴ Kučera, P., Ptáček, M. Několik poznámek k navrhovaným změnám právní úpravy účasti Policie České republiky při vyšetřování dopravních nehod. In *Trestní právo*, 2008. Roč. 13, č. 6, str. 3-4.

Jde-li o pojistné podvody, pak má-li soukromý subjekt (pojišťovna) podezření o spáchání pojistného podvodu, je k prověření této skutečnosti volána policie jako orgán činný v trestním řízení, kdy zachováním ohlašovací povinnosti by bylo toto riziko již eliminováno v průběhu vyšetřování dopravní nehody.

V případě, že se osoby skutečně dohodnou a sepiší tzv. společný záznam o dopravní nehodě, nezjistí se příčina dopravní nehody, která je důsledkem porušení povinností v zákoně o silničním provozu. V této souvislosti je nasnadě otázka, co je přednějším veřejným zájmem – obřemenění policie od šetření dopravních nehod a tím redukce výdajů nebo eliminace řidičů páchajících závažné přestupku v silničním provozu (např. řízení pod vlivem alkoholu), kdy právě tito budou nejvíce motivováni se „dohodnout“ cestou sepsání společného záznamu.

Třetí otázka, mnohem více než dvě předchozí, je nejvíce citelná v praxi. Účastníci dopravní nehody nebo jeden z nich odmítne sepsat společný záznam o dopravní nehodě a tato je policii oznámena bez ohledu na výši škody. Vzniká tak podezření na spáchání přestupku, a policie v tomto směru je povinna konat,²³⁵ takže na místo dopravní nehody dorazí a šetření provede. Motiv přivolání policie nemusí být dán nutně neochotou k sepsání společného záznamu, ale též neschopností odhadnout výši škody vzniklé v důsledku dopravní nehody.

Řešení de lege ferenda podle názoru autora spočívá ve finanční participaci pojišťoven jako soukromých subjektů na výjezdech policie k dopravním nehodám a následných nákladech správních řízení, případně stanovení povinnosti okamžitého ohledání místa dopravní nehody pracovníkem pojišťovny namísto sepsání společného záznamu, kdy v tomto směru státní orgány skutečně suplují povinnosti soukromoprávního subjektu, který má cestou zákonné úpravy usnadněno podnikání skrze institut zákonného pojištění vozidel, neboli „povinného ručení“.

Přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. i) bod 3 ZSP se dopustí účastníci dopravní nehody, kteří si na místě neprokáží svou totožnost a nesdělí údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě.

²³⁵ Ustanovení § 58 odst. 1 přestupkového zákona a § 67 odst. 1 přestupkového zákona.

„Prokázat totožnost“ znamená prokázání údajů o osobě, na základě nichž je tuto možné identifikovat. Jedná se o pomocnou definici autora, zákon mlčí. Ve smyslu ustanovení § 63 odst. 1 zákona o policii se prokázáním totožnosti rozumí prokázání jména (jmen), příjmení, data narození a v případě potřeby také adresy trvalého pobytu, místa pobytu nebo pobytu v zahraničí, rodného čísla a státní příslušnosti. Nejčastěji se toto prokázání děje občanským průkazem, ale nelze vyloučit i jinou veřejnou listinu, např. cestovní pas, průkaz o pobytu cizince, řidičský průkaz. V tomto směru je paradoxní, že zákon o silničním provozu v ustanovení § 6 odst. 8 písm. a)-d) stanoví doklady, které má řidič mít u sebe při řízení vozidla, jimiž jsou řidičský průkaz, osvědčení o registraci vozidla, doklad o pojištění vozidla a případně doklad o zdravotní způsobilosti, avšak není povinen mít u sebe občanský průkaz, neboť řidičský průkaz je doklad, v němž nejsou zavedeny všechny údaje nezbytné k prokázání totožnosti.²³⁶ Identifikace je tak na vlastním sdělení těchto údajů účastníky dopravní nehody, nemají-li u sebe občanský průkaz.²³⁷

„Sdělení údajů o vozidle“ lze naopak prokázat cestou osvědčení o registraci vozidla, které je řidič povinen mít u sebe ex lege. Autor proto v legislativním textu považuje za nadbytečnou sémantickou kombinaci (prokázat a sdělit) a za nejvhodnější považuje v obou případech povinnost údaje „prokázat“ s vědomím, že tento stav nepokryje všechny životní situace.

Typickým pachatelem přestupku je účastník dopravní nehody, který odmítne prokázat svou totožnost druhému účastníku dopravní nehody, např. z místa ujede, nebo neposkytuje součinnost k prokázání totožnosti. Odpovědnost za přestupek nebude založena ve chvíli, pokud jeden z účastníků, případně oba dva trvají na přivolání policie, kdy tato následně provede ztotožnění.

Poslední skutkovou podstatou v souvislosti s jednáním po dopravní nehodě je přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. i) bod 4 zákona o silničním provozu spočívající v následném jednání poté, co je dopravní nehoda oznámena, případně poskytnuta první pomoc – osoba v tomto časovém okamžiku opustí místo dopravní nehody, o němž bylo již pojednáno v souvislosti s přestupkem podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. i) bod 2 zákona o silničním provozu.

²³⁶ Podle ustanovení § 83 zákona o silničním provozu je veřejná listina, která prokazuje řidičské oprávnění držitele, obsahuje jméno, příjmení, a podobu, jakož i další údaje, kterými jsou podle ustanovení § 1 odst. 3 vyhlášky o řidičských průkazech ještě datum a místo narození, obec trvalého pobytu, nikoli však trvalý pobyt.

²³⁷ Zákon č. 133/2000 Sb., o občanských průkazech nestanoví povinnost mít tento doklad při sobě.

Specifickým problémem v právní kvalifikaci je jednání spočívající v ujetí (odejití) z místa dopravní nehody. Podle dosavadní praxe, a autor se s touto ztotožňuje, naplní takový pachatel všechny skutkové podstaty přestupků vyjma ustanovení § 125c odst. 1 písm. i) bodě 4 zákona o silničním provozu. Podle názoru autora však jde o jedno z nejnebezpečnějších jednání související s porušením povinnosti po dopravní nehodě, což by se mělo projevit jako samostatná kvalifikovaná skutková podstata přestupku, neboť v tomto směru je jednání pachatele škodlivější tím, že jeho úmysl zahrnuje nepřesvědčení se o vzniklé situaci, skutek je páchan v drtivé většině případů s úmyslem nebýt odhalen a tím se zřeknout odpovědnosti za následky dopravní nehody.²³⁸ De lege ferenda považuje autor za vhodné zavedení kvalifikovaní skutkové podstaty postihující obecně jednání spočívající v nedovoleném opuštění místa dopravní nehody, lhostejno v jakém časovém intervalu (nezastavení vozidla či po přesvědčení se o situaci na místě).

²³⁸ Za stávající zákonné úpravy lze zaznamenat jistou dichotomii právní úpravy, kdy v ukládaných sankcích lze toto zohlednit pouze zvýšením pokuty směrem k horní hranici sankcí, avšak řidiči, nedopustil-li se téhož přestupku v uplynulých 12 měsících opakovaně, hrozí maximální výše pokuty ve výši 5.000 Kč. Shovívavost k tomuto jednání může mít fatální následky pro poškozeného, kdy pojišťovna odmítne pojistné plnění, není-li zjištěn škůdce, resp. není vozidlo, z jehož „povinného ručení“ by tato povinnost byla splněna. Na druhou stranu je však jednání spočívající v neprodleném nezastavení vozidla na místě dopravní nehody nebo nedovoleném opuštění místa dopravní nehody po přivolání policie nebo poskytnutí první pomoci hodnoceno 7 body, tedy v zrcadle bodového hodnocení se řadí mezi nejzávažnější jednání.

V. Závěr

Na správní trestání jsou obecně kladeny vysoké nároky. Evropská úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod, jakož i předpisy nejvyšší právní síly v České republice – Ústava a Listina, stanoví zásady, které dále prostupují předpisy nižší právní síly.

Nelze říci, že by tyto nároky nesplňovaly hmotněprávní předpisy, jakož i předpisy upravující správní řízení o přestupcích, přesto vykazují poměrně hmatatelné nedostatky, což se projevuje v aplikační praxi správních orgánů, kdy tato ne vždy odpovídá zásadám právního státu, ke kterému se Česká republika hlásí v článku 1 Ústavy. Neexistuje žádný kodex právních zásad určujících právní stát, přesto je nutné poukázat na obecně uznávaný princip právní jistoty, který je jedním ze stavebních kamenů naplňujících ideu právního státu.²³⁹

Problémy v aplikační praxi, které zákony přináší, lze shrnout do následujících okruhů, jež jsou ne zcela v souladu s principem právní jistoty:

1. hypertrofie právních norem, resp. jejich nadměrná produkce,
2. nejasná teleologie normy,
3. obtížná srozumitelnost normy a s ní související,
4. ne zcela logické zařazení právní normy v kontextu ostatních právních norem.

Samostatnou otázkou je přiměřenost sankcí a s tím související limitace správního uvážení.

Hypertrofie právních předpisů je markantní při sledování historického vývoje právní úpravy skutkových podstat dopravních přestupků, kdy ve sledovatelném období od roku 1910 do současnosti (více než 100 let) po dobu 80 let postačovala jedna či dvě skutkové podstaty, a v posledních dvaceti letech jejich počet vzrostl na 34. Nelze pochopitelně odhlédnout od technického pokroku v dopravě, nicméně základní pravidla silničního provozu zůstávají v zásadě konstantní, a s tím by měla korespondovat rovněž ustanovení sankční, v samotném textu práce shledává autor nadbytečné hned dvě skutkové podstaty²⁴⁰ (držení hovorového

²³⁹ Brösl, A. Právní stát, str. 66-67.

²⁴⁰ Samotnou otázkou je pak otázka transferu dopravního přestupku spojeného s ublížením na zdraví zpět na orgány činné v trestním řízení.

nebo záznamového zařízení, stání s vozidlem na místě vyhrazeném pro osobu zdravotně postiženou), přičemž jde o zlomek skutkových podstat dopravních přestupků.

Nadprodukcí norem generují dva motory – společenská poptávka „je potřeba něco udělat se snížením nekázně v silničním provozu,“ či zájmy určitých skupin výrobců a distributorů „bezpečnostních prvků“. Namísto důsledné prevence a vytváření podmínek pro bezpečnější provoz cestou stavebnětechnického řešení pozemních komunikací a důsledné dopravní výchovy tak zákonodárce řeší zlepšení bezpečnosti na pozemních komunikacích cestou nadprodukce zákonných povinností řidiče a na ně navazujících sankcí, o nichž ztrácí přehled i ti, jimž jsou určeny a vytrácí se tak účel, pro který se stala norma součástí právního řádu. Bez pochyby je nežádoucí, aby motorové vozidlo neřídila osoba, která není držitelem řidičského oprávnění, je však zájmem postihnout stejně osobu, která formálně pochybila a není držitelem řidičského oprávnění v důsledku opomenutí požádat o jeho vrácení?

Srozumitelnost právních norem je problém, který podle názoru autora se vyskytuje v celém právním řádu České republiky, v případě dopravních přestupků se projevuje:

- užitím nesprávné právní terminologie (registrační značka – státní poznávací značka, legislativní vývoj skutkové podstaty související s ublížením na zdraví po dopravní nehodě nebo způsobením škody dopravní nehodou na jiném vozidle, kde sám zákonodárce přijal v této oblasti normu za účelem odstranění nepřesností a duplicit),²⁴¹
- zařazení normy do systému stran zásad logiky, v důsledku čehož:
 - o navazující norma je nepřesná (přestupky související s tabulkami registračních značek a technickým stavem vozidla, přestupek související s konzumací alkoholu),
 - o norma je neaplikovatelná (hist. přestupek spočívající v usmrcení osoby v důsledku dopravní nehody, současně pak ustanovení o zadržení řidičského průkazu osobě, která má uloženu sankci zákazu činnosti),

²⁴¹ Zákon č. 215/2007 Sb. s účinností od 15. srpna 2007.

- o aplikace normy způsobuje nedůvodné rozdíly (rozdíl ve výši sankce v případě řízení pod vlivem alkoholu u řidičů nemotorových vozidel nebo stání s vozidlem na místě vyhrazeném pro osoby zdravotně postižené u řidičů projednaných v blokovém a správním řízení, vztah trestného činu dle ustanovení § 337 tr. zákona a přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 ZSP, jde-li o osobu, která nikdy nebyla držitelem řidičského oprávnění),
- o normy si přímo odporují.²⁴²

Sankce plní jak preventivní účinek (výchovné působení na pachatele, jakož i na potenciální pachatele), tak represivní funkci (újma pachateli za protiprávní jednání) a musí odpovídat společenské závažnosti jednání. Základním problémem podle názoru autora zůstává u dopravních přestupků výše sankcí, která je limitována dolní a horní hranicí pokuty a zákazu činnosti, přičemž je výslovně vyloučeno moderační právo správního orgánu od uložené sankce upustit. Prakticky vznikaly a vznikají situace, kdy pachatel za přestupek, jakožto jednání nižší společné závažnosti, může být postižen citelnější újmou než pachatel trestného činu (přestupek související s řízením motorového vozidla bez řidičského oprávnění, přestupek související se způsobením dopravní nehody, v jejímž důsledku dojde k ublížení na zdraví jiné osobě). Uvnitř správního trestání pak vznikají disproporce mezi postihem pachatele blokovou pokutou a ve správním řízení (přestupek spočívající v zastavení vozidla na místě vyhrazeném pro osobu zdravotně postiženou). Bohužel, tento princip potvrdil až na výjimky²⁴³ Ústavní soud v nálezu ze dne 25. 10. 2011, č.j. Pl. ÚS 14/2009, kdy neshledal existenci spodních hranic sankcí za protiústavní a neodpovídající specifickým jednotlivých případů, resp. jejich individualizaci.²⁴⁴

²⁴² Byť tento stav není zaznamenán ve vlastní úpravě dopravních přestupků v ustanovení § 125c ZSP, ustanovení § 23 přestupkového zákona upravující rovněž porušení předpisů v dopravě touto vymožeností disponuje, cit.: „Podle odst. 2 platí, že za přestupek podle odstavce 1 písm. a) až e) lze uložit pokutu do 5.000 Kč a za přestupek podle odstavce 1 písm. f) až h) pokutu do 10.000 Kč; zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku lze uložit za přestupek podle odstavce 1 písm. b), d) a f). Odst. 3 následně stanoví, že v blokovém řízení lze za přestupek podle odst. 1 písm. f) a písm. g) uložit pokutu do 5.000 Kč. Podle odst. 4 platí, že přestupek, za který lze uložit zákaz činnosti, nelze projednat v blokovém řízení.“

²⁴³ Odlišná stanoviska soudců JUDr. Elišky Wagnerové a JUDr. Ivany Jírů.

²⁴⁴ Přesto ve své dřívější rozhodovací činnosti Ústavní soud kladl důraz na to, že je správní orgán povinen zhodnotit to, zda sankce není pro pachatele likvidační, srov. usnesení ÚS ze dne 1. 7. 2004, sp. zn. IV. ÚS 638/03. Pokutu 25.000 Kč však Ústavní soud jako likvidační neshledal, byť jde o částku, která převyšuje průměrnou mzdu, na kterou 70 % populace v České republice v produktivním věku nedosahuje (nepočítaje v to důchodce a osoby čerpající sociální pomoc státu).

De lege ferenda považuje autor za nezbytné rozšířit správní uvážení v rámci ukládání sankcí tak, aby sankce odpovídala závažnosti přestupku, což je kritérium, které je správní orgán povinen vyhodnotit při jejím ukládání dle ustanovení § 12 odst. 1 přestupkového zákona.²⁴⁵ Toho lze dosáhnout buď cestou zrušení ustanovení § 125c odst. 10 ZSP, které vylučuje moderační právo správních orgánů při ukládání sankcí nebo zrušením spodních hranic sankcí.

Náprava jako celek spočívá především v precizaci právní úpravy (právní terminologie a provázanost norem), redukci počtu skutkových podstat, stanovení odpovídajících sankcí s možností zohlednit konkrétní životní situace, kdy jednotlivé návrhy řešení jsou prezentovány ve vlastních kapitolách. To ovšem vyžaduje především odpovědný přístup zákonodárce k normotvorbě s jasným vytyčením cíle, pro který má být vždy konkrétní norma součástí právního pořádku. Cesta určitě není a nebude snadná...

²⁴⁵ Rozh. NSS ze dne 29. 04. 2009 č.j. 9 As 53/2008-60.

VI. Résumé a klíčová slova

Résumé

Rigorous thesis deals with selected facts of cases of traffic violation and it is concerned on problems connected with application and interpretation of laws. Text is divided into four basic parts: historical context of laws regulates traffic violation, the term of „offence“ and its relationship between other violation of law such as criminal act and administrative offence, selected facts of cases of traffic violation, conclusion. Text is completed by model cases and references to actual decision of Supreme administrative court, criminal senate of Supreme court and Constitutional court of the Czech republic. In the situation of application problem, author brings the comparison of legal acts of Czech republic with Slovak republic and Poland, which are the states with high number of traffic violation as well and also brings the proposals for „de lege ferenda“ acts.

It brings critical point of view of the author who deals with this agenda for six year term as the lawyer in public administration and whose agenda is to solve the appeals of accused of traffic offences, represents the office in the case of actions on its decisions at county administrative court and Supreme administrative court. Author also works as a lecturer for public administration and takes stands on the decision practice of subordinate municipalities.

The thesis basically named actual problems with application of law by organs deals with this agenda, which can be summed as follows: hypertrophy of law, question of purpose of specific law, unintelligibility of rule which is connected with the position of rule in legal system. Specific problems bring the sanctional rules.

Author proposes various solutions in each chapter connected with specific facts of cases, on conclusion point out the problems which are common to all agenda deals with traffic violation. It is concerned only on the problems of substantive law rules, while shall be used and interpreted, while proceeding norms are another side of problem. The thesis deals with „selected“ facts of cases – 15 of 34, but they cover the major offences and noticed the typical problems with application.

Klíčová slova

přestupek, dopravní přestupek, skutková podstata, sankce

Key words

offence, traffic violation, fact of case, penalty

VII. Použité zdroje

Monografie

BRÖSTL, A. *Právní stát. Pojmy, teorie, principy*. Košice: Medes, s.r.o., 1995. 111 s., ISBN 80-967499-0-0

BUŠTA, P. KNĚŽÍNEK, J. SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem ve znění 23 novel*. Praha: Lenka Buštová, 2011, 228 s., ISBN 978-80-904270-2-3

ČERVENÝ, Z. a kol. *Přestupkové právo. Komentář k zákonu o přestupcích včetně textů souvisejících předpisů*. 16 vydání. Praha, Linde: 2009, 431 str. ISBN 9788072017683

HENDRYCH, D. *Správní právo. Obecná část*. Praha: C.H. Beck, 2009, 837 s., ISBN 9788074000492

HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H. *Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou a přehled zákonů obsahujících skutkové podstaty přestupků*. Praha, Leges, 2009, 366 s., ISBN 9788087212158

HRDLIČKA, P. – KNĚŽÍNEK, J. – MLSNA, P. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2009, 660 s., ISBN 978-80-7357-477-2

JEMELKA, L. , VETEŠNÍK, P. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení*. Komentář. Praha: Leges, 2011, 534 s., ISBN 978-80-7400-355-4

JELÍNEK, J. a kol. *Trestní právo hmotné. Obecná, zvláštní část*. Praha: Leges, 2009, 895 s., ISBN 9788087212240

JELÍNEK, J. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 2 aktualizované vydání. Praha: Leges, 2011, 1280 s., ISBN 978-80-87212-99-8

KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1. 7. 2006*. Praha: Linde, 2006, 430 s., ISBN 80-7201-613-X

KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy souvisejícími na CD*. Praha: Leges, 2008, 512 s., ISBN 9788087212035

KRATOCHVÍL, V. a kol. *Kurs trestního práva. Trestní právo hmotné. Obecná část*. Praha: C. H. Beck, 2009. 797 s., ISBN 978-80-7400-042-3

LEITNER, M. – Lukášek, V. – Kopecký, Z. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy související s komentářem*. 3. přepracované vydání podle právního stavu k 1. 7. 2006. Praha: Linde, 2006, 572 s. ISBN 9788072016167

POKORNÝ, P. *Aktuální vývoj bezpečnosti silničního provozu v České republice v porovnání s ostatními zeměmi Evropské unie*. [on-line] Zpráva Countdown to 2010, Only two years

to Act vydané European Transport Safety Council. Dostupné na www.cdv.cz, (zobrazeno 10. 02. 2012).

PRŮCHA, P. *Správní právo obecná část. 5. doplněné a opravené vydání*. Brno: Masarykova univerzita, 2003, 224 s., ISBN 80-210-2763-0

PRŮCHA, P. *Správní právo. Obecná část*. Brno: Masarykova univerzita, 2007, 418 s., ISBN 9788072392070

ROSENBACH, F. *Automobilista před zákonem*. Praha: Státní nakladatelství, 1930, 208 s.

VEDRAL, J. *Správní řád. Komentář*. Praha : Ivana Hexnerová – Bova Polygon, 2006, 1042 s., ISBN 8072731343

Odborná periodika a sborníky

FRIML, K. *K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech*. In *Trestněprávní revue*, 2008. Roč. 8, č. 4, str. 99-100.

KNĚŽÍNEK, J. *K maření výkonu úředního rozhodnutí řízením bez řidičského oprávnění podle nového trestního zákoníku*. In *Trestněprávní revue*, 2009. Roč. 8, č. 7, str. 197-200.

KUČERA, P., PTÁČEK, M. *Několik poznámek k navrhovaným změnám právní úpravy účasti Policie České republiky při vyšetřování dopravních nehod*. In *Trestní právo*, 2008. Roč. 13, č. 6, str. 3-4.

MÁRTON, M. *Několik úvah o sankcionování přestupků v dopravě*. In *Cofola 2010 The conference proceedings*. Brno: Masarykova univerzita, 2010, str. 1154-1163., ISBN 978-80-210-5151-5

MÁRTON, M. *Several considerations on punishment of traffic violation*. In *Cofola 2010 Key points and Ideas*. Brno, Masarykova univerzita, 2010, str. 158. ISBN 978-80-210-5150-8, anglicky

MÁRTON, M. *Právní regulace rychlosti vozidel na pozemních komunikacích od počátku automobilismu až po současnost*. In *Právní rozpravy 2011 – Evropské právo. Sborník příspěvků konference*. Hradec Králové: Magnanimitas, 2011 str. 153-162., ISBN 978-80-904877-0-3

POLÁK, P. *Heretikem proti své vůli aneb ještě jednou o tzv. vybodování a § 337 odst. 1 písm. a) tr.z.* In *Trestněprávní revue*, 2011. Roč. 11, č. 12, str. 350-355

PUŽMAN, J. *Právní řád v Čechách a na Moravě*. Právní prakse. 1938-1939, roč. III, č. 7-8, s. 177 a násl.

ŘEHÁČEK, J. *K možnostem využití prostředků trestního práva při postihu kriminality v silniční dopravě*. In *Trestní právo*, 2009. Roč. 6, č. 8, str. 170-176

Právní předpisy

Česká republika

zákon č. 117/1852 ř. z., o zločinech, přečinech a přestupcích

nařízení ministra vnitra č. 198/1857 ř.z. o postihování některých protiprávních jednání

zákon č. 47/1866 čes.z.z., kterým se vydává řád policie silniční platný pro království České kromě hlavního města Prahy

zákon č. 5/1875 mor.z.z., kterým se vydává Řád policie silniční pro veřejné nestátní silnice na Moravě

zákon č. 5/1878 slez.z.z., kterým se vydává Řád policie silniční pro veřejné nestátní silnice ve Slezsku

nařízení č. 22/1881 slez. z. z., o jízdě s neobyčejným nákladem po mostech na říšských silnicích

nařízení č. 95/1887 mor. z. z., týkající se dopravy neobyčejně těžkých břemen přes dřevěné s železné mosty okresních a obecních silnic

nařízení uherského ministra vnitra č. 57.000/1900 B.M. o jízdě motorových vozidel na veřejných cestách

Mezinárodní Pařížská úmluvu ze dne 11. října 1909 o jízdě motorovými vozidly

nařízení č. 81/1910 ř. z. předpisy o jízdě samohybných vozidel

nařízení uherského ministra vnitra č. 73.000/1910 B.M nařízení vztahující se na provoz s mezinárodními cestovními dokumenty anebo bez těchto opatřených motorových vozidel.

nařízení uherského ministra vnitra č. 160.000/1910 B.M. o provozu tuzemských a cizozemských vozidel a o užívání nařízení

zákon č. 11/1918 Sb., o zřízení státu československého

zákon č. 9/1931 Sb., kterým se vyhlašuje Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly ze dne 24. dubna 1926

zákon č. 124/1931 Sb., kterým se provádí Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly ze dne 24. dubna 1926 a vydávají se některé zatímné předpisy o jízdě motorovými vozidly

zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly

vládní nařízení č. 203/1935 Sb., kterým se provádí zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly

zákon č. 82/1938 Sb., o dopravních značkách pro silniční dopravu

vládní nařízení č. 100/1938 Sb., kterým se provádí zákon č. 82/1938 Sb., o dopravních značkách pro silniční dopravu

vládní nařízení č. 241/1939 Sb., o jízdě motorovými vozidly

vládní nařízení č. 242/1939 Sb., o chování v silniční dopravě (dopravní řád silniční – d. ř. s.)

vládní nařízení č. 243/1939 Sb., o připuštění osob a vozidel k dopravě na silnicích (řád o připuštění k silniční dopravě – ř. p. s. d.)

nařízení říšského protektora č. 12/39 ze dne 7. června 1939 k provedení čl. X – XII výnosu říšského kancléře ze dne 16. 03. 1939 o Protektorátu Čechy a Morava

zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích

zákon č. 88/1950 Sb., trestní zákon správní

nařízení č. 11/1951 Sb., jímž se provádí zákon o provozu na veřejných silnicích

vyhláška č. 328/1951 Ú. l., o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu

vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích

vyhláška č. 196/1953 Ú. l., o provozu na silnicích

vyhláška č. 145/1956 Ú. l., o provozu na silnicích

zákon č. 24/1967 Sb., o kárném (disciplinárním) stíhání rozkrádání a poškozování majetku v socialistickém vlastnictví

zákon č. 60/1961 Sb., o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku

zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon

zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

vyhláška č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech

vyhláška č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu

Vídeňská úmluva o silničním provozu z roku 1968, publikováno ve sbírce zákonů a mezinárodních smluv Československé socialistické republiky jako č. 40/1980 Sb.

zákon č. 71/1967 Sb., správní řád

vyhláška č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu

vyhláška č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek odborné způsobilosti

vyhláška č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích

zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 552/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

zákon č. 90/1995 Sb., o jednacím řádu Poslanecké sněmovny, ve znění pozdějších předpisů

nařízení Rady ES č. 2411/98 ze dne 3. listopadu 1998, o uznávání rozlišovacích značek členského státu, ve kterém jsou registrována motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, v dopravním provozu Společenství

zákon č. 107/1999 Sb., o jednacím řádu Senátu, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů

zákon č. 328/1999 Sb., o občanských průkazech, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 133/2000 Sb., o evidenci obyvatel a o rodných číslech a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se stanoví pravidla silničního provozu, ve znění pozdějších předpisů

vyhláška č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod

zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně
zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů

vyhláška č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 6/2002 Sb., o soudech a soudcích, ve znění pozdějších předpisů

vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 341/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 273/2008 Sb., o policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 274/2008 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o policii, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění

Slovenská republika

zákon č. 8/2009 Z.z., o cestnej premávke

zákon č. 372/1990 Sb., o priestupkoch

Polská republika

Ustawa Dz.U. 1997 Nr 98 poz. 602, prawo o ruchu drogowym

Ustawa Dz.U. 1971 Nr 12 poz. 114, kodeks wykroczeń

Rozporządzenie ministra spraw wewnętrznych i administracji Dz.U. 2002 Nr 236 poz. 1998, w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego

Judikatura a stanoviska justičních orgánů

Nález Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2011, č.j. Pl. ÚS 14/2009, www.concourt.cz

Rozsudek Krajského soudu v Ostravě č.j. 58 Ca 46/2009-37 ze dne 26. 02. 2010, publikováno ve sbírce rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího správního soudu jako č.2080/2010, www.nssoud.cz

Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové, č.j. 31 Ca 3/2007 ze dne 21. 2. 2007

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 09. 04. 1969, č.j. 3T0 102/1969. Publikováno jako č. 37/1969 ve Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu.

Rozsudek Okresního soudu v Galantě ze dne 25. 03. 1966, č.j. 2 T 40/66. Publikováno jako č. 13/1967 ve Sbírce rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu. Dostupné v aplikaci ASPI pod IČ JUD634CZ

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. 05. 1968, č.j. Tz 46/68, dostupné v aplikaci ASPI pod IČ JUD845CZ

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 15. 02. 1988, č.j. 1 Tz 42/87. Publikováno jako č. 33/1989 ve Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 04. 2004, č.j. 2 As 3/2004 – 70, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 07. 2005, č.j. 1 Afs 136/2004 – 59, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 08. 2005, č.j. 6 As 41/2004 – 51, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 08. 2005, č.j. 6 As 57/2004 – 57, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 10. 2005, č.j. 6 As 65/2004 – 59, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 01. 02. 2006, č.j. 1 As 7/2005 – 78, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 09. 2007, č.j. 4 As 19/2007 – 114, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 10. 2007, č.j. 1 As 33/2007 – 150, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 11. 2007, č.j. 5 As 42/2007 – 55, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 02. 04. 2008, č.j. 1 As 12/2008 – 67, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 06. 2008, č.j. 6 As 48/2007 – 58, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 09. 2008, č.j. 5 As 42/2008 – 42, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 10. 2008, č.j. 1 As 64/2008 – 42, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 01. 2009, č.j. 1 As 96/2008 – 115, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 04. 2009, č.j. 9 As 53/2008 – 60, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 04. 2009, č.j. 2 As 63/2008 – 83, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 05. 2009, č.j. 1 As 27/2009 – 86, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 06. 2009, č.j. 5 As 46/2008 – 50, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 08. 12. 2009, č.j. 7 As 69/2008 – 47, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 12. 2009, č.j. 5 As 104/2008 – 45, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 03. 2010 č.j. 5 As 24/2009 – 65, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 03. 2010 č.j. 8 As 68/2009 – 83, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 03. 2010 č.j. 1 As 15/2010 – 90, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 03. 06. 2010 č.j. 2 As 38/2010 – 70, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 09. 09. 2010, č.j. 2 As 41/2010 – 77, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 09. 2010 č.j. 8 As 59/2010 – 78, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 09. 2010 č.j. 7 As 74/2010 – 84, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 01. 2011 č.j. 8 As 27/2010 – 75, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 05. 2011 č.j. 7 As 105/2010 – 96, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 05. 2011, č.j. 5 As 77/2010 – 156, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 06. 2011, č.j. 7As 83/2010 – 63, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 06. 2011 č.j. 5 As 10/2011 – 111, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 07. 2011, č.j. 7 As 102/2010 – 86, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 07. 2011 č.j. 5 As 50/2011 – 71, www.nssoud.cz

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 09. 2011 č.j. 2 As 56/2011 – 79, www.nssoud.cz

Rozsudek Vyššího vojenského soudu v Příbrami ze dne 23. 07. 1987 č.j. 1T0 225/87. Publikováno jako 44/1988 ve Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek NS.

Stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu č.j. Pls 7/65 ze dne 15. 12. 1965 k trestným činům v dopravě. Publikováno jako č. I/66 ve Sbírce rozhodnutí Nejvyššího soudu. Dostupné v aplikaci ASPI pod IČ JUD8129CZ

Stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu č.j. 75/89 ze dne 02. 01. 1989 k trestným činům v dopravě ze dne 02. 01. 1989. Dostupné v aplikaci ASPI (původní nebo upravené texty pro ASPI) pod IČ JUD 13034CZ

Stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu spis. zn. Tpnj 301-2007 ze dne 24. 10. 2007, www.nssoud.cz

Usnesení Městského soudu v Praze spis. zn. 7 To 157/2010 ze dne 20. 04. 2010.

Usnesení trestního kolegia Nejvyššího soudu č.j. 5 Tdo 10/2008 ze dne 28. 01. 2008, www.nssoud.cz

Usnesení trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 10. 12. 2008 č.j. 7 Tdo 1529/2008, www.nsoud.cz

Usnesení trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 21. 04. 2011, č.j. 6 Tdo 509/2011, www.nsoud.cz

Usnesení Ústavního soudu ze dne 30. 09. 2010, č.j. II. ÚS 2317/2010, www.concourt.cz

Usnesení Ústavního soudu ze dne 1. 7. 2004, sp. zn. IV. ÚS 638/03, www.concourt.cz

Usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 05. 2012, č.j. 7 As 69/2008-37, www.nssoud.cz

Usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 05. 2012, č.j. 5 As 126/2011-129, www.nssoud.cz

Stanoviska orgánů státní správy

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství – Metodické stanovisko k problematice řízení vozidel pod vlivem drog, ze dne 06. 06. 2011, č.j. MSK 100709/2011.

Metodický pokyn Ministerstva zdravotnictví pro postup při laboratorním stanovení alkoholu (etylalkoholu) v krvi ZD 10/2006 in Věstník Ministerstva zdravotnictví, rok 2006, částka 7.

Ministerstvo dopravy ČR – Metodické stanovisko k nabytí řidičského oprávnění, ze dne 03. 11. 2006, č. 126/2007-160-LEG/6

Ministerstvo dopravy ČR – Metodické stanovisko k aplikaci ust. § 22 odst. 1 písmeno a) bod 1 a 2, přestupkového zákona, ze dne 10. 9. 2008 č. 754/2008-160-OST/1

Ministerstvo dopravy ČR – Metodické stanovisko k aplikaci ust. § 22 odst. 1 písmeno a) bod 3, přestupkového zákona, ze dne 26. 1. 2007 č. 1/2007-150-ORG3/4

Ministerstvo dopravy ČR – Metodická pomůcky pro výkon některých správních činností obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a krajských úřadů v souvislosti s novelizací zákonů č. 361/2000 Sb. a č. 379/2005 Sb. zákonem č. 274/2008 Sb., ze dne 07. 05. 2009, č. 285/2009-160-OST/1

Ministerstvo dopravy ČR – Metodická pomůcka Ministerstva dopravy k usměrnění některých správních činností v souvislosti s aplikací zákona č. 411/2005 Sb. ze dne 19. 5. 2006, č.j. 48/2006-160-LEG/1.

Ministerstvo dopravy ČR – Metodické stanovisko k jednotnému postupu při řešení přestupků souvisejících s rychlostí jízdy ze dne 04. 08. 2006, zn. 89/2006-160-LEG/1.

Český Metrologický ústav – Pracovní postup č. 114-MP-C008-08 Metodika měření alkoholu v dechu pro analyzátory alkoholu v dechu jako příloha závěrečné zprávy k úkolu

TR č. 860122. Zabezpečení plnění úkolu jednotné koncepce měření v dopravě. Dostupné na www.cmi.cz (zobrazeno dne 06. 07. 2012).

Souhrnná zpráva Veřejného ochránce práv za rok 2005. [on-line] Dostupné na: <http://www.ochrance.cz/zpravy-o-cinnosti/zpravy-pro-poslaneckou-snemovnu> (zobrazeno dne 05. 05. 2012).

Příloha č. 6 Věstníku dopravy 18/2008 ze dne 27. srpna 2008, č.j. 3/2008-150/ORG3/10 – kategorizace závad (čtyřmístné kódy). [on-line] Dostupné na: www.mdcr.cz/vestnikdopravy2012 (zobrazeno 05. 05. 2012).

Veřejný ochránce práv – Zpráva o výsledku šetření Veřejného ochránce práv spis. zn. 3059/2012/VOP/MK ze dne 27. 07. 2012.

Internet, ASPI

Besip: Vliv rychlosti na bezpečnost silničního provozu. [on-line], poslední aktualizace dne 09. 03. 2009, zobrazeno dne 3. 10. 2010. Dostupné na: www.ibesip.cz

Český statistický úřad. Česká republika v číslech 2011 – obyvatelstvo. Soubor PDF [On line]. Poslední revize dne 17. 05. 2011. Zobrazeno dne 01. 06. 2011. Dostupné na: [http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/informace/oby03131212.xls/\\$File/oby031312.xls](http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/informace/oby03131212.xls/$File/oby031312.xls).

Ministerstvo dopravy. *Informace o stavu bodového hodnocení – bodování řidiči. Soubor PDF*. [On line]. Poslední revize dne 05. 01. 2012. Zobrazeno 12. 06. 2012. Dostupné na <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/2CB0CA95-0C4A-409D-BE3D-426B2C7D5AAE/0/stat1112.pdf>.

Novinky.cz. *Usvědčit řidiče z požití drog má být jednodušší*. [On-line]. Zobrazeno dne 02. 08. 2012. Dostupné na: <http://www.novinky.cz/domaci/274763-usvedcit-ridice-z-poziti-drog-ma-byt-jednodussi.html>

Sdružení automobilového průmyslu. *Složení vozového parku v České republice – souhrnné registrace k 31. 12. 2011* [On line]. Zobrazeno dne 12. 06. 2011. Dostupné na: [www. http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm](http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm).

Šámal, P. Korběl, F. Změny trestního zákoníku v ústavněprávním výboru sněmovny. Texty pro ASPI, IČ aspi LIT 34566CZ

Důvodové zprávy k návrhu zákonů

Sněmovní tisk č. 17 Důvodová zpráva k zákonu č. 67/1993 Sb., o změně zákona o přestupcích. [On-line]. Zobrazeno dne 15. 07. 2011. Dostupné na [www. psp.cz](http://www.psp.cz)

Sněmovní tisk č. 477. Důvodová zpráva k zákonu č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. [On-line]. Zobrazeno dne 15. 07. 2011. Dostupné na [www. psp.cz](http://www.psp.cz)

Sněmovní tisk č. 870/0. Důvodová zpráva k návrhu zákona, kterým se mění zákon o přestupcích (zákon č. 62/2002 Sb.) [On-line]. Zobrazeno dne 15. 07. 2012. Dostupné na www.psp.cz

Sněmovní tisk č. 833/0. Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb. [On-line]. Zobrazeno dne 15. 07. 2012. Dostupné na www.psp.cz

Sněmovní tisk č. 174/0. Důvodová zpráva k zákonu, kterým se mění zákon o silničním provozu (zákon č. 215/2007 Sb.) [On-line]. Zobrazeno dne 15. 07. 2012. Dostupné na www.psp.cz

Sněmovní tisk č. 410/0, rok 2008. Důvodová zpráva k vládnímu návrhu trestního zákona. [On-line]. Zobrazeno dne 15. 07. 2012. Dostupné na www.psp.cz

Sněmovní tisk č. 440/0, rok 2008. Důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii České republiky. [On-line]. Zobrazeno dne 15. 07. 2012. Dostupné na www.psp.cz

VIII. Seznam příloh

Příloha č. 1 Složení vozového parku v ČR k 31. 12. 2011

Příloha č. 2 Předpokládaný pokles počtu usmrčených při dopravních nehodách v Evropské unii o 50%

Příloha č. 3 Vývoj právních předpisů regulujících provoz na pozemních komunikacích

Příloha č. 4 Dopravní značení v roce 1935

Příloha č. 5 Proměna skutkových podstat dopravních přestupků v ustanovení § 22 přestupkového zákona s poznámkami

Příloha č. 6 Vzor tabulek státních poznávacích značek a registračních značek v České republice (1994-dosud)

Příloha č. 7 Protokol o lékařském vyšetření alkoholem

Příloha č. 8 Přehled skupin a podskupin řidičského oprávnění v České republice (§ 81 zákona o silničním provozu)

Příloha č. 9 Označení nejvyšší povolené rychlosti vozidel

Příloha č. 10 Dopravní značení související s nejvyšší dovolenou rychlostí s komentářem

Příloha č. 11 Dopravní značky související se zákazem předjíždění

Příloha č. 1

Složení vozového parku v ČR k 31. 12. 2011

Motorová vozidla

druh vozidla	kategorie	celkový počet k		rozdíl registrací	průměrný rok výroby a věk k 31.12.2011	stav k 31.12.2010	
		31.12.2010	31.12.2011			průměr. věk	rozdíly
motocykly	celkem L* :	924 291	944 198	19 907	1979,78	32,22	0,22
autobusy	celkem AB* :	19 653	19 699	46	1997,44	14,56	0,18
z toho :	M2	2 981	2 937	-44	1985,47	26,53	0,92
	M3	14 798	15 070	272	2001,17	10,83	0,13
ostatní (nezařazeno)		1 874	1 692	-182	1984,92	27,08	1,42
osobní	celkem OA* :	4 496 232	4 582 903	86 671	1998,17	13,83	0,13
užitkové automobily	celkem N1+N2+N3 :	681 540	682 800	1 260	2000,82	11,18	0,50
z toho :	N1	492 438	495 639	3 201	2002,82	9,18	0,63
	N2	91 758	89 528	-2 230	1992,23	19,77	0,53
	N3	97 344	97 633	289	1998,50	13,50	0,02
z toho :	nákladní celkem NA* :	584 921	585 873	952	2001,70	10,30	0,54
z toho :	N1	467 931	469 645	1 714	2002,90	9,10	0,65
	N2	53 296	51 220	-2 076	1992,94	19,06	0,68
	N3	61 104	62 445	1 341	2000,02	11,98	0,13
	nezařazeno	2 590	2 563	-27	1999,66	12,34	0,59
tahače	celkem TP+TN+T :	12 096	10 529	-1 567	1997,79	14,21	1,14
z toho :	tahače převyšů (TP)	133	128	-5	1975,41	36,59	1,45
	tahače návěsů (TN)	11 339	9 826	-1 513	1998,03	13,97	1,13
	jiné (T)	624	575	-49	1998,73	13,27	0,83
speciální	celkem SA* :	36 660	34 797	-1 863	1984,98	27,02	0,90
z toho :	N1	4 845	4 699	-146	1991,19	20,81	0,62
	N2	17 678	16 564	-1 114	1983,71	28,29	1,07
	N3	13 085	12 475	-610	1983,69	28,31	0,90
	nezařazeno	1 052	1 059	7	1992,66	19,34	0,47
ostatní (nezařazeno)		47 863	51 601	3 738	2002,01	9,99	0,33
traktory celkem	(TJ+E+TJ10+TKU+TPA+TR) :	153 289	156 004	2 715	1982,20	29,80	0,42
MOTOROVÁ VOZIDLA CELKEM :		6 275 005	6 385 604	110 599	1995,34	16,66	0,20

Připojná a jiná vozidla

druh vozidla	kategorie	celkový počet k		rozdíl registrací	průměrný rok výroby a věk k 31.12.2011	stav k 31.12.2010	
		31.12.2010	31.12.2011			průměr. věk	rozdíl
PŘIPOJNÁ (01+02+03+04) CELKEM:							
z toho :	01	641 776	657 946	16 170	1990,32	21,68	0,23
	02	94 946	98 931	3 985	1994,49	17,51	0,36
	03	83 862	83 154	-508	1975,74	36,26	0,93
	04	76 576	77 648	1 072	1996,13	15,87	0,29
	jiná (nezařazeno)	49 978	55 444	5 466			
z toho :	přívěsy za OA celkem (PO *) :	483 866	482 450	-1 416	1986,14	25,86	0,78
z toho :	01	438 375	436 274	-2 101	1985,92	26,08	0,80
	02	43 458	43 929	471	1987,44	24,56	0,70
	nezařazeno	2 033	2 247	214	2003,84	8,16	0,41
	přívěsy za NA celkem (PN *) :	266 866	287 570	20 704	2002,40	9,60	0,25
z toho :	01	194 370	212 035	17 665	2003,98	8,02	0,35
	02	42 553	45 268	2 715	2000,34	11,66	0,33
	03	7 282	7 157	-125	1980,84	31,16	0,60
	04	18 465	18 316	-149	1997,03	14,97	0,27
	nezařazeno	4 196	4 794	598	2004,98	7,02	0,44
	přívěsy traktorové celkem (PT *) :	92 871	92 604	-267	1975,69	36,31	0,94
	02	656	655	-1	1972,01	39,99	1,14
	03	72 912	72 538	-374	1974,80	37,20	0,96
	04	17 336	17 320	-16	1978,64	33,36	0,95
	nezařazeno	1 967	2 091	124	1983,59	28,41	0,52
	návěsy celkem	53 637	56 214	2 577	2002,62	9,38	0,20
	jiná (dosud nezařazeno)	49 698	54 285	4 587			
MOTOROVÁ a PŘIPOJNÁ CELKEM *):							
		7 221 943	7 358 727	136 784	1994,68	17,32	0,21
ROZDÍL **):		0	0	0	0,00	0,00	0,00

Příloha č. 2

Předpokládaný pokles počtu usmrcených při dopravních nehodách v Evropské unii o 50%

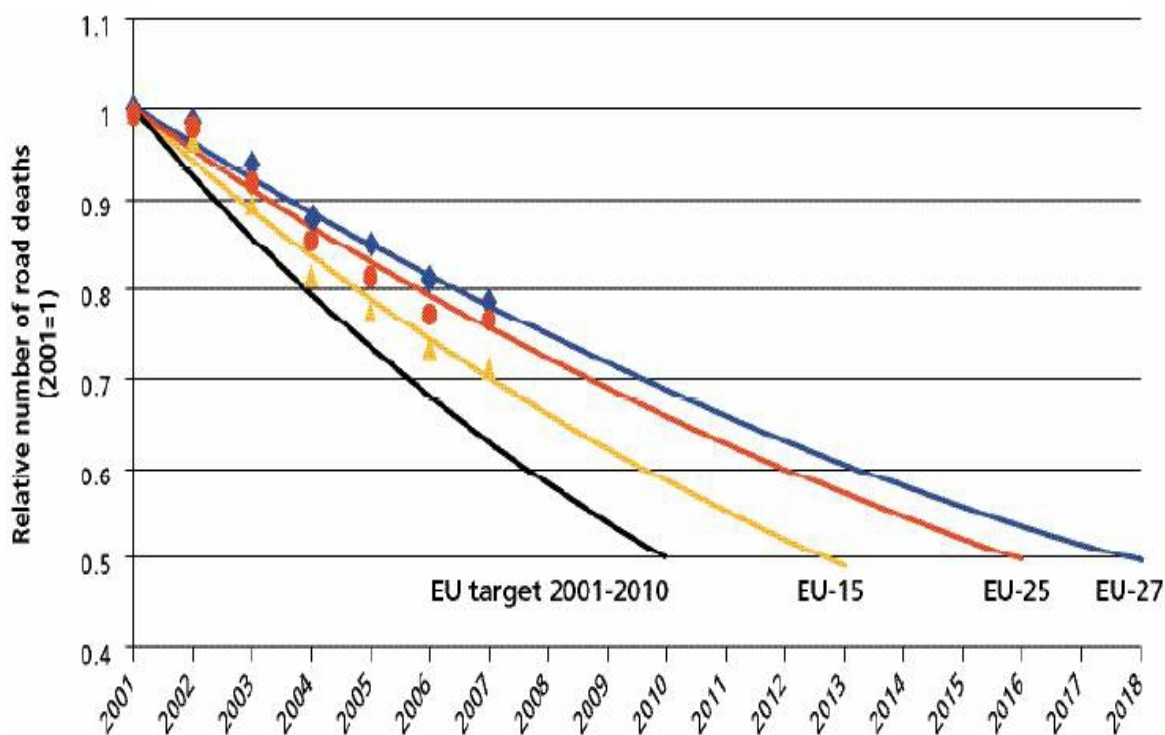


Fig.3 Estimated trends in road deaths in the EU-27, based on developments in 2001-2007

Vysvětlivky:

- Černá křivka: původní cíl Evropské unie v roce 2010
- Žlutá křivka: revidovaný předpoklad splnění cíle ve „starých členských zemích“ – 15 států
- Červená křivka: revidovaný předpoklad splnění cíle v rozšíření Evropské unii – 15 států + přistoupivší státy z roku 2004 včetně České republiky
- Modrá křivka: revidovaný předpoklad splnění cíle ve stávající Evropské unii (27 států)

Příloha č. 3

Vývoj právních předpisů regulujících provoz na pozemních komunikacích

Mezinárodní úmluvy

- Mezinárodní úmluva o jízdě automobily z 11. října 1909, Paříž.
- Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly z 24. dubna 1926, Paříž, vyhlášena pod č. 9/1931 Sb. z. a n.
- Úmluva o sjednocení silničních značek, z 30. března 1931, Ženeva.
- Úmluva o silničním provozu a Protokol o silničních značkách a signálech z 19. září 1949, Ženeva, souhlas s přistoupením ČSR 20. prosince 1949.
- Evropská úmluva o silničních značkách z 13. prosince 1957, Ženeva, přijetí oznámeno v částce 175/1960 Sb.
- Úmluva o silničním provozu a Úmluva o silničních značkách a signálech ze dne 8. listopadu 1968, Vídeň, přijetí oznámeno v částce 40/1980 Sb.

Předpisy regulující provoz na silnicích

- nařízení ministerstva vnitra v dohodě s ministerstvem obchodu č. 81/1910 ř.z., jímž se vykonávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu silostrojů (automobilů, motorových vlaků, motorových kol)
- zákon č. 124/1931 Sb., kterým se provádí Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly ze dne 24. dubna 1926 a vydávají se některé zatímné předpisy o jízdě motorovými vozidly
- zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly
 - o vládní nařízení č. 203/1935 Sb., kterým se provádí zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly
- vládní nařízení č. 242/1939 Sb., o chování v silniční dopravě
- zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích
 - o nařízení č. 11/1951 Sb., jímž se provádí zákon o provozu na veřejných silnicích
- vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích
 - o vyhláška č. 196/1953 Ú. l., o provozu na silnicích
 - o vyhláška č. 145/1956 Ú. l., o provozu na silnicích
 - o vyhláška č. 141/1960 Sb., kterou se vydávají pravidla silničního provozu
 - o vyhláška č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu
 - o vyhláška č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu
 - o vyhláška č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích

- zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ve znění dalších předpisů
 - o vyhláška č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
 - o vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádí pravidla provozu na pozemních komunikacích

Sankční předpisy

Trestní

- zákon č. 117/1952 ř. z., o zločinech, přečinech a přestupcích
- zákon č. 86/1950 Sb., trestní zákon
- zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon
- zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákon

Správní

- jednotlivá ustanovení zvláštních předpisů
- nařízení ministra vnitra 198/1957 ř. z.
- zákon č. 88/1950 Sb., trestní zákon správní
- zákon č. 60/1961 Sb., o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku
- zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

Příloha č. 4

Historické dopravní značení zavedené v roce 1935



Stružka



Ostrá zatáčka



Křižovatka



Zvýšená
pozornost



Jiná nebezpečí



Dbáti zvláštní
opatrnosti



Přejezd dráhy
chráněný



nechráněný



Dát přednost
v jízdě



Parkování
dovoleno



Zákaz stání



Zákaz
předjíždění



Nařízený směr



Zákaz troubení



Zákaz parkování



Největší dovolená
rychlost



Zastavit u
cel. úřadu



Zákaz v urč.
směru neb. vjezdu
všech vozidel



Zákaz jízdy
motocyklů



Zákaz jízdy
automobilů



Největší příp.
váha vozidel



Největší příp.
váha automobilů



V blízkosti
první pomoci



Zákaz jízdy
všech vozidel



Zákaz jízdy všech
motor. vozidel



V blízkosti školy



Pozor!
Železnice

Příloha č. 5

Proměna skutkových podstat dopravních přestupků v ustanovení § 22 přestupkového zákona s poznámkami

Znění ustanovení § 22 účinné od 1. ledna 1991 do 28. února 1993

(1) Přestupku se dopustí ten, kdo

- a) poruší obecně závazný právní předpis o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu,
- b) porušením obecně závazného právního předpisu podle písmene a) bezprostředně ohrozí bezpečnost nebo plynulost silničního provozu nebo způsobí dopravní nehodu.

(2) Za přestupek podle odstavce 1 písm. a) lze uložit pokutu do 1000 Kčs a, je-li přestupek spáchán řidičem motorového vozidla tím, že se odmítl podrobit dechové zkoušce nebo, byla-li dechová zkouška pozitivní, odmítl se podrobit lékařskému vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ač to u odběru krve nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví, lze za něj uložit pokutu do 5000 Kčs a zákaz činnosti do jednoho roku. Za přestupek podle odstavce 1 písm. b) lze uložit pokutu do 5000 Kčs a zákaz činnosti do jednoho roku.

Pozn. v zásadě jde o právní úpravu, která navazovala na právní stav do roku 1990 (jedna obecná skutková podstata), odst. b) je koncipován jako kvalifikovaná skutková podstata. Následek porušení obecné skutkové podstaty je samotné porušení zákona – protiprávní jednání, v případě kvalifikované skutkové podstaty k němu přistupuje zvýšení nebezpečí tohoto jednání – bezprostřední ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Další kvalifikovaná skutková podstata je vyjádřena v sankčním ustanovení odst. 2 v podobě přísnějšího postihu přestupku spojeného se zmařením zjištění přítomnosti alkoholu v těle řidiče motorového vozidla. Od této chvíle již budou pouze přibývat speciální skutkové podstaty vždy s odůvodněním na potřebu zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Znění ustanovení § 22 účinné od 1. března 1993 do 31. prosince 2000

(1) Přestupku se dopustí ten, kdo

- a) jako řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3500 kg nedodrží ustanovení o omezení jízdy určené pro některé druhy vozidel,
- b) porušením obecně závazného právního předpisu o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu způsobí dopravní nehodu nebo vyvolá stav, kdy takový následek bezprostředně hrozí,
- c) se dopustí jednání uvedeného pod písmenem b) jako řidič vozidla hromadné dopravy osob nebo jako řidič nákladního automobilu přepravujícího na ložném prostoru více než šest osob nebo jako řidič traktoru přepravující osoby na ložném prostoru nákladního přívěsu traktoru,
- d) jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a), b) a c), poruší obecně závazný právní předpis o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

(2) Za přestupek podle odstavce 1 písm. d) lze uložit pokutu do 2.000 Kč, za přestupek podle odstavce 1 písm. a) pokutu do 5.000 Kč a zákaz činnosti do šesti měsíců, za přestupek podle odstavce 1 písm. b) pokutu do 7.000 Kč a zákaz činnosti do jednoho roku a za přestupek podle odstavce 1 písm. c) pokutu do 10.000 Kč a zákaz činnosti do jednoho roku.

(3) V blokovém řízení lze uložit za přestupek podle odstavce 1 písm. b) a c) pokutu do 2.000 Kč a za přestupek podle odstavce 1 písm. a) pokutu do 5.000 Kč.

Pozn. Změna ustanovení § 22 provedená v rámci komplexnější novely přestupkového zákona (zákon č. 67/1993 Sb., o změně zákona o přestupcích. Do zákona je zavedena skutková podstata postihující zákaz jízdy s vozidly nad 3.500 kg v určitou dobu (tzv. „víkendové omezení provozu kamionů“). Skutková podstata spočívající ve způsobení dopravní nehody nebo vyvolání nehodového stavu je kvalifikovaná ve vztahu ke skutkové podstatě obecné vyjádřené v písmenu d), ale její závažnější forma je oproti stávající úpravě již konkretizována na následek v podobě účinku (vznik dopravní nehody) nebo vyvolání nehodové situace, což je jinými slovy vyjádřen následek předchozí právní úpravy (bezprostřední ohrožení bezpečnosti nebo plynulost silničního provozu). Skutková podstata pod písmenem c) je kvalifikovaná směrem k písmenu b) ve vztahu k řidičům specifických kategorií vozidel. Odmítnutí vyšetření na přítomnost návykové látky je shledáno jako nadbytečné v ustanovení § 22, když toto je pokryto ustanovením novými skutkovými podstatami v § 30 odst. 1 písm. h) a ch) (přestupky na úseku ochrany před alkoholismem a jinými toxikomaniemi) – prvé je odmítnutí vyšetření na alkohol, druhé na vyšetření jiné návykové látky. Písm. d) je formulováno poprvé jako zbytková skutková podstata ve vztahu k předchozím (jiným jednáním, než je uvedeno pod předchozími písmeny), a nikoli jako doposud – základní, na níž navazují privilegované.

Znění ustanovení § 22 účinné od 1. ledna 2001 do 31. března 2002

(1) Přestupku se dopustí ten, kdo

a) jako řidič motorového vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním zákonem nebo dopravní značkou o více než 30 km/h v obci nebo o 50 km/h mimo obec,

b) jako řidič motorového vozidla poruší nesprávným způsobem jízdy zvláštní zákon^{2a)} tím, že

1. nezastaví vozidlo na příkaz světelného signálu s červeným světlem "Stůj" světelného signalizačního zařízení nebo pokynu policisty "Stůj" při řízení provozu na pozemních komunikacích,

2. předjíždí vozidlo na přechodu pro chodce nebo bezprostředně před ním nebo předjíždí vozidlo způsobem, který ohrozí protijedoucí řidiče nebo jiné účastníky silničního provozu, nebo předjíždí, jestliže se nemůže bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet, nebo předjíždí, aniž má před sebou rozhled na vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí,

3. nedá při jízdě z vedlejší pozemní komunikace označené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě" nebo "Stůj, dej přednost v jízdě" na křižovatku přednost v jízdě vozidlům přejíždějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo vozidlům přijíždějícím zprava, nevyplývá-li přednost v jízdě z dopravní značky,

4. vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zvláštním zákonem zakázáno,

c) porušením zvláštního zákona způsobí dopravní nehodu, kterou je povinen podle zvláštního zákona neprodleně ohlásit policistovi,

d) se dopustí jednání uvedeného pod písmenem c) jako řidič vozidla hromadné dopravy osob,

e) jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a), b), c) a d), poruší zvláštní zákon.2a)

(2) Za přestupek podle odstavce 1 písm. e) lze uložit pokutu do 2.000 Kč, za přestupek podle odstavce 1 písm. a) a b) pokutu do 3.000 Kč, za přestupek podle odstavce 1 písm. c) pokutu do 7.000 Kč, za přestupek podle odstavce 1 písm. d) pokutu do 10.000 Kč.

(3) Zákaz činnosti do šesti měsíců lze uložit tomu, kdo se v období dvanácti po sobě následujících kalendářních měsíců dopustí přestupku podle odstavce 1 písm. a) a b) více než dvakrát.

(4) Zákaz činnosti do jednoho roku lze uložit tomu, kdo se dopustí přestupku podle odstavce 1 písm. c).

(5) Zákaz činnosti do dvou let lze uložit tomu, kdo se dopustí přestupků podle odstavce 1 písm. d).

(6) V blokovém řízení lze za přestupek podle odstavce 1 písm. e) uložit pokutu do 1.000 Kč, za přestupek podle odstavce 1 písm. a) a b) pokutu do 2 000 Kč a za přestupek podle odstavce 1 písm. c) a d) pokutu do 5.000 Kč.

Pozn. Novelizované znění ustanovení § 22 přestupkového zákona cestou přijetí zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Je potvrzen trend v rozšiřování speciálních skutkových podstat, na jejichž konci stojí zbytková skutková podstata a současně ve zpřísnování sankcí. Kvalifikovaná skutková podstata spočívající ve způsobení dopravní nehody je modifikována na nehody, u nichž je povinnost nahlásit je policistovi (dle zákona o silničním provozu v té době účinném je řidič povinen hlásit dopravní nehodu při škodě zjevně vyšší než 50.000 Kč, dojde-li k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku 3. osoby), dochází tak k nastolení trendu řešit ostatní než v zákoně vyjmenované nehody cestou soukromoprávní).

Znění ustanovení § 22 účinné od 1. dubna 2002 do 30. června 2006

(1) Přestupku se dopustí ten, kdo

a) jako řidič motorového vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním zákonem nebo dopravní značkou o více než 30 km/h v obci nebo o 50 km/h mimo obec,

b) jako řidič motorového vozidla poruší nesprávným způsobem jízdy zvláštní zákon tím, že
1. nezastaví vozidlo na příkaz světelného signálu s červeným světlem "Stůj" světelného signalizačního zařízení nebo pokynu policisty "Stůj" při řízení provozu na pozemních komunikacích,

2. předjíždí vozidlo na přechodu pro chodce nebo bezprostředně před ním nebo předjíždí vozidlo způsobem, který ohrozí protijedoucí řidiče nebo jiné účastníky silničního provozu, nebo předjíždí, jestliže se nemůže bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá

předjet, nebo předjíždí, aniž má před sebou rozhled na vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí,

3. nedá při jízdě z vedlejší pozemní komunikace označené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě" nebo "Stůj, dej přednost v jízdě" na křižovatku přednost v jízdě vozidlům přejíždějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo vozidlům přijíždějícím zprava, nevyplývá-li přednost v jízdě z dopravní značky,

4. vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zvláštním zákonem^{2a}) zakázáno,

c) porušením zvláštního zákona způsobí dopravní nehodu, kterou je povinen podle zvláštního zákona neprodleně ohlásit policistovi,

d) se dopustí jednání uvedeného pod písmenem c) jako řidič vozidla hromadné dopravy osob,

e) neoprávněně zastaví nebo stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené znakem O 1,

f) jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až e), poruší zvláštní zákon.^{2a})

(2) Za přestupek podle odstavce 1 písm. f) lze uložit pokutu do 2.000 Kč, za přestupek podle odstavce 1 písm. a) a b) pokutu do 3.000 Kč, za přestupek podle odstavce 1 písm. e) pokutu do 5.000 Kč, za přestupek podle odstavce 1 písm. c) pokutu do 7.000 Kč a za přestupek podle odstavce 1 písm. d) pokutu do 10.000 Kč.

(3) Zákaz činnosti do šesti měsíců lze uložit tomu, kdo se v období dvanácti po sobě následujících kalendářních měsíců dopustí přestupku podle odstavce 1 písm. a) a b) více než dvakrát.

(4) Zákaz činnosti do jednoho roku lze uložit tomu, kdo se dopustí přestupku podle odstavce 1 písm. c).

(5) Zákaz činnosti do dvou let lze uložit tomu, kdo se dopustí přestupků podle odstavce 1 písm. d).

(6) V blokovém řízení lze uložit za přestupek podle odstavce 1 písm. f) pokutu do 1.000 Kč, za přestupek podle odstavce 1 písm. a) a b) pokutu do 2.000 Kč a za přestupek podle odstavce 1 písm. c), d) a e) pokutu do 5.000 Kč.

Pozn. Změna ustanovení § 22 provedená zákonem č. 62/2002 Sb., kterým se mění zákon o přestupcích. Ustanovení bylo rozšířeno o skutkovou podstatu spočívající v neoprávněném zastavení nebo stání na parkovišti vyhrazeném pro osobu těžce zdravotně postiženou (viz zvýrazněná část textu).

Znění ustanovení § 22 účinné od 01. července 2006 do 20. srpna 2007

1) Přestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích

a) řídí vozidlo, které

1. je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích,

2. není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá,

3. užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena,

b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem,

c) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky,

d) se přes výzvu podle zvláštního právního předpisu odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví,

e) řídí motorové vozidlo a

1. není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění,

2. byl mu zadržen řidičský průkaz,

3. není držitelem platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče,

4. nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti podle zvláštního právního předpisu,

5. pozbyl jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropských společenství, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky,

f) při řízení vozidla

1. drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení,

2. překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 40 km.h-1 a více nebo mimo obec o 50 km.h-1 a více,

3. překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km.h-1 a více nebo mimo obec o 30 km.h-1 a více,

4. překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km.h-1 nebo mimo obec o méně než 30 km.h-1,

5. nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu,

6. neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky nebo nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kdy je povinen tak učinit podle zvláštního právního předpisu, nebo ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje, nebo ohrozí chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání,

7. předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno,

8. nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu,

9. vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno,

10. v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle zvláštního právního předpisu,

11. neoprávněně zastaví nebo stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené označením O 1 nebo neoprávněně použije označení vozidla O 1 při stání nebo při jízdě,

g) poruší omezení jízdy některých vozidel podle zvláštního právního předpisu,

h) porušením zvláštního právního předpisu způsobí dopravní nehodu, při které dojde k usmrcení nebo zranění osoby,

i) porušením zvláštního právního předpisu způsobí dopravní nehodu, při které je způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech hmotná škoda převyšující zřejmě částku 50.000 Kč,

j) při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech pouze hmotná škoda nižší než 50.000 Kč, neprodleně nezastaví vozidlo a neprokáže totožnost navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo neohlásí dopravní nehodu policistovi nebo nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody,

k) při dopravní nehodě podle písmene i) se dopustí jednání uvedeného v písmenu j),

l) jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až k), poruší zvláštní právní předpis.

(2) Přestupku se dále dopustí ten, kdo jako provozovatel vozidla nezná údaje o totožnosti osoby, které svěřil nebo přikázal vozidlo k řízení.

(3) Přestupku se dopustí učitel autoškoly, který

a) požil alkoholický nápoj nebo užil návykovou látku během provádění výcviku ve výcvikovém vozidle,

b) prováděl výcvik ve výcvikovém vozidle bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem,

c) prováděl výcvik ve výcvikovém vozidle, jestliže je jeho schopnost k vykonání učitele autoškoly snížena v důsledku jeho zdravotního stavu,

d) se přes výzvu podle zvláštního právního předpisu odmítne podrobit vyšetření, zda při provádění výcviku nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.

(4) Pokuta od 25.000 Kč do 50.000 Kč a zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5, a písm. h).

(5) Pokuta od 10.000 Kč do 20.000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. b) a podle odstavce 3.

(6) Pokuta od 5.000 Kč do 10.000 Kč se uloží za přestupek podle odstavce 2.

(7) Pokuta od 5.000 Kč do 10.000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. a), písm. e) bodů 2 až 4, písm. f) bodů 2, 7, 10 a 11.

(8) Pokuta od 2.500 Kč do 5.000 Kč se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8 a 9, písm. g), i), j) a k); pokuta od 2.500 Kč do 5.000 Kč a zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců se uloží tomu, kdo tento přestupek spáchal v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát.

(9) Pokuta od 1.500 Kč do 2.500 Kč se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4 a písm. l).

(10) V blokovém řízení

1. lze uložit pokutu do 2.000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. l),
2. se uloží pokuta 1.000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4,
3. se uloží pokuta 2.500 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8, 9 a písm. g),
4. se uloží pokuta 3.000 Kč za přestupek podle odstavce 2.

(11) Přestupek, za který se podle tohoto zákona ukládá zákaz činnosti, nelze projednat v blokovém řízení.

(12) Od uložení sankce podle odstavců 4 až 11, s výjimkou odstavce 10 bodu 1, nelze v rozhodnutí o přestupku upustit.

Pozn. Nejrozsáhlejší novela ustanovení § 22 přestupkového zákona provedená zákonem č. 411/2005 Sb. Novela přinesla prakticky zdvojnásobení počtu speciálních skutkových podstat, zavedení spodních hranic sankci pokuty a zákazu činnosti, taxativně určené sankce v blokovém řízení vyjma ustanovení § 22 odst. 10 bod 1 a závěrem vyloučení institutu upuštění od potrestání či moderačního práva při ukládání sankce pod spodní hranici. Je vypuštěna formulace „dopravní nehoda, kterou je účastník povinen hlásit policistovi“ a nahrazena vyjmenováním účinků dopravní nehody: usmrcení, zranění osoby, škoda vyšší než 50.000 Kč, škoda na majetku 3. osoby. Jde-li o majetkovou škodu, dochází k další benevolenci směrem k povinnosti přivolat k dopravní nehodě policii (až od částky 50.000 Kč).

Znění ustanovení § 22 účinné od 21. srpna 2007 do 31. července 2011

(1) Přestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích

a) řídí vozidlo,

1. na němž v rozporu se zvláštním právním předpisem není umístěna tabulka státní poznávací značky (registrační značky) nebo je umístěna jiná tabulka státní poznávací značky (registrační značky), než která byla vozidlu přidělena,
2. jehož tabulka státní poznávací značky (registrační značky) je zakryta, nečitelná nebo upravena či umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost,

3. které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích,

b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem,

c) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky,

d) se přes výzvu podle zvláštního právního předpisu odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví,

e) řídí motorové vozidlo a

1. není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění,
2. byl mu zadržen řidičský průkaz,
3. není držitelem platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče,
4. nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti podle zvláštního právního předpisu,
5. pozbyl jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropských společenství, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky,

f) při řízení vozidla

1. drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení,
2. překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 40 km.h-1 a více nebo mimo obec o 50 km.h-1 a více,
3. překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km.h-1 a více nebo mimo obec o 30 km.h-1 a více,
4. překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km.h-1 nebo mimo obec o méně než 30 km.h-1,
5. nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu,
6. neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky nebo nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kdy je povinen tak učinit podle zvláštního právního předpisu^{3f)}, nebo ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje, nebo ohrozí chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání,
7. předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno,
8. nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu,
9. vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu^{3f)} zakázáno,
10. v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle zvláštního právního předpisu,
11. neoprávněně zastaví nebo stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené označením O 1 nebo neoprávněně použije označení vozidla O 1 při stání nebo při jízdě,

g) poruší omezení jízdy některých vozidel podle zvláštního právního předpisu,

h) porušením zvláštního právního předpisu^{3f)} způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví

i) porušením zvláštního právního předpisu způsobí dopravní nehodu, při které je způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech hmotná škoda převyšující zřejmě částku 50.000 Kč (100.000 Kč),

j) při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech pouze hmotná škoda **50.000 Kč a nižší (100.000 Kč a nižší)**, neprodleně nezastaví vozidlo a neprokáže totožnost navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo neohlásí dopravní nehodu policistovi nebo nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody,

k) při dopravní nehodě podle písmene i) se dopustí jednání uvedeného v písmenu j),

l) jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až k), poruší zvláštní právní předpis^{3f)}.

(2) Přestupku se dále dopustí ten, kdo jako provozovatel vozidla nezná údaje o totožnosti osoby, které svěřil nebo přikázal vozidlo k řízení.

(3) Přestupku se dopustí učitel autoškoly, který

a) požil alkoholický nápoj nebo užil návykovou látku během provádění výcviku ve výcvikovém vozidle,

b) prováděl výcvik ve výcvikovém vozidle bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem,

c) prováděl výcvik ve výcvikovém vozidle, jestliže je jeho schopnost k vykonání učitele autoškoly snížena v důsledku jeho zdravotního stavu,

d) se přes výzvu podle zvláštního právního předpisu^{3f)} odmítne podrobit vyšetření, zda při provádění výcviku nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.

(4) Pokuta od 25.000 Kč do 50.000 Kč a zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5, a písm. h).

(5) Pokuta od 10.000 Kč do 20.000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. b) a podle odstavce 3.

(6) Pokuta od 5.000 Kč do 10.000 Kč se uloží za přestupek podle odstavce 2 a podle odstavce 1 písm. f) bodu 11.

(7) Pokuta od 5.000 Kč do 10.000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. a), písm. e) bodů 2 až 4, písm. f) bodů 2, 7, 10.

(8) Pokuta od 2.500 Kč do 5.000 Kč se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8 a 9, písm. g), i), j) a k); pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč a zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců se uloží tomu, kdo tento přestupek spáchal v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát.

(9) Pokuta od 1.500 Kč do 2.500 Kč se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4 a písm. l).

(10) V blokovém řízení

1. lze uložit pokutu do 2.000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. l),
2. se uloží pokuta 1.000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4,
3. se uloží pokuta 2.500 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8, 9 a písm. g),
4. se uloží pokuta 3.000 Kč za přestupek podle odstavce 2.

(11) Přestupek, za který se podle tohoto zákona ukládá zákaz činnosti, nelze projednat v blokovém řízení.

(12) Od uložení sankce podle odstavců 4 až 11, s výjimkou odstavce 10 bodu 1, nelze v rozhodnutí o přestupku upustit.

Pozn. V tomto období byly provedeny dvě novely ustanovení § 22 přestupkového zákona, avšak s ohledem na jejich zanedbatelný rozsah považuje autor za praktické obojí demonstrovat na jedné citaci zákona, přičemž změny provedené novelou č. 215/2007 Sb. jsou zvýrazněny tučně (s účinností k 21. 08. 2007) a změny provedené novelou č. 274/2008 Sb., jsou zvýrazněny kurzivou s podtržením (s účinností k 01. 01. 2009).

Tzv. technická novela zákona o silničním provozu a přestupkového zákona, která odstraňuje technické chyby, nedostatky, jakož i duplicity, které působí aplikační problémy, což rovněž vyplývá z důvodové zprávy k novele (zákonu č. 215/2007 Sb.). V případě přestupku dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. h) přestupkového zákona jde o odstranění té části ustanovení, která již od počátku je obsoletní (nehoda, v jejíž důsledku dojde k usmrcení osoby nemůže být řešena jako přestupek, ale pouze jako trestný čin), jde-li o přestupek dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) přestupkového zákona, pak dochází ke korekci formulace v otázce výše škody (50.000 Kč a nižší – nižší než 50.000 Kč). V případě přestupku dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) bod 11 dochází ke korekci sankce, kdy se neukládá kumulativně sankce zákazu činnosti pro „špatné parkování“.

Změna ustanovení § 22 byla dále provedena zákonem č. 274/2008 Sb. v souvislosti s přijetím nového zákona o policii. Jedinou změnou je zvýšení částky škody vzniklé při dopravní nehodě, při které není nutné volat policii (z 50.000 Kč na 100.000 Kč). Cílem zákonodárce bylo

„odbřemenit“ policii od řešení „bagatelních“ dopravních nehod a zdůraznění významu soukromoprávní povahy škody vzniklé při dopravní nehodě.

Znění ustanovení § 125c zákona o silničním provozu od 1. srpna 2011 do současnosti (ustanovení § 22 přestupkového zákona je s účinností od 1. srpna 2011 zrušeno)

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

a) řídí vozidlo,

1. na němž v rozporu s jiným právním předpisem není umístěna tabulka státní poznávací značky (dále jen „registrační značka“) nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena,

2. jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena anebo umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost, nebo

3. které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích,

b) v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem,

c) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky,

d) se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) a g) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro její zdraví,

e) řídí motorové vozidlo a

1. v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle § 81,

2. byl jí zadržen řidičský průkaz podle § 118b odst. 1,

3. není držitelem platného průkazu profesní způsobilosti řidiče nebo záznamu o profesní způsobilosti řidiče v řidičském průkazu,

4. není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti, nebo

5. pozbyla jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropské unie, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky podle § 123c odst. 7,

f) při řízení vozidla

1. v rozporu s § 7 odst. 1 písm. c) drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení,

2. překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km.h-1 a více nebo mimo obec o 50 km.h-1 a více,

3. překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km.h-1 a více nebo mimo obec o 30 km.h-1 a více,

4. překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o méně než 20 km.h-1 nebo mimo obec o méně než 30 km.h-1,

5. v rozporu s § 4 písm. b) a c) nezastaví vozidlo na signál, který jí přikazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou,
6. v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejití vozovky nebo nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kdy je povinna tak učinit, nebo ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje, nebo v rozporu s § 5 odst. 2 písm. g) ohrozí chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání,
7. předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno,
8. nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě,
9. v rozporu s § 29 odst. 1 vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno,
10. v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle § 36 odst. 1 písm. b), nebo
11. neoprávněně stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením nebo v rozporu s § 67 odst. 4 neoprávněně použije parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo při jízdě,

g) v rozporu s § 43 poruší omezení jízdy některých vozidel,

h) způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví,

i) při dopravní nehodě

1. v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo,
2. v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) neohlásí dopravní nehodu policistovi,
3. v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě, nebo
4. v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody,

j) v rozporu s § 3 odst. 4 použije antiradar,

k) jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.

(2) Fyzická osoba se dopustí jako provozovatel vozidla přestupku tím, že v rozporu s § 10 odst. 1 písm. d) přikáže nebo svěří samostatné řízení vozidla osobě, o níž nezná údaje potřebné k určení její totožnosti.

(3) Fyzická osoba se dopustí přestupku jako učitel autoškoly tím, že v provozu na pozemních komunikacích

a) v rozporu s § 8a odst. 1 písm. a) požije alkoholický nápoj nebo užije návykovou látku během provádění výcviku ve výcvikovém vozidle,

b) v rozporu s § 8a odst. 1 písm. b) provádí výcvik ve výcvikovém vozidle bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem,

c) v rozporu s § 8a odst. 1 písm. c) provádí výcvik ve výcvikovém vozidle, jestliže je jeho schopnost k vykonání učitele autoškoly snížena v důsledku jeho zdravotního stavu,

d) se přes výzvu dle § 8a odst. 2 písm. a) a b) odmítne podrobit vyšetření, zda při provádění výcviku nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.

(4) Za přestupek se uloží pokuta

a) od 25.000 Kč do 50.000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5, a písm. h),

b) od 10.000 Kč do 20.000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 3,

c) od 2.500 Kč do 20.000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b),

d) od 5.000 Kč do 10.000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a), e) bodů 2 až 4, písm. f) bodů 2, 7, 10 a 11, písm. j) a podle odstavce 2,

e) od 2.500 do 5.000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8 a 9, písm. g) a i),

f) od 1.500 Kč do 2.500 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4 a písm. k).

(5) Za přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5, a písm. h) se uloží zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let. Za přestupek podle odstavce 1 písm. a), písm. b), písm. e) bodů 2 až 4, písm. f) bodů 2, 7 a 10 a podle odstavce 3 se uloží zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku. Tomu, kdo spáchal přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8 a 9, písm. g) a i) v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát, se uloží zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců.

(6) V blokovém řízení se uloží pokuta do

a) 2.000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. k),

b) 1.000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4,

c) 2.500 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8, 9 a písm. g).

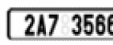
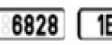
(7) Přestupek, za který se podle tohoto zákona ukládá zákaz činnosti, nelze projednat v blokovém řízení.

(8) Od uložení sankce podle odstavců 4 až 7, s výjimkou odstavce 6 písm. a), nelze v rozhodnutí o přestupku upustit.

Pozn. V zásadě doslovné přebrání dikce skutkových podstat z ustanovení § 22 přestupkového zákona s následujícími nuancemi: přečíslování odstavců týkajících se sankcí (bez věcné změny), konkretizace ustanovení zákona o silničním provozu, která jsou protiprávním jednáním porušena přímo ve skutkové podstatě, vypuštění skutkové podstaty postihující zavinění dopravní nehody s ohledem na výši škody, vtělení speciální skutkové podstaty směrem k zákazu použití antiradaru.

Příloha č. 6

Vzory tabulek registračních a státních poznávacích značek v České republice (1994-dosud)

vzor	Párové značky /v cm, číselné označení/						Nepárové značky /v cm, číselné označení/				
	Osobní automobily			Nákladní	Americký formát		Připojná vozidla		-	Moto	Mopedy
	2× 52×11	2× 28×20	52×11, 28×20	52×11, 34×20	2× 32×16	52×11, 32×16	52×11	34×20	28×20	20×16	8×11
	101	105	106	103	115	116	102	104	-	118	119 **
2004											
									-		
2001											
					-	-			-		
Osobní 94											
				-	-	-		-	-		-
Nákladní 94											
		-	-		-	-			-	-	-
Cizinci 94											
					-	-			-		-
Půjčovny 94											
					-	-			-		-

Příloha č. 7

Vzor protokolu o lékařském vyšetření na alkohol



FAKULTNÍ NEMOCNICE PLZEŇ
Ústav soudního lékařství

PROTOKOL O LÉKAŘSKÉM VYŠETŘENÍ PŘI OVLIVNĚNÍ ALKOHOLEM

A) VYPLNÍ ŽADATEL

Jméno Datum Rodné Státní příslušnost
a příjmení naroz. číslo 1. ČR, 2. jiná

Bydliště (PSC) Zaměstnavatel Povolání

LÉKAŘSKÉ VYŠETŘENÍ NA ŽÁDOST
1. příslušníka policie
2. příslušníka AČR
3. z podnětu lékaře
4. org. státní správy
5. zaměstnavatele
6. na vlastní žádost

DŮVOD K VYŠETŘENÍ
1. dop. kontrola
2. dop. nehoda
3. zdravotnický
4. kontrola na pracovišti
5. protispol. jednání
6. jiný důvod

Doba deliktu den h min. Druh alk. množství
Začátek pití alk. den h min. pivo
Konec pití alk. den h min. víno
lihoviny

Požití alk. náp. po deliktu Čas, druh
1. ano a množství
2. ne

Množství, druh a doba
posledního jídla před deliktem
podpis žadatele

B) VYPLNÍ LÉKAŘ PROVÁDĚJÍCÍ VYŠETŘENÍ

Lékařské vyšetření bylo započato dne h min.

CHOVÁNÍ
1. zdvořilé
2. hlučné
3. mnoho-
mluvnost
4. exaltovanost
5. tupost

VÝBAVA PŘEDSTAV
1. hbitá
2. pomalá
3. útlum
4. bezvědomí

SPOJIVKY
1. bledé
2. překrvené

REAKCE ZORNIC
1. normální
2. zpomalené

"POSTROTAČNÍ NYSTAGMUS"
(Otočit 5x za 10 sekund, pak pohled
na lékařův prst ze vzdálenosti 25 cm)
POZOR NA PÁD !!!
Doba přetrvávání
nystagmu s

Tělesná hmotnost kg
výška cm
teplota °C
puls /min.

DALŠÍ VYŠETŘENÍ (1. ano, 2. ne, 3. nelze vyšetřit)
Nejistý při
chůzi
Nejistý při
chůzi
po čáře
Pokus
prst - nos
nepřesný
Romberg III
je pozitivní
Zk. předklon -
záklon
je pozitivní
Dech vyšetřovaného
páchne po alkoholu
Dechová zkouška
pozitivní

Poranění
1. ano
2. ne
Druh
poranění

Nemoc
1. ano
2. ne
Druh
nemoci

Požití léků
před
vyšetřením
Název léku, množství, ...
doba požití

Vyšetřovaný léky
požívá
1. pravidelně
2. užití jednorázové

1. nepožil, 2. analgetika, 3. hypnotika, 4. ataraktika, 5. antihistaminika, 6. psychostimulancia, 7. jiná skupina léků

1. Vyšetřovaný jeví poruchy psychosenzomotorických funkcí
2. Vyšetřovaný nejeví poruchy psychosenzomotorických funkcí

Odběr krve
proveden dne h min.

Přes poučení o porušení zákonem stanovené
povinnosti odmítá odběr krve z důvodu
bylo použito

K desinfekci kůže
bylo použito

Vyšetření a odběr
Zdravotní
krve přítomen
sestra

razítko zdrav. zařízení kde byl proveden odběr, jmenovka a podpis lékaře

C) VYPLNÍ LABORATOŘ POVĚŘENÁ VYŠETŘOVÁNÍM HLADINY ALKOHOLU

Číslo
vyšetření
Vzorek
vyšetřen dne

Vzorek
doručen dne
Zásilka neporušena
1. ano
2. ne

Výsledek vyšetření g/kg
METODA
1. plynová chromatografie
2. ověřovací metoda

razítko oddělení provádějícího vyšetření
a podpis odpovědného pracovníka
FN 0505/01

Příloha č. 8

Přehled skupin a podskupin řidičského oprávnění v České republice (§ 81 zákona o silničním provozu)

Skupiny a podskupiny řidičských oprávnění :		Věková hranice v den zkoušky
Opravňuje k řízení mopedů a malých motocyklů s maximální konstrukční rychlostí 45 km.h ⁻¹ .	AM	15 let
Opravňuje k řízení lehkých motocyklů o objemu válců nepřesahujícím 125 cm ³ a o výkonu 11 kW	A 1	16 let
Opravňuje pouze k řízení motocyklů o výkonu do 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost nepřesahujícím 0,16 kW/kg nebo motocyklů s postranním vozíkem a s poměrem výkon/hmotnost nepřesahujícím 0,16 kW/kg.	A	18 let
Opravňuje k řízení motocyklů o výkonu nad 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost přesahujícím 0,16 kW/kg nebo motocyklů s postranním vozíkem a s poměrem výkon/hmotnost přesahujícím 0,16 kW/kg.	A	21 let a splnit podmínky pro udělení řidičského oprávnění skupiny A a složit doplňovací zkoušku podle zvláštního právního předpisu.
Opravňuje k řízení traktorů a pracovních strojů samojízdných; k motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo.	T	17 let
Opravňuje k řízení motorových tříkolových a čtyřkolových vozidel, jejichž maximální konstrukční rychlost převyšuje 45 km.h ⁻¹ nebo jsou poháněná spalovacím motorem o objemu válců převyšujícím 50 cm ³ nebo jsou poháněná jakýmkoli jiným zařízením srovnatelného výkonu. Pohotovostní hmotnost těchto vozidel nesmí být vyšší než 550 kg; do pohotovostní hmotnosti vozidla elektricky poháněného se nezapočítává hmotnost akumulátorů	B 1	17 let
Opravňuje k řízení (osobního automobilu) a) motorových vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg a s nejvýše 8 místy k sezení, kromě místa řidiče; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 750 kg, b) traktorů a pracovních strojů samojízdných, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, c) jízdních souprav složených z motorového vozidla podle písmene a) nebo b) a přípojně vozidla, pokud maximální přípustná hmotnost soupravy nepřevyšuje 3 500 kg a maximální přípustná hmotnost přípojně vozidla nepřevyšuje pohotovostní hmotnost motorového vozidla.	B	18 let

Opravňuje k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla sk. „B“ a přípojného vozidla (nad 750 kg), pokud maximální přípustná hmotnost soupravy nepřevyšuje 3 500 kg a maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nepřevyšuje pohotovostní hmotnost motorového vozidla.	B+E	18 let skupinu B+E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění skupiny B
POZOR !!! Absolvoval-li žadatel o řidičské oprávnění praktický výcvik a zkoušku v řízení motorového vozidla s vozidlem vybaveným automatickou převodovkou, okresní úřad omezí řidičské oprávnění příslušné skupiny nebo podskupiny pouze na vozidla s tímto druhem převodovky; toto omezení se však neprovede, jde-li o řidičské oprávnění skupiny AM nebo podskupiny A1.		
Opravňuje k řízení motorových vozidel, jejichž maximální přípustná <u>hmotnost převyšuje 3500 kg, avšak nepřevyšuje 7 500 kg</u> ; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg.	C 1	18 let podskupinu C1 lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění skupiny B
Opravňuje k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla a přípojného vozidla, jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 750 kg. Maximální přípustná hmotnost soupravy však nesmí převyšovat 12 000 kg a maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nesmí převyšovat pohotovostní hmotnost motorového vozidla.	C1 + E	18 let podskupiny C1 + E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění podskupiny C1
Opravňuje k řízení motorových vozidel, jejichž max. přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg ; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg.	C	18 let skupiny C lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění skupiny B
Opravňuje k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla (jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg) a přípojného vozidla, jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 750 kg.	C+E	18 let skupiny C + E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění skupiny C
Opravňuje k řízení motorových vozidel určených pro přepravu osob s více než 8 místy k sezení, kromě místa řidiče, avšak ne s více než 16 místy k sezení , kromě místa řidiče; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg.	D 1	21 let - podskupiny D1 lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění skupiny B
Opravňuje k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla pro přepravu osob s více než 8 místy k sezení, kromě místa řidiče, avšak ne s více než 16 místy k sezení , kromě místa řidiče a přípojného vozidla, jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 750 kg a nejsou v něm přepravovány osoby. Maximální přípustná hmotnost soupravy však nesmí převyšovat 12 000 kg a maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nesmí převyšovat pohotovostní hmotnost motorového vozidla.	D1+E	21 let podskupiny D1 + E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění podskupiny D1

Opravňuje k řízení motorových vozidel určených pro přepravu osob s více než 8 místy k sezení , kromě místa řidiče; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojné vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg.	D	21 let - skupiny D lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění skupiny B
Opravňuje k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla určeného pro přepravu osob s více než 8 místy k sezení, kromě místa řidiče a přípojného vozidla, jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 750 kg.	D+E	21 let skupiny D + E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění skupiny D

Příloha č. 9

Označení nejvyšší povolené rychlosti vozidel

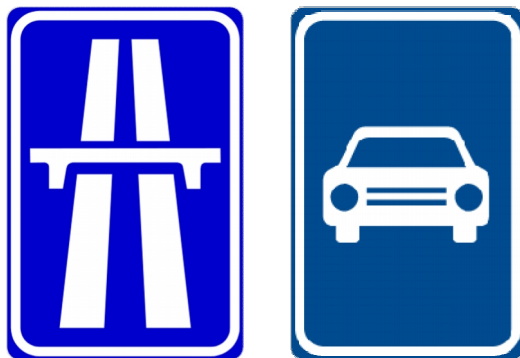


Pozn. Požadavky na provedení v ustanovení § 11 odst. 2 vyhlášky č. 341/2002 Sb. : *Označení nejvyšší povolené rychlosti je v provedení kruh bílé barvy, který je lemován červenou barvou o vnějším průměru 200 mm; písmena v kruhu (pokud jsou použita) musí mít výšku „k“ 35 mm, „m“ 24 mm, číslice 75 až 80 mm, tloušťku čáry písmen 6 mm a číslic 12 mm. Barva nápisu je černá. Označení nejvyšší povolené rychlosti musí být vždy čitelné a při provozu nesmí být zakryto. Označení se vyžaduje z retroreflexního materiálu třídy 1 podle ČSN EN 12899-1 (červená a bílá), písmena a číslice jsou nereflexní. Retroreflexní materiál se nevyžaduje u vozidel, u kterých je provoz za snížené viditelnosti zakázán, u zvláštních vozidel a nesených strojů*

Příloha č. 10

Dopravní značení související s nejvyšší dovolenou rychlostí s komentářem

a) nejvyšší dovolená rychlost stanovená zákonem



Informativní provozní dopravní značka IP 14a „dálnice“, IP 15a „silnice pro motorová vozidla“, konec úseku dopravní značka IP 14b, „konec dálnice“, IP 15b „konec silnice pro motorová vozidla“, provedení totožné s přeškrtnutím červenou barvou – 130 km/h stanovená dle ustanovení § 18 odst. 3 ZSP.



Informativní směrová dopravní značka IS 12a „Obce“ a IS 12a „konec obce“ – 50 km/h, prochází-li obcí dálnice nebo silnice pro motorová vozidla 80 km/h, dle ustanovení § 18 odst. 4 ZSP.



Informativní provozní dopravní značka IP 26a „obytná zóna“ a IP 27a „pěší zóna“, konec úseku dopravní značka IP 26b „konec obytné zóny“, IP 27b „konec pěší zóny“ – 20 km/h stanovená dle ustanovení § 39 odst. 5 ZSP.

Pozn. Povinnost je stanovena přímo zákonem, proto jde o dopravní značky provozní, které řidiče upozorňují na skutečnost, že se nachází v místě, ve kterém pro něj vznikají zákonné

povinnosti, mimo jiné i povinnost dodržovat nejvyšší dovolenou rychlost. Jde-li o železniční přejezd, k němu se váže výstražné dopravní značení na něj upozorňující, avšak není značena vzdálenost 50 metrů, která pro řidič znamená povinnosti spojené s nejvyšší dovolenou rychlostí.

b) nejvyšší dovolená rychlost stanovená dopravním značením



Zákazová dopravní značka B20a „nejvyšší dovolená rychlost“, B20b „konec nejvyšší dovolené rychlosti“ – hodnota na dopravní značce v kilometrech za hodinu. Povinnost řídit se dopravním značením dle ustanovení § 4 písm. c) ZSP.

Pozn. Hodnota nejvyšší dovolené rychlosti je stanovena zákazovou značkou, proto dochází k porušení povinnosti stanovené tímto značením, a nikoli obecnou úpravou, jak je popsáno výše. Není-li hodnota touto zákazovou značkou stanovena, platí obecná zákonná povinnost.

c) ostatní

nejnižší dovolená rychlost – příkazová značka C 6a, konec platnosti C 6b (povinnost řídit se dopravním značením)



doporučená rychlost – informativní značka provozní IP 5 (nevyplývají z ní povinnosti), obecná povinnost dodržovat přiměřenou rychlost dle ustanovení § 18 odst. 1 ZSP



Příloha č. 11

Dopravní značky související se zákazem předjíždění

a) zákaz předjíždění



Zákazová dopravní značka č. B21 a „zákaz předjíždění“ a B21b „konec zákazu předjíždění“. Ustanovení § 9 odst. 1 písm. w) a ustanovení § 9 odst. 1 písm. x) vyhlášky č. 30/2001 Sb.



Zákazová dopravní značka č. B22 a „zákaz předjíždění pro nákladní automobily“ a B22b „konec zákazu předjíždění pro nákladní automobily“. Ustanovení § 9 odst. 1 písm. y) a ustanovení § 9 odst. 1 písm. z) vyhlášky č. 30/2001 Sb.

b) zákaz přejíždění



Vodorovná dopravní značka č. V1a „podélná čára souvislá“, V1b „dvojitá podélná čára souvislá“ a V3 „podélná čára souvislá doplněná čarou přerušovanou“. Ustanovení § 18 písm. a) a ustanovení § 18 písm. d) vyhlášky č. 30/2001 Sb.