

Universita Karlova v Praze  
Právnická fakulta

Daniela Uhlířová

**NÁSLEDKY PORUŠENÍ POVINNOSTÍ ÚČASTNÍKŮ  
SILNIČNÍHO PROVOZU**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce:

JUDr. Helena Prášková, Csc.

Katedra:

Správního práva a správní vědy

Datum vypracování diplomové práce:  
(uzavření rukopisu)

leden 2012

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou prací vypracovala samostatně, všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány a práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne

Podpis

## **Poděkování**

Ráda bych poděkovala vedoucí mé diplomové práce JUDr. Heleně Práškové, Csc., za vstřícný přístup a cenné rady a připomínky k této práci. Za pomoc při stylistických a obsahových úpravách děkuji též svému otci a za podporu svému parnerovi.

## Obsah

1.Úvod.....	2
2.Úvodní poznámky.....	3
2.1.Účastník silničního provozu.....	4
2.2.Povinnosti účastníků silničního provozu .....	5
2.3.Následky porušení povinností.....	8
3.Přestupky účastníků silničního provozu.....	10
3.1.Příslušnost správních orgánů k projednání přestupků a několik poznámek k řízení o přestupcích .....	18
3.2.Sankce za přestupky účastníků silničního provozu.....	19
3.2.1.Zásady správního trestání a pravidla pro ukládání sankcí .....	20
3.2.2.Upuštění od uložení sankce.....	29
3.2.3.Napomenutí.....	30
3.2.4.Pokuta.....	30
3.2.5.Zákaz činnosti.....	32
3.2.6.Propadnutí věci.....	35
4.Trestné činy v silničním provozu.....	36
5.Další právní následky za porušení povinností účastníků silničního provozu.....	39
5.1.Oprávnění policie při výkonu státní správy.....	39
5.1.1.Kauce.....	39
5.1.2.Zabránění v jízdě a použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, odstranění vozidla jako překážky provozu na pozemní komunikaci.....	41
5.1.3.Zadržení řidičského průkazu.....	45
5.2.Bodový systém.....	48
5.2.1.Účel zavedení bodového systému.....	49
5.2.2.Základní principy bodového systému.....	50
5.2.3.Charakter bodového systému.....	62
6.Závěr.....	65
Použité zkratky:.....	71
Literatura.....	72
Abstrakt.....	79
Resumé.....	80
Seznam příloh.....	82

# 1. Úvod

Pohyb je přirozenou součástí lidského života. Člověk nejprve používal k přemísťování se z místa na místo chůze, později využil k přepravě sama sebe nebo nákladu síly zvířat, aby následně vyrobil a začal využívat první dopravní prostředky – lodě a vozy.

S rozvíjejícím se technickým a průmyslovým pokrokem a vzhledem k vývoji dokonalejších nebo úplně nových prostředků umožňujících přemístění člověka, nákladu, ale i informací nebo energie, je však jasné, že i vzhledem k narůstajícímu počtu těchto prostředků bude nutno jejich užívání regulovat.

Na úrovni obecně závazných právních předpisů k takové regulaci dochází zhruba na začátku 20. století v souvislosti s rozvojem automobilismu, kdy vznikají první pravidla upravující chování vlastníka, provozovatele či řidiče automobilu, tedy pravidla silničního provozu, tak je známe a chápeme dnes. Postupně jsou tato pravidla rozšiřována a doplňována, a to nejen o ustanovení týkající se automobilistů, ale i o právní normy určené například pro chodce nebo pro cyklisty a pro další osoby, které nějakým způsobem mohou zasáhnout do silničního provozu.

Pokud uvážíme situaci ve století současném, účastníkem silničního provozu, tedy osobou, která se tohoto provozu přímo účastní, je čas od času každý z nás. Běžně se na pozemních komunikacích pohybujeme jako chodci, cyklisti nebo řidiči automobilů. Jako takoví máme některá práva, zároveň nám však zákon ukládá hlavně řadu povinností, ať už ve formě příkazů, zákazů nebo omezení.

Tato diplomová práce se snaží dát odpověď na otázku, jaké *právní* následky mohou čekat účastníka silničního provozu, který svou povinnost, danou mu zákonem, poruší.

Vzhledem k možné rozsáhlosti tématu jsem se rozhodla práci zaměřit na hmotněprávní úpravu správního práva v oblasti silničního provozu, především na jednotlivé sankce ukládané přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Druhou významnou část práce tvoří rozbor bodového hodnocení jednání spočívající v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích (dále v textu bodový systém): charakter systému, důvody a očekávaný i skutečný efekt zavedení, novelizace právní úpravy včetně její důvodnosti a související

judikatura. Uvědomuji si, že případné označení bodového hodnocení jako právního následku porušení povinností účastníka silničního provozu, může působit rozporuplně (vzhledem k tomu, že už například důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb., kterým byl bodový systém zaveden, označuje zaznamenávání bodů jako administrativní opatření), tuto otázku řeší práce v kapitole 5.2.

Zaměření popsané v předchozím odstavci jsem si vybrala hlavně proto, že pokud se silničního provozu týká, jsou jednotlivé druhy sankcí a bodový systém veřejností, ať už odbornou nebo laickou, vnímány mnohdy dost rozporuplně a ne třeba úplně jednoznačně kladně, a k uvedeným dvěma tématům je mnoho judikatury, literatury, článků a proběhlo mnoho diskuzí.

Dále se práce také věnuje „dalším následkům“ porušení povinností účastníků silničního provozu (ukládání kaucí, zabránění v jízdě atd., blíže viz. kapitola 5.1. ).

Trestnímu právu hmotnému a procesní stránce správního i trestního práva v oblasti silničního provozu se práce věnuje jen velmi okrajově, spíše s důrazem na poskytnutí obecných informací nebo s ohledem na souvislost s hlavními kapitolami práce. Oblastí soukromého práva (v případě zvoleného tématu by se jednalo o odpovědnost za škodu) se práce nezabývá.

Diplomová práce vychází ze stavu právní úpravy platné k 31.12.2011. Upozorňuji, že v průběhu zpracovávání této diplomové práce došlo k významné novele zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších předpisů (dále v textu ZoPPK) a zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále PŘZ), kdy byl zrušen § 22P PŘZ- Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a zároveň byl do ZoPPK mimojiné vložen nový § 125c, který původní úpravu přestupků § 22 PŘZ přebírá.<sup>1</sup> To je nutné si uvědomit zejména s ohledem na odkazy na §22 PŘZ v citacích z literatury či judikatury.

## 2. Úvodní poznámky

Tato kapitola se snaží rozebrat problematiku důležitou pro obsah této práce; jedná se o vymezení pojmu účastník silničního provozu, shrnutí jeho povinností a dále úvahy o tom, co lze rozumět pod označením *následek* porušení povinností (účastníků

---

<sup>1</sup> Podrobně viz str. 17.

silničního provozu).

## **2.1. Účastník silničního provozu**

Definice tohoto pojmu je obsažena § 2 písm. a) ZoPPK. Účastníkem silničního provozu je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích, bez ohledu na to, zda se silničního provozu účastní aktivním nebo pasivním způsobem.<sup>2</sup> Účastníkem silničního provozu může být jen fyzická osoba, není to ani zvíře, samotné vozidlo nebo právnická osoba. Zástupce orgánů veřejné správy (např. policista při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu) také nelze považovat za účastníky silničního provozu ve smyslu ZPPK. Pod dalšími písmeny příslušného paragrafu lze nalézt výčet a vymezení možných účastníků silničního provozu a také vymezení dalších základních pojmů.

Účastníky silničního provozu jsou průvodce vedených nebo hnaných zvířat, řidiči motorových nebo nemotorových vozidel nebo tramvají, přepravované osoby a chodci.

*Chodcem* se rozumí i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm<sup>3</sup>, psa a podobně. (§ 2 písm. j) ZoPPK). Při definování osoby jako chodce se vychází z toho, že tato se osoba pohybuje přibližně rychlostí 4 km/h, tedy rychlostí chůze.<sup>3</sup> Pokud vede osoba více jak jednoho psa, považuje se již za průvodce vedených zvířat.<sup>4</sup>

*Řidičem* je ten účastník silničního provozu, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo nebo tramvaj nebo jede na zvířeti a je jím také vozka (přesná definice § 2 písm. d) a e) ZPPK). Řidičem naopak není osoba, která svůj dopravní prostředek tlačí, táhne nebo zvíře vede.<sup>5</sup>

Zástupci orgánů veřejné správy (např. policista při dohledu na bezpečnost a

<sup>2</sup> KOVALČÍKOVÁ, Daniela; ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích : Komentář*. 1.vyd. Praha : Beck, 2007. str. 125.

<sup>3</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD*. 1. vyd. podle platného právního stavu k 1.6.2008. Praha : Leges, 2008. str. 27.

<sup>4</sup> Tamtéž, str. 26.

<sup>5</sup> LEITNER, Milan; LUKÁŠEK, Vladimír; KOPECKÝ, Zdeněk. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem*. 3. přeprac. vyd. podle stavu k 1.7. 2006. Praha : Linde, 2006. str. 19.

plynulost silničního provozu) účastníky provozu ve smyslu ZPPK nejsou.

## ***2.2. Povinnosti účastníků silničního provozu***

Osoba, která se chce účastnit provozu na pozemních komunikacích má řadu povinností, které se odvíjejí především od toho, do jaké „kategorie účastníků“ tato osoba spadá- tedy, zda je chodcem, řidičem, průvodcem zvířat a podobně.

Obecně však platí, že silničního provozu se nesmí účastnit osoba, která by mohla ohrozit bezpečnost a plynulost tohoto provozu a to vzhledem k věku nebo proto, že má snížené tělesné či duševní schopnosti. Účast takových osob, tedy například dětí, handicapovaných, lidí pokročilého věku atd., však samozřejmě nelze zcela vyloučit, proto zákon stanoví, že pokud jsou učiněna taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti silničního provozu nedošlo, zákaz neplatí. Ten, kdo této výjimky využil- tedy provedl taková opatření, aby se osoba jinak nezpůsobilá mohla silničního provozu účastnit (matka vede dítě za ruku), je ovšem odpovědný v případě,<sup>6</sup> pokud nezpůsobilá osoba bezpečnost či plynulost provozu ohrozí (dítě se matce vytrhne a vběhne do vozovky).

Řidičem může být pouze taková osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla nebo k jízdě na zvířeti a v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti a předpisy o provozu na pozemních komunikacích, přičemž všechny podmínky (způsobilost k řízení a potřebný rozsah ovládání vozidla a předpisů provozu na PK) musí být splněny současně. Co se týká pojmu „potřebný rozsah“, je nutno jej interpretovat v souvislosti s vozidlem, které řidič ovládá. Jezdec na koni nemusí znát ustanovení o řidičských průkazech, zatímco by měl jistě znát dopravní značky.

Řidič motorového vozidla musí, kromě dodržení podmínek uplatňujících se na řidiče obecně, být navíc držitelem příslušného řidičského oprávnění.

Základní povinnosti účastníka silničního provozu stanoví § 4 ZPPK:

Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen

a) chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a

---

<sup>6</sup> podle § 422 zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.



dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu,

b) řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 a 9 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis,<sup>7</sup> vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,

c) řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace.

Jedná se o obecné zásady pro chování všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, podle nich musí být pak vykládány ostatní zásady, které ZoPPK dále obsahuje. Jednání konkrétního účastníka silničního provozu pak samozřejmě vychází jak z objektivních podmínek (stav komunikace, hustota či určitá omezení provozu, povětrnostní podmínky atd.), tak i ze subjektivního stavu (fyzického i psychického) té které konkrétní fyzické osoby respektive účastníka SP.

K písmenu a) § 4 ještě nutno dodat, že toto ustanovení, respektive postih podle něj, bude aplikováno pouze tam, kde chybí ustanovení speciální. Pokud tedy řidič náhle zastavil, aniž by to vyžadovala bezpečnost na pozemních komunikacích, porušil povinnost danou mu § 18 odst. 2 písm. a) ZoPPK a i když toto jednání jistě naplňuje i znaky § 4 písm. a) (ohrožení života, zdraví nebo majetku jiných osob), již se na řidiče vztahovat nebude.

V § 5-9 ZoPPK jsou explicitně stanoveny některé další povinnosti jednotlivých účastníků provozu na pozemních komunikacích. Logicky se samozřejmě nemůže jednat o výčty taxativní, i další ustanovení ZoPPK buď obsahují ustanovení typu „řidič nesmí“, „chodec musí“ apod., tedy stanoví příkazy, zákazy a omezení pro konkrétního účastníka, nebo jsou postavena dle klasického schématu hypotéza-dispozice(-sankce, kterou ovšem stanoví zákon stanoví na jiném místě či je vymezena v zákoně odlišném.), aniž by byla určena konkrétnímu účastníku či jinému subjektu a platí tedy pro všechny osoby (tzn. za určitých podmínek i pro „neúčastníky“-např. provozovatele vozidla).

Povinnosti účastníků silničního provozu mohou být obsaženy, ať už explicitně nebo skrytě i v jiných zákonech než je ZoPPK. Platnou právní úpravu provozu na

<sup>7</sup> např. § 17b zákona č. 553/1991 Sb. o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů.

pozemních komunikacích představuje zejména:<sup>8</sup>

- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích,
- vyhláška č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů,
- vyhláška č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod,
- nařízení vlády č. 110/2001 Sb., kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným znamením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy,
- vyhláška č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel,
- vyhláška č. 218/2006 Sb., o úhradě za poskytnutí údajů z evidence dopravních nehod,
- vyhláška č. 3/2007 Sb., o celostátním dopravním informačním systému,
- vyhláška č. 124/2007 Sb., o vzoru paměťové karty řidiče.

S právní úpravou provozu na pozemních komunikacích souvisejí zejména tyto zákony:

- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, 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. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád), ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Není účelem této práce zabývat se jednotlivými povinnostmi jednotlivých účastníků. Jak již bylo naznačeno v úvodu, pro tuto práci je stěžejní, co bude následovat

<sup>8</sup> Sněmovní tisk č. 833/0. Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb. Dostupné na WWW: <http://www.psp.cz/sqw/sntisk.sqw?o=5> >

v případě, že některý účastník svou povinnost poruší.

### **2.3. Následky porušení povinností**

Na úvod zdůrazňuji, že vzhledem k zaměření práce se samozřejmě jedná o právní následky porušení právních povinností.

„Právní povinnost se rozumí nutnost, vyplývající bezprostředně nebo zprostředkovaně pro právní subjekty z právních norem, chovat se určitým způsobem pod hrozbou sankce. Právní povinnost stanoví tedy buď právní norma nebo akt aplikace práva, nebo dobrovolný závazek subjektu. ... Porušení právní povinnosti je deliktem, s nímž právo spojuje sankční následky, zejména vznik právní odpovědnosti.“<sup>9</sup>

Většina autorů učebnic teorie práva se shoduje, že pojem právní odpovědnosti je pojem dosti komplikovaný a názory na jeho obsah se různí.<sup>10</sup> Nicméně všechny učebnice teorie práva se v podstatě shodují, že právní odpovědnost je povinnost strpět za porušení povinností následky stanovené právními normami, v rámci odpovědnostního právního poměru. Právní odpovědnost je zpravidla spojena se vznikem nové (sekundární) povinnosti a to v důsledku zaviněného porušení povinnosti původní.<sup>11</sup>

K bližšímu vymezení pojmu právní odpovědnosti cituji:

„V odborné literatuře se rozlišují dvě koncepce právní odpovědnosti:

- a) Právní odpovědnost se rozumí povinnost strpět za porušení povinností následky, stanovené právními normami v rámci odpovědnostního právního poměru.
- b) Právní odpovědností se rozumí uplatnění nepříznivých právních následků, stanovených právní normou, vůči tomu, kdo porušil právní povinnost.

Liší se v tom, zda spojují právní odpovědnost jen se vznikem druhotné

---

<sup>9</sup> GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 5., upr. vyd. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. str. 149.

<sup>10</sup> např: GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 5., upr. vyd. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. str. 159.; BOGUSZAK, Jiří; ČAPEK, Jiří; GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 2., přeprac. vyd. Praha : ASPI Publishing, 2004. str. 190.; KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. 1. vyd. Praha : Beck/SEVT, 1995. str. 200.

<sup>11</sup> viz GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 5., upr. vyd. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. str. 140.; BOGUSZAK, Jiří; ČAPEK, Jiří; GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 2., přeprac. vyd. Praha : ASPI Publishing, 2004. str. 195.; KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. 1. vyd. Praha : Beck/SEVT, 1995. str. 200.

(sekundární) povinnosti, nebo s jakoukoli sankcí za porušení právní povinnosti.

Právní odpovědnost má tedy svůj konkrétní obsah a zahrnuje:

a) předvídané nepříznivé následky (ten kdo nedodrží právní povinnost bude zatížen předvídanými právními následky konkrétní povahy),

b) prvek státního donucení, který je excelentním znakem právní normy a kvalitativně ji tak vyčleňuje z jiných druhů, systémů norem.<sup>12</sup>

„Právní následky porušení povinností mohou být různé povahy, vždy však koneckonců směřují k tomu, aby k porušování povinnosti nedocházelo a aby pokud možno následky porušení povinností byly napravovány (reparovány). ...

Zásadně je možné dělit tyto následky takto:

a) trvání původní povinnosti a možnost vynutit (po splnění právem předepsaných náležitostí), splnění původní povinnosti;

b) vznik nové (sekundární) povinnosti v důsledku zaviněného porušení původní povinnosti tím, komu nová sekundární povinnost vzniká;

c) jiné právní následky (například zánik práva korespondujícího porušení právní povinnosti).

S porušením právní povinnosti může být spojen buď toliko některý z uvedených právních následků, anebo společně více z nich.<sup>13</sup>

Vrátíme-li se k tématu diplomové práce, pokud tedy účastník silničního provozu poruší, a to ať už činností nebo nečinností, povinnost, kterou mu ukládá právní norma, dopouští se protiprávního jednání, jehož následkem je právní odpovědnost tohoto účastníka. V případě účastníka silničního provozu se v oblasti práva veřejného bude jednat buď o odpovědnost správní za přestupek nebo o odpovědnost trestněprávní za trestný čin, v oblasti práva soukromého může vzniknout odpovědnost za škodu.<sup>14</sup>

ZPPK však ještě uvádí určité tři poněkud specifické instituty: kauci, zadržení

---

<sup>12</sup> GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 5., upr. vyd. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. str. 160.

<sup>13</sup> BOGUSZAK, Jiří; ČAPEK, Jiří; GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 2., přeprac. vyd. Praha : ASPI Publishing, 2004. str. 192.; srovnej také s GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 5., upr. vyd. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. str. 161.

<sup>14</sup> k dělení právní odpovědnosti viz např. HARVÁNEK, Jaromír, et al. *Teorie práva*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. str. 381. nebo GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 5., upr. vyd. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. str. 162.

řidičského průkazu a zabránění v jízdě, které bezpochyby také jsou právním následkem porušení povinností účastníka silničního provozu a které by se nejpravděpodobněji daly podřadit právě pod „jiné právní následky“ porušení povinností. Více viz kapitola 5.1.

„Za obecný znak odpovědnosti je považována sankce. Sankce představuje povinnost snést újmu (popřípadě je sankce s újmou přímo ztotožňována), nastane-li skutečnost předpokládaná (předvídaná) určitou sociální normou.“<sup>15</sup> Jak ovšem dodává V. Knapp, rozsah pojmu sankce není úplně jasný, když někteří autoři pod pojem sankce zařazují kromě trestu nebo povinnosti náhrady škody i neplatnost smlouvy odporující zákonu atd.<sup>16</sup> V souvislosti s touto poznámkou bych chtěla upozornit na bodové hodnocení porušení povinností podle předpisů o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, kdy otázka stanovení jeho „povahy“ (zda se jedná o sankci či nikoliv) je dodnes celkem problematická a názory odborné veřejnosti se různí. Podrobně viz kapitola 5.2.

Ještě dodávám, že právní odpovědnost je institut práva hmotného. K její realizaci dochází až prostřednictvím práva procesního. Také povinnost ze sankce vzniká teprve rozhodnutím aplikujícím sankci.

### **3. Přestupky účastníků silničního provozu**

Nejdříve bude nutno vymezit, za jaká konkrétních protiprávní jednání vzniká účastníku silničního provozu právní odpovědnost. Jak už bylo avizováno v úvodu, chci se zabývat především následky odpovědnosti za přestupek. V této kapitole se tedy pokusím shrnout konkrétní skutkové podstaty přestupků, jejichž subjektem je účastník silničního provozu.

Veřejností bývá často v souvislosti s přestupky, kterých se dopouštějí fyzické osoby v silničním provozu, užíváno označení „dopravní přestupek“, většinou jsou tímto souslovím na různých webových stránkách, které se zabývají poradenstvím či právní pomocí pachatelům přestupků, označovány přestupky podle § 125c ZPPK, respektive do 30.7.2011 přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních

---

<sup>15</sup> GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 5., upr. vyd. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. str. 159.

<sup>16</sup> viz KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. 1. vyd. Praha : Beck/SEVT, 1995. str. 200.

komunikacích podle § 22 PŘZ. Pojmu však užívá i odbornější literatura.<sup>17</sup> Pojem „dopravní přestupek“ není však nikde legálně definován a tak záleží na tom kterém autorovi, jak jej bude vnímat.<sup>18</sup>

Já jsem se rozhodla označení „dopravní přestupky“ neužívat a pro účely této práce volím vlastní označení, užitě již v názvu kapitoly, a to „přestupky účastníků silničního provozu.“ Termín „dopravní přestupky“ vnímám širěji, řadila bych sem např. i přestupky provozovatelů vozidel, kteří ovšem nejsou účastníky silničního provozu.

Přestupek je správním deliktem. Pojem správní delikt (na rozdíl od pojmu přestupek, viz níže) není legálně definován, literatura jej vymezuje zpravidla jako protiprávní jednání odpovědné osoby, jehož znaky jsou uvedeny v zákoně a s nímž zákon spojuje hrozbu sankcí trestní povahy ukládané v rámci výkonu veřejné správy.<sup>19</sup>

Na základě § 2 odst. 1 PŘZ je přestupkem *zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.*

Legální definice přestupku obsahuje jak pozitivní, tak negativní vymezení, protože bylo nutno odlišit přestupek na jedné straně od jiných správních deliktů a na straně druhé od trestných činů. Jelikož nový trestní zákoník (zák. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů; dále TZ) účinný od 1.1.2010 však formálně-materiální pojetí trestného činu již nezohledňuje a trestný činy vymezuje pouze formálně, bude nutno při shodné skutkové podstatě přestupku a trestného činu<sup>20</sup> použít zásadu subsidiarity trestní represe (tedy trestní odpovědnost pachatele a trestněprávní následky s ní spojené lze uplatňovat jen v případech společensky škodlivých, ve kterých nepostačuje uplatnění odpovědnosti podle jiného právního předpisu- § 12 odst. 2 TZ) a zkoumat, jestli postačí uplatnění právní odpovědnosti podle PŘZ.

---

<sup>17</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přeprac. a dopl. vyd. Praha : Linde, 2006. 431 s.

<sup>18</sup> Např. již zmíněná H. Kučerová sem kromě všech přestupků podle § 22 PŘZ řadí i většinu skutkových podstat přestupků podle § 23 PŘZ nebo přestupky upravené v ustanovení § 16 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů, a řadu dalších. Blíže viz KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přeprac. a dopl. vyd. Praha : Linde, 2006. str. 32-33.

<sup>19</sup> MATES, Pavel, et al. *Základy správního práva trestního*. 5. vyd. Praha : C.H. Beck, 2010. str. 13.

<sup>20</sup> v případě přestupků účastníků silničního provozu půjde o přestupek podle § 125c odst. 1 písm. c) ZoPPK a tr. čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 TZ; nebo o přestupek dle § 125c odst. 1 písm. h) ZoPPK a trestný čin (těžkého) ublížení na zdraví z nedbalosti buď podle § 147 nebo § 148 TZ, pokud k němu dojde porušením tzv. důležité povinnosti

Ustanovení o tzv. jiných správních deliktech a ustanovení trestných činech jsou v poměru speciality k ustanovením o přestupcích; ustanovení o přestupcích jsou ve vztahu subsidiarity k ustanovením o trestných činech a ustanovením o jiných správních deliktech.

Mezi formální znaky přestupku lze řadit jednak tzv. obecné zákonné znaky přestupků, které jsou společné pro všechny přestupky bez rozdílu a dále tzv. zákonné znaky skutkové podstaty, které slouží k individualizaci vždy konkrétního přestupku. Přestupkem je pak jednání, které naplňuje znaky jak obecné, tak znaky skutkové podstaty uvedené v zákoně.

Obecnými zákonnými znaky přestupku rozumíme jednání, odpovědnost osoby, zavinění, protiprávnost a trestnost.

Jednáním se rozumí projev lidské vůle ve vnější realitě. Je jím konání i opomenutí takového konání, k němuž byla odpovědná osoba povinna.<sup>21</sup>

Odpovědnou osobou je osoba deliktně způsobilá. Deliktní způsobilost je vázána na dovršení patnáctého roku věku a přičetnost. Za přestupek může odpovídat jen fyzická osoba, přičemž je jedno, zda se jedná o občana České republiky nebo cizince; naplní-li porušení povinnosti stanovené právnické osobě znaky přestupku, je odpovědný ten, kdo za právnickou osobu jednal nebo měl jednat. Ustanovení § 9 PŘZ stanoví výjimku z osobní působnosti zákonů upravujících přestupky. Pokud se jednání majícího znaky přestupku dopustila osoba požívající výsad a imunit podle zákona nebo mezinárodního práva, nelze jej jako přestupek projednat, nestanoví-li zákon jinak. Přestupky poslanců a senátorů se projednají podle PŘZ tehdy, nepožádají-li orgán příslušný k projednání přestupku o jeho projednání v disciplinárním řízení podle zákona o jednacím řádu Poslanecké sněmovny, resp. o jednacím řádu Senátu. Podle § 10 PŘZ se jednání, které má znaky přestupku a jehož se dopustily osoby podléhající vojenské kázeňské pravomoci, příslušníci bezpečnostních sborů a osoby během výkonu trestu odnětí svobody nebo zabezpečovací detence, projedná podle zvláštních předpisů.

Zavinění je vnitřní psychický vztah pachatele přestupku k protiprávnímu jednání a jeho následku. K odpovědnosti za přestupek postačuje nedbalostní zavinění, nevyžaduje-li zákon výslovně zavinění úmyslné.

Přestupkem může být pouze jednání nedovolené a protiprávní, tedy určitý čin je

<sup>21</sup> HENDRYCH, Dušan, et al. *Správní právo : obecná část*. 7. vyd. Praha : Beck, 2009. str. 448.

právním řádem zakázaný, zároveň toto jednání je v rozporu s zákonem obsahující skutkovou podstatu přestupku.<sup>22</sup> Chybí-li protiprávnost, tedy existuje-li některá z okolností vylučující protiprávnost, jednání není přestupkem a odpovědnost za něj nelze vyvozovat. PřesZ vymezuje v § 2 odst. 2 okolnosti, které protiprávnost vylučují. Jsou jimi nutná obrana (přestupkem není jednání, kterým se přiměřeným způsobem odvrací přímo hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný zákonem) a krajní nouze (přestupkem není jednání, jímž se odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak). Přestupkový zákon vylučuje protiprávnost i v případě jednání na příkaz – podle § 6 PŘZ odpovídá za porušení povinnosti uložené právnické osobě ten, kdo dal k jednání příkaz. PŘZ výslovně neupravuje další možné okolnosti vylučující protiprávnost, (právní nauka mezi ně řadí např. svolení poškozeného, oprávněné použití zbraně, dovolené riziko) Jejich uplatnění však vyplývá z obecných právních předpisů a je k nim třeba přihlížet.<sup>23</sup>

Souvisejícím obecným znakem přestupku je jeho trestnost, kterým je vyjádřeno, že zákon se spácháním přestupku spojuje hrozbou sankcí. Od okolností vylučujících protiprávnost je nutné odlišovat okolnosti, které způsobují zánik trestnosti, tedy i zánik odpovědnosti za přestupek. Okolnosti způsobující zánik trestnosti nastávají až po spáchání činu a způsobují ztrátu oprávnění přestupek postihnout, jsou jimi udělení amnestie a uplynutí času. Obecně platí, že přestupek nelze projednat, uplynul-li od jeho spáchání jeden rok. Uvedená lhůta je prekluzivní, do konce roční doby musí být o přestupku pravomocně rozhodnuto.<sup>24</sup>

Mezi znaky skutkové podstaty přestupku patří objekt (společenské vztahy, zájmy a hodnoty, které jsou chráněny zákonem a proti nimž směřuje pachatelovo jednání), objektivní stránka (jednání- konání či opomenutí, následek a příčinná souvislost mezi nimi), subjekt (pachatel přestupku, tedy osoba, která svým jednáním naplnila všechny znaky přestupku) a subjektivní stránka (zavinění- úmysl nebo nedbalost). Sankce se nepovažují za součást skutkové podstaty.<sup>25</sup>

Materiálním znakem se rozumí to, že dané jednání porušuje nebo ohrožuje

---

<sup>22</sup> MATES, Pavel, et al. *Základy správního práva trestního*. 5. vyd. Praha : C.H. Beck, 2010. str. 54

<sup>23</sup> Tamtéž str. 58

<sup>24</sup> Tamtéž, str. 59

<sup>25</sup> SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo*. 2. aktualiz. a přeprac. vyd. Praha : ASPI-Wolters Kluwer, 2009. str. 197



zájem společnosti. Lze „obecně vycházet z toho, že jednání, jehož formální znaky jsou označeny zákonem za přestupek, naplňuje v běžně se vyskytujících případech materiální znak přestupku, neboť porušuje či ohrožuje určitý zájem společnosti. Z tohoto závěru však nelze dovodit, že by k naplnění materiálního znaku skutkové podstaty přestupku došlo vždy, když je naplněn formální znak přestupku zaviněným jednáním fyzické osoby. Pokud se k okolnostem jednání, jež naplní formální znaky skutkové podstaty přestupku, přidruží takové další významné okolnosti, které vylučují, aby takovým jednáním byl porušen nebo ohrožen právem chráněný zájem společnosti, nedojde k naplnění materiálního znaku přestupku a takové jednání potom nemůže být označeno za přestupek.“<sup>26</sup>

Uvedená část judikátu vychází z případu spáchání přestupku podle § 22 odst. 1, písm. f) bod 4 PŘZ, kdy byla povolená rychlost překročena o 2 km/h na rovném a přehledném úseku těsně před koncem obce, nikoliv v přímo v městské aglomeraci nebo v blízkosti škol či přechodů. Správní orgán (který přestupek projednával a fyzickou osobu, která se přestupku měla dopustit, uznal ze spáchání přestupku vinnou), namítal, že překročení povolené rychlosti, byť jen o jediný kilometr, naplňuje vždy materiální stránku přestupku, neboť tím, že zákonodárce v zákoně nastavil hranici nejvyšší povolené rychlosti, nezpochybnitelně určil, jaké jednání porušuje či ohrožuje zájem společnosti a platná právní úprava tedy nedává správnímu orgánu do ruky žádný nástroj, jak takové jednání prohlásit za nenaplňující materiální znak přestupku. K tomu Nejvyšší správní soud (dále NSS) konstatuje: „Okolnosti, jež vylučují porušení nebo ohrožení zájmu společnosti, musí být ovšem posuzovány vždy v každém konkrétním případě a nelze ... vyslovovat žádné paušální závěry o tom, že např. míra společenské nebezpečnosti překročení nejvyšší povolené rychlosti o 2 km/h je natolik mizivá, že nedosahuje intenzity přestupku, zatímco u překročení nejvyšší povolené rychlosti o 10 km/h již tomu tak je. Opačný přístup ze strany správních orgánů či soudů by vedl k nahrazování role zákonodárce jejich rozhodovací činností, což by odporovalo principu dělby moci v demokratickém právním státě (viz čl. 2 odst. 1 Ústavy).“<sup>27</sup> K tomu dále NSS odkazuje na § 3 SŘ, který stanoví, že „správní orgán postupuje tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti“ a na § 50 odst. 3 věta druhá SŘ: „v řízení, v němž má být z moci úřední uložena povinnost, je správní orgán povinen i bez

<sup>26</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14.12.2009, čj. 5 As 104/2008 – 48, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

<sup>27</sup> Tamtéž

návrhu zjistit všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch toho, komu má být povinnost uložena.“ Tedy správní orgán je povinen zjistit, zda došlo k naplnění jak formálních, tak i materiálních znaků přestupku.

K výše uvedenému závěrem podotýkám, že se nejedná o vyčerpávající rozbor pojmu přestupek, neboť problematika je to celkem obsáhlá a podrobné rozebírání každého znaku přestupku (např. druhy zavinění, druhy jednání atd.) by neúměrně prodloužilo délku práce. V tomto směru tedy odkazuji platnou právní úpravu a na odbornou literaturu na dané téma.

Vraťme se nyní k určení konkrétních skutkových podstat přestupků účastníků silničního provozu.

Obecným objektem skutkové podstaty přestupků účastníků silničního provozu, bude řádný výkon veřejné správy ve vztahu k zájmu společnosti na ochraně života a zdraví osob a na ochraně majetku. Společným skupinovým objektem takových přestupků bude v naprosté většině níže uvedených konkrétních skutkových podstat bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, může se ale vyskytnout skupinový objekt jiný, vždy ale ve vztahu k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Objektivní stránka zahrnuje jednání, následek a příčinnou souvislost mezi nimi, v našem případě bude jednání spočívat buď konání v rozporu s předpisy upravujícími bezpečnost a plynulost silničního provozu či s předpisy s nimi souvisejícími (např. zákon o přestupcích), nebo v opomenutí spočívajícím v nerespektování těchto předpisů. Následkem bude porušení nebo ohrožení objektu skutkové podstaty přestupku, tedy bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Subjektem je účastník silničního provozu, jímž je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích<sup>28</sup> (blíže k vymezení viz kapitola Úvodní poznámky) a který svým jednáním uskutečnil všechny znaky přestupku a v době spáchání přestupku byl příčetný a dovršil patnáctý rok věku. Jedná se o tzv. speciální subjekt (pachatel má zvláštní vlastnost nebo zvláštní postavení či způsobilost), přičemž v případě mnoha skutkových podstat může být pachatelem přestupku jen užší okruh účastníků silničního provozu, např. řidič, řidič motorového vozidla, učitel autoškoly apod.

Subjektivní stránka je charakterizována zaviněním. Přestupky, jejichž subjektem

---

<sup>28</sup> Viz kap. 2.1.

jsou účastníci silničního provozu, mohou být jak dolůzní, tak kulpózní delikty, přičemž v žádné u konkrétních skutkových podstat přestupků účastníků silničního provozu (viz níže) zákon výslovně nestanovuje, že k odpovědnosti za přestupek je třeba úmyslné zavinění (srovnej § 3 PřZ). Nejčastější jsou tyto přestupky páchany ve formě vědomé nedbalosti, kdy pachatel věděl, že může způsobit určitý následek, avšak bez přiměřeného důvodu předpokládal, že k němu nedojde.

O které konkrétní přestupky se tedy podle výše uvedeného jedná?

Především půjde o přestupky (i když ne všechny, viz dále) původně vyjmenované v §22 PřZ a označené jako přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Nyní tyto přestupky vymezuje §125c ZPPK, který je ale výslovně jako přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu neoznačuje. Označení přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu však zůstalo ve všech ostatních ustanoveních (např. § 125a ZoPPK nebo § 87 PřZ) nebo se dokonce nově objevuje (§ 57 odst. 3 PřZ), nicméně v obou případech v upraveném znění: „přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu podle zákona o silničním provozu.“

Skutkové podstaty, původně obsažené v § 22 PřZ, přebírá § 125c ZoPPK sice zčásti rozšířené či jinak změněné,<sup>29</sup> lze ale říci, že obsahově jsou obě ustanovení shodná. Zákonodárce tedy pravděpodobně vycházel z předpokladu, že v tomto případě bude zřejmé, že pokud v ostatních ustanoveních zůstane označení „přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu“ doplněné o „podle zákona o silničním provozu“, budou tato ustanovení nově vztahována k § 125c ZoPPK, když ZoPPK již jiná ustanovení o přestupcích neupravuje.

Přestupky, jejichž subjektem může být účastník silničního provozu (respektive v řadě případů jen některé „užší kategorie“), vymezuje § 125c odst. 1 ZoPPK. Samozřejmě je možné, aby se přestupku podle tohoto ustanovení dopustila i fyzická osoba, která účastníkem SP není (např. přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) ZoPPK ve vztahu k § 10 ZoPPK, kterého by se dopustil provozovatel vozidla, který však v době spáchání přestupku nemusí nutně být účastníkem silničního provozu). Skutkové podstaty tohoto odstavce lze rozdělit do několika skupin:

- skutkové podstaty (dále SP) související s technickým stavem vozidla: §125c

<sup>29</sup> srovnej např. znění § 22 odst. 1 písm. i) a j) PřZ do 30.6.2011 s ustanovením § 125c odst. 1 písm. i) ZoPPK

ods.1 písm. a/ bod 1 – 3 ZoPPK

- SP související s alkoholem a jinými návykovými látkami: §125c odst. 1 písm. b), c), d) ZoPPK
- SP související se způsobilostí k vedení vozidel: § 125c odst.1 písm e) bod 1-5 ZoPPK
- SP související se závažným porušením pravidel silničního provozu § 125c odst. 1 písm. f) bod 1-11, písm. g) ZoPPK
- SP související s dopravní nehodou § 22 odst. 1 písm. h) a písm. i) ZoPPK
- zbytková SP § 125c písm. k) ZoPPK

Dále půjde o přestupky podle § 125c odst. 3, kdy skutková podstata přestupku má speciální subjekt, kterým je učitel autoškoly. Učitel autoškoly se jistě přímým způsobem účastní silničního provozu (minimálně vždy jako přepravovaná osoba), bude tedy účastníkem silničního provozu, tak jak jej definuje § 2 písm. a) ZoPPK. Míra odpovědnosti učitele autoškoly bude záviset na tom, v jaké fázi se nachází výcvik žáka, tzn. jde-li o „prvožadatele“ o řidičské oprávnění nebo jedlá-li se o rozšíření řidičského oprávnění.<sup>30</sup> Učitel autoškoly se při výcviku řídí též předpisem č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Dále půjde o přestupky podle § 16 odst. 1 písm. a) a c) zákona 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů, některé přestupky podle § 23 odst. 1 PŘZ, některé přestupky podle § 42a odst. 1 zákona 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, přestupky podle § 42a odst. 2, 3 a 4 zákona č. 13/1997 Sb., a je možné, že existují i některé další, když v každém konkrétním případě bude nutno zkoumat, zda znaky skutkové podstaty odpovídají vymezení určenému výše, především, zda-li může být subjektem účastník silničního provozu a druhovým objektem bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Jelikož je tématem práce rozbor následků porušení povinností účastníků

<sup>30</sup> Stanovisko Ministerstva dopravy ČR: Trestní odpovědnost žadatele o řidičské oprávnění a učitele autoškoly, ze dne 1.4.2009, čj. 48/2009-160-AS/1. Dostupné na WWW: [http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicke\\_prukazy\\_Autoskoly/Metodicke+pokyny+-+Stanoviska+-+Usmerneni.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Metodicke+pokyny+-+Stanoviska+-+Usmerneni.htm) >

silničního provozu, respektive následků spojených s jejich odpovědností za přestupek, není absolutní výčet všech relevantních skutkových podstat přestupků až tak zásadní, protože práce se dále bude zabývat přestupky podle § 125c (odst. 1) ZoPPK, které jsou z hlediska četnosti páchaní v nepoměrné převaze oproti ostatním přestupkům účastníků silničního provozu vyjmenovaným výše. Toto užší zaměření je zvoleno také proto, že ZoPPK navíc upravuje i „další“ právní následky za porušení povinností účastníků silničního provozu (např. kauce, apod.), které se však týkají zpravidla přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu podle ZoPPK.

K výše uvedenému ještě dále několik poznámek. Přestupky, kterých se dopouští účastníci silničního provozu, především tedy přestupky podle § 125c odst. 1 ZoPPK, patří mezi jedny z nejčastěji páchaných přestupků vůbec, což je dáno zejména tím, že účastníkem silničního provozu se většina z nás stává prakticky denně. Tyto přestupky mají několik specifik, kdy podstatná část těchto specifik se může týkat nebo se týká i trestných činů páchaných v silničním provozu. Pachatelem je většinou řidič a prostředkem ke spáchání je motorové vozidlo, nezřídka jsou však pachateli i chodci nebo cyklisté. Velmi často (u TČ je to v podstatě pravidlem) bývá součástí i silniční dopravní nehoda. Pachatelé přestupků jsou ve většině případů bezúhonní občané, poměrně často jsou to však i lidé se sklony k agresivitě, kteří nerespektují právní předpisy. Na rozdíl od jiných deliktů jsou totiž přestupky páchané v silničním provozu veřejností vnímány jako něco přípustného, co se může stát. Paradoxně však při vzniku různých excesů (usmrcení osob opilým řidičem apod.) pak veřejnost volá po vyšších a tvrdších trestech.

### ***3.1. Příslušnost správních orgánů k projednání přestupků a několik poznámek k řízení o přestupcích***

V českém právním řádu je na rozhodování o vinně a sankci za přestupky hleděno jako na součást výkonu veřejné správy.<sup>31</sup>

Za věcně příslušný k projednání přestupku se považuje ten orgán, v jehož oboru působnosti k přestupku došlo. Podle základního ustanovení o věcné příslušnosti projednávají přestupky v prvním stupni obecní úřady nebo zvláštní orgány obcí a též jiné správní orgány, stanoví-li tak zákon. Odvolacím orgánem je nejbližší nadřízený správní orgán. Působnost k projednání přestupků v blokovém řízení je upravena § 84

<sup>31</sup> HENDRYCH, Dušan, et al. *Správní právo : obecná část*. 7. vyd. Praha : Beck, 2009. str. 461.

odst. 3 a § 86 PŘZ. Funkční příslušnost se řídí obecnými pravidly a obce mohou fakultativně zřídit komisi k projednání přestupků. Místní příslušnost správního orgánu je určena místem, kde byl přestupek spáchán.

K projednání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností dle místa, kde byl přestupek spáchán, v blokovém řízení jsou oprávněny pokutu uložit a vybrat i orgány Policie ČR (viz § 86 písm. a) bod 2 PŘZ) a obecní policie (za přestupky taxativně jmenované v § 86 písm. d) PŘZ)

Řízení o přestupcích je považováno za zvláštní druh správního řízení.<sup>32</sup> Upravuje ho zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, v části třetí a subsidiárně se uplatní zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále SŘ), neboť úprava řízení obsažená v PŘZ není komplexní, ale zaměřuje se na ty procesní instituty, které jsou odůvodněny zvláštní povahou přestupkového řízení. Přestupkový zákon je ke správnímu řádu ve věcech řízení ve vztahu speciality (§ 51 PŘZ).

V řízení o přestupcích se uplatňují zásady oficiality a legality. K zahájení řízení tedy dochází z moci úřední a správní orgán musí stíhat všechny přestupky, o kterých se dozví, pokud zákon nestanoví jinak. Vyjímkou jsou přestupky podle § 68 odst. 1 PŘZ, které lze projednat jen na návrh postižené osoby, jejího zákonného zástupce nebo opatrovníka. V případě přestupků účastníků silničního provozu se bude jednat o přestupek podle § 125c odst. 1 písm. h) ZoPPK spáchaný mezi osobami blízkými.

Přestupky lze projednat v rámci blokového, příkazního nebo správního řízení.

Přestupek lze projednat do 1 roku od jeho spáchání, tedy v této lhůtě musí být o přestupku pravomocně rozhodnuto, poté již o přestupku rozhodnout nelze. Uložení sankce pokuty v blokovém řízení nabývá právní moci ihned, příkaz v příkazním řízení nabývá právní moci po uplynutí patnáctidenní lhůty pro podání odporu a rozhodnutí ve správním řízení je pravomocné po marném uplynutí lhůty pro podání odvolání nebo potvrzujícím rozhodnutím odvolacího orgánu.

### ***3.2. Sankce za přestupky účastníků silničního provozu***

„Sankce (trest) je právním následkem přestupku, může být uložena jen za

<sup>32</sup> HENDRYCH, Dušan, et al. *Správní právo : obecná část*. 7. vyd. Praha : Beck, 2009. str. 461

spáchaný přestupek jeho pachateli na základě zákona.“<sup>33</sup> Jejím účelem je chránit společnost i jednotlivce před porušováním právních předpisů a způsobit určitou újmu pachateli, kterému tím má být jednak zabráněno v páchání dalších přestupků a jednak na něj i na ostatní působí výchovně a preventivně. Sankce za přestupek nemají kompenzační charakter.<sup>34</sup>

„Sankci nelze ztotožňovat se státním donucením, ta je až jeho projevem v právní normě jako újma za její nedodržení. Státní donucení je materiálně, institucionálně a právně zajištěnou možností a mnohdy i povinností přejít od hrozby k faktickému donucení.“<sup>35</sup>

Správní orgán může podle přestupkového zákona uložit celkem čtyři druhy sankcí: napomenutí, pokutu, zákaz činnosti a propadnutí věci (§11), přičemž je lze ukládat samostatně nebo s jinou sankcí, nelze však uložit napomenutí spolu s pokutou; správní orgán může od uložení sankce též upustit. § 125c ZoPPK obsahuje dále některá další ustanovení ohledně pravidel ukládání sankcí za přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, viz níže k jednotlivým sankcím. Úprava ukládání sankcí za přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, obsažená v ZoPPK, je tedy úpravou speciální k PŘZ.

K dosažení účelu přestupkového zákona slouží vedle sankcí též ochranná opatření. Ochranná opatření podle § 16 PŘZ jsou omezující opatření a zabránění věci, v případě přestupků účastníků silničního provozu však ochranná opatření nelze užít, nebudu se jimi tedy dále zabývat.

### **3.2.1. Zásady správního trestání a pravidla pro ukládání sankcí**

„Pro trestání (soudní i správní) vyplývá požadavek uplatnit takové základní zásady, jako zásadu ‚nullum crimen, nulla poena sine lege‘, zásadu presumpce nevinny, zásadu rovnosti před zákonem a příslušným orgánem, zákaz retroaktivity přísnějšího zákona, požadavek zajistit určitá minimální práva obviněného apod.“<sup>36</sup>

Ústava i Listina základních práv a svobod, respektive čl. 39 a 40 LZPS,

---

<sup>33</sup> HENDRYCH, Dušan, et al. *Správní právo : obecná část*. 7. vyd. Praha : Beck, 2009. str. 459

<sup>34</sup> MATES, Pavel, et al. *Základy správního práva trestního*. 5. vyd. Praha : C.H. Beck, 2010. str. 77

<sup>35</sup> HARVÁNEK, Jaromír, et al. *Teorie práva*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. str. 179

<sup>36</sup> HENDRYCH, Dušan, et al. *Správní právo : obecná část*. 7. vyd. Praha : Beck, 2009. str. 485-6

zakotvující základní principy trestání, se výslovně vztahují pouze na trestné činy. Obecné požadavky vztahující se také na správní trestání lze nicméně dovodit z „obecných ústavních požadavků na uplatňování veřejné moci, z obecných principů demokratického a právního státu, dále též z požadavků obsažených v mezinárodních smlouvách, zejména Mezinárodnímu paktu o občanských a politických právech a v Evropské úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod.“<sup>37</sup> Článek 6 Evropské úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen Úmluva) se vztahuje vedle trestných činů i na přestupky, když Evropský soud pro lidská práva (a před jeho vznikem i Evropská komise pro lidská práva) shledal, že obviněním trestním se rozumí i obvinění správně trestní. Jestli tomu tak v konkrétním případě je, posuzuje soud podle třech kritérií: text, který porušení definuje, spadá do trestního práva podle právní techniky práva daného státu; povaha porušení spadá pod čl. 6 Úmluvy; povaha trestu spadá pod čl. 6 Úmluvy. V případě správních deliktů je tato povaha přiznávána jen těm, které obsahují trestající sankci a ne těm, které obsahují takovou sankci, jíž se má předejít škodlivým následkům.<sup>38</sup> Stejný názor zastávají Ústavní soud (dále ÚS)<sup>39</sup> a NSS<sup>40</sup>. Často se sice ve svých rozhodnutích zabývají otázkami procesních záruk, nicméně existuje také řada rozhodnutí souvisejících s právem hmotným. NSS konstatuje, že „přestupky náleží do kategorie trestního práva v širším slova smyslu a každé jednání je třeba posuzovat nejen z hlediska formální stránky, ale i materiálního korektivu.“<sup>41</sup>

Velký význam lze spatřovat i v Doporučení Výboru ministrů rady Evropy R (91) 1, o správních sankcích, a Rezoluci Výboru ministrů rady Evropy (77) 31, o ochraně jednotlivců ve vztahu ke správním aktům, které jsou ovšem právně nezávazné.<sup>42</sup> Na uvedené akty bohatě navazuje judikatura jak Evropského soudu pro lidská práva, tak Ústavního soudu či správních soudů.<sup>43</sup>

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že „základní principy vztahující se

<sup>37</sup> Tamtéž, str. 441

<sup>38</sup> HUBÁLKOVÁ, Eva. *Přehled judikatury Evropského soudu pro lidská práva. Právo na spravedlivé řízení a další procesní práva*. Praha : ASPI, 2006, s. 17-19).

<sup>39</sup> např. nález sp. zn. II. ÚS 788/02 nebo sp.zn. Pl. ÚS 16/99

<sup>40</sup> např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 31.7.2008 čj. 2 As 63/2007-114, ze dne 30.1.2009 čj. 4 As 47/2008-97 a ze dne 12.3.2009 čj. 7 As 9/2009-66, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

<sup>41</sup> rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17.2.2005 čj. 7 As 18/2004-48, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

<sup>42</sup> podrobněji k evropskému správnímu právu trestnímu viz např. MATES, Pavel, et al. *Základy správního práva trestního*. 5. vyd. Praha : C.H. Beck, 2010. str. 41 n.

<sup>43</sup> srovnej s HENDRYCH, Dušan, et al. *Správní právo : obecná část*. 7. vyd. Praha : Beck, 2009. str. 441.



na soudní trestání je třeba respektovat i v oblasti správního trestání.“<sup>44</sup>

První princip<sup>45</sup> zdůrazňuje požadavek zákonnosti, tedy že správní sankce a podmínky, za kterých mohou být sankce ukládány, musí být stanoveny zákonem. Tento princip je zakotven v čl. 2 odst. 3 Ú a čl. 2 odst. 2 LZPS. Uplatnění tohoto principu spočívá v zásadě nullum crimen, nulla poena sine lege (není zločinu, není trestu bez zákona).

„Při ukládání sankce za přestupek je nezbytné důsledně dodržovat především princip zákonnosti a s tím úzce související zásadu „nulla poena sine lege“, ze které vyplývá požadavek zákonné formy vyjádření druhů a výše sankce, podmínek a způsobu jejich ukládání, i hledisek pro vyměření sankce v konkrétním případě. Tato zásada nachází v rovině ukládání sankcí za přestupky svůj zákonný odraz v obecné a zvláštní části zákona o přestupcích a tam obsažených pravidlech pro ukládání sankcí.“<sup>46</sup>

Na zásadu nullum crimen, nulla poena sine lege navazují i další požadavky, definované především trestním právem. Jedním z nich je požadavek dostatečné určitosti, jasnosti a přesnosti skutkových podstat deliktů, s nímž souvisí i požadavek dostatečné určitosti také na právní úpravu trestů (sankcí) a ochranných opatření- taxativní výčet možných druhů trestů a relativní určení jejich sazby.<sup>47</sup>

Další požadavek se týká zákazu retroaktivity přísnějšího zákona. „Správní orgán musí při trestání správních deliktů respektovat princip uvedený v čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod. Vyvození odpovědnosti a uložení postihu je proto nutno posoudit podle právní úpravy účinné v době, kdy k jednání došlo, není-li úprava účinná v době rozhodnutí pro delikventa příznivější. Pokud však pozdější právní úprava původní skutkovou podstatu předmětného deliktu vůbec nepřevzala, zanikla trestnost jednání a k vyvození odpovědnosti a uložení sankce již nemůže dojít.“<sup>48</sup> Pachatelé lze tedy uložit pouze takový druh sankce, který dovoluje uložit zákon účinný v době, kdy se o přestupku rozhoduje. Nicméně odpovědnost pachatele se posuzuje podle pro něj příznivější právní úpravy. Jinak řečeno, pokud pachatel přestupek spáchal za účinnosti

<sup>44</sup> Tamtéž, str. 442

<sup>45</sup> systematika převzata z HENDRYCH, Dušan, et al. *Správní právo : obecná část*. 7. vyd. Praha : Beck, 2009. str. 442 n.

<sup>46</sup> rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 4. 2009 č.j. 9 As 7/2009 – 76, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

<sup>47</sup> blíže viz HENDRYCH, Dušan, et al. *Správní právo : obecná část*. 7. vyd. Praha : Beck, 2009. str. 442 a 444.

<sup>48</sup> č. S 91- 2/2004 Sb. NSS podle rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 10.06.2003, čj. 28 Ca 151/2002 – 34, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

dřívější právní úpravy, lze uložit jen takový druh sankce, který umožňuje uložit úprava pozdější, správní orgán však musí posoudit, zda pro určení výše sankce, bude příznivější úprava nová či úprava účinná v době spáchání přestupku. „Ústavní záruka článku 40 odst. 6 Listiny o tom, že je nutno použít pozdějšího práva, je-li to pro pachatele výhodnější, platí jak v řízení soudním, tak v řízení správním ....“<sup>49</sup>

Posledním požadavkem, vyplývajícím ze zásady nullum crimen, nulla poena sine lege, je zákaz analogie při správním trestání v neprospěch pachatele, která je vyloučena zejména co se týká rozšiřování podmínek odpovědnosti za správní delikty a otázky, jaké sankce, ochranná opatření a jiné újmy lze za správní delikt uložit a za jakých podmínek. Jinak (tedy v případě že se nejedná o použití v neprospěch pachatele) lze analogii v zásadě použít.<sup>50</sup>

Dalším principem správního trestání je zásada subsidiarity trestního postihu. Tedy trest by měl následovat v případech, kdy nedostačují jiné prostředky (například bezprostřední zásahy, oprávnění správního orgánu zakázat určitou činnost či zrušit pozastavit nebo omezit vydaná povolení atd.) nebo je jejich použití neúčelné. „Rozhodnutí o uložení sankce za správní delikt a užití rozhodnutí o výše uvedených opatřeních jsou zcela odlišné a samostatné právní instituty a jejich souběžné užití není porušení zásady ne bis in idem.“<sup>51</sup>

Zásada rovnosti před zákonem je dalším významným principem, zakotveným v čl. 3 odst. 1 a čl. 4 odst. 3 Listiny základních práv a svobod (dále jen Listina nebo LZPS). „Z této zásady vyplývá pro právní úpravu správního trestání např. požadavek, aby existence různých druhů správních deliktů s odlišnými objektivními a subjektivními předpoklady odpovědnosti a odlišným systémem sankcí byla odůvodněna funkčností, racionálností a nezbytností a aby odpovědným osobám bylo zajištěno rovné základní procesní postavení.“<sup>52</sup>

Je třeba také připomenout základní procesní principy správního trestání: princip řádného zákonného procesu (stíhání jen ze zákonných důvodů), zásada ne bis in idem

<sup>49</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 12. 2009 sp. zn.6 As 40/2009 – 125, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

<sup>50</sup> k tomu též SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo*. 2. aktualiz. a přeprac. vyd. Praha : ASPI-Wolters Kluwer, 2009. str. 186 s důrazem na pozn. pod čarou č. 5

<sup>51</sup> srovnej např. s nálezem ÚS č. III. ÚS 153/1997 Usn.

<sup>52</sup> HENDRYCH, Dušan, et al. *Správní právo : obecná část*. 7. vyd. Praha : Beck, 2009. str 446 s odkazem na MIKULE, Vladimír. CÍSAŘOVÁ, Dagmar. *K otázce rovnosti před zákonem*. Právník, 1968, s., 511 n.

(nikdo nemůže být za stejný skutek potrestán nebo stíhán vícekrát na základě téhož zákonného ustanovení nebo na základě více ustanovení, která chrání stejný veřejný zájem),<sup>53</sup> a zásada presumpce nevinny související se zásadou in dubio pro reo (každý se považuje za nevinného, dokud nebyla jeho vina vyslovena pravomocným rozhodnutím, pokud se po provedení všech důkazů vyskytnou důvodné pochybnosti o otázce viny obviněného, je nutno rozhodnout v jeho prospěch).

Dle již zmíněného Doporučení Výboru ministrů rady Evropy R (91) 1, o správních sankcích,<sup>54</sup> se kromě výše uvedeného<sup>55</sup> jedná dále o principy, které stanoví:<sup>56</sup> každé řízení před správními orgány týkající se protiprávního porušení platných předpisů musí proběhnout v přiměřené době (zásada požadavku rychlosti řízení a případně ochrana před nečinností); každé řízení, ve kterém je pravděpodobné uložení sankce, musí končit rozhodnutím; kromě obecných principů řádného správního řízení podle Rezoluce (77) 31 se v řízení mají uplatnit i specifické zásady pro ukládání sankcí („osoba, která má být postižena, by měla být předem informována o tom, co je jí kladeno za vinu, musí mít dostatečnou lhůtu na přípravu svojí obrany, být zpravena o důkazech, které jsou proti ní shromážděny, být slyšena před uložení sankce a akt, jímž je sankce uložena, má být odůvodněn, tyto zásady není třeba aplikovat za podmínky, že s tím dotyčný souhlasí a jedná se o věc malého významu, postižitelnou peněžitým trestem“);<sup>57</sup> zásada vyšetřovací (důkazní břemeno leží na správním orgánu) a zásada přezkoumatelnosti rozhodnutí o uložení sankce soudem, a to alespoň z hlediska zákonnosti (doporučení tedy nestanoví, aby se přezkum děl v tzv. plné jurisdikci, tento požadavek je však zakotven v článku 6 Evropské úmluvy).

Odborná veřejnost se shoduje,<sup>58</sup> že český právní řád uvedeným zásadám obecně

<sup>53</sup> srovnej s HENDRYCH, Dušan, et al. *Správní právo : obecná část*. 7. vyd. Praha : Beck, 2009. str. 447 a s kap. 5.2.3. této práce

<sup>54</sup> MANDLEŇÁKOVÁ, Lucie. Probíhá řízení o uložení správních sankcí a jejich ukládání dle zásad Rady Evropy? *Správní právo*. 2010, č. 2, s. 65 a násl.

<sup>55</sup> první princip: princip zákonnosti a uplatnění zásady nullum crimen sine lege a nulla poena sine lege; druhý princip: zákaz retroaktivity; třetí princip zásada ne bis in idem a zásada přiměřenosti

<sup>56</sup> SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo*. 2. aktualiz. a přeprac. vyd. Praha : ASPI-Wolters Kluwer, 2009. str. 447 a MATES, Pavel. K odlišnostem v zákonné úpravě přestupků. *Trestněprávní revue*. 2010, č. 7. Dostupné také z WWW: <[http://www.ipravnik.cz/cz/clanky/art\\_7305/k-odlisnostem-v-zakonne-uprave-prestupku.aspx](http://www.ipravnik.cz/cz/clanky/art_7305/k-odlisnostem-v-zakonne-uprave-prestupku.aspx)>

<sup>57</sup> MATES, Pavel. K odlišnostem v zákonné úpravě přestupků. *Trestněprávní revue*. 2010, č. 7. Dostupné také z WWW: <[http://www.ipravnik.cz/cz/clanky/art\\_7305/k-odlisnostem-v-zakonne-uprave-prestupku.aspx](http://www.ipravnik.cz/cz/clanky/art_7305/k-odlisnostem-v-zakonne-uprave-prestupku.aspx)>

<sup>58</sup> MATES, Pavel. K odlišnostem v zákonné úpravě přestupků. *Trestněprávní revue*. 2010, č. 7. Dostupné také z WWW: <[http://www.ipravnik.cz/cz/clanky/art\\_7305/k-odlisnostem-v-zakonne-uprave-prestupku.aspx](http://www.ipravnik.cz/cz/clanky/art_7305/k-odlisnostem-v-zakonne-uprave-prestupku.aspx)> ; SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo*. 2. aktualiz. a přeprac. vyd. Praha : ASPI-Wolters Kluwer, 2009. str. 191 nebo HENDRYCH, Dušan, et al. *Správní právo : obecná*

vyhovuje, při bližším zkoumání se však vyskytuje řada nejasností nebo problémů (např. za přinejmenším diskutabilní by se dala označit otázka jasnosti a přehlednosti právního řádu, jeho přesnosti, určitosti, jednotnosti a srozumitelnosti.).

Správní trestání, jakožto rozhodování správních orgánů o vinně a trestu za protiprávní jednání, se v českém právním řádu uplatňuje velmi rozsáhle. Kromě výše uvedených principů, které jsou v řadě případů i výslovně zakotveny v právním řádu, správní orgán při rozhodování o tom, jestli skutek, jenž je předmětem řízení, se stal a kdo je jeho pachatelem, postupuje v souladu se zákony a ostatními právními předpisy, jakož i s mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu.

Ukládání sankcí za přestupky je předmětem správního uvážení, tedy bylo-li dané jednání posouzeno jako přestupek a obviněný z přestupku byl shledán vinným, zákon o přestupcích poskytuje správnímu orgánu určitá vodítka jak sankci či ochranné opatření uložit, přičemž hlavním kritériem pro určení jejich druhu nebo výměry je závažnost přestupku (viz zákonná definice § 12 odst. 1 PřZ).

Při posuzování závažnosti přestupku musí správní orgán brát v úvahu zejména:

- způsob spáchání přestupku, tj. zda pachatel spáchal přestupek konáním (aktivní jednání) nebo opomenutím (nečinnost), na místě veřejnosti přístupném, použil-li ke spáchání přestupku technické prostředky, apod.;
- následky přestupku, tj. zda objekt přestupku byl pouze ohrožen nebo došlo k jeho porušení a byl-li porušen, zda jde o poruchu přechodnou (odstranitelnou) nebo trvalou (neodstranitelnou), jaká je výše škody, apod.;
- okolnosti, za nichž byl přestupek spáchán, kdy se jedná o subjektivní a objektivní okolnosti, které závažnost přestupků snižují nebo zvyšují (např. pachatel spáchal přestupek pod vlivem tíživých osobních nebo rodinných poměrů, páchal přestupek delší dobu, dopustil se více přestupků, v určitém místě a čase dochází k většímu výskytu určitých skutkových podstat přestupků, např. dopravních nehod);
- míru zavinění, kdy obecně platí, že úmyslné zavinění je závažnější než nedbalostní a totéž platí, pokud se týče úmyslu přímého a nepřímého, resp. nedbalosti vědomé a nevědomé, míru zavinění může ovlivnit rozrušení

pachatele, jeho příprava na spáchání přestupku, promyšlenost přestupku a míra zavinění do jisté míry splývá s okolnostmi, za nichž byl přestupek spáchán;

- pohnutky, které mohou mít povahu přitěžující, ale i polehčující;
- osobu pachatele, kdy je nutno posoudit postoj pachatele ke spáchanému přestupku, jeho osobní vlastnosti a neposlední řadě jeho věk, na druh a výměru sankce má vliv, zda jde o osobu dosud za přestupek nepostiženou nebo známou příslušnému správnímu úřadu pro časté opakování uvedených protiprávních jednání (recidiva).

Tento výčet je demonstrativní a vzhledem k tomu tedy mohou správní orgány přihlédnout i k dalším kritériím.

„Jakkoli má správní orgán při ukládání pokuty volnost správního uvážení, je vázán základními principy správního rozhodování.“<sup>59</sup> Mezi tyto principy správního rozhodování patří podle Nejvyššího správního soudu i úplnost, resp. dostatečná odůvodněnost rozhodnutí správního orgánu, které v konečném důsledku vyvolává i jeho přesvědčivost. Správní orgán je povinen se při ukládání sankce zabývat podrobně všemi hledisky, které zákon předpokládá, podrobně a přesvědčivě odůvodnit, ke kterému hledisku přihlédl, a navíc podrobně odůvodnit, jaký vliv mělo toto hledisko na konečnou výši ukládané sankce. Výše uložené sankce tak musí být v každém rozhodnutí zdůvodněna způsobem nepřipouštějícím rozumné pochyby o tom, že právě taková její výše odpovídá konkrétním okolnostem individuálního případu.

Dále musí být splněna podmínka přiměřenosti sankce z hlediska jejího účelu. Pro správné a spravedlivé ukládání sankce je významné dodržování principu individualizace sankce a principu zákonnosti trestání. Zásada individualizace sankce ukládá, aby druh, kombinace a intenzita sankcí odpovídaly všem okolnostem a zvláštnostem konkrétního případu. Zásada zákonnosti trestání pak spočívá v tom, že se správní orgán musí důsledně řídit pravidly pro ukládání sankcí, která jsou obsažena v obecné i zvláštní části přestupkového zákona nebo v jiných zákonech. To platí samozřejmě i v případě, že je zákonná sazba sankce stanovena jak horní, tak spodní hranicí. Nejvyšší správní soud k tomuto konstatuje: „K námitce žalobce, že uložená pokuta je pro něho likvidační, odvolací správní orgán uvedl, že v daném případě se za

<sup>59</sup> srovnej rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 6. 2005, č. j. 8 As 5/2005 – 53, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

přestupek, jehož se žalobce dopustil, uloží pokuta od 25 000 do 50 000 Kč, takže správní orgán zákonem stanovenou sankci uložit musel -neměl totiž na vybranou. Veškeré možné úvahy o nepřiměřenosti sankce pak mají prostor v zákonodárném procesu, rozhodně však tyto argumenty nepatří do probíhajícího správního řízení, které je vázáno zásadou legality (zákonností), tudíž platným právem, které nepřipouští ve výše uvedeném ustanovení jakoukoliv odchylku od rozmezí stanovených sankcí. Pokud by jakýkoliv správní orgán toto rozmezí opustil, ať již směrem nahoru či dolů, pak by se jednalo o rozhodnutí nezákonné a úřední osoba by se tím vystavila nejen pracovněprávnímu postihu, ale i možnému podezření z korupčního jednání či dokonce ze zneužití pravomoci veřejného činitele.<sup>60</sup>

Proto je důležité, aby správní orgán své rozhodnutí řádně odůvodnil a řídil se tak mimo jiné zásadou legitimního očekávání (viz § 2 odst. 4 SŘ), která zaručuje účastníkům řízení „nárok na to, aby správní orgán rozhodoval i v jejich případě způsobem předvídatelným, resp. aby svůj postup a způsob rozhodnutí vždy řádně odůvodnil racionálními argumenty.“<sup>61</sup> „Při odůvodňování druhu a výše sankce je třeba se zároveň vyrovnat se všemi skutečnostmi, které svědčí ve prospěch i neprospěch pachatele. Pokud má správní orgán zato, že je třeba uložit citelnější pokutu, musí se soustředit pouze na to, co bylo skutečně prokázáno, nikoliv na to, kde se pachatele usvědčit nepodařilo... Je třeba také ohodnotit například okolnost, že se přestupce (částečně) přiznal.“<sup>62</sup> Je tedy nutné v odůvodnění uvést z jakého důvodu byl uložena uvedená sankce a v případě pokuty nebo zákazu činnosti i proč v určené výměře.

Také Ústavní soud odkazuje na svoji ustálenou judikaturu k přesvědčivosti rozhodnutí. Požadavek na řádné a vyčerpávající zdůvodnění rozhodnutí orgánů veřejné moci je jednou ze základních podmínek ústavně souladného rozhodnutí.<sup>63</sup> Správní orgány by měly dodržovat procesněprávní rámec, který představuje především principy řádného a spravedlivého procesu, jak vyplývají z čl. 36 a násl. Listiny, jakož i z čl. 1 Ústavy. Jedním z těchto principů, představujícím součást práva na řádný proces, je i povinnost správních orgánů svá rozhodnutí řádně odůvodnit, a to způsobem zakotveným v ustanovení § 68 odst. 3 správního řádu. Odůvodnění správního rozhodnutí má poskytnout nerozpornou skutkovou a právní oporu výroku rozhodnutí.

<sup>60</sup> rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25.6.2008, č. j. 6 As 48/2007 – 58, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

<sup>61</sup> VEDRAL, Josef. *Správní řád - komentář*: 1.vyd. Praha: Polygon, 2006, s. 70-71)

<sup>62</sup> POTMĚŠIL, Jan. Domácí násilí v přestupkovém řízení – 2. část. *Správní právo*. 2008, č. 3, s. 153

<sup>63</sup> srovnej náleží ÚS ze dne 3.2.200 sp. zn. III. ÚS 103/99, Ústavní soud: Sbírka náleží a usnesení, sv. 17, str. 121

Řádně odůvodněné rozhodnutí je rozhodnutím přezkoumatelným, je atributem zákonného rozhodnutí a je nepostradatelnou součástí řádného rozhodnutí. Ústavní soud rovněž opakovaně judikoval<sup>64</sup>, že absence řádného odůvodnění v napadeném rozhodnutí může vést k jeho zrušení Ústavním soudem, neboť nepřezkoumatelné rozhodnutí nedává dostatečné záruky pro to, že nebylo vydáno v důsledku libovůle a způsobem porušujícím ústavně zaručené právo na spravedlivý proces.

Pokud se pachatel dopustí více přestupků, které je příslušný projednávat též orgán, projednávají se tyto přestupky ve společném řízení (§ 57 odst. 1 PŘZ). Jestliže však správní orgán vede společné řízení, musí se řídit § 12 odst. 2 PŘZ a uložit sankci za přestupek nejprísněji postižitelný, přičemž zákaz činnosti lze uložit, pouze pokud ho lze uložit za některý z těchto přestupků. Tato absorpční zásada se přitom týká jak druhu tak výměry sankce. Jestliže se pachatel dopustil více přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle zákona o silničním provozu a je-li k jejich projednání příslušný též orgán, projednávají se ve společném řízení přestupky spáchané nejvýše v období 3 měsíců od spáchání prvního z nich (§ 57 ods. 3 PŘZ).

Při změně rozhodnutí v odvolacím řízení je nutné postupovat dle zásady zákazu reformatio in peius, (změny k horšímu). Ta je vyjádřena v ustanovení § 82 PŘZ – v odvolacím řízení nemůže správní orgán změnit uloženou sankci v neprospěch obviněného z přestupku. „V praxi to znamená, že nemůže být uložena citelnější sankce, konkrétně např. pokuta místo napomenutí, ani sankce zvolená správním orgánem prvního stupně zpřísněna tak, že by pokuta byla zvýšena nebo délka zákazu činnosti prodloužena, ani uložena navíc některá z dalších sankcí, které zákon o přestupcích, popřípadě zvláštní zákon zná.“<sup>65</sup>

Tuto zásadu je nutné respektovat i tehdy, byl-li podán včasný odpor proti trestnímu příkazu vydaném v příkazním řízení. Příkaz se odporem ruší, správní orgán pokračuje v řízení a obviněnému z přestupku nemůže uložit jiný druh sankce (vyjma napomenutí) nebo vyšší výměru sankce, než byly uvedené v příkaze (§ 87 PŘZ).

„Zákaz reformace in peius zakotvený v ustanovení § 87 odst. 4 zákona o

<sup>64</sup> např. srov. náleží Ústavního soudu ze dne 26. 6. 1997, sp. zn. III. ÚS 94/97, publikovaný jako N 85/8 SbNU 287; či náleží téhož soudu ze dne 21. 10. 2004, sp. zn. II. ÚS 686/02, publikovaný jako N 155/35 SbNU 147

<sup>65</sup> ČERVENÝ, Zdeněk; ŠLAUF, Václav; TAUBER, Milan. *Přestupkové právo : komentář k zákonu o přestupcích včetně textu souvisejících předpisů*. 17. aktualiz. vyd. podle právního stavu k 1.1.2011. Praha : Linde, 2011. s. 167

přestupcích zakazuje v novém výroku zpřísnit sankci, v žádném případě však nebrání správnému zjištění skutkového stavu a odpovídající právní kvalifikace. Ta část výroku rozhodnutí, ve které správní orgán prvého stupně konstatoval, že se stěžovatel svým jednáním dopustil obou přestupků, je správná, nicméně s ohledem na zákaz reformace in peius nebylo možné uložit sankci přísnější, než jaká byla stanovena v příkazním řízení. Tento zákaz se vztahuje výslovně na otázku sankce, kvalifikace skutku a další části výroku se v řízení mohou změnit. Podstatou zákazu reformace in peius je nemožnost změny uložené sankce v neprospěch subjektu, a to ani v případě, že pro takový postup jsou jinak dány z důvodů právních či skutkových zákonné podmínky. Správní orgán byl obsahem zrušeného rozhodnutí v příkazním řízení vázán, a to i tehdy, vyšlo-li během řízení najevo, že byl v jednočinném souběhu spáchán další přestupek.<sup>66</sup>

Úprava v ustanoveních § 82 a § 87 PŘZ je speciální k ustanovení § 90 odst. 3 SŘ, která se aplikuje v případě ostatních správních deliktů.<sup>67</sup>

### 3.2.2. Upuštění od uložení sankce

Přestupkový zákon obecně umožňuje od uložení sankce v rozhodnutí o přestupku upustit (ustanovení § 11 odst. 3 PŘZ), jestliže k nápravě pachatele postačí samotné projednání přestupku.

Avšak ustanovení § 125c, odst. 8. ZoPPK („od uložení sankce podle odstavců 4 až 9 s výjimkou odstavce 6 písm. a) nelze v rozhodnutí o přestupku upustit“), je vůči ustanovení § 11 odst. 3 zákona o přestupcích ustanovením speciálním a neumožňuje tak od uložení sankce v případě přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu upustit (kromě jediné výjimky- přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) ZoPPK).

Nemožnost upuštění od uložení sankce má význam i s ohledem na moderační právo soudu při soudním přezkumu rozhodnutí správního orgánu. „Nejvyšší správní soud ... konstatoval, že podle § 78 odst. 2 s. ř. s. mohou správní soudy při moderaci trestu uloženého za správní delikt tento trest snížit nebo od něj upustit pouze v mezích zákonem dovolených. V daném případě byly sankce uloženy na samé dolní hranici rozpětí stanoveného v § 22 odst. 4 zákona o přestupcích, přičemž podle § 22 odst. 12 zákona o přestupcích nebyly správní orgány a tudíž ani správní soud oprávněny od

<sup>66</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 2. 2009, sp. zn. 8 As 5/2009, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

<sup>67</sup> MATES, Pavel, et al. *Základy správního práva trestního*. 5. vyd. Praha : C.H. Beck, 2010. str. 35



uložení těchto sankcí upustit.“<sup>68</sup>

### 3.2.3. Napomenutí

Jedná se o sankci morálního charakteru, která má na pachatele působit především výchovně. Často též zohledňuje sociální situaci pachatele. Ukládá se za přestupky méně závažné. Lze ji uložit v řízení příkazním i „klasickém“ správním řízení. Nelze ji uložit v řízení blokovém, bývá však často zaměňována s domluvou.<sup>69</sup> Lze ji uložit samostatně nebo spolu se zákazem činnosti nebo propadnutím věci, v praxi se tyto kombinace prakticky nevyskytují. Napomenutí nelze uložit spolu s pokutou.

V případě přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu dle § 125c ZoPPK tuto sankci nelze užít, když toto ustanovení v odstavcích 4 a 6 užívá formulaci (pokuta) „se uloží“, nikoliv (pokutu) „lze uložit“. Správní orgán tedy pokutu musí uložit obligatorně a vzhledem k ustanovení § 11 odst. 2 PŘZ nemůže tedy uložit napomenutí.

### 3.2.4. Pokuta

Pokuta je nejčastěji ukládanou sankcí za přestupek. Lze ji uložit vždy za každý přestupek. Obecně lze v přestupkovém řízení, stejně tak jako i v blokovém řízení, uložit pokutu do 1000 Kč, pokud zvláštní část PŘZ nebo jiný zákon nestanoví pokutu vyšší; v příkazním řízení lze uložit pokutu do 4000,-Kč.

U mladistvých se jsou výše pokut modifikovány v § 19 PŘZ: horní hranice pokuty se pro mladistvého snižuje na polovinu, přičemž nesmí být vyšší než 2000 Kč. V blokovém řízení mladistvému nelze uložit vyšší pokutu než 500Kč; pokud ovšem přestupkový zákon nebo zvláštní zákon připouští obecně uložit pokutu vyšší než 1000 Kč, lze v takovém případě mladistvému uložit pokutu do výše 1000 Kč. V příkazním řízení nelze přestupek mladistvého projednat.

PŘZ zpravidla stanovuje pro jednotlivé skutkové podstaty přestupků pouze horní hranici. Ovšem právě u přestupků podle § 125c ZoPPK stanovuje zákon i hranici spodní. Správní orgán tedy o výši sankce rozhoduje na základě svého správního uvážení podle určitých vodítek a zákonem daných pravidel (viz výše), musí se pohybovat v zákonem daném rozpětí výše pokuty, nesmí jít ani přes horní hranici, ale ani ji nesmí

<sup>68</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9.6.2011, sp. zn. 5 As 35/2010- 103, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

<sup>69</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přeprac. a dopl. vyd. Praha : Linde, 2006. str. 171

snížit pod hranici spodní.

„Pokuta má ovlivnit pachatele tak, aby se v budoucnu podobného přestupku nedopouštěl. Zároveň má odrazovat i ostatní osoby od podobného protispolečenského jednání. Cíle může pokuta dosáhnout tehdy, odpovídá-li závažnosti spáchaného přestupku a znamená-li pro obviněného skutečnou újmu.“<sup>70</sup>

Tato sankce tedy v první řadě působí pachateli újmu a zároveň má i výchovný a preventivní ráz, účelem je motivace pachatele k tomu, aby se napříště spáchání přestupku vyvaroval. Problémem bývá však právě stanovení konkrétní výše pokuty. Ústavní soud k tomuto konstatuje: „Z charakteru pokuty jako majetkové sankce nutně vyplývá, že má-li být individualizovaná a přiměřená, musí reflektovat i majetkové poměry potrestaného. Stejná výše pokuty uložená majetnému se bude jevit jako směšná a neúčinná, zatímco v případě postihu nemajetného může působit drakonicky a likvidačně... Kritérium zkoumání majetkových poměrů delikventa při úvaze o výši ukládané pokuty je nezbytné a komplementární – nikoliv ovšem proto, že vysoké pokuty by byly nevymahatelné, ale vzhledem k riziku likvidačního účinku nepřiměřeně vysoké pokuty. Pokuta jakožto trest musí být diferencovaná, aby efektivně působila jako trest i jako odstrašení (individuální a generální prevence).“<sup>71</sup>

V nedávné době se v souvislosti s tímto problémem, respektive s případy, kdy pokuta pro „vysokopříjmové“ jedince, kteří se dopouštějí přestupků, nemá žádný efekt, objevily snahy stanovit jakási pásma výší pokut podle majetku delikventa, respektive podle hodnoty automobilu, který řídí.<sup>72</sup>

V případě rozhodnutí o uložení sankce pokuty musí být součástí výroku rozhodnutí o přestupku i lhůta pro její zaplacení, která začíná běžet den po dni nabytí právní moci rozhodnutí. Pokud by lhůta uplynula marně, následuje výkon rozhodnutí.

Pokuta uložená orgánem obce je příjmem obce, jejíž orgán ve věci rozhodoval v prvním stupni. Tato obec je pak též příslušná k výkonu rozhodnutí, jestliže ovšem nebyl podán návrh na výkon rozhodnutí k soudu. Pokuta uložená jiným správním orgánem je příjmem státního rozpočtu České republiky. Výkon těchto rozhodnutí

<sup>70</sup> ČERNÝ, Jan; HORZINKOVÁ, Eva; KUČEROVÁ, Helena. *Přestupkové řízení : příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů*. 12. vyd. podle stavu k 1.9. 2011. Praha : Linde, 2011. s. 176

<sup>71</sup> Nález Ústavního soudu ČR Pl. ÚS 38/02 ze dne 9. 3. 2004, Sb. ÚS č. 36/2004 (sv. 32/2004/I)

<sup>72</sup> <<http://www.novinky.cz/domaci/226919-barta-chce-dat-odpovednost-na-majitele-aut-a-ztrojnasobit-bohatym-pokuty.html>> nebo <<http://zpravy.ihned.cz/cesko/c1-46268270-vyssi-pokuty-pro-bohatsi-ridice-skoro-dve-tretiny-lidi-jsou-pro>>

provádějí příslušné finanční úřady.

### 3.2.5. Zákaz činnosti

„Zákaz činnosti představuje jeden z nejzávažnějších a současně nejcitelnějších zásahů do práv pachatele přestupku.“<sup>73</sup> Nejčastěji bývá ukládána právě za přestupky účastníků silničního provozu, přičemž logicky spočívá v zákazu řízení motorových vozidel. „V dnešní době velkého rozmachu soukromého podnikání je tato sankce podstatně citelnější než pokuta, kterou odvážnější řidiči mnohdy neváhají zaúčtovat do cestovních výloh a následně ji odečíst z daní. Řidičský průkaz se pro většinu podnikatelů rovná zdroj obživy.“<sup>74</sup> Jde o sankci omezující povahy a jejím cílem je zabránit pachateli v opakování přestupku. Vzhledem k výše uvedenému však také může často přinést citelnou finanční újmu obviněnému, především tedy profesionálnímu řidiči motorových vozidel. „Zaměstnavatel je proto mnohdy přeřadí na práci podřadnější a hůře placenou, v extrémním případě s takovým řidičem rozváže pracovní poměr a v konečném výsledku může dojít až k úplné ztrátě jakéhokoliv zaměstnání a k zaevidování u příslušného úřadu práce. Takto citelný následek, projevující se především u dopravních přestupků, způsobuje, že sankci zákazu činnosti lze zařadit na první místo v efektivitě jejího působení.“<sup>75</sup>

Zákaz činnosti lze uložit jen za přestupky uvedené ve zvláštní části PřZ nebo v jiném zákoně a na dobu tam stanovenou, nejdéle na dva roky (§ 14 odst. 1 PřZ). U taxativně vyjmenovaných přestupků podle § 125c ZoPPK ovšem platí, že pokud je sankce zákazu činnosti uvedena (opět díky zákona „se uloží“), musí ji správní orgán uložit obligatorně. Podobně jako u pokut, i v případě přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu jsou u sankce zákazu činnosti stanoveny spodní hranice „Nutno poznamenat, že i v této rovině je správní orgán významným způsobem omezen, neboť ust. § 22 odst. 7 zákona o přestupcích obsahuje tzv. sankční rozpětí, tj. interval,

<sup>73</sup> ČERNÝ, Jan; HORZINKOVÁ, Eva; KUČEROVÁ, Helena. *Přestupkové řízení : příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů*. 12. vyd. podle stavu k 1.9. 2011. Praha : Linde, 2011. s. 177

<sup>74</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přeprac. a dopl. vyd. Praha : Linde, 2006. str. 173

<sup>75</sup> PEKÁRKOVÁ, Lenka. *Ukládání sankcí v řízení o přestupcích*. Brno, 2010. 38 s. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta, Katedra správní vědy a správního práva. Vedoucí práce Soňa Skulová. Dostupný také z WWW: <[http://is.muni.cz/th/285282/pravf\\_b?info=1;zpet=%2Fvyhledavani%2F%3Fsearch%3Dukl%C3%A1d%C3%A1n%C3%AD%20sankc%C3%AD%20v%20%C5%99%C3%ADzen%C3%AD%20o%20p%C5%99estupc%C3%ADch%26start%3D1](http://is.muni.cz/th/285282/pravf_b?info=1;zpet=%2Fvyhledavani%2F%3Fsearch%3Dukl%C3%A1d%C3%A1n%C3%AD%20sankc%C3%AD%20v%20%C5%99%C3%ADzen%C3%AD%20o%20p%C5%99estupc%C3%ADch%26start%3D1)>

v němž se může pohybovat .... doba, na níž se ukládá zákaz činnosti.<sup>76</sup> Délka trvání této sankce je tedy na správním uvážení správního orgánu, opět ale v zákonem vymezeném intervalu („od – do“).

Lze ji uložit samostatně nebo s jinou sankcí. Musí se jednat o činnost, kterou pachatel vykonává v pracovním nebo jiném obdobném poměru, nebo k níž je třeba povolení nebo souhlasu státního orgánu, a pachatel spáchal přestupek touto činností nebo v souvislosti s ní. Typickým příkladem takové činnosti je právě řízení motorových vozidel (viz ust. § 3 odst. 3 písm. a) ve spojení s ust. § 80 a násl. ZoPPK). Naopak se nebude jednat o řízení jízdního kola, k tomu přiměřeně rozsudek Nejvyššího soudu ČR: „Obviněný se měl trestné činnosti dopustit jako cyklista, přičemž však k jízdě na kole není zapotřebí zvláštního povolení nebo oprávnění a ani jinak nepatří jízda na kole do kategorie činností vyjmenovaných v ustanovení § 50 odst. 1 tr. zákona. Je tudíž zřejmé, že jízda na kole obviněnému zakázána být nemohla, a pokud byl trest zákazu činnosti definován jako zákaz řízení všech motorových vozidel pak takto koncipovaný trest zákazu činnosti nemá oporu v ustanovení § 49 odst. 1 tr. zákona, neboť obviněný se trestné činnosti v této souvislosti nedopustil- neřídil motorové vozidlo.“<sup>77</sup> Uložením této sankce nezaniká příslušné oprávnění k činnosti, jen ho po stanovenou dobu nelze realizovat.

Také v případě zákazu činnosti platí speciální úprava pro mladistvé (§ 19 PŘZ). Sankci jim lze uložit nejdéle na dobu jednoho roku, nebrání-li by jim výkon této sankce v přípravě na jejich povolání. „Musí jít o přípravu na povolání ve formě, kterou uznává právní předpis, tato příprava se již uskutečňuje nebo do ní byl mladistvý přijat a činnost, která má být zakázána, je součástí této přípravy.“<sup>78</sup>

Výkon sankce zákazu činnosti začíná právní mocí rozhodnutí o jejím uložení a končí uplynutím doby stanovené v rozhodnutí. Do doby zákazu činnosti se započítává i doba, po kterou pachatel na základě opatření správního orgánu učiněného v souvislosti s projednávaným přestupkem nesměl již tuto činnost vykonávat (§ 14 PŘZ). Typickým příkladem takového započtení nalezneme právě u přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. V zákoně o silničním provozu, § 118c odst. 3, je stanoveno, že doba

<sup>76</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 4. 2009 sp. zn. 9 As 7/2009 – 76, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

<sup>77</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 27.1.2010 sp.zn. 4 Tz 106/2009

<sup>78</sup> ČERVENÝ, Zdeněk; ŠLAUF, Václav; TAUBER, Milan. *Přestupkové právo : komentář k zákonu o přestupcích včetně textu souvisících předpisů*. 17. aktualiz. vyd. podle právního stavu k 1.1.2011. Praha : Linde, 2011. s. 56

zadržení řidičského průkazu se započítává do doby výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, pokud byla tato sankce nebo tento trest řidiči uložen za skutek, za který mu byl zadržen řidičský průkaz.

Jestliže pachatel přestupku, jemuž je uložen zákaz činnosti, výkon sankce nedodrží, dopouští se trestného činu maření úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) TZ a hrozí mu trest odnětí svobody až tři léta.

Pokud by pachateli přestupku bylo souběžně uloženo několik sankcí zákazu stejné činnosti v různé výměře, překrývající se doby zákazu běží současně. Uvedená situace může nastat jednak v případě, kdy v tomtéž období sankci zákazu činnosti uloží více místně příslušných orgánů a zároveň nedojde k trestného činu maření úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) TZ, neboť v době spáchání přestupku nebylo ještě ani v jednom případě pravomocně rozhodnuto (např. pachatel se dopustí přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 ZoPPK např. jeden den v Pardubicích, další den v Praze, a každý z místně příslušných správních orgánů uloží v časově velmi blízké době v souladu s § 125c odst. 5 ZoPPK sankci zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, každý ale jiné délce. Pachateli tedy běží současně dvě doby zákazu činnosti, přičemž u každé je jiná lhůta vypršení. Společné řízení dle § 57 odst. 3 PŘZ nepřichází v úvahu, jelikož rozhodovaly dva různě místně příslušné správní orgány).

Stejná situace nastává v případě, že orgány činné v trestním řízení nevyhodnotí skutek jako trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání § 337 odst. 1 písm. a) TZ a postoupí skutek k projednání správnímu orgánu jako přestupek (v praxi se jedná např. o případy, kdy je pachateli rozhodnutí o zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel doručeno fikcí, nabývá tedy právní moci, ale tato osoba se o ní fakticky nedozvěděla a dále řídí vozidlo; orgány činné v trestním řízení pak postupují toto jednání správnímu orgánu s tím, že není naplněna subjektivní stránka trestného činu.<sup>79</sup> Dále se bude jednat též o případy, kdy bude užita zásada subsidiarity trestní represe a orgány činné v trestním řízení rozhodnou, že postačí uplatnění právní odpovědnosti podle PŘZ).<sup>80</sup> Může tak vzniknout i situace, že „další“ uložení sankce zákazu činnosti bude nadbytečné (protože doba výkonu původní sankce zákazu činnosti

<sup>79</sup> osobní sdělení pracovníka oddělení přestupků Magistrátu města Hradce Králové

<sup>80</sup> přiměřeně KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přeprac. a dopl. vyd. Praha : Linde, 2006. str. 174

se bude zcela krýt s nově uloženou sankcí zákazu činnosti), nicméně podle dikce § 125c odst. 5 se zákaz činnosti za taxativně stanovené přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu ukládá obligatorně.

Pokud je pachateli ve správním řízení uložen zákaz činnosti a ještě před jeho úplným vykonáním je tato osoba znovu odsouzena k trestu zákazu činnosti v trestním řízení soudem, vykonává se sankce zákazu činnosti uložená soudem samostatně a nezávisle na zákazu činnosti uloženou v přestupkovém řízení. Dosud nevykonaný zbytek sankce zákazu činnosti uložený ve správním řízení soud výrokem konzumuje.

Držitel řidičského oprávnění pozbývá řidičské oprávnění dnem právní moci rozhodnutí, kterým mu byl soudem uložen trest nebo příslušným správním úřadem uložena sankce zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel. Držitel řidičského průkazu je povinen jej odevzdat příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností do 5 pracovních dnů ode dne, kdy nabylo právní moci rozhodnutí o uložení trestu nebo sankce zákazu činnosti spočívajícího v řízení motorových vozidel.

Od výkonu zbytku zákazu činnosti lze po uplynutí poloviny doby výkonu této sankce upustit, jestliže pachatel přestupku způsobem svého života prokázal, že její další výkon není potřebný (§ 92 odst. 1 PŘZ). Správní orgán, který přestupek projednal v prvním stupni, o tomto rozhoduje na návrh osoby, jíž byla sankce zákazu činnosti uložena, za mladistvého může návrh podat také jeho zákonný zástupce nebo OSPOD. Pokud správní orgán pravomocně rozhodl o zadržení řidičského průkazu a tento není držiteli vrácen (viz výše), pak podle ustanovení o započtení doby zadržení řidičského průkazu do výkonu sankce zákazu činnosti, začíná doba výkonu sankce běžet ode dne zadržení ŘP, tedy i lhůta, v níž dojde k uplynutí poloviny doby výkonu se počítá od tohoto okamžiku. Proti rozhodnutí o návrhu podle § 92 odst. 1 PŘZ se nelze odvolat, návrh nelze též podat opětovně. Pokud je však návrh podán předčasně, správní orgán pouze vyrozumí navrhovatele, že návrh lze podat až po splnění zákonem stanovených podmínek (tedy po uplynutí poloviny doby zákazu); jelikož nejde o meritorní rozhodnutí, „další“ návrh (již se splněním podmínek) se nepovažuje za opětovný.<sup>81</sup>

### 3.2.6. Propadnutí věci

„Účelem sankce propadnutí věci je jednak omezit pachateli možnost páčání

<sup>81</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přeprac. a dopl. vyd. Praha : Linde, 2006. str. 176

dalších přestupků, jednak mu odejmout prospěch z přestupku.<sup>82</sup>

Tuto sankci upravuje § 15 PŘZ a lze ji uložit, jestliže věc náleží pachateli a věc byla ke spáchání přestupku užita nebo určena, anebo byla přestupkem získána nebo byla nabyta za věc přestupkem získanou. Sankci nelze uložit, je-li hodnota věci v nápadném nepoměru k povaze přestupku. Jako typický případ věci, jejíž propadnutí nelze z tohoto důvodu vyslovit, bývá v odborné literatuře uváděno motorové vozidlo.<sup>83</sup> S ohledem na to, že došlo ke značnému zpřísnění pokut a za některé přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu lze uložit i pokutu ve výši 50 000 Kč, dalo by se s názorem ohledně nemožnosti uložení propadnutí vozidla polemizovat. Je však nutné si uvědomit, že při rozhodování o propadnutí věci užití ke spáchání přestupku není podstatná jen její hodnota, ale také k jakému užívání je určena. Nemůže tedy být prohlášena za propadlou věc, bez níž by sice nebylo možné přestupek spáchat, avšak svou povahou není k páčání přestupku určena – např. motorové vozidlo nebo jízdní kolo u dopravního přestupku.<sup>84</sup>

#### 4. Trestné činy v silničním provozu

Trestný čin je protiprávní čin, který trestní zákon za označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon, že postačí zavinění z nedbalosti. (§13 TZ).

České trestní právo je kodifikováno a to v rámci poměrně nového právního předpisu, zákona č. 40/2009, trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, který je účinný od 1.1.2010. Nový trestní zákoník se od starého trestního zákona v mnohém odlišuje. Opouští formálně-materiální pojetí trestného činu, zavádí nové tresty (např. domácí vězení), stanoví přísnější postihy za některé trestné činy a také koncepce zvláštní části je zcela odlišná- například vyčleňuje usmrcení z nedbalosti jako zvláštní

<sup>82</sup> ČERVENÝ, Zdeněk; ŠLAUF, Václav; TAUBER, Milan. *Přestupkové právo : komentář k zákonu o přestupcích včetně textu souvisících předpisů*. 17. aktualiz. vyd. podle právního stavu k 1.1.2011. Praha : Linde, 2011. s. 50

<sup>83</sup> MATES, Pavel, et al. *Základy správního práva trestního*. 5. vyd. Praha : C.H. Beck, 2010. s. 86; KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přeprac. a dopl. vyd. Praha : Linde, 2006. s. 180; HORZINKOVÁ, Eva; ČECHMÁNEK, Břetislav. *Přestupky a správní trestání: právní úprava k 1.5.2008*. 4. vydání. Praha : Eurounion, 2008. s. 49.

<sup>84</sup> ČERVENÝ, Zdeněk; ŠLAUF, Václav; TAUBER, Milan. *Přestupkové právo : komentář k zákonu o přestupcích včetně textu souvisících předpisů*. 17. aktualiz. vyd. podle právního stavu k 1.1.2011. Praha : Linde, 2011, s. 51

skutkovou podstatu nebo naopak nezná TČ řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění.

„Trestní zákon nikdy neobsahoval soustředěnou a specifickou úpravu trestných činů v (silniční) dopravě. Ustanovení týkající se (silniční) dopravy bylo možno nalézt ve více hlavách zvláštní části trestního zákona, přičemž formální znaky příslušných skutkových podstat byly stanoveny většinou obecně, bez ohledu na zvláštnosti dopravy. Ani nový trestní zákoník neobsahuje žádnou specifickou a soustředěnou úpravu trestných činů v (silniční) dopravě na jednom místě tohoto kodexu. ... Je otázkou trestní politiky, zda jsou zapotřebí zvláštní ustanovení pro postih těch, kdo zavinili dopravní nehodu.“<sup>85</sup>

TČ v silničním provozu jsou zejména tyto:<sup>86</sup>

- usmrcení z nedbalosti (§ 143 TZ),
- těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147 TZ),
- ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148 TZ),
- neposkytnutí pomoci (§ 150 TZ),
- neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151 TZ),
- neoprávněné užívání cizí věci (§ 207 TZ),
- obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273 TZ),
- ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ),
- poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 277 TZ)
- maření výkonu soudního rozhodnutí a vykázání (§ 337 odst. 1 písm. a) TZ)

V přehledu se možná pro někoho překvapivě nevyskytuje TČ opilství (§360). Ovšem uvážíme-li, že je nutno striktně dodržovat rozdíl mezi pojmem „stav vylučující způsobilost“ (jako jednu z podmínek pro trestní odpovědnost za TČ ohrožení pod

---

<sup>85</sup> RŮŽIČKA, M. Trestné činy v silniční dopravě. Seminář justiční akademie 7.-8.6.2010 (prezentace), dostupné na WWW: <<http://www.ulozto.cz/12833540/ruzicka-trestne-ciny-v-silnicni-doprave-podle-nov-tz-z-pohl-sz-7-6-2010-km-pptx>>

<sup>86</sup> BUŠTA, Pavel; KNĚŽÍNEK, Jan; SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha : Lenka Buštová – Venice Music Production, 2011. str. 211 n.



vlivem návykové látky) a pojmem nepřičetnost (u TČ opilství)<sup>87</sup>, TČ opilství nebude až tak častý (v ČR se uvádí se asi 100 odsouzených osob ročně, což představuje asi 2 promile z celkového počtu odsouzených)<sup>88</sup>, tím spíše typický pro silniční provoz.

Trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst.1 písm.a) TZ se řidič motorového vozidla dopustí, pokud řídí motorové vozidlo jednak v době, kdy vykonává sankci nebo trest zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel; a jednak v době, na kterou pozbyl řidičské oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů na základě ustanovení § 123c odst. 3 ZoPPK.<sup>89</sup>

Účastník silničního provozu, který měl porušit povinnost stanovenou zákonem a tím měl spáchat trestný čin se z hlediska trestního práva procesního stává subjektem trestněprocesního vztahu, tedy vztahu mezi orgány činnými v trestním řízení a osobou, proti níž se řízení vede. Od trestněprocesního vztahu je nutno odlišit vztah trestněprávní, jehož subjektem je jediné pachatel trestného činu a na straně druhé stojí stát, který má oprávnění, respektive dokonce povinnost uložit pachateli sankci, jíž se pachatel musí podrobit. Trestněprávní vztahy se realizují prostřednictvím trestněprocesních vztahů.<sup>90</sup>

Pokud se tedy stal určitý skutek, který by mohl být trestným činem, je nutno o něm rozhodnout v trestním řízení, tedy skutek správně posoudit podle trestního hmotného práva, tím náležitě zjistit, zda byl spáchán trestný čin a pokud ano, zjistit jeho pachatele, uložit mu sankci a tuto vykonat nebo její výkon zařídít, toto vše na základě postupu orgánů činných v trestním řízení, popř. i jiných osob zúčastněných na trestním řízení, který je upraven zákonem.<sup>91</sup>

Trestní řízení upravuje zákon o trestním řízení soudním (trestní řád) č. 141/1961 ve znění pozdějších předpisů.

„Za trestné činy v dopravě jsou ukládány nepodmíněné tresty odnětí svobody jen výjimečně, a to především v závislosti na závažnosti následku (účinku na hmotném předmětu útoku).“<sup>92</sup> Častým trestem bývá naopak zákaz činnosti spočívající v zákazu

<sup>87</sup> JELÍNEK, Jiří, et al. *Trestní právo hmotné : obecná část, zvláštní část*. 2. vyd. Praha : Leges, 2010. str. 681

<sup>88</sup> čerpáno z WWW: <[http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/casopisy/kriminalistika/2002/02\\_04/riha.html](http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/casopisy/kriminalistika/2002/02_04/riha.html)>

<sup>89</sup> zda druhý uvedený případ lze posoudit jako trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst.1 písm.a) TZ nebylo zpočátku jasné, tato kvalifikace byla však potvrzena Stanoviskem trestního kolegia Nejvyššího soudu ČR ze dne 27.10.2010, sp.zn Tpjn 302/2010-11; více viz str. 61

<sup>90</sup> CÍSAŘOVÁ, Dagmar, et al. *Trestní právo procesní*. 4. aktualiz. vyd. Praha : Linde, 2006, str. 14

<sup>91</sup> Tamtéž, str. 12 a 17

<sup>92</sup> RŮŽIČKA, M. Trestné činy v silniční dopravě. Seminář justiční akademie 7.-8.6.2010 (prezentace),

řízení motorových vozidel nebo peněžní trest.

Páchání vybraných trestných činů v silničním provozu je zohledněno i bodovým systémem. Vždy je za něj stanoven sedmibodový postih.

Shrnutí příslušné literatury k tomuto tématu lze mimo jiné nalézt v rigorózní práci *Dopravná kriminalita* od autora Mgr. Adriana Matúše, která se sama daným tématem zabývá.<sup>93</sup>

## **5. Další právní následky za porušení povinností účastníků silničního provozu**

### **5.1. Oprávnění policie při výkonu státní správy**

Ustanovení § 124 ZoPPK z převážné části shrnuje výkon státní správy tak, jak jej obsahují jednotlivá ustanovení zákona. Působnost dohledu na bezpečnost a plynulost je svěřena zejména Policii České republiky, v omezeném rozsahu též obecní policii, vojenské policii nebo celníkům<sup>94</sup>, přičemž zákon jim k tomuto účelu svěřuje určitá oprávnění, z nichž některá budou rozebrána níže.

#### **5.1.1. Kauce**

Účelem vybírání kaucí je zejména zlepšit řešení problému vymahatelnosti práva. Porušení povinností stanovených zákonem o silničním provozu jsou stíhána jako přestupky podle § 125c ZoPPK, kdy odpovědnost za přestupek zaniká uplynutím jednoho roku od spáchání přestupku a do běhu této lhůty se nezapočítává doba, po kterou se pro tentýž skutek vedlo trestní řízení (§ 20 PřZ).

Správní řád v § 147 dává správnímu orgánu možnost v případech stanovených zvláštním zákonem, uložit účastníkovi řízení povinnost složit peněžitou nebo nepeněžitou záruku za splnění povinnosti, která mu může být v řízení uložena.

V ZPPK, který je tedy oním zmiňovaným zvláštním zákonem, je kauce upravena

---

dostupné na WWW: <<http://www.ulozto.cz/12833540/ruzicka-trestne-ciny-v-silnicni-doprave-podle-nov-tz-z-pohl-sz-7-6-2010-km-pptx>>

<sup>93</sup> MATUŠ, Adrian. *Dopravná kriminalita*. Brno, 2010. 206 s. Rigorózní práce. Masarykova universita, Právnická fakulta, Katedra trestního práva. Vedoucí práce Josef Kuchta. Dostupný také z WWW: <[http://is.muni.cz/th/165856/pravf\\_r/Dopravna\\_kriminalita.pdf?info=1;zpet=%2Fvyhledavani%2F%3Fsearch%3Ddopravn%C3%A1%20kriminalita%26start%3D1](http://is.muni.cz/th/165856/pravf_r/Dopravna_kriminalita.pdf?info=1;zpet=%2Fvyhledavani%2F%3Fsearch%3Ddopravn%C3%A1%20kriminalita%26start%3D1)>

<sup>94</sup> KOVALČÍKOVÁ, Daniela; ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích : Komentář*. 1.vyd. Praha : Beck, 2007. str. 361

v § 125a a pro její ukládání platí tato pravidla:

Ustanovení § 125a ZoPPK se vztahuje pouze na přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu<sup>95</sup> na pozemních komunikacích. Nelze ho užít ani na trestné činy spáchané v provozu na pozemních komunikacích, ani na jiné přestupky účastníků silničního provozu.

Kauci je oprávněn vybírat pouze policista (nikoliv tedy strážník obecní policie) a to pouze od řidiče motorového vozidla (tedy ne např. od provozovatele, není-li totožný z řidičem, nebo od řidiče nemotorového vozidla či tramvaje)<sup>96</sup> podezřelého ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, u kterého je důvodné podezření, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení. Právě tato poslední podmínka může v praxi činit potíže, policista totiž musí podezření, že se řidič bude vyhýbat přestupkovému řízení, odůvodnit řádně a podrobně, nebude stačit pouze odkaz na splnění podmínek § 125a odst. 1 ZoPPK. V případě řidičů- cizinců to zřejmě nebude až takový problém, v případě českých řidičů bude situace komplikovanější. Odůvodnění nemůže spočívat jen na osobním dojmu policisty ze řidiče. Situaci by ulehčila například určitá evidence, ze které by policista zjistil, že konkrétní řidič se opakovaně nedostavuje ke správnímu řízení nebo neplatí uložené pokuty. Takový požadavek je však nereálný vzhledem k již tak vysoké administrativní náročnosti institutu kauce.

Kauci lze uložit v rozmezí od 5 000 Kč do 50 000 Kč, nejvýše však do výše hrozící peněžní sankce za spáchaný přestupek. Kauci nelze vybrat od osoby, která požívá imunit a výsad podle zákona nebo mezinárodního práva

Podle ustanovení § 125a odst. 2 ZoPPK je kauce zárukou, že se řidič uvedený dostaví ke správnímu orgánu k projednání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Jednak se jedná o ustanovení, které není normativní povahy a jednak neodpovídá skutečnosti, neboť v praxi ani uložení kauce nezabezpečí, aby se řidič dostavil k projednání přestupku. Nehledě k tomu, že kvůli vysoké administrativní náročnosti není institut kauce policií téměř využíván. Navíc kauci nebude možné uložit, nedisponuje-li řidič motorového vozidla odpovídající finanční částkou nebo není-li ochoten stanovenou kauci složit. V takových případech, za

<sup>95</sup> k chápání pojmu přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu po zrušení § 22 PřZ viz str. 17

<sup>96</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD*. 1. vyd. podle platného právního stavu k 1.6.2008. Praha : Leges, 2008. str. 467

současného splnění podmínek daných § 118a odst. 1 ZoPPK, může však policista zabránit řidiči v jízdě. Nesložení kauce však není zákonným důvodem k zadržení řidičského průkazu.<sup>97</sup>

Policista je povinen poučit řidiče o důsledku vybrání kauce a podmínkách jejího vracení a vystaví písemné potvrzení o převzetí kauce. Vybraná kauce je spolu s jednou kopií potvrzení předána nejpozději následující pracovní den obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, v jehož územním obvodu byla kauce vybrána. Obecní úřad obce s rozšířenou působností uloží kauci do úschovy.

Kauce se řidiči vrátí v plné výši, nebyl-li v řízení o přestupku shledán vinným z jeho spáchání. V opačném případě se kauce obligatorně započte na zaplacení uložené pokuty. Toto započtení musí být uvedeno ve výroku rozhodnutí o uložení sankce za přestupek. Je-li vybraná kauce vyšší než uložená pokuta, vrátí se řidiči část kauce zbývající po započtení kauce na zaplacení uložené pokuty.

Jestliže nelze řízení ukončit rozhodnutím, protože podezřelý z přestupku je prokazatelně nedosažitelný nebo nečinný či ze stejných důvodů nelze pachateli přestupku doručit rozhodnutí ve věci, kauce propadá a je příjmem obce s rozšířenou působností, jejíž obecní úřad vedl řízení o přestupku. K propadnutí kauce dochází přímo ze zákona, tedy samostatné správní rozhodnutí se v tomto případě nevydává.<sup>98</sup>

### **5.1.2. Zabránění v jízdě a použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, odstranění vozidla jako překážky provozu na pozemní komunikaci**

Zbránění v jízdě upravuje § 118a ZPPK. Policista může při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích přikázat řidiči motorového vozidla jízdu na nejbližší, z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, vhodné místo k odstavení vozidla a zabránit mu v jízdě použitím technického prostředku nebo odtažením vozidla (technický prostředek nelze použít, bylo-li by vozidlo překážkou provozu na pozemních komunikacích) a to z taxativně vypočtených důvodů. § 118a odst. 1 ZoPPK vyjmenovává důvody na straně řidiče, § 118a odst. 2 ZoPPK důvody na straně vozidla a § 118a odst. 3 ZoPPK se zabývá zabráněním v jízdě vozidlu autoškoly.

<sup>97</sup> Tamtéž str. 469

<sup>98</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD*. 1. vyd. podle platného právního stavu k 1.6.2008. Praha : Leges, 2008. str. 470

Strážník obecní policie je povinen v případech uvedených v odstavcích 1 a 2 § 118a ZoPPK přivolat policii a řidič je povinen setrvat na místě do příchodu policie.

Pokud je vozidlo překážkou provozu na pozemní komunikaci, rozhoduje o jeho odstranění policista nebo strážník obecní policie (§ 45 odst. 4 ZoPPK)

Důležité je si uvědomit, jestli akty veřejné moci vyjmenované výše (označené např. jako „příkaz k zabránění v jízdě přiložením technické uzávěry na vozidlo“ a „pokyn k odtažení vozidla“<sup>99</sup> lze považovat za rozhodnutí správního orgánu, jímž se zakládají, mění, ruší nebo závazně určují práva nebo povinnosti a bylo by tedy možné se domáhat svých práv postupem podle § 65 a násl. s. ř. s. žalobou proti rozhodnutí správního orgánu. Nejvyšší správní soud konstatoval, že nikoliv. V rozhodnutí<sup>100</sup> zabývajícím se charakterem příkazu k zabránění v jízdě přiložením technické uzávěry na vozidlo odkazuje NSS na jiné své rozhodnutí, respektive na rozhodnutí Městského soudu v Praze, které se zabývalo povahou „pokynu k odtažení vozidla.“<sup>101</sup> Níže uvedený závěr tedy platí jak pro příkaz k zabránění v jízdě přiložením technické uzávěry na vozidlo, tak pro „pokyn k odtažení vozidla.“ Ústavní soud „konstatuje, že tento akt nebyl vydán ve správním řízení, nýbrž že se jedná o výsledek neformální (faktické) činnosti žalovaného vyplývající z pravomocí svěřených mu zákonem. Posuzovaný akt nesloužil jako základ pro postup žalovaného spočívající v zabránění stěžovateli v jízdě. Posláním tohoto dokumentu bylo pouze písemně tento postup a další relevantní okolnosti zachytit a tedy osvědčit průběh událostí. Daný „příkaz k zabránění v jízdě přiložením technické uzávěry na vozidlo“ tedy skutečně není rozhodnutím podle § 65 s. ř. s., kterým by se zakládaly, měnily, rušily nebo závazně určovaly práva nebo povinnosti stěžovatele. Dotčený příkaz k zabránění v jízdě lze charakterizovat jako správní úkon zmocněné úřední osoby, spočívající ve vyslovení příkazu ke strpění určitého postupu orgánů veřejné moci, který je jeho adresát povinen respektovat. Podle Nejvyššího správního soudu tak naplňuje znaky právě tzv. faktického pokynu.“<sup>102</sup> V případě „rozhodnutí strážníka obecní policie o odstranění vozidla dle ustanovení § 45

<sup>99</sup> „pokyn k odtažení vozidla“ se užívá v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 4.1.2009 č.j. 6 As 34/2009-33, viz níže, v § 45a odst. 4 ZoPPK je užito dokonce sloveso „rozhoduje“

<sup>100</sup> rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4.1.2009 č.j. 6 As 34/2009-33, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

<sup>101</sup> Rozhodnutí Městského soudu v Praze ze dne 3. 5. 2005, č. j. 11 Ca 188/2004 - 56. Vyslovený názor městského soudu byl následně potvrzen nejen Nejvyšším správním soudem v rozsudku ze dne 15. 11. 2005, sp. zn. 8 Aps 1/2005, publikovaném pod č. 932/2006 Sb. NSS (dostupné na [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)), ale i Ústavním soudem v nálezu ze dne 30. 7. 2008, sp. zn. III. ÚS 130/06 (dostupný na [www.nalus.usoud.cz](http://www.nalus.usoud.cz))

<sup>102</sup> rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4.1.2009 č.j. 6 As 34/2009-33, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

odst. 4 zákona o silničním provozu, jde o typický „bezprostřední zásah“, terminologií soudního řádu správního řečeno „pokyn“ (tedy zásah v širším smyslu).<sup>103</sup> Viz legislativní zkratka zásah v § 82 s.ř.s..

„Odstranění vozidla na náklad jeho provozovatele (odtažení) k pokynu strážníka obecní policie (podle § 45 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu), za situace, kdy vozidlo netvořilo překážku provozu na pozemních komunikacích, je nezákonným zásahem.“<sup>104</sup>

Zabránění v jízdě je zásahem z důvodů bezprostřední ochrany silničního provozu, proto jakmile pominuly důvody pro zabránění v jízdě vozidla, policie zajistí uvolnění vozidla. Pokud byly důvody pro zabránění v jízdě na straně řidiče, může s vozidlem pokračovat v jízdě jiný způsobilý řidič. Došlo-li k zabránění v jízdě podle § 118a odst. 2 písm. d) ZoPPK, policie uvolní vozidlo teprve v okamžiku, kdy odpadne nebezpečí jeho dalšího užití v rozporu s § 47a ZoPPK, nejpozději však po uplynutí 48 hodin od zabránění v jízdě. Ovšem při dalším důvodném podezření na porušování § 47a ZoPPK může být takovému vozidlu zabráněno v jízdě opakovaně.

Náklady na zabránění v jízdě vozidla nese plně řidič nebo provozovatel vozidla. „Řidič ani provozovatel vozidla se také tím, že bylo zabráněno další jízdě vozidlem, nezabavují odpovědnosti za jeho náklad. To znamená, že nesou plnou odpovědnost za škody vzniklé na odstaveném vozidle apod. Policie nemůže tuto odpovědnost převzít, neboť odstavení vozidla při zabránění v jízdě, bylo ...z důvodů porušení zákona řidičem.“<sup>105</sup> Ovšem podle § 118a odst. 8 ZoPPK při nesprávném postupu policisty může poškozený postupovat podle zákona č. 82/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem a o změně zákona o notářích a jejich činnosti (notářský řád). Jedná se o ustanovení nadbytečné, právo na náhradu škody podle výše zmíněného zákona by bylo dáno i bez výslovného odkazu na něj. Navíc je na něj odkázáno poněkud zvláště, uvedením celého názvu zákona, namísto obecného normativního odkazu.

<sup>103</sup> VETEŠNÍK, Pavel. Soudní přezkum strážníka obecní policie o odstranění vozidla. *Dny práva – 2009 – Days of Law: the Conference Proceedings*. 1. vyd. Brno : Masaryk University, 2009. Dostupný také z WWW: [http://www.law.muni.cz/sborniky/dny\\_prava\\_2009/files/prispevky/aktualni/Vetesnik\\_Pavel\\_1289\\_.pdf](http://www.law.muni.cz/sborniky/dny_prava_2009/files/prispevky/aktualni/Vetesnik_Pavel_1289_.pdf) >

<sup>104</sup> rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15.11.2005 č.j. 8 Aps 1/2005-82, č. 932/2006 Sb. NSS, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

<sup>105</sup> KOVALČÍKOVÁ, Daniela; ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích : Komentář*. 1. vyd. Praha : Beck, 2007. str. 329

Použit technický prostředek zabránění odjezdu vozidla lze i dle zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon o Policii) podle ustanovení § 36 a podle § 17a zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon o obecní policii)<sup>106</sup> Podle zmiňovaných ustanovení (která jsou v odstavcích 1- 5 zcela shodná) je policista či strážník obecní policie oprávněn použít technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla, které bylo ponecháno na místě, kde je zakázáno stání nebo zastavení nebo do kterého je vjezd zakázán; které stojí na chodníku, kde to není povoleno; nebo je-li vozidlem proveden neoprávněný zábor veřejného prostranství a vždy zároveň řidič vozidla není na místě přítomen. Technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla lze za těchto podmínek použít, jen je-li zajištěna možnost jeho odstranění bez zbytečného odkladu. Technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla z důvodu vyjmenovaných výše nelze použít, jde-li o vozidlo, které tvoří překážku silničního provozu nebo je viditelně označeno jako vozidlo ozbrojených sil, bezpečnostního sboru, požární ochrany, vozidlo určené k poskytování zdravotnických služeb, vozidlo invalidy nebo jako vozidlo osoby požívající výsad a imunit podle zákona nebo mezinárodní smlouvy. Přiložení a odstranění technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla se provádí na náklady osoby, která vozidlo na místě ponechala, a nelze-li ji zjistit, na náklady provozovatele vozidla. Pokud došlo k přiložení technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla v rozporu s důvody uvedenými v odstavcích jedna § 17a zákona o obecní policii či § 36 zákona o Policii, uhrazené náklady musí být neprodleně vráceny tomu, kdo je vynaložil. Technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla se odstraní bez zbytečných průtahů po projednání přestupku v blokovém řízení, po zjištění totožnosti osoby, která vozidlo na místě ponechala, po provedení úkonů nezbytných ke zjištění totožnosti takové osoby nebo po uhrazení nákladů provozovatelem.

Užití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla není sankcí ve smyslu zákona o přestupcích, stejně tak jako poplatek, který je vybírán při odstranění technického prostředku.<sup>107</sup>

---

<sup>106</sup> v uvedených případech se jedná o oprávnění týkající se *pouze* použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, vozidlo nelze odtáhnout

<sup>107</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přeprac. a dopl. vyd. Praha : Linde, 2006. str. 183

### 5.1.3. Zadržení řidičského průkazu

Institut zadržení řidičského průkazu zavedla opětovně novela provedená zákonem č. 411/2005 Sb., když od účinnosti (1.1.2001) nového zákona o provozu na pozemních komunikacích (a po zrušení zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, a po zrušení vyhlášky č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech) do této novely institut zadržení řidičského průkazu nebyl zaveden.

Institut upravují § 118b a §118c ZPPK, když podle § 118b ZoPPK zadržet řidičský průkaz je oprávněn policista (čímž je myšleno příslušník Policie ČR) z důvodů uvedených 118a odst. 1 písm. a) až h) ZoPPK. Zadržení řidičského průkazu policistou má, stejně jako zabránění v jízdě, povahu bezprostředního zásahu. Následuje zpravidla správní řízení o zadržení řidičského průkazu podle § 118c ZoPPK, které vede obecní úřad obce s rozšířenou působností. Tento zásah má nenahraditelnou funkci v případě spáchání trestného činu v silničním provozu, jelikož trestní řád podobné opatření předběžné povahy nezná a pro vzetí do vazby často nejsou splněny podmínky a navíc je vazba většinou opatřením neadekvátním vzhledem k závažnosti trestného činu.<sup>108</sup>

Po zadržení řidičského průkazu oznámí policista bez zbytečného odkladu zadržení řidičského průkazu registru řidičů, poučí držitele řidičského průkazu o důsledku zadržení řidičského průkazu a vydá držiteli řidičského průkazu písemné potvrzení o zadržení řidičského průkazu.

Po dobu zadržení řidičského průkazu nesmí držitel řidičského oprávnění řídit motorové vozidlo. Nejedná se ale o pozbytí řidičského oprávnění, tedy porušení tohoto ustanovení ( § 118b odst. 2 ZoPPK) bude přestupkem.

Dále policie písemně oznámí zadržení řidičského průkazu obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, v jehož územním obvodu k zadržení řidičského průkazu došlo; oznámení odešle spolu se zadrženým řidičským průkazem bez zbytečného odkladu, nejpozději následující pracovní den po dni zadržení řidičského průkazu.

Obecní úřad obce s rozšířenou působností do 5 pracovních dnů<sup>109</sup> ode dne

<sup>108</sup> KOVALČÍKOVÁ, Daniela; ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích : Komentář*. 1.vyd. Praha : Beck, 2007. str. 333

<sup>109</sup> pořádková lhůta, viz Stanovisko Ministerstva dopravy, aktualizované stanovisko k povaze pětidenní lhůty pro zahájení řízení o zadržení řidičského průkazu podle § 118c odst. 1 zákona o silničním provozu, ze dne 18.9.2006 č.j. 111/2006-LEG/1. Dostupné z WWW:



doručení oznámení o zadržení řidičského průkazu podle § 118b ZoPPk zahájí řízení, na základě něhož lze rozhodnout o zadržení řidičského průkazu do doby pravomocného rozhodnutí o přestupku nebo o trestném činu; jde-li o podezření ze spáchání trestného činu, zahájí řízení po předchozím souhlasu státního zástupce. Pokud tento souhlas není dán, nelze rozhodnout o zadržení řidičského průkazu. I přesto, že je v ustanovení § 118c odst. 1, věta první ZoPPk dikce „...na základě něhož lze rozhodnout o zadržení...“, nejedná se podle NSS o správní uvážení, ale „toto ustanovení zmocňuje (opravňuje) správní orgány k vydání rozhodnutí o zadržení řidičského průkazu, jsou-li pro to splněny podmínky uvedené v § 118a odst. 1 písm. a) - h) téhož zákona. Rubem tohoto jejich oprávnění je pak povinnost správních orgánů postupovat způsobem, který zákon stanoví (čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod), a to stejně ve všech případech naplňujících zákonné podmínky (čl. 4 odst. 3 Listiny základních práv a svobod)... Ani uvedené slovo tak neposkytuje správním orgánům prostor pro správní uvážení ...“<sup>110</sup> V uvedeném judikátu srovnává stěžovatel rozhodování o zadržení řidičského průkazu s rozhodováním o vazbě. NSS sice připustil, že mezi těmito instituty lze nalézt určitou paralelu, když soudce, který o vazbě rozhoduje podle § 68 odst. 1 zák. č. 141/1964 Sb. též zkoumá, zda jsou splněny podmínky pro uvalení vazby, t.j. podmínky výslovně stanovené § 67 a § 68 trestního řádu, když jako kritérium pro uvalení vazby výslovně stanoví, že „s ohledem na osobu obviněného, povahu a závažnost trestného činu, pro který je stíhán, nelze v době rozhodování účelu vazby dosáhnout jiným opatřením“ (§ 67 in fine trestního řádu). Obdobná úprava však v zákoně o silničním provozu obsažena není.

NSS dále v argumentaci na námitku, že při rozhodování o vazbě má soud (soudce) často jiný právní názor než policejní orgán či státní zástupce, dodává, že ani „v řízení o zadržení řidičského průkazu, kdy ani zde nelze vyloučit situaci, že policista bude mít za to, že podmínky některého z ustanovení § 118a odst. 1 písm. a)-h) zákona o silničním provozu byly naplněny, zatímco správní orgán dospěje k závěru, že k jejich naplnění nedošlo. Právě proto právní předpisy stanoví výslovně na jedné straně pravomoc k prvotnímu bezodkladnému úkonu směřujícímu k zajištění osoby či věci (§ 75- §76 trestního řádu, § 118b zákona o silničním provozu) a na straně druhé pravomoc o zajištění osoby či věci rozhodnout, t.j. v řádném řízení posoudit, zda skutečně k

---

[http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicky\\_prukazy\\_Autoskoly/Metodicke\\_pokyny+-+Stanoviska+-+Usmerneni.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicky_prukazy_Autoskoly/Metodicke_pokyny+-+Stanoviska+-+Usmerneni.htm)

<sup>110</sup> Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 27.5.2011, čj. 5 As 74/2010 – 74, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

naplnění podmínek pro zajištění osoby či věci došlo (§ 68 trestního řádu, § 118c zákona o silničním provozu).“<sup>111</sup>

Rozhodl-li obecní úřad obce s rozšířenou působností o zadržení řidičského průkazu, oznámí to bez zbytečného odkladu obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k vedení registru řidičů držitele řidičského oprávnění a postoupí mu zadržený řidičský průkaz k úschově. Proti rozhodnutí o zadržení řidičského průkazu se lze odvolat, toto odvolání však nemá odkladný účinek (§ 129 odst. 3 ZoPPK).

Rozhodnutí o zadržení řidičského průkazu podle § 118c zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, není rozhodnutím předběžné povahy podle § 70 písm. b) s. ř. s. a není vyloučeno ze soudního přezkumu.<sup>112</sup>

Obecní úřad obce s rozšířenou působností vrátí zadržený řidičský průkaz bez zbytečného odkladu jeho držiteli, jestliže nerozhodne o zadržení řidičského průkazu nebo v pravomocně skončeném řízení o skutku, pro který byl řidičský průkaz zadržen, nebyl uložen trest nebo sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Řidičský průkaz se ve výše uvedených případech vrací z úřední povinnosti, aniž by o jeho vydání držitel musel žádat.

Doba zadržení řidičského průkazu se započítává do doby výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, pokud byla tato sankce nebo tento trest řidiči uložen za skutek, za který mu byl zadržen řidičský průkaz. Započítává se faktická doba zadržení, tedy doba od okamžiku, kdy je řidiči řidičský průkaz odebrán policistou podle § 118b ZoPPK (nikoliv tedy od okamžiku, kdy je řidiči oznámeno rozhodnutí o zadržení řidičského průkazu podle § 118c odst. 1 ZoPPK). Započítává se tedy i doba zadržení v případě, že o zadržení řidičského průkazu obecní úřad obce s rozšířenou působností v řízení podle § 118c odst. 1 ZoPPK nerozhodne a podle § 118c odst. 2 písm. a) ZoPPK řidičský průkaz vrátí, ale řidiči je uložena sankce nebo trest zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel za skutek, za který mu byl zadržen řidičský průkaz. V tomto případě se započte doba od zadržení řidičského průkazu policistou do dne, kdy řidič převzal vyrozumění o možnosti vyzvednout si řidičský průkaz. „To, že si řidič řidičský průkaz nevyzvedl, ačkoliv věděl, že již nemá řidičský průkaz zadržený, je zcela na vůli řidiče, ovšem

---

<sup>111</sup> Tamtéž

<sup>112</sup> Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 08.12.2009, čj. 7 As 69/2008 – 47, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

nejedná se o dobu, po kterou řidič nesměl tuto činnost vykonávat (§ 14 odst. 2 zákona č. 200/1990 Sb.), tudíž ji nelze započítávat do doby zákazu činnosti. Stejná doba zadržení řidičského průkazu se pak bude započítávat i v případech, kdy si řidič řidičský průkaz vyzvedne. V době mezi převzetím výzvy řidičem a faktickým převzetím řidičského průkazu řidič již řidičský průkaz zadržený nemá a o této skutečnosti ví a řídit motorové vozidlo teoreticky může .... Pokud správní orgán vyzve řidiče k vyzvednutí řidičského průkazu se stanovením lhůty a řidič si jej nevyzvedne, započítává se do doby zákazu činnosti doba od zadržení řidičského průkazu policistou do marného uplynutí stanovené lhůty.<sup>113</sup>

V přestupkovém řízení je výrok o započtení doby zadržení řidičského průkazu součástí výrokové části rozhodnutí o vině za přestupek (§ 77 PřZ). V trestním řízení podle § 350 zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád) ve znění pozdějších předpisů (dále TŘ) předseda senátu rozhodne ihned po právní moci rozsudku, jímž byl odsouzenému uložen trest zákazu činnosti, o započtení doby, po kterou bylo odsouzenému před právní mocí rozsudku oprávnění k činnosti, která je předmětem zákazu, v souvislosti s trestným činem odňato podle zvláštních předpisů, nebo na základě opatření státního orgánu nesměl již tuto činnost vykonávat, do doby výkonu uloženého trestu zákazu činnosti. Proti tomuto rozhodnutí je přípustná stížnost.

## **5.2. Bodový systém**

Bodové hodnocení porušení vybraných povinností stanovených zákonem, dále v textu bodový systém, byl do českého právního systému zaveden na základě zákona č. 411/2005 Sb. a 226/2006 Sb., kterými byl novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů účinností od 1.7.2006. Zásadní úprava pravidel bodového systému proběhla na základě zákona č. 133/2011 Sb. a je účinná od 1.8.2011.

Bodový systém je zakotven v hlavě V. zákona o silničním provozu, zákonná úprava je doplněna *Přehledem jednání spočívající v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za toto jednání*, který je obsažen v příloze zákona o silničním provozu.

---

<sup>113</sup> Stanovisko Ministerstva dopravy k určení doby zadržení řidičského průkazu, která se započítává do zákazu činnosti ze dne 22.6.2007, č.j. 418/2007-160-OST/2. Dostupné z WWW: [http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicske\\_prukazy\\_Autoskoly/Metodicke+pokyny++Stanoviska++Usmerneni.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicske_prukazy_Autoskoly/Metodicke+pokyny++Stanoviska++Usmerneni.htm)

Tuto kapitolu vzhledem k rozsáhlosti tématu a tedy kvůli přehlednosti dále dělím na tři podkapitoly. První se zabývá účelem zavedení bodového systému, druhá principy a zákonnými pravidly, na kterých bodový systém spočívá a konečně třetí kapitola se na základě prvních dvou kapitol bude zabývat povahou a charakterem bodového systému.

### **5.2.1. Účel zavedení bodového systému**

Samotná podstata existence bodového hodnocení je obsažena v § 123a ZoPPK, i když není zcela vyčerpávající, jelikož zde není zmíněn asi nejzávažnější dopad na osoby opakovaně porušující zákon, a to možnost ztráty řidičského oprávnění.

K důvodům zavedení bodového systému cituji z důvodové zprávy<sup>114</sup>: „Systém byl zaveden v některých evropských zemích, např. ve Spolkové republice Německo, Polsku, Velké Británii, Francii a nejnověji v Itálii. Ve všech těchto zemích přispěl ke zvýšení kázně řidičů motorových vozidel a ke zvýšení jejich ohleduplnosti vůči ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích. Došlo také k poklesu počtu dopravních nehod i snížení závažnosti jejich následků. Účelem systému je zejména postihovat recidivu páchání přestupků proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. V České republice, stejně jako dříve v jiných evropských státech, se ukazuje, že pro určité skupiny řidičů nejsou sankce spočívající třeba i v opakovaném ukládání pokut dostatečně účinné ani odstrašující před pácháním dalších přestupků....Vzhledem k tomu, že v České republice je dlouhodobě situace v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích neutěšená, každoročně roste počet přestupků, dopravních nehod i závažnost jejich následků, navrhuje se předkládanou novelou zavést bodový systém i v České republice.“

K tomu např. NSS dodává „Prostřednictvím bodového hodnocení dochází k průběžnému sledování kázně i recidivy řidičů a přispívá k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Bodové hodnocení řidičů v sobě obsahuje složku represivní i preventivní. ...“<sup>115</sup>

Po zavedení bodového systému tedy zákonodárce předpokládal ze silničního provozu odstranění těch řidičů motorových vozidel, kteří se opakovaně dopouštějí závažných přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a zároveň posílení výchovného působení a prevence v silniční dopravě. Jako dostatečný

<sup>114</sup> Sněmovní tisk č. 833/0. Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb. Dostupné na WWW: <http://www.psp.cz/sqw/sntisk.sqw?o=5>

<sup>115</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3.5.2011, čj. 8 As 23/2010 - 89, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz).

preventivní účinek vidí zákonodárce pouze hrozbu ztráty řídičského oprávnění a bodový systém má představovat administrativní postup, kterým se hodnotí závažnost spáchaných přestupků, a který v tento důsledek může vyústit. Řidiči motorových vozidel s již přidělenými body se tedy výrazněji více snaží dodržovat pravidla silničního provozu, jednak aby v případě přidělení dalších bodů nepozbyli řídičské oprávnění, a jednak aby při dodržování pravidel silničního provozu po určitou dobu dosáhli odpisu bodů (viz níže).

„Zanedbatelný není ani dopad na řidiče, kteří neplatí uložené pokuty, neboť bodový systém není závislý na solventnosti pachatele přestupku ani na jeho ochotě uloženou pokutu zaplatit. Problém vymáhání pokut za dopravní přestupky je v současné době jedním z problémů, který neúměrně zatěžuje veřejnou správu.“<sup>116</sup>

Dále je nutno poukázat na vznik jasného systému postihu pachatelů, jelikož konkrétní přestupek či trestný čin má přidělen konkrétní počet bodů, nelze zde tedy uplatnit správní uvážení, čímž dochází k eliminaci případné korupce.

Body mají být pouze administrativním důsledkem spáchání stanoveného přestupku nebo trestného činu, nikoli trestem.<sup>117</sup>

Zavedení bodového systému sice zpočátku (cca v období prvního půl roku fungování) přineslo výrazné zlepšení statistik nehodovosti, v roce 2007 však opět došlo k prudkému zhoršení a to dokonce nad úroveň začátku roku 2006 (tedy doby, kdy bodový systém ještě nefungoval)<sup>118</sup> Experti vidí příčinu zejména v negativní prezentaci systému médií i v jeho politickém zpochybňování. Celkově však lze fungování bodového systému hodnotit kladně, když též díky jeho působení se České republice téměř podařilo splnit cíl Národní strategie bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na období 2004-2010.

### 5.2.2. Základní principy bodového systému

Bodové hodnocení se týká pouze řidičů motorových vozidel,<sup>119</sup> v tom smyslu, že

<sup>116</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přeprac. a dopl. vyd. Praha : Linde, 2006. str. 113

<sup>117</sup> K tomu více kap. 5.2.3.

<sup>118</sup> Analýza dopadů zákona č. 411/2005 Sb. A souvisejících předpisů na dopravní nehodovost. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., srpen 2007. [cit. 2012-01-24] Dostupný z WWW: <  
[http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicске\\_prukazy\\_Autoskoly/Statistiky/default.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicске_prukazy_Autoskoly/Statistiky/default.htm) >

<sup>119</sup> Sněmovní tisk č. 300/0. Důvodová zpráva k zákonu č. 297/2011 Sb. Dostupné na WWW: <  
<http://www.psp.cz/sqw/sntisk.sqw?o=5> >

se jednání zařazeného do bodového hodnocení dopustí při řízení tohoto motorového vozidla. Nelze tedy přidělit body za spáchání přestupku například cyklistovi, i když je tato osoba zároveň držitelem řidičského oprávnění, přestupku se ale dopustila při jízdě na jízdním kole.

Jedná se o systém trestných bodů, který je veden „přičítacím způsobem“, řidiči motorového vozidla jsou body zaznamenávány a sčítány do maximálního počtu 12 bodů. Takto to funguje v celé západní Evropě kromě Francie, kde se body odečítají.

Důležité je i právní zakotvení bodového systému. Bodové hodnocení je přímou součástí zákona (respektive je obsaženo v jeho příloze), z čehož vyplývá, že zde není závislost na tvorbě dalších předpisů (na rozdíl například od sazebníků pokut). V této příloze je upraven taxativní výčet protiprávních jednání a fixní počet bodů, jenž je za jednotlivá tato jednání připisován, správní orgán tedy v těchto ohledech nemůže aplikovat správní uvážení.

Bodový systém nedělá rozdíly mezi jednotlivými kategoriemi řidičů motorových vozidel (ve smyslu řidič začátečník/ pokročilý/profesionál), za stejný přestupek se každému řidiči odečte stejný počet bodů (naproti tomu srovnej koncepci návrhu bodového systému z roku 1999, který „dělil řidiče do tří skupin- na řidiče profesionály, na řidiče pokročilé s řidičskou praxí a na řidiče začátečníky. Na poslední jmenovanou skupinu se měl vztahovat přísnější dohled, od čehož si tvůrci zákona slibovali zajištění většího pocitu odpovědnosti nováčků za jejich chování na silnicích za volantem. Za stejný spáchaný přestupek měla tato skupina získat dvojnásobný počet bodů, než řidiči s praxí jednoho, respektive dvou let, v závislosti na skupinách řidičského oprávnění. Profesionálům původní návrh naproti tomu nabízel výhody spojené s předpokládaným vysokým počtem jimi ujetých kilometrů.“<sup>120</sup>

O zaznamenávání bodů se nevede správní řízení a nevydává se o něm rozhodnutí.

Aby za stanovená protiprávní jednání mohly být body vůbec zaznamenány, musí být rozhodnutí o nich jednak pravomocná a jednak musí za dané protiprávní jednání být uložena sankce. Pokud nebyla současně s výrokem o vinně uložena i sankce, body zaznamenat nelze. Přestupků se tato poznámka de facto netýká, protože podle § 125c

<sup>120</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přeprac. a dopl. vyd. Praha : Linde, 2006. str. 114

odst. 8 ZoPPK nelze (s jedinou výjimkou) od uložení sankce upustit, body však nebude možno zaznamenat v případě, kdy v trestním řízení bylo upuštěno od potrestání nebo z důvodů takzvaného odklonu (podmíněné zastavení trestního stíhání nebo narovnání).

Zde je namístě diskuze o určité nespravedlnosti systému. Na jedné straně tu hraje roli zásada rovnosti, tedy pokud je vždy bodován přestupek zařazený do bodového hodnocení, mělo by být též bodováno i jednání společensky škodlivější- trestný čin, pokud je jeho pachatel uznán vinným. Takovýto postup by však zakládal nepřijatelnou analogii v neprospěch pachatele a porušení principu zákonnosti (státní moc lze uplatňovat jen v zákonem stanovených případech), vzhledem k tomu, že zákon jasně stanoví, že za dané protiprávní jednání musí být uložena sankce. Nicméně pokud zákonodárce záměrně zvolil toto „nespravedlivé“ řešení, měl by jej alespoň komentovat v důvodové zprávě příslušného zákona.

S účinností od 1. ledna 2009 ustanovení § 123b odst. 1 ZoPPK vypočítává protiprávní jednání, za které lze zaznamenat body, pokud za ně byla zároveň příslušným orgánem uložena sankce nebo trest. Jedná se o přestupky; jednání vojáka označená jako přestupek ve zvláštním právním předpise; jednání mající znaky přestupku a trestné činy. K této úpravě došlo v souvislosti s právními názory, které zpochybňovaly zákonnost zaznamenávání bodů zejména vojákům a příslušníkům bezpečnostních sborů, když ustanovení příslušného paragrafu do novely ukládalo zaznamenat body řidiči, kterému byla za jednání, zařazeného do bodového hodnocení pravomocně uložena sankce za přestupek nebo trestný čin. Bohužel po novele vyvstal další problém v souvislosti s obsahem registrů řidičů. Zákonodárce v § 123b odst.1 ZoPPK kasuisticky vypočítává různé správní delikty, které podle zákonodárce nelze zahrnout pod pojem přestupek, ale podle § 119 odst. 2 písm. g) ZoPPK registr řidičů obsahuje evidenci spáchaných přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, přičemž v žádném dalším ustanovení zabývající se obsahem registru řidičů, se ale neobjevují také jednání vojáka označená za přestupek nebo jednání, mající znaky přestupku.<sup>121</sup>

Body je tedy hodnoceno nejen spáchaní vybraných přestupků<sup>122</sup>, ale také stanovených trestných činů, včetně provinění spáchaného mladistvým, které jsou vždy ohodnoceny 7 body.

<sup>121</sup> BUŠTA, Pavel. KNĚŽÍNEK, Jan. SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha : Lenka Buštová – Venice Music Production, 2011.str 166

<sup>122</sup> v této kapitole budu zejména kvůli délce výčtu protiprávních jednání zařazených do bodového hodnocení, pracovat dále jen s pojmy přestupek a trestný čin.

Body lze zaznamenat i na základě rozhodnutí o sankci vydaném v disciplinárním řízení o přestupcích poslanců nebo senátorů, kteří o jejich projednání v disciplinárním řízení před příslušným mandátním a imunitním výborem dané parlamentní komory požádali ve smyslu zákona o přestupcích. Stejně se bude postupovat v případě řízení o kárném provinění soudce Ústavního soudu.<sup>123</sup>

Ne každé porušení pravidel silničního provozu je však hodnoceno v rámci bodového systému, do 1.8.2011 např. přestupek podle § 22 odst. 1 písm. f) bodu 11 PŘZ. Zákon č. 133/2011 Sb., který s účinností od 1.8.2011 novelizoval zákon o sil. provozu dosti zásadně, a to také právě v části bodového hodnocení vybraných přestupků, řadu přestupků z bodového hodnocení vypustil, naopak u řady se bodové hodnocení zvýšilo. Zanikají všechna jednobodová ohodnocení – např. porušení povinností svítit ve dne, porušení povinností plynoucích ze zákazových značek, naproti tomu všechna šestibodová hodnocení se stávají sedmibodovými, např. nesprávné vjíždění na železniční přejezd, předjíždění.

Body, respektive jejich přidělení, jsou administrativním důsledkem spáchání stanoveného přestupku nebo trestného činu, nikoliv trestem.<sup>124</sup>

Body se zaznamenají a evidují v registru řidičů nejpozději do pěti pracovních dnů poté, co oznámení o uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení, rozhodnutí o uložení sankce za přestupek (viz poznámka pod čarou) nebo rozhodnutí, kterým byl uložen trest za trestný čin, obdrží obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný k zaznamenání bodů. Příslušnost je určena podle místa trvalého pobytu řidiče.

Body se řidičům zaznamenávají zpětně a to ke dni právní moci rozhodnutí o uložení sankce či trestu za dané protiprávní jednání.

Policii, obecní policii, orgánům, které uložili sankci za přestupek (viz poznámka pod čarou) a soudům je uložena oznamovací povinnost ohledně přestupků nebo trestných činů, které jsou zařazeny do bodového systému a které policie nebo obecní policie projedná v blokovém řízení, v souladu s jejich působností k blokovému řízení podle zákona o přestupcích nebo které projednají příslušné orgány v řízení o přestupcích (viz poznámka pod čarou) nebo soudy v trestním řízení. Lhůta pro oznámení je pro

<sup>123</sup> BUŠTA, Pavel. KNĚŽÍNEK, Jan. SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha : Lenka Buštová – Venice Music Production, 2011.str 167

<sup>124</sup> Sněmovní tisk č. 833/0. Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb. Dostupné na WWW: <http://www.psp.cz/sqw/sntisk.sqw?o=5> >



policii a obecní policii 3 pracovní dny ode dne uložení pokutu v blokovém řízení a je lhůtou speciální ke lhůtě podle § 128 odst. 3 ZoPPK, i když je někdy považována spíše za technickou chybu zákona.<sup>125</sup> Pro orgány příslušné projednávat přestupky (viz poznámka pod čarou) a pro soudy je lhůta oznámení rozhodnutí 5 pracovních dní. Oznamovací povinnost má vždy orgán, který vedl řízení v prvním stupni. Lhůty pro oznamovací povinnost mají charakter pořádkový, tedy skutečnost, že by ji orgán mající oznamovací povinnost nesplnil „nemůže mít bez dalšího žádný vliv na existenci bodů, které měly být zaznamenány v registru řidičů.“<sup>126</sup> nehledě na to, že je téměř nemožné je dodržet, když např. soud se v této lhůtě ve většině případů ani nedozví, že rozsudek právní moci nabyl.<sup>127</sup> Oznámení nebo rozhodnutí uvedená výše se považují za doručená dnem, kdy je příslušný úřad obce s rozšířenou působností obdrží. Pokud však na rozhodnutí není opatřeno doložkou právní moci, považuje se za nedoručené. Blíže viz § 123b odst. 4 ZoPPK.

Obsah oznámení není však upraven ani zákonem ani prováděcím předpisem, což v praxi může způsobovat problémy v řízení o námitkách podle § 123f odst.1 ZoPPK díky nedostatku informací pro záznam bodů. „Sama právní kvalifikace skutku není podkladem pro záznam bodů, neboť některá jednání, spadající pod stejnou skutkovou podstatu, bodovému hodnocení podléhají a jiná ne.“<sup>128</sup>

Příslušný správní orgán body zaznamenává do registru řidičů, výpis z něj však nezasílá řidiči po každém novém zaznamenání bodů, ale pouze na žádost řidiče. Výdej dat z registru řidičů je obecně upraven v § 121 ZoPPK. Na kontaktních místech veřejné správy (takzvané Czech Pointy) může řidič na žádost získat ověřený výstup z registru řidičů o jeho záznamech bodového hodnocení. Chybějící povinnost správního orgánu informovat řidiče o každém připočtení nebo odečtu bodů a zároveň pro mnoho řidičů časově náročná nebo složitá cesta, jak zjistit aktuální stav jim přidělených bodů, má však za následek výrazné zeslabení výchovného účinku systému. Většina řidičů nemá

<sup>125</sup> BUŠTA, Pavel. KNĚŽÍNEK, Jan. SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha : Lenka Buštová – Venice Music Production, 2011.str 168

<sup>126</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10.12.2009, čj. 2 As 19/2009 - 93, www.nssoud.cz.

<sup>127</sup> shodně BUŠTA, Pavel. KNĚŽÍNEK, Jan. SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha : Lenka Buštová – Venice Music Production, 2011.str 167 a KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přeprac. a dopl. vyd. Praha : Linde, 2006. str. 417

<sup>128</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přeprac. a dopl. vyd. Praha : Linde, 2006. str. 412

přehled o jim přidělených bodech přehled a v případě doručení oznámení o pozbytí řidičského oprávnění v důsledku 12 bodů, není náprava a preventivní působení systému již možné. V dnešní technicky vyspělé době by se tento problém dal však řešit např. přístupem řidiče k jeho evidenční kartě na internetu, samozřejmě na základě důkladného zabezpečení tohoto systému.

Jak už bylo napsáno na začátku, bodový systém funguje podle „sčítacího principu.“ Každý řidič do něj vstupuje s nulou bodů a pokud poruší povinnost stanovenou zákonem spadající do bodového hodnocení, příslušný úřad obce s rozšířenou působností mu zaznamená dané body. Příslušný úřad obce s rozšířenou působností však zaznamenává řidičem dosažený počet bodů pouze do celkového počtu 12 bodů.

Dopustil-li se řidič více přestupků nebo trestných činů, spáchaných jednáním zařazeným do bodového hodnocení a projednaných ve společném řízení, zaznamená příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností počet bodů stanovených pro nejzávažnější z nich. Společné řízení upravuje přestupkový zákon, konkrétně § 57. V tom je upraveno, že společném řízení se koná, pokud se pachatel dopustil více přestupků, které je příslušný projednávat též orgán. Od 1.8. 2011 nabyl účinnost nový, třetí odstavec § 57 PŘZ, který stanoví: jestliže se pachatel dopustil více přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle zákona o silničním provozu a je-li k jejich projednání příslušný též orgán, projednají se ve společném řízení přestupky spáchané nejvýše v období 3 měsíců od spáchání prvního z nich.

Touto novelou došlo k velmi zásadní změně. Původně totiž, pokud došlo k jednočinnému souběhu (pokud řidič jedním skutkem naplnil více jednání zařazených do bodového hodnocení) se body zaznamenávaly pouze za jednání nejzávažnější, tedy „obodované“ nejvyšším počtem bodů, zatímco při vícečinném souběhu (více skutky naplněno vícero jednání) se body vždy sčítaly, a to i v případě přestupků a trestných činů projednávaných ve společném řízení. Nyní se tedy za přestupky a trestné činy projednávané ve společném řízení nikdy body sčítat nebudou a bude zaznamenán počet bodů budou stanovený pouze pro nejzávažnější z nich.

Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů, kterým řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně nebo i elektronickou cestou (novinka od 1.8.2011) 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. „Nejde ani o rozhodnutí ani o usnesení, takže proti němu není přípustné odvolání.“ Výzva k odevzdání řidičského průkazu v oznámení samozřejmě nebude, byl-li řidiči již řidičský průkaz zadržen. Postup výše se vztahuje pouze na osoby, které jsou držiteli řidičského průkazu vydaného Českou republikou, popřípadě mezinárodního průkazu vydaného Českou republikou. Na držitele cizozemských řidičských průkazů se vztahuje § 123c odst. 7 ZoPPK a na postup správního úřadu § 123c odst. 4 ZoPPK.<sup>129</sup>

„Vzhledem k tomu, že je nerozhodné, zda je řidič skutečně držitelem řidičského oprávnění nebo není, je potřeba řidiči oznámení o dosažení 12 bodů zasílat VŽDY! Pokud se nedaří obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností řidiči oznámení fyzicky doručit, je potřeba uplatnit příslušná ustanovení správního řádu vztahující se k doručování. Konkrétně se pak jedná o § 24 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (fikce doručení) nebo § 32 správního řádu (opatrovník), případně lze využít doručení veřejnou vyhláškou (§ 25 správního řádu). Jelikož řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo oznámení o dosažení 12 bodů doručeno, je příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností povinen v registru řidičů provést blokaci řidičského oprávnění.“<sup>130</sup>

Pokud řidič řidičské oprávnění dle výzvy neodevzdá (je povinen vyhovět dle § 123c odst. 5 ZoPPK), dopouští se přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) ZoPPK.

Po účinnosti nového trestního zákoníku, který nepřevzal skutkovou podstatu trestného činu řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění, došlo k bouřlivé diskuzi, zda v období, na něž řidič pozbyl řidičské oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů, je řízení vozidla trestným činem maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1. písm. a) trestního zákoníku nebo zda se jedná pouze o přestupek

<sup>129</sup> podrobně viz BUŠTA, Pavel. KNĚŽÍNEK, Jan. SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha : Lenka Buštová – Venice Music Production, 2011.str 171 n.

<sup>130</sup> Stanovisko Ministerstva dopravy k § 123c zákona č. 361/2000 Sb. ze dne 4.12.2007, č.j. 805/2007-160-OST/1. Dostupné na WWW: <[http://www.google.cz/search?complete/search?client=hp&hl=cs&cp=117&gs\\_id=7&xhr=t&q=%20Stanovisko%20k%20%20C2%A7%20123c%20%20C3%A1kona%20%20C4%8D.%20361%20F2000%20Sb.%20a%20v%20C3%BDzva%20%20odstran%20%20C4%9Bn%20%20C3%AD%20zji%20%20C5%A1t%20%20C4%9Bn%20%20C3%BDch%20nedostatk%20%20C5%AF%20805%20F2007-160-OST%20F1%2004.12.2007%20&ech=1&psi=ML0dT7v1MoLQ0QWI\\_fWmDg.1327349043244.1&emsg=NCSR&noj=1&ei=ML0dT7v1MoLQ0QWI\\_fWmDg](http://www.google.cz/search?complete/search?client=hp&hl=cs&cp=117&gs_id=7&xhr=t&q=%20Stanovisko%20k%20%20C2%A7%20123c%20%20C3%A1kona%20%20C4%8D.%20361%20F2000%20Sb.%20a%20v%20C3%BDzva%20%20odstran%20%20C4%9Bn%20%20C3%AD%20zji%20%20C5%A1t%20%20C4%9Bn%20%20C3%BDch%20nedostatk%20%20C5%AF%20805%20F2007-160-OST%20F1%2004.12.2007%20&ech=1&psi=ML0dT7v1MoLQ0QWI_fWmDg.1327349043244.1&emsg=NCSR&noj=1&ei=ML0dT7v1MoLQ0QWI_fWmDg)>

podle § 125c odst. 1 písm. e) bod. 1 ZoPPK.<sup>131</sup> K problému nakonec vydalo stanovisko trestní kolegium Nejvyššího soudu České republiky, které konstatovalo že: „Za odnětí příslušného oprávnění podle jiného právního předpisu ve smyslu § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku je třeba považovat i pozbytí řidičského oprávnění u řidiče, který v bodovém hodnocení dosáhl 12 bodů, a v důsledku toho mu bylo doručeno obecním úřadem obce s rozšířenou působností oznámení a výzva podle § 123c odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu, resp. v případě podání námitek proti provedenému záznamu, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů, bylo pravomocně rozhodnuto tímto obecním úřadem podle § 123f odst. 3 cit. zák. č. 361/2000 Sb. o zamítnutí námitek řidiče, neboť je neshledal odůvodněné. V důsledku toho, pokud pachatel řídí motorové vozidlo i poté, co mu bylo takto řidičské oprávnění odňato rozhodnutím příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností, naplňuje znaky trestného činu (přečinu) maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku.“<sup>132</sup>

Řidič, který pozbyl řidičské oprávnění na základě dosažení 12 bodů, je oprávněn požádat o jeho vrácení nejdříve od uplynutí jednoho roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3 ZoPPK (tedy tato roční lhůta začne běžet šestý den od doručení oznámení o provedení záznamu 12 bodů a její běh se nestaví ani nepřerušuje bez ohledu na případnou sankci zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel). Byl-li řidiči za přestupek nebo trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na základě kterého dosáhl celkového počtu 12 bodů, uložen trest nebo sankce zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel<sup>133</sup> je řidič oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po vykonání trestu nebo sankce zákazu činnosti, pokud je uložená doba zákazu činnosti delší než doba jednoho

<sup>131</sup> KNĚŽÍNEK, Jan. K maření výkonu úředního rozhodnutí řízením bez řidičského oprávnění podle nového trestního zákoníku, *Trestněprávní revue* 2009, č. 7. s. 197.; PŮRY, František. Ještě k (ne)trestnosti tzv. vybodovaných řidičů po 1.1.2010, *Trestněprávní revue*, 2010, č. 6. Dostupné též z WWW: <[http://www.ipravnik.cz/cz/clanky/art\\_7302/jeste-k-ne-trestnosti-tzv-vybodovanych-ridicu-po-1-1-2010.aspx](http://www.ipravnik.cz/cz/clanky/art_7302/jeste-k-ne-trestnosti-tzv-vybodovanych-ridicu-po-1-1-2010.aspx)>; ČERNÝ, Petr. K trestnosti tzv. vybodovaných řidičů po 1.1.2010. *Trestněprávní revue*. 2010, č. 3, s. 89-91.; ŠÁMAL, Pavel. NEJVYŠŠÍ SOUD ČESKÉ REPUBLIKY: K trestnosti tzv. vybodovaných řidičů po 1.1.2010. *Trestněprávní revue*, 2011, č. 1, str. 21-27

<sup>132</sup> Stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu ČR ze dne 27.10.2010 č.j. Tpjn 302/2010-II

<sup>133</sup> pravomocně uložený zákaz činnosti má přímo ze zákona, tedy podle § 94a ZoPPK za následek pozbytí řidičského oprávnění, srovnej např. KOVALČÍKOVÁ, Daniela; ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích : Komentář*. 1.vyd. Praha : Beck, 2007. str. 288

roku.

Od pozbytí řidičského oprávnění v důsledku zaznamenání dvanácti bodů nelze po uplynutí určité doby upustit, na rozdíl od sankce či trestu zákazu činnosti spočívající v řízení motorových vozidel.

Aby bylo řidiči řidičské oprávnění vráceno, je kromě podmínky uplynutí zákonem stanovené doby nutno též podat písemnou žádost o vrácení řidičského oprávnění u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností a dále prokázat, že se žadatel podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti podle zvláštního právního předpisu a dále předložení posudku o zdravotní způsobilosti včetně dopravně psychologického vyšetření. Pokud žadatel všechny zákonem stanovené podmínky splní, je mu řidičské oprávnění vráceno a ode dne vrácení řidičského oprávnění podléhá novému bodovému hodnocení a všech 12 doposud zaznamenaných bodů se mu odečte.

Pokud se „obodovaný“ řidič po určité době nedopustí žádného stanoveného přestupku nebo trestného činu, body se mu odečítají. Řidiči, kterému nebyla ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí, na jehož základě mu byl v registru řidičů zaznamenán naposled stanovený počet bodů, pravomocně uložena sankce za přestupek nebo trest za trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů. Po uplynutí 24 měsíců od posledního uložení pokuty nebo právní moci rozhodnutí, za které byly zaznamenány body, se odečtou řidiči 4 body (a to od bodů, které „zbyly“ po odečtení bodů po 12 měsících). Po uplynutí 36 měsíců od posledního uložení pokuty nebo právní moci rozhodnutí, za které byly zaznamenány body se odečtou řidiči všechny zbývající body. Na tyto lhůty nemají vliv přestupky a trestné činy, které nejsou bodově hodnoceny a také nemá vliv to, dopustil-li se řidič objektivně jednání, které podléhá bodovému hodnocení, nebyla-li za něj pravomocně uložena sankce. Pokud má ovšem řidič uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, běží lhůty den následující po dni vykonání této sankce nebo trestu (případně od právní moci rozhodnutí o upuštění od zbytku výkonu sankce nebo trestu). Řidiči se rovněž odečtou body, které mu byly zaznamenány na základě pravomocného rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu po pravomocném zrušení tohoto rozhodnutí.

„Z žádného ustanovení § 123e, které upravuje odečítání bodů, však nevyplývá,

že by odečtením bodů v důsledku řádného chování po předepsanou dobu mohlo dojít k opětovnému nabytí odborné způsobilosti, kterou řidič předtím pozbyl právě dosažením dvanácti bodů. ... V případě, že řidič již dosáhne dvanácti bodů, a to nezávisle na přerušení běhu lhůt daných v § 123c odst. 3 zákona, nemůže se takto získaných bodů zbavit řádným chováním, s nímž počítá § 123e odst. 1, ale pouze cestou jinou, stanovenou v ustanoveních § 123d odst. 1 a 3 zákona, která upravují, jakým způsobem musí řidič postupovat při dosažení dvanácti bodů. Na shora uvedené důsledky dosažení dvanácti bodů proto nemá vliv odkladný účinek námitek stanovený v § 123f odst. 4 zákona, neboť skrze tento procesněprávní institut je možné toliko oddálit (přerušením běhu lhůt uvedených v § 123c odst. 3 zákona), nikoliv zvrátit následky dosažení dvanácti bodů, a to samozřejmě za předpokladu, že námitky jsou nedůvodné.<sup>134</sup>

Podle § 123e odst. 4 ZoPPK příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností rovněž provede záznam v registru řidičů o odečtení 3 bodů z dosaženého počtu bodů řidiči, který podal písemnou žádost o odečtení bodů a doložil žádost potvrzením o ukončeném školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy podle zvláštního právního předpisu (zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů), které není starší než 1 měsíc od podání žádosti, a neměl ke dni ukončení školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů ohodnocená méně než 6 body. Na základě potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy lze za splnění ostatních podmínek body odečíst pouze jednou za kalendářní rok. Mezi jednotlivými žádostmi o odečtení, respektive odečty, tedy nemusí uplynout 12 měsíců.

K odečtu bodů podle výše uvedených pravidel dochází z úřední povinnosti, odečet provádí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností. Stejně jako u přiřítání bodů však příslušný správní orgán řidiče neinformuje o každém jednotlivém odečtu, kromě případu, kdy jsou řidiči odečteny všechny body.<sup>135</sup>

<sup>134</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3.5.2011, čj. 8 As 23/2010 - 89, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz).

<sup>135</sup> Komentáře ZoPPK vykládají ustanovení § 123e odst. 6 ZoPPK různě, když sporné je chápání fráze „odečtení všech 12 zaznamenaných bodů...“ Publikace BUŠTA, Pavel. KNĚŽÍNEK, Jan. SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha : Lenka Buštová – Venice Music Production, 2011. str. 176 jej považuje za nesmyslné, protože se vzhledem k formulaci vztahuje na případy, kdy dochází k odečtení všech 12 již zaznamenaných bodů, k čemuž nemůže nikdy dojít, protože řidič dosažením 12 bodů pozbývá řidičské oprávnění. Naproti tomu KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD*. 1. vyd. podle platného právního stavu k 1.6.2008. Praha : Leges, 2008. str. 434 a

Účelem možnosti odečítání bodů je samozřejmě motivovat řidiče, aby se po určité stanovenou dobu nedopustil dalších protiprávních jednání zařazených do bodového hodnocení, v jejichž důsledku by po získání 12 bodů pozbyl řidičské oprávnění. Pokud se toto přesto stane, preventivní a výchovná funkce bodového systému selhala a je třeba uplatnit jeho represivní složku a řidiče na stanovenou dobu vyloučit ze silničního provozu a také zajistit, aby před jeho případným návratem došlo ke jeho zdokonalení v odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Zákon upravuje i obranu řidiče před nesprávným záznamem nebo odčtem bodů (§123f ZoPPK). „Půjde např. o případy, kdy by byl řidiči, např. i prostou chybou úředníka, zaznamenán jiný (vyšší) počet bodů, než který mu přísluší podle zákona za přestupek nebo trestný čin, za který byl postižen nebo odsouzen, nebo kdy byl řidiči odečten jiný (nižší) počet bodů, než který mu měl být podle uplynutí doby odečten.“<sup>136</sup>

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. O provedené opravě se žádné písemné rozhodnutí nevydává, materiálně však oprava záznamu rozhodnutím je.<sup>137</sup> Shledá-li námitky neodůvodněné, rozhodnutím námitky zamítne a provedený záznam potvrdí. Proti tomuto rozhodnutí se může řidič dále bránit řádnými i mimořádnými opravnými prostředky, popřípadě i soudním přezkumem.

O zaznamenávání bodů se nevede správní řízení a nevydává se o něm správní rozhodnutí, neboť se vychází se z toho, že ten, jehož se záznam týká, měl možnost se vyjádřit již v předchozím správním nebo soudním řízení, jehož výsledkem bylo rozhodnutí pro záznam bodů určující. Obecní úřad obce s rozšířenou působností

---

KOVALČÍKOVÁ, Daniela; ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích : Komentář*. 1.vyd. Praha : Beck, 2007. str. 356 vztahují uvedené ustanovení k § 123e odst. 1 písm. c) ZoPPK, tedy k případu, kdy jsou řidiči v důsledku neuložení sankce či trestu za jednání zařazená do bodového hodnocení po dobu 36 po sobě jdoucích měsíců odečteny všechny zbývající body. Vzhledem k důvodové zprávě k zákonu č. 411/2005 Sb., Sněmovní tisk 833/01 pozn. k bodu 80 měl zákonodárce na mysli druhou zmíněnou variantu. Číslovka 12 je však v ustanovení zcela nelogicky.

<sup>136</sup> Sněmovní tisk č. 833/0. Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb. Dostupné na WWW: <http://www.psp.cz/sqw/sntisk.sqw?o=5>

<sup>137</sup> BUŠTA, Pavel; KNĚŽÍNEK, Jan; SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha : Lenka Buštová – Venice Music Production, 2011. str. 177

příslušný k zaznamenávání bodů nemůže při jejich záznamu uplatnit správní uvážení, neboť je vázán přílohou k silničnímu zákonu, která jej nepřipouští a při posuzování důvodnosti námitek správnímu orgánu nepřisluší přezkoumávat žádné rozhodnutí podle § 123b odst. 1 ZoPPK. Problém však bývá v tom, že řidiči často zaměňují nebo směšují přestupkové řízení a řízení o námitkách.

„Správní orgán rozhodující v řízení o námitkách proti provedenému záznamu bodů v registru řidičů (§ 123f zák. č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu) je oprávněn zkoumat pouze to, zda existuje způsobilý podklad pro záznam (tj. pravomocné rozhodnutí příslušného orgánu veřejné správy či soudu ve smyslu § 123b odst. 1, 2 zákona o silničním provozu), zda záznam v registru řidičů byl proveden zcela v souladu s tímto způsobilým podkladem a zda počet připsaných bodů odpovídá v příloze k zákonu o silničním provozu obsaženému bodovému hodnocení jednání. Správní orgán v tomto řízení však zásadně nepřezkoumává správnost a zákonnost aktů orgánů veřejné moci, na základě kterých byl záznam proveden, neboť na tyto akty je třeba nahlížet jako na správné a zákonné, a to až do okamžiku, než je příslušný orgán veřejné moci zákonem předvídaným postupem prohlásí za nezákonné a zruší je (zásada presumpce správnosti aktů orgánů veřejné moci).“<sup>138</sup> Přičemž NSS odkazuje na rozhodnutí Krajského soudu v Hradci Králové – pobočka Pardubice a jeho rozsudek ze 24. 6. 2009, č. j. 52 Ca 10/2009 – 78, ve kterém krajský soud mimo jiné konstatuje: „V námitkách proti provedenému záznamu bodů v registru řidičů tak bude typicky možno uplatňovat námitky v tom smyslu, že řidič žádný přestupek vůbec nespáchal, přesto mu byly v registru řidičů zaznamenány body, příp. že ke spáchání přestupku z jeho strany sice došlo, nicméně byl mu zaznamenán nesprávný (vyšší) počet bodů. Oproti tomu v řízení o přestupku, resp. v eventuálně podaných opravných prostředcích proti rozhodnutí o přestupku lze např. namítat, že přestupek nespáchal obviněný z přestupku, že v řízení o přestupku byl nedostatečně zjištěn skutkový stav, nebo že jednání obviněného vůbec není přestupkem.“<sup>139</sup>

Podá-li řidič námitky proti provedenému záznamu, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů, běh lhůt stanovených v §123c odst.3 ZoPPK (lhůta k pozbytí řidičského oprávnění a odevzdání řidičského průkazu) se přerušuje ode dne doručení námitek příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností do dne

<sup>138</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6.8.2009, čj. 9 As 96/2009 - 44, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz).

<sup>139</sup> Tamtéž



právní moci rozhodnutí o zamítnutí námitek (§ 123f odst. 4 ZoPPK). „Řidič tak nadále má řidičské oprávnění a disponuje řidičským průkazem, který může využívat, byť již pozbyl odbornou způsobilost k řízení motorového vozidla.“<sup>140</sup> Námitky proti provedenému záznamu, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů, lze podat obecně kdykoliv, ale uvedené lhůty se samozřejmě přerušují pouze pokud jsou námitky podány ve lhůtě pěti pracovních dnů od doručení oznámení o dosažení dvanácti bodů. Souhlasím s tím, že lhůtu pěti pracovních dní, která by měla za právní následek přerušování lhůt v ustanovení § 123c odst. 3 ZoPPK, je třeba zejména s ohledem na právní jistotu občanů považovat za lhůtu procesní.<sup>141</sup>

Nebylo-li námitkám vyhověno, lhůta dobíhá po právní moci rozhodnutí o jejich zamítnutí.

### 5.2.3. Charakter bodového systému

Bodový systém je od svého zavedení předmětem častých diskusí. Rozcházejí se názory na výši hranice, po jejímž dosažení se pozbývá řidičské oprávnění, nebo bodové ohodnocení jednotlivých jednání. Samotná existence systému bývá zpochybňována spíše laiky, odborníci se víceméně shodují v názoru, že obdobně fungující systémy se osvědčily ve všech dalších evropských státech, kde již byly zavedeny.

Nejvíce diskutovanou otázkou bylo a vlastně pořád je, zda evidování bodů za opakované porušování vybraných povinností stanovených silničním zákonem a pozbytí řidičského oprávnění po dosažení dvanácti bodů není porušením zásady *ne bis in idem* a nedochází ke dvojímu trestání.

Podle důvodové zprávy jsou body, respektive jejich přidělení, administrativním důsledkem spáchání stanoveného přestupku nebo trestného činu, nikoliv trestem.

Judikatura charakterizuje odebrání bodů respektive odnětí řidičského oprávnění za porušení povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích, různě, nicméně vždy dochází k závěru, že se o porušení zásady *ne bis in idem* nejedná. K oprávněnosti a přiměřenosti bodového systému se jako první vyjádřil Evropský soud pro lidská práva (dále ESPLP).<sup>142</sup> ESPLP považuje tento akt za nejenom za profylaktické

<sup>140</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3.5.2011, čj. 8 As 23/2010 - 89, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz).

<sup>141</sup> srovnej KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD*. 1. vyd. podle platného právního stavu k 1.6.2008. Praha : Leges, 2008. 439-441

<sup>142</sup> srov. Malige proti Francii, rozsudek ESLP ze dne 23.9.1998, č.stížnosti 27812/95

opatření, ale v citované kauze judikoval, že přestože je bodový systém administrativním hodnocením s preventivními účinky a izolovaně není sám o sobě z povahy věci trestní sankcí, v kontextu jeho následků, které jsou jak odstrašující, tak trestající, se o trestní sankci podle článku 6 Evropské úmluvy a příslušné judikatury jedná. Proto je bodový systém v rámci evropského systému ochrany lidských práv přezkoumatelný podle požadavků článku 6.<sup>143</sup> Zda je však porušována zásada *ne bis in idem*, ESpLP neřeší. Krajský soud v Hradci Králové považuje pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, za *sankci* za opakované páchaní přestupků *sui generis* za speciální recidivu. K tomu dodává: „Nejedná se tak o trest za původní (předchozí) jednotlivá protiprávní jednání, a proto ani nemůže jít o opakovaný postih ve smyslu čl. 4 bodu 1. Protokolu č. 7 k Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod, kterou je Česká republika vázána, a jejíž obsah byl zveřejněn ve Sbírce zákonů pod č. 209/1992 Sb.“<sup>144</sup> NSS jej vymezuje jako „opatření *sui generis*, které není sankcí a dále konstatuje: „Zavedení systému bodového hodnocení vskutku nelze chápat jako nepřípustné ukládání dvojího trestu; jedná se o specifické preventivní opatření, které má přispět k pozitivní motivaci řidičů k dodržování předpisů o provozu na pozemních komunikacích a k eliminaci těch řidičů, kteří se dlouhodobě a opakovaně porušování těchto předpisů dopouští. Tento institut má přispět k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, neboť možnost pozbytí řidičského oprávnění působí na řidiče preventivně nápravně, a to zejména hrozbou dosažení dvanácti bodů. Bodovým hodnocením dochází k průběžnému sledování kázně toho kterého řidiče, přičemž důsledkem jeho opakovaného porušování předpisů o provozu na pozemních komunikacích, za které mu jsou ukládány sankce v přestupkovém řízení či tresty v trestním řízení, může být právě pozbytí řidičského oprávnění v případě dosažení dvanácti bodů.“<sup>145</sup> Konečně ÚS hovoří o dvou vedle sebe stojících sankcích<sup>146</sup>, avšak nepopírá jejich současné uložení, jelikož mají své opodstatnění, nevykazují znaky nepřiměřenosti a není možno v nich shledávat porušení zásady *ne bis in idem*<sup>147</sup>

<sup>143</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22.12.2010, čj. 1 As 41/2010 - 106, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz) a MATES, Pavel, et al. *Základy správního práva trestního*. 5. vyd. Praha : C.H. Beck, 2010. str. 39

<sup>144</sup> Podle rozsudku Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 16.01.2009, čj. 30 Ca 174/2008 – 25, č. 1950 sbírky NSS

<sup>145</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10.12.2009, čj. 2 As 19/2009 - 93, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz).

<sup>146</sup> i když je pravděpodobné, že termín sankce zde byl požit spíše nahodile, srovnej s MATES, Pavel. *Povaha bodového systému v silniční dopravě*. *Jurisprudence*, 2010, č 6, str. 42-45

<sup>147</sup> Usnesení ÚS sp.zn. IV. ÚS/498/10

Odborná veřejnost se k tématu staví nejednotně. Buď přebírá charakteristiku důvodové zprávy a body považuje za administrativní opatření<sup>148</sup> či sice uznává, že význam bodového hodnocení spočívá především v prevenci, s cílem ochrany vybraných zájmů, nicméně s poukazem na to, že pozbytí řidičského oprávnění po dosažení dvanácti bodů, lze sotva hodnotit jako administrativní opatření.<sup>149</sup> Objevuje se i názor, že bodový systém je sankcí.<sup>150</sup>

---

<sup>148</sup> KOVALČÍKOVÁ, Daniela; ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích : Komentář*. 1.vyd. Praha : Beck, 2007. str. 350

<sup>149</sup> BUŠTA, Pavel. KNĚŽÍNEK, Jan. SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha : Lenka Buštová – Venice Music Production, 2011. str. 165

<sup>150</sup> MATES, Pavel. Povaha bodového systému v silniční dopravě. *Jurisprudence*, 2010, č 6, str. 42-45

## 6. Závěr

V České republice již poměrně dlouho panuje snaha zlepšit dlouhodobě neuspokojivou situaci v silničním provozu tak, aby řidiči byli motivováni k dodržování pravidel silničního provozu a to jak preventivním a výchovným působením, tak adekvátními represivními opatřeními v případě nedodržení těchto pravidel.

V roce 2004 schválila vláda Národní strategii bezpečnosti a plynulosti silničního provozu<sup>151</sup> (dále Strategie), jejímž hlavním cílem bylo snížení počtu a následků dopravních nehod (způsobených různými činiteli jako např. nepřiměřená rychlost, vliv alkoholu apod.) do roku 2010. Tím se Česká republika připojila k iniciativě Evropské komise, k tzv. Bílé knize evropské dopravní politiky do roku 2010 (čas rozhodnout),<sup>152</sup> přijatou Evropskou komisí dne 12.9.2001.

Za další cíle si Strategie kladla: zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu; vytváření bezpečného dopravního prostoru; zlepšení opatření bezprostředně po nehodě; zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy a efektivní koordinaci všech činností, napomáhajících k naplnění výše uvedených cílů.

Nástrojů, užitých k naplnění výše uvedených cílů, bylo mnoho. Jako posílení prevence bylo kromě různých kampaní BESIP (např. „Nemyslíš, zaplatíš“) bylo také snahou zvýšit intenzitu dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích (např. více kontrol měření rychlosti či jízdy pod vlivem alkoholu). V legislativní oblasti, kde se jedná především o úpravu represivních postihů, proběhlo několik novelizací ustanovení, která se týkala jednak skutkových podstat přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a jednak sankcí za ně ukládaných. Dále byly v právním řádu zakotveny některé další instrumenty (kauce, zabránění v jízdě a zadržení řidičského průkazu), které měly napomoci větší vymahatelnosti práva v silničním provozu nebo zlepšit účinnost zásahů proti řidičům, kteří se dopustili protiprávního jednání a tím zvýšit ochranu ostatních účastníků silničního provozu. Na kombinaci preventivních a represivních prvků stojí systém bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem, který byl do právního řádu ČR po vzoru

<sup>151</sup> Národní strategie bezpečnosti silničního provozu z roku 2004, schválena usnesením Vlády České republiky č. 394 ze dne 28.4.2004. Ministerstvo vnitra ČR, duben 2005. [cit. 2012-01-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Informace-BESIP/Narodni-strategie-BESIP/Narodni-strategie-BESIP-2004-2010>>

<sup>152</sup> „European transport policy for 2010: time to decide“ [COM (2001) 730]

západní Evropy též nově zaveden.

Jako největší problém vidí Strategie „nedostatečné prosazování práva proti nedbalosti, nekázni, bezohlednosti až agresivitě mnohých řidičů, kterým chybí jakýkoliv pocit zodpovědnosti za zdraví a životy vlastní i ostatních účastníků silničního provozu, jakož i respekt vůči platným zákonům (platí nejen v oblasti silničního provozu).“ V diplomové práci jsem se právě proto zaměřila na jednotlivé právní následky porušení povinností účastníků silničního provozu tak, jak je lze nalézt v právním řádu.

Je tedy legislativní úprava bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v České republice taková, aby mohly být plněny cíle Strategie a především, aby byly tyto cíle trvale udržitelné?

Obecně se domnívám, že ano, nicméně stále je mnoho oblastí, kde je třeba úpravu změnit či upravit. Svědčí o tom mimo jiné i Informace o plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v roce 2010. V letech 2004 - 2010 se projevil významný trend ve snížení dopravní nehodovosti na silnicích v České republice. Počet zemřelých při dopravní nehodě klesl oproti roku 2002 o 43 %. Hlavnímu cíli Strategie se tedy ČR tedy přiblížila, bohužel jej však nesplnila a to zejména díky prudkému vzestupu počtu usmrcených při dopravní nehodě v roce 2007.

Z průzkumu veřejného mínění o bezpečnosti silničního provozu v roce 2008<sup>153</sup> (novější informace bohužel nejsou k dispozici) vyplývá, že veřejnost je k vývoji bezpečnosti silničního provozu skeptická – jasně převažuje názor, že situace se na silnicích zhoršuje. Příčinu spatřují občané především v agresivitě řidičů, dále obecně v nedodržování pravidel silničního provozu a v hustotě dopravy. Jako nejúčinnější prostředek zajišťující lepší dodržování pravidel silničního provozu vidí veřejnost důslednou represi: důsledný postih, zpřísnění trestů a častější kontroly ze strany policie.

Za období platnosti Strategie skutečně došlo ke změnám zákonných ustanovení týkajících se sankcí za přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a to tak, že horní hranice u pokut byly zvýšeny, zvýšila se i výměra pokut v blokovém řízení a byly zavedeny spodní hranice sankcí (týká se pokut i zákazu činnosti). Domnívám se, že úprava sankcí za přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je oprávněně velmi přísná. U těchto přestupků nelze upustit od uložení sankce, vždy je za

---

<sup>153</sup> Bezpečnost silničního provozu, AKCE POPULACE, výzkum STEM pro Ministerstvo dopravy ČR, prosinec 2008. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/Statistiky-data/Nazory-verejnosti> >

ně obligatorně ukládána pokuta a v některých případech též obligatorně zákaz činnosti a výše možné sankce pokuty i zákazu činnosti jsou stanoveny sazbou s určenou horní a spodní hranicí. Jinou otázkou ovšem je, zda závažnosti jednotlivých konkrétních skutkových podstat přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, odpovídá výše sankce, která se za daný přestupek ukládá. Rovněž považuji za problematické, že vzhledem ke striktně stanoveným spodním a horním hranicím pokut nemohou být důsledně zohledněny majetkové poměry pachatele přestupku, neboť zatímco pro někoho bude uložení pokuty ve výši její spodní hranice nejen újmou, ale i finanční likvidací, pro jiného může být uložení pokuty i v její nejvyšší možné výši jen nepatrnou finanční ztrátou a represivní účinek tak bude zcela potlačen. Je tedy na zvážení, zda se nevrátit k myšlence stanovení určitých pásem výši pokut podle příjmu pachatele, nicméně s důrazem na velice pečlivé zpracování vzhledem k tomu, že by proti takovémuto snahám bylo možno například argumentovat porušením zásady rovnosti. Alespoň v případě blokových pokut byly spodní hranice zrušeny, tedy v případě spolehlivě zjištěných a ne tak závažných přestupků (vycházím z toho, že v blokovém řízení lze projednat jen přestupek, za který se neukládá zákaz činnosti) lze v blokovém řízení uložit pokutu i v řádech stovek korun.

Zavedení dalších instrumentů (kauce, zabránění v jízdě a zadržení řidičského průkazu), které měly napomoci větší vymahatelnosti práva v silničním provozu nebo zlepšit účinnost zásahů proti řidičům, kteří se dopustili protiprávního jednání, hodnotím rozporuplně. Co se týká možnosti zadržení řidičského průkazu a zabránění v jízdě, jedná se jistě o neocenitelný nástroj, který beze zbytku plní svou funkci ochrany ostatních účastníků silničního provozu. Že plní svou funkci se však nedá tvrdit o kauci, která byla zavedena především k lepší vymahatelnosti práva a měla být zárukou, že se řidič dostaví ke správnímu řízení. V praxi bývá používána velmi málo, vzhledem k vysoké administrativní zátěži a nutnosti podrobně odůvodnit, proč je důvodné podezření, že se řidič bude správnímu řízení vyhýbat, je užívána spíše v případě cizinců a většina ředitelství policie ČR doporučuje kauce vybírat jen v nejnutnějších případech, kdy by bylo přestupkové řízení obtížně realizovatelné, resp. nevybírá je vůbec.<sup>154</sup>

Je tedy otázkou, zda spíše nestanovit určité podmínky, za kterých by bylo možno prodloužit roční lhůtu k projednání přestupku, po jejímž uplynutí nyní odpovědnost za

<sup>154</sup> Analýza dopadů zákona č. 411/2005 Sb. A souvisejících předpisů na dopravní nehodovost. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., srpen 2007. [cit. 2012-01-24] Dostupný z WWW: <  
[http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicke\\_prukazy\\_Autoskoly/Statistiky/default.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/default.htm) >

přestupek zaniká. Tato lhůta je opodstatněna snahou zákonodárce motivovat správní orgány k rychlému a efektivnímu výkonu veřejné správy, kdy jen sankce uložená v co nejkratším časovém horizontu po spáchání deliktu má na pachatele paříčné represivní i výchovné účinky. Přikláním se však k variantě, že je lepší tyto účinky oslabit (a sankci uložit i po delší době od spáchání deliktu), než je z důvodů zániku odpovědnosti za přestupek úplně vyloučit.

Veřejností nejvíce vnímanou snahou o zlepšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu bylo zavedení tzv. bodového systému. Z průzkumů vyplývá, že 50% dotázaných se domnívá, že zavedení tohoto systému přispělo k lepšímu dodržování pravidel silničního provozu, a přes 40% respondentů soudí, že se po zavedení bodového systému v oblasti dodržování pravidel na silnicích nic nezměnilo.

V případě opatření zlepšujících bezpečnost v silničním provozu je trendem spíše zpřísnění úpravy (zavedení nových institutů či zpřísnění sankcí, viz výše) při novelizaci úpravy bodového systému v roce 2011 došlo částečně k postupu opačnému, kdy některá jednání, původně body hodnocená, byla na základě doporučení dopravních expertů z bodového hodnocení vypuštěna. Celkově však novelizace systému přinesla také zpřísnění, a to vzhledem ke snaze udržet pokles nehodovosti v letech 2009 a 2010 a zabránit opakování situace z roku 2007, kdy přechodně nehodovost výrazně stoupla, zřejmě díky negativním mediálním kampaním a politickému zpochybňování významu a účinnosti bodového systému, kdy mnozí řidiči tak po počátečním ukáznění bodový systém přestali brát příliš vážně.

V případě bodového systému zůstává nadále sporný charakter možnosti ztráty řidičského oprávnění na základě získání 12 bodů. Osobně se ztotožňuji s názorem Krajského soudu v Hradci Králové, že pozbytí řidičského oprávnění na základě bodového systému „je sankcí za opakované páchaní přestupků sui generis za speciální recidivu.“<sup>155</sup> Těžko lze ztrátu řidičského oprávnění na základě připsání 12 bodů považovat za administrativní opatření. To se nicméně nevylučuje s tím, že zápis bodů administrativním opatřením je (a nic jiného důvodová zpráva o bodovém systému netvrdí). Za stěžejní je tedy třeba považovat otázku, zda není porušena zásada dvojího trestání. Podle mého názoru ne. Řidiči není ukládána „další“ sankce nebo trest za to

---

<sup>155</sup> Podle rozsudku Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 16.01.2009, čj. 30 Ca 174/2008 – 25, č. 1950 sbírky NSS

samé jednání, ale je sankcionován za to, že se často a opakovaně dopouští protiprávních jednání proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Samotné zaznamenávání bodů a stanovení dvanáctibodové hranice pro ztrátu řidičského oprávnění, je už opravdu jen administrativním opatřením. Je to nejjednodušší způsob, jak stanovit, že počtem nebo závažností (nebo kombinací obou) protiprávních jednání řidič již natolik porušuje bezpečnost a plynulost silničního provozu, aby mu bylo zabráněno se tohoto provozu dál účastnit. Způsob, jakým zákonodárce zakotvil možnost ztráty řidičského oprávnění je však opravdu poněkud nedostačující, vzhledem k závažnosti následků tohoto opatření. Diskutovat také lze o počtech přidělených bodů za jednotlivá jednání a o výši hranice pro ztrátu řidičského oprávnění.

V roce 2010 schválena nová Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020<sup>156</sup>, když se předtím vláda ve svém v programovém prohlášení ze 4. srpna 2010 zavázala že „bude rozvíjet aktivity ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zvyšovat informovanost účastníků silničního provozu a zkvalitňovat budování infrastruktury. Bude klást důraz i na další komunikační aktivity a zejména výchovu dětí a mládeže. Vláda pečlivě vyhodnotí účinnost bodového systému ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích, odstraní neúměrné tvrdosti zákona, zvýší postih za delikty spojené s agresivitou řidičů a přímo ohrožující bezpečnost silničního provozu a zpřesní pravidla, kde dochází k dvojímu možnému výkladu....“<sup>157</sup> Ke zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování pravidel silničního provozu je navrhováno zejména posilování role bodového systému, zvýšení intenzity a efektivity dohledu, podpora opatření vedoucích ke schopnosti příslušných orgánů uložit a vymoci sankci za dopravní delikty; podpora realizace nástrojů, které motivují účastníky silničního provozu k dobrovolné akceptaci společností požadovaného chování. Dále bude také nutné řádně implementovat do právního řádu ČR v současnosti připravovanou směrnici EU o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních přestupcích v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Je tedy pravděpodobné, že v budoucnu lze očekávat opětovné novelizace jak bodového systému, tak skutkových podstat přestupků proti bezpečnosti a plynulosti

<sup>156</sup> Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, schválena usnesením Vlády České republiky č. 599 ze dne 10.8.2011. Ministerstvo vnitra ČR, srpen 2011. [cit. 2012-01-24]. Dostupné z WWW: < <http://www.ibesip.cz/Narodni-strategie-BESIP> >

<sup>157</sup> Tamtéž



silničního provozu a hlavně sankcí za ně ukládaných, jakož i dalších instrumentů zlepšujících bezpečnost a plynulost silničního provozu. Nejdůležitější je, aby provedené změny byly nastoleny po důkladných analýzách a pečlivé přípravě nové legislativy a ne na základě politických vlivů a sporů a v časové tísní, jak se to u nás často stává.

## **Použité zkratky:**

**EspLP**- Evropský soud pro lidská práva

**Listina, LZPS**- Listina základních práv a svobod

**NSS**- Nejvyšší správní soud České republiky

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

**SP**- skutková podstata

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

**Strategie**- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu z roku 2004, schválena usnesením Vlády České republiky č. 394 ze dne 28.4.2004

**TŘ**- zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů

**TZ**- zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

**Úmluva, Evropská úmluva**- Evropská úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod

**ÚS**- Ústavní soud České republiky

**Ústava**- ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky

**zákon o obecní policii**- zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů

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

**ZoPPK**- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

## Literatura

### Monografické publikace:

BOGUSZAK, Jiří; ČAPEK, Jiří; GERLOCH, Aleš. *Teorie práva. 2.*, přeprac. vyd. Praha : ASPI Publishing, 2004. 347 s.

BUŠTA, Pavel. KNĚŽÍNEK, Jan. SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha : Lenka Buštová – Venice Music Production, 2011. 228 s.

CÍSAŘOVÁ, Dagmar, et al. *Trestní právo procesní. 4.* aktualiz. vyd. Praha : Linde, 2006. 871 s.

ČERNÝ, Jan; HORZINKOVÁ, Eva; KUČEROVÁ, Helena. *Přestupkové řízení : příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů*. 12. vyd. podle stavu k 1.9. 2011. Praha : Linde, 2011. 758 s.

ČERVENÝ, Zdeněk; ŠLAUF, Václav; TAUBER, Milan. *Přestupkové právo : komentář k zákonu o přestupcích včetně textu souvisejících předpisů*. 17. aktualiz. vyd. podle právního stavu k 1.1.2011. Praha : Linde, 2011. 457 s.

GERLOCH, Aleš. *Teorie práva. 5.*, upr. vyd. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 311 s.

HARVÁNEK, Jaromír, et al. *Teorie práva*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. 501 s.

HENDRYCH, Dušan, et al. *Právní slovník. 3.* podstatně rozš. vyd. Praha : C. H. Beck, 2009. 1459 s.

HENDRYCH, Dušan, et al. *Správní právo : obecná část. 7.* vyd. Praha : Beck, 2009. 837 s.

HORZINKOVÁ, Eva; ČECHMÁNEK, Břetislav. *Přestupky a správní trestání: právní úprava k 1.5.2008*. 4. vydání. Praha : Eurounion, 2008. 311 s.

HORZINKOVÁ, Eva; KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou a přehled zákonů obsahujících skutkové podstaty přestupků*. 2. vyd. podle právního stavu účinného k 1.11.2011. Praha: Leges, 2011. 480 s

HRDLIČKA, Petr; KNĚŽÍNEK, Jan; MLSNA, Petr. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Praha : Wolters Kluwer ČR, 2009. 645 s.

HUBÁLKOVÁ, Eva. *Přehled judikatury Evropského soudu pro lidská práva. Právo na*

*spravedlivé řízení a další procesní práva*. Praha : ASPI, 2006, 157 s.

JELÍNEK, Jiří, et al. *Trestní právo hmotné : obecná část, zvláštní část*. 2. vyd. Praha : Leges, 2010. 904 s.

KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. 1. vyd. Praha : Beck/SEVT, 1995. 247 s.

KOVALČÍKOVÁ, Daniela; ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích : Komentář*. 1.vyd. Praha : Beck, 2007. 586 s.

KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přeprac. a dopl. vyd. Praha : Linde, 2006. 431 s.

KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD*. 1. vyd. podle platného právního stavu k 1.6.2008. Praha : Leges, 2008. 512 s.

LEITNER, Milan; LUKÁŠEK, Vladimír; KOPECKÝ, Zdeněk. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem*. 3. přeprac. vyd. podle stavu k 1.7. 2006. Praha : Linde, 2006. 572 s.

MATES, Pavel, et al. *Základy správního práva trestního*. 5. vyd. Praha : C.H. Beck, 2010. 226 s.

MATUŠ, Adrian. *Dopravná kriminalita*. Brno, 2010. 206 s. Rigorózní práce. Masarykova universita, Právnická fakulta, Katedra trestního práva. Vedoucí práce Josef Kuchta. Dostupný také z WWW: [http://is.muni.cz/th/165856/pravf\\_r/Dopravna\\_kriminalita.pdf?info=1;zpet=%2Fvyhledavani%2F%3Fsearch%3Ddopravn%C3%A1%20kriminalita%26start%3D1](http://is.muni.cz/th/165856/pravf_r/Dopravna_kriminalita.pdf?info=1;zpet=%2Fvyhledavani%2F%3Fsearch%3Ddopravn%C3%A1%20kriminalita%26start%3D1)

NOVOTNÝ, Oto, et al. *Trestní právo hmotné. 1, Obecná část*. 6. přeprac. vyd. Praha : Wolters Kluwer ČR, 2010. 583 s.

PEKÁRKOVÁ, Lenka. *Ukládání sankcí v řízení o přestupcích*. Brno, 2010. 38 s. Bakalářská práce. Masarykova universita, Právnická fakulta, Katedra správní vědy a správního práva. Vedoucí práce Soňa Skulová. Dostupný také z WWW: [http://is.muni.cz/th/285282/pravf\\_b?info=1;zpet=%2Fvyhledavani%2F%3Fsearch%3Dukl%C3%A1d%C3%A1n%C3%AD%20sankc%C3%AD%20v%20%C5%99%C3%ADzen%C3%AD%20o%20p%C5%99estupc%C3%ADch%26start%3D1](http://is.muni.cz/th/285282/pravf_b?info=1;zpet=%2Fvyhledavani%2F%3Fsearch%3Dukl%C3%A1d%C3%A1n%C3%AD%20sankc%C3%AD%20v%20%C5%99%C3%ADzen%C3%AD%20o%20p%C5%99estupc%C3%ADch%26start%3D1)

PORADA, Viktor, et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. 378 s.

SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo*. 2. aktualiz. a přeprac. vyd. Praha : ASPI-Wolters Kluwer, 2009. 463 s.

VEDRAL, Josef. *Správní řád - komentář*: 1.vyd. Praha: Polygon, 2006. 1042 s.

## Periodické publikace

ČERNÝ, Petr. K trestnosti tzv. vybodovaných řidičů po 1.1.2010. *Trestněprávní revue*. 2010, č. 3, s. 89-91

KNĚŽÍNEK, Jan. K maření výkonu úředního rozhodnutí řízením bez řidičského oprávnění podle nového trestního zákoníku, *Trestněprávní revue* 2009, č. 7. s. 197.

KNĚŽÍNEK, Jan. Několik poznámek k souběhu deliktů z hlediska zaznamenávání bodů v bodovém hodnocení řidičů. [online] 2010 [cit. 2011-12-04]. Dostupný z WWW: <[http://www.bodovysystem.cz/admin/files/File/Ruzne/Knezinek\\_Nekolik-poznamek-k-soubehu-deliktu-z-hlediska-zaznamenavani-bodu.pdf](http://www.bodovysystem.cz/admin/files/File/Ruzne/Knezinek_Nekolik-poznamek-k-soubehu-deliktu-z-hlediska-zaznamenavani-bodu.pdf)>

MANDLEŇÁKOVÁ, Lucie. Probíhá řízení o uložení správních sankcí a jejich ukládání dle zásad Rady Evropy? *Správní právo*. 2010, č. 2, s. 65 a násl.

MATES, Pavel. K odlišnostem v zákonné úpravě přestupků. *Trestněprávní revue*. 2010, č. 7. Dostupné také z WWW: <[http://www.ipravnik.cz/cz/clanky/art\\_7305/k-odlisnostem-v-zakonne-uprave-prestupku.aspx](http://www.ipravnik.cz/cz/clanky/art_7305/k-odlisnostem-v-zakonne-uprave-prestupku.aspx)>

MATES, Pavel. Povaha bodového systému v silniční dopravě. *Jurisprudence*, 2010, č 6, str. 42-45

MORAVEC, Ondřej. Problematické body uplatňování bodového systému. Informační materiál Advokátní kanceláře Hartmann, jelínek, Fráňa a partneři, s.r.o., 2001, č.2, str. 5-6. Dostupné také z WWW: <[www.hjf.cz/ew/33149e5c-60a7-4fa6-8b0e-efb734a04da2-cs](http://www.hjf.cz/ew/33149e5c-60a7-4fa6-8b0e-efb734a04da2-cs)>

POTMĚŠIL, Jan. Domácí násilí v přestupkovém řízení – 2. část. *Správní právo*. 2008, č. 3, s. 153

PÚRY, František. Ještě k (ne)trestnosti tzv. vybodovaných řidičů po 1.1.2010, *Trestněprávní revue*, 2010, č. 6. Dostupné z WWW: <[http://www.ipravnik.cz/cz/clanky/art\\_7302/jeste-k-ne-trestnosti-tzv-vybodovanych-ridicu-po-1-1-2010.aspx](http://www.ipravnik.cz/cz/clanky/art_7302/jeste-k-ne-trestnosti-tzv-vybodovanych-ridicu-po-1-1-2010.aspx)>

ŘÍHA, Jiří. Zamyšlení nad trestným činem opilství - § 201a TZ. *Kriminalistika : čtvrtletník pro kriminalistickou teorii* [online] 2002, roč. XXXV, č. 4 [cit. 2011-12-04]. Dostupný z WWW: <[http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/casopisy/kriminalistika/2002/02\\_04/index.html](http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/casopisy/kriminalistika/2002/02_04/index.html)>

ŠÁMAL, Pavel. NEJVYŠŠÍ SOUD ČESKÉ REPUBLIKY: K trestnosti tzv vybodovaných řidičů po 1.1.2010. *Trestněprávní revue*, 2011, č. 1, str. 21-27

SOUKUP, Martin. Materiální znak skutkové podstaty přestupku (překročení maximální povolené rychlosti). Právní rádce, 2010, č. 4, str. 57-60

VETEŠNÍK, Pavel. Soudní přezkum strážníka obecní policie o odstranění vozidla. *Dny práva – 2009 – Days of Law: the Conference Proceedings*. 1. vyd. Brno : Masaryk University, 2009. Dostupný také z WWW: [http://www.law.muni.cz/sborniky/dny\\_prava\\_2009/files/prispevky/aktualni/Vetesnik\\_Pavel\\_1289.pdf](http://www.law.muni.cz/sborniky/dny_prava_2009/files/prispevky/aktualni/Vetesnik_Pavel_1289.pdf) >

## Rozhodnutí:

**Nejvyšší správní soud (všechna rozhodnutí dostupná na WWW: [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)):**

rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 16.1.2009, čj. 30 Ca 174/2008 – 25, č. 1950 sbírky NSS

rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 10.6.2003, čj. 28 Ca 151/2002 – 34, č. S 91-2/2004 Sb. NSS

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17.2.2005, čj. 7 As 18/2004- 48

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 08.12.2009, čj. 7 As 69/2008- 47

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10.12.2009, čj. 2 As 19/2009- 93

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12.3.2009, čj. 7 As 9/2009- 66

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12.8.2010, čj. 1 As 64/2010- 33

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12.8.2010, čj. 9 As 25/2010- 44

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14.12.2009, čj. 5 As 104/2008– 48

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15.11.2005 čj. 8 Aps 1/2005- 82

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 12. 2009 čj. 6 As 40/2009– 125

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 4. 2009 čj. 9 As 7/2009– 76

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22.12.2010, čj. 1 As 41/2010- 106,

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24.8.2010, čj. 5 As 39/2010- 76

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 2. 2009, čj. 8 As 5/2009- 80

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25.6.2008, čj. 6 As 48/2007- 58

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27.5.2011, čj. 5 As 74/2010 – 74

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 6. 2005, čj. 8 As 5/2005- 53

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3.5.2011, čj. 8 As 23/2010 - 89

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30.1.2009 čj. 4 As 47/2008-97

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31.7.2008 čj. 2 As 63/2007-114

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4.1.2009 čj. 6 As 34/2009-33

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6.8.2009, čj. 9 As 96/2009 – 44

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9.6.2011, čj. 5 As 35/2010- 103

**Ústavní soud (všechna rozhodnutí dostupná na WWW: <http://nalus.usoud.cz/Search/Search.aspx> >):**

nález Ústavního soudu ze dne 26. 6. 1997, sp. zn. III. ÚS 94/97  
nález Ústavního soudu ze dne 21. 10. 2004, sp. zn. II. ÚS 686/02  
nález Ústavního soudu ze dne 3.2.200 sp. zn. III. ÚS 103/99  
nález Ústavního soudu ze dne 9. 3. 2004 sp. zn. Pl. ÚS 38/02  
nález Ústavního soudu ze dne 30. 7. 2008, sp. zn. III. ÚS 130/06

### **Jiné**

Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 27.1.2010, sp.zn. 4 Tz 106/2009

### **Jiné zdroje:**

Sněmovní tisk č. 833/0. Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb. Dostupné na WWW: <<http://www.psp.cz/sqw/sntisk.sqw?o=5> >

Sněmovní tisk č. 300/0. Důvodová zpráva k zákonu č. 297/2011 Sb. Dostupné na WWW: <<http://www.psp.cz/sqw/sntisk.sqw?o=5> >

Sněmovní tisk č. 26/0. Důvodová zpráva k zákonu č. 133/2011 Sb. Dostupné na WWW: <<http://www.psp.cz/sqw/sntisk.sqw?o=5> >

RŮŽIČKA, M. Trestné činy v silniční dopravě. Seminář justiční akademie 7.-8.6.2010 (prezentace), dostupné na WWW: <<http://www.ulozto.cz/12833540/ruzicka-trestne-ciny-v-silnicni-doprave-podle-nov-tz-z-pohl-sz-7-6-2010-km-pptx>>

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu z roku 2004, schválena usnesením Vlády České republiky č. 394 ze dne 28.4.2004. Ministerstvo vnitra ČR, duben 2005. [cit. 2012-01-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Informace-BESIP/Narodni-strategie-BESIP/Narodni-strategie-BESIP-2004-2010> >

Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2008-2010 (2012), schválena usnesením Vlády České republiky č. 1584 ze dne 16.12. 2008. Ministerstvo vnitra ČR, září 2008. [cit. 2012-01-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Informace-BESIP/Narodni-strategie-BESIP/Narodni-strategie-BESIP-2004-2010> >

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, schválena usnesením Vlády České republiky č. 599 ze dne 10.8.2011. Ministerstvo vnitra ČR, srpen 2011. [cit. 2012-01-24]. Dostupné z WWW: < <http://www.ibesip.cz/Narodni-strategie-BESIP> >

Analýza dopadů zákona č. 411/2005 Sb. A souvisejících předpisů na dopravní nehodovost. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., srpen 2007. [cit. 2012-01-24] Dostupný z WWW: < [http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicke\\_prukazy\\_Autoskoly/Statistiky/default.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/default.htm) >

Statistiky k bodovému hodnocení [cit. 2012-01-24] Dostupný z WWW: <[http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni doprava/Ridicske prukazy Autoskoly/Statistiky/sbh.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicske_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm)>

Prezentace tiskové konference (7.7.2008) k vyhodnocení 2 let účinnosti bodového systému, statistické informace. [cit. 2012-01-24] Dostupný z WWW: <[http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni doprava/Ridicske prukazy Autoskoly/Statistiky/prezentace+tiskove+konference+k+vyhodnoceni+dvou+let+ucinnosti+bodoveho+systemu.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicske_prukazy_Autoskoly/Statistiky/prezentace+tiskove+konference+k+vyhodnoceni+dvou+let+ucinnosti+bodoveho+systemu.htm)>

Stanovisko Ministerstva dopravy k určení doby zadržení řidičského průkazu, která se započítává do zákazu činnosti ze dne 22.6.2007, č.j. 418/2007-160-OST/2. Dostupné z WWW: <[http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicske\\_prukazy\\_Autoskoly/Metodicke+pokyny+-+Stanoviska+-+Usmerneni.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicske_prukazy_Autoskoly/Metodicke+pokyny+-+Stanoviska+-+Usmerneni.htm)>

Stanovisko Ministerstva dopravy, aktualizované stanovisko k povaze pětidenní lhůty pro zahájení řízení o zadržení řidičského průkazu podle § 118c odst. 1 zákona o silničním provozu, ze dne 18.9.2006 č.j. 111/2006-LEG/1. Dostupné z WWW: <[http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni doprava/Ridicske prukazy Autoskoly/Metodicke+pokyny+-+Stanoviska+-+Usmerneni.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicske_prukazy_Autoskoly/Metodicke+pokyny+-+Stanoviska+-+Usmerneni.htm)>

Stanovisko Ministerstva dopravy k § 123c zákona č. 361/2000 Sb. ze dne 4.12.2007, č.j. 805/2007-160-OST/1. Dostupné na WWW: <[http://www.google.cz/search?complete/search?client=hp&hl=cs&cp=117&gs\\_id=7&xhr=t&q=%20Stanovisko%20k%20%C2%A7%20123c%20z%C3%A1kona%20%C4%8D.%20361%2F2000%20Sb.%20a%20v%C3%BDzva%20k%20odstran%C4%9Bn%C3%AD%20zji%C5%A1t%C4%9Bn%C3%BDch%20nedostatk%C5%AF%20805%2F2007-160-OST%2F1%2004.12.2007%20&ech=1&psi=ML0dT7v1MoLQ0QWI\\_fWmDg.1327349043244.1&emsg=NCSR&noj=1&ei=ML0dT7v1MoLQ0QWI\\_fWmDg](http://www.google.cz/search?complete/search?client=hp&hl=cs&cp=117&gs_id=7&xhr=t&q=%20Stanovisko%20k%20%C2%A7%20123c%20z%C3%A1kona%20%C4%8D.%20361%2F2000%20Sb.%20a%20v%C3%BDzva%20k%20odstran%C4%9Bn%C3%AD%20zji%C5%A1t%C4%9Bn%C3%BDch%20nedostatk%C5%AF%20805%2F2007-160-OST%2F1%2004.12.2007%20&ech=1&psi=ML0dT7v1MoLQ0QWI_fWmDg.1327349043244.1&emsg=NCSR&noj=1&ei=ML0dT7v1MoLQ0QWI_fWmDg)>

Stanovisko Ministerstva dopravy ČR: Trestní odpovědnost žadatele o řidičské oprávnění a učitele autoškoly, ze dne 1.4.2009, č.j. 48/2009-160-AS/1: Dostupné na WWW: <[http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni doprava/Ridicske prukazy Autoskoly/Metodicke+pokyny+-+Stanoviska+-+Usmerneni.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicske_prukazy_Autoskoly/Metodicke+pokyny+-+Stanoviska+-+Usmerneni.htm)>

**Web:**

<http://www.mdcz.cz>

<http://www.bodovsystem.cz>

<http://www.ibesip.cz>

<http://www.ipravnik.cz>

<http://www.epravo.cz>

<http://www.psp.cz>

<http://portal.justice.cz/nsz/hlavni.aspx?o=29&j=39&k=455>

[http://cs.wikipedia.org/wiki/Hlavn%C3%AD\\_strana](http://cs.wikipedia.org/wiki/Hlavn%C3%AD_strana)



<http://www.echr.coe.int/echr>

[www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

<http://www.concourt.cz/clanek/internetcs>

**Název práce:** Následky porušení povinností účastníků silničního provozu

**Klíčová slova:** sankce, bodový systém, přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

## **Abstrakt**

Diplomová práce se zabývá právními následky porušení povinností účastníků silničního provozu. Intenzita dopravy se neustále zvyšuje a každý z nás se silničního provozu účastní téměř denně. Bohužel mezi účastníky silničního provozu se najde mnoho těch, kteří svým agresivním a nezodpovědným chováním porušují pravidla bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a jejich zaviněním dochází ke škodám na majetku i lidských životech. Proto jsou jedním z nejvýznamnějších prostředků dopravní bezpečnosti zejména sankční postihy delikventů a další represivní opatření, která mají chránit bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu.

Práce je rozdělena na úvodní část, pět kapitol a závěrečnou část.

V úvodní části se zabývám stručným nastíněním problematiky tématu.

Druhá část se snaží o vymezení pojmu účastník silničního provozu, shrnutí jeho povinností a dále obsahuje úvahy o tom, co lze rozumět pod označením následek porušení povinností (účastníků silničního provozu).

Třetí kapitola je věnována přestupkům účastníků silničního provozu. Zabývá se charakteristikou správních deliktů a přestupků obecně, věnuje se též některým kompetenčním aspektům projednávání přestupků. Dále se snaží vymezit konkrétní skutkové podstaty přestupků, kterých se dopouštějí účastníci silničního provozu. Nejrozsáhlejší část je věnována zásadám správního trestání a principům ukládání sankcí a rozboru jednotlivých sankcí za přestupky.

Čtvrtá kapitola stručně rozebírá trestné činy v silniční dopravě.

Pátá kapitola je rozdělena na dvě části. První část se věnuje oprávnění policie při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Druhá část detailně rozebírá tzv. bodový systém.

Závěr je věnován zhodnocení jednotlivých zjištění a prezentaci vlastních názorů a návrhů de lege ferenda.

**Diploma thesis:** Legal consequence of road users who violate their duties in road traffic

**Key words:** driving offences, sanctions, legal consequence

## **Resumé**

This thesis deals with legal consequence of road users who violate their duties in road traffic. Intensity of road traffic permanently increases. Almost everyone participates in the road traffic day by day. Among the participants occur many dangerous and egoistic individuals, who do not observe the road traffic regulations. Their irresponsible behaviour often results in car accidents and damage to person and property. One of the means to improvement of the road safety is efficient punishment of driving offences.

I have divided my thesis into introduction, five chapters and conclusion.

The introduction briefly introduces the problematic.

In the second chapter I have paid attention to definition of terms „road user“, „duties of road users in traffic“ and „legal consequence of violation the duty“.

In the third chapter I have dealt with driving offences. Offence is one of the administrative torts, which is defined by Offence Act no. 200/1990 Coll. It is unlawful action which violates or endangers protected interests of society. Driving offences violate or endanger safety and fluency of the road traffic. Merits of the driving offences are defined not only by Road Safety Act no. 361/2000 Coll, but also by Act no. 13/1997 Coll. and Act no.56/2001 Coll. Second chapter consist of four part. In first part I have described general characteristics of the offences too. In second part I have devoted to questions of competence, where I have described rules for determination of territorial and material competence. In the three part I have paid attention to fundamental principles of punishment. In the fourth part I have described types of sanctions. Administrative agency can impose as a sanction reprehension, penalty, ban of certain action or forfeiture. At the present it is necessary to impose a penalty on offender in settled penalty rate. There is not allowed to waive of sanction or impose a reprehension on offender.

Objects chapter four are the crimes of the road traffic at which I deal with their individual subject-matters briefly.

Chapter five is subdivided into two part. First part is devoted to faculties of administrative agencies connected with supervision over road safety. This authorizatins are defined by Road Safety Act no. 361/2000 Coll. Policeman is according to Road Safety Act authorized to retent alleged offender's driving licence or prohibit him from following driving. He is authorized to demand bailment from alleged offender too. The bail is guarantee of offender's co-operation with administrative agency in proceedings. Part two in detail describe poit system of selected violation the duties in road traffic.

## **Seznam příloh**

### **Příl. č. 1**

Veřejné mínění: hodnocení vývoje bezpečnosti silničního provozu v České republice

### **Příl. č. 2**

Veřejné mínění: hlavní příčiny problémů v bezpečnosti provozu

### **Příl. č. 3**

Veřejné mínění: vliv bodového systému na dodržování pravidel silničního provozu

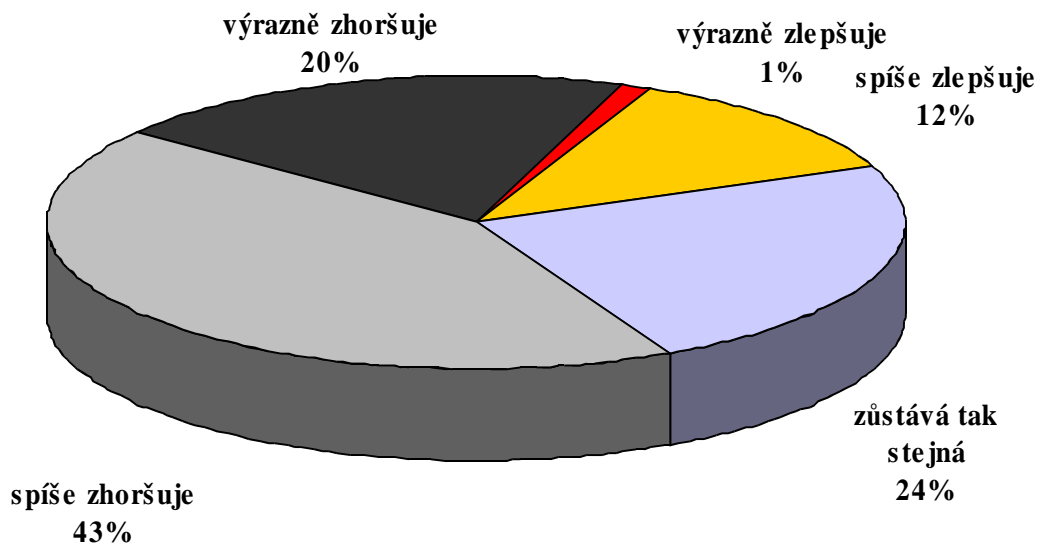
### **Příl. č. 4**

Veřejné mínění: nejúčinnější opatření zabezpečující dodržování pravidel silničního provozu

**Příl. č. 1**

**Veřejné mínění: hodnocení vývoje bezpečnosti silničního provozu v České republice.**

*„Řekl(a) byste, že bezpečnost silničního provozu v České republice se postupně:“*



Pramen: STEM, Bezpečnost silničního provozu, 11/2008

Příl. č. 2.

Veřejné mínění: hlavní příčiny problémů v bezpečnosti provozu

*"Jaké jsou podle Vás hlavní příčiny problémů v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v České republice?"*

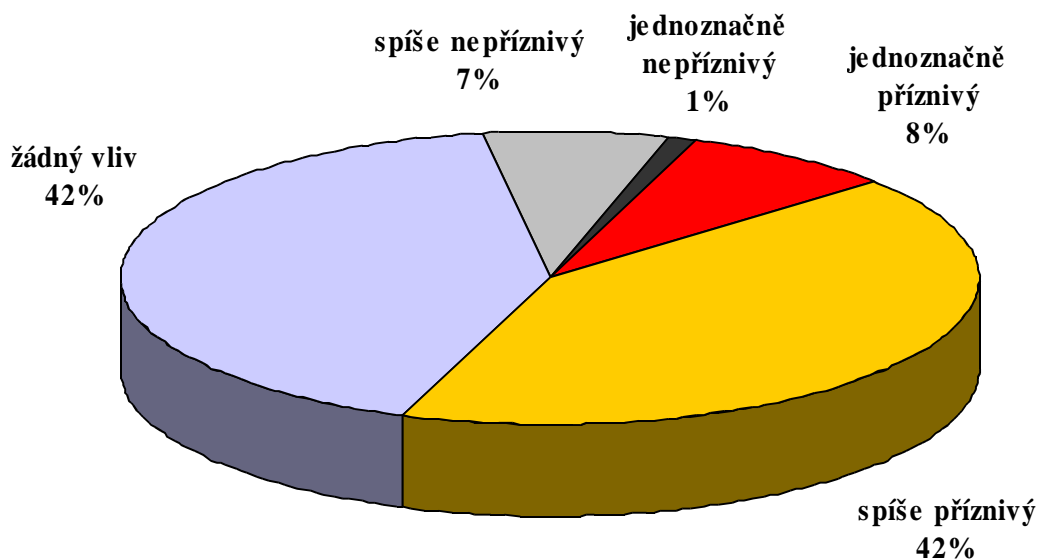


Pramen: STEM, Bezpečnost silničního provozu, 11/2008

**Příl. č. 3**

**Veřejné mínění: vliv bodového systému na dodržování pravidel silničního provozu**

*„Od července roku 2006 platí v ČR tzv. bodový systém sloužící k sledování a trestání opakovaných porušení pravidel silničního provozu. Jaký vliv má, podle Vašeho názoru, stávající bodový systém na dodržování pravidel silničního provozu?“*



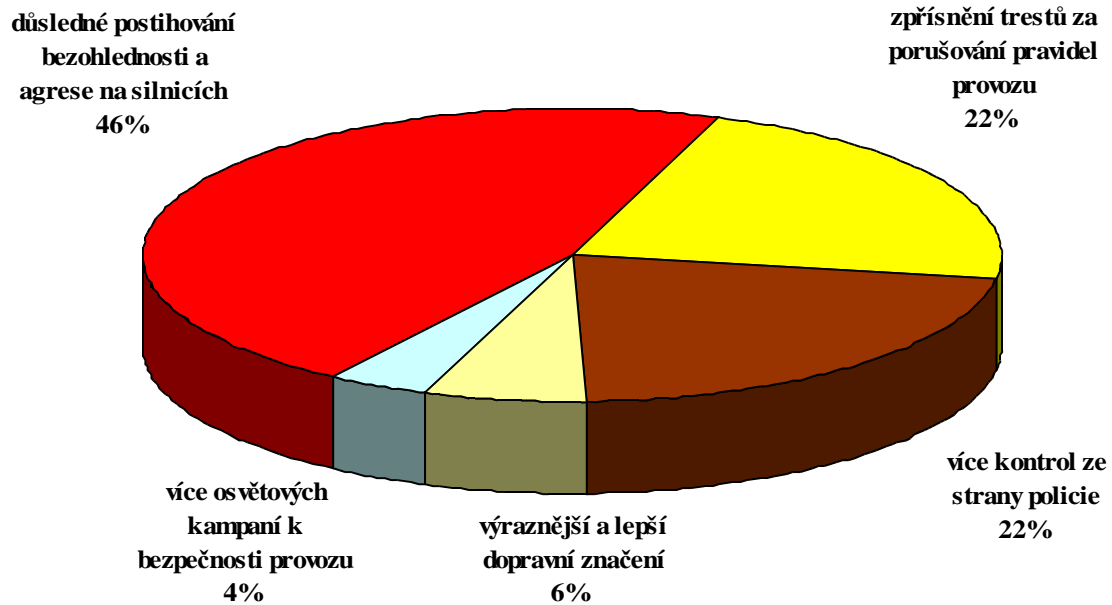
Pramen: STEM, Bezpečnost silničního provozu, 11/2008



Příl. č. 4

Veřejné mínění: nejúčinnější opatření zabezpečující dodržování pravidel silničního provozu

*„Které z následujících opatření je podle Vás nejúčinnější pro dodržování pravidel silničního provozu?“*



*Pramen: STEM, Bezpečnost silničního provozu, 11/2008*