

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
PRÁVNICKÁ FAKULTA

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

Rigorózní práce

Konzultant : JUDr. Helena Prášková, CSc.
Zpracovatel: Mgr. Jan Zůbek

V Praze dne 25. prosince 2006

V Praze dne 25. prosince 2006

„Prohlašuji, že jsem tuto rigorózní práci zpracoval samostatně a že jsem vyznačil prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpal, způsobem ve vědecké práci obvyklým.“

Jan Zúbek

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jan Zúbek', written in a cursive style.

OBSAH

1. Úvod	1
2. Právní úprava provozu na pozemních komunikacích uplatňující se při projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích	3
2.1 Počátky právní úpravy provozu na pozemních komunikacích a její vývoj do 1. 7. 2006	4
2.2 Aktuální právní úprava provozu na pozemních komunikacích a její stručná charakteristika	10
3. Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 odst. 1, 2, 3 př. z.	13
3.1 Podle odst. 1 písmene a)	17
3.2 Podle odst. 1 písmene b)	20
3.3 Podle odst. 1 písmene c)	23
3.4 Podle odst. 1 písmene d)	26
3.5 Podle odst. 1 písmene e)	35
3.6 Podle odst. 1 písmene f)	46
3.7 Podle odst. 1 písmene g)	65
3.8 Podle odst. 1 písmene h)	66
3.9 Podle odst. 1 písmene i)	68
3.10 Podle odst. 1 písmene j)	70
3.11 Podle odst. 1 písmene k)	72
3.12 Podle odst. 1 písmene l)	73
3.13 Podle odst. 2	74
3.14 Podle odst. 3	81
4. Závěr	82
Literatura	84

1. Úvod

Provoz na pozemních komunikacích, v daném případě zúžený na provoz na silnicích, dálnicích a místních komunikacích, v minulém století byl jednou z oblastí lidské civilizace, která prošla dynamickým rozvojem, jehož účinky se poměrně rázně promítly do současné podoby průmyslově vyspělých států světa. Provoz na silnicích, tzn. přeprava osob a věcí pomocí různých dopravních prostředků se stala nezbytnou součástí civilizace. Masivní nárůst provozu na silnicích s sebou přinesl také řadu rizik a negativních jevů. Tomu bylo nutno čelit přijetím právních norem upravujících chování osob účastnících se silničního provozu. Dotčená pravidla jsou součástí právních řádů všech vyspělých států světa a svou povahou vykazují řadu specifických odpovídajících zvláštní povaze provozu na silnicích.

Samotná normativní úprava oblasti silničního provozu by nepochybně nezabezpečila společensky žádoucí atributy tohoto provozu bez současného systému kontroly chování osob zde zúčastněných. Na našem území, podobně jako v naprosté většině evropských zemí, tento úkol tradičně náleží policii. Jeho plnění bylo nejčastěji zabezpečeno tzv. „Řády silniční policie“.¹ Po rozpadu Rakouska-Uherska a vzniku samostatného Československého státu bylo v roce 1919 založeno oddělení dopravní policie, které mělo za úkol „dohlížeti na uliční vozbu vůbec, zejména na provoz automobilový“, a to v Praze, hlavním městě nového státu.²

¹ Např. zákon č. 47/1866 z. z. Č., jímž se vydává řád policie silniční, platný pro království České kromě královského hlavního města Prahy, nebo vyhláška místodržitelství č. 54/1886 z. z. Č., kterou se na základě platných zákonů a předpisů se schválením ministerstva vnitra prohlašuje prozatímní řád silniční policie, platný pro silnice státní v král. Českém.

² Pavlíček, K. a kol.: Dopravně bezpečnostní činnost policie – obecná část, 2. vydání. Praha: PA ČR, 1995, s. 70.

Ustavičný rozvoj motorizace s sebou přinášel větší potřebu dozoru nad dodržováním stanovených pravidel jednotlivými účastníky provozu. Z toho důvodu začaly postupně vznikat specializované složky v organizační struktuře policie a četnictva, jejichž úkolem byl dohled nad dodržováním pravidel chování při provozu na silnicích. Protože zpočátku chyběl jednoduchý systém řešení přestupků neukázněných účastníků, byly dopravní přestupky na místě řešeny tak, že byl vypsán blok s oznámením, který sloužil současně jako předvolání k jeho projednání na příslušném policejním komisařství. Šlo zejména o takové delikty řidičů, při kterých nedodržovali buďto předpisy „o jízdě na státních silnicích“, nebo předpisy „uličního a jízdního řádu“.³ Tento systém se po čase jevil jako neúčinný pro svou složitost; jak neustále narůstaly počty delikventů u těchto úřadů, bylo nutné řadu z nich dokonce předvádět. To byl jeden z důvodů pro zavedení nového systému blokových pokut. JUDr. Jaroslav Flögel v Praktické příručce pro obecní a okresní funkcionáře vydané v roce 1931 uvádí, že přestupky spáchané motorickými vozidly nebo automobily se trestají podle ministerského nařízení č. 96/1854 ř. z.: „Okresní (státní policejní) úřady mohou zmocniti orgány veřejné moci (obecní strážníky, četníky aj.), aby ukládaly přistiženým osobám pokuty do 50 Kč na průpisnou blokovou stvrzenku, je-li osoba ochotna ihned zaplatiti pokutu. Jinak učiní orgány ty trestní oznámení úřadu.“⁴ K zabezpečení jednotného postupu bylo výnosem ministerstva vnitra uloženo všem okresním a státním policejním úřadům provést tuto delegaci na určené orgány veřejné moci, přičemž pro tyto orgány byl proveden taxativní výčet protiprávních jednání, za která je možné hned na místě uložit pokutu,

³ Např. Vyhláška zemského presidenta v Praze č. 9/1934 zem. věst., o jízdě na státních, zemských a okresních silnicích ve správním obvodu země České, příp. Vyhláška policejního ředitelství v Praze č. j. 9001/1931, jíž se vyhláší uliční jízdní řád pro hlavní město Prahu. Ještě nutno poznamenat, že výkon této policie původně spočíval většinou v rukách obce, respektive jejich výkonného orgánu – místní policie.

⁴ Jonák, J.: Četnictvo, policie a právo v roce 1931. Praha: Kriminologický sborník, 2004, číslo 3, s. 52–53.

s uvedenými „pevnými“ sazbami.⁵ Od toho okamžiku tento okruh přestupků mohl být řešen na místě, což s sebou přineslo výrazné posílení autority zejména policie a četnictva. Pozdější právní úprava ještě rozšířila pravomoc policie o možnost vydat trestní příkaz i v nepřítomnosti řidiče vozidla, a to tím způsobem, že jedno vyhotovení příkazu se připevnilo na vozidlo.⁶

Některé postupy orgánů veřejné moci se při projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích zachovaly dodnes, ačkoliv značnou část agendy s tím spojené v nedávné době převzaly „civilní úřady“. Právě pojednání o aktuálních poměrech v oblasti projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích tvoří stěžejní část rigorózní práce. Autor se mimo to zabývá některými systémovými a právními podmínkami uplatňujícími se při odhalování těchto přestupků (např. správním dozorem policie na tomto úseku veřejné správy), jakožto i problematikou výkladu některých zásadních právních pojmů, s nimiž se setkáváme v tzv. pravidlech silničního provozu. Správnost jejich interpretace je podmínkou korektnosti při samotném rozhodování o přestupcích.

Tato práce vycházela z pozitivněprávní úpravy ve znění zákona č. 411/2005 Sb. Pozdější změny právních předpisů nebyly do tohoto textu zapracovány.

2. Právní úprava provozu na pozemních komunikacích uplatňující se při projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

⁵ Oběžník ministerstva vnitra č. 85.763/1935-10, v. m. vn. 1936, č. 6.

⁶ § 82 odst. 1 zákona č. 81/1935 Sb. z. a n.

Jako přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích zákon ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (v následujícím textu bude tato norma označována jako „přestupkový zákon“ nebo jen zkráceně „př. z.“), souhrnně označuje některá protiprávní jednání v ustanovení § 22, která úzce souvisí právě s provozem na pozemních komunikacích. Tato jednání jsou charakteristická tím, že pachatel přestupku spolu se splněním zákonných znaků přestupku současně poruší ustanovení některého z právních předpisů upravujících pravidla nebo podmínky účasti v tomto provozu. Některá ustanovení přestupkového zákona výslovně podmiňují porušení zvláštního právního předpisu.⁷ S ohledem na uvedenou provázanost přestupkového zákona a zejména zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 361/2000 Sb.“ nebo „zákon o silničním provozu“), mimo jiné upravujícího podrobně práva a povinnosti osob účastnících se tohoto provozu, bude tato kapitola věnována právě zmíněné právní úpravě.

2.1 Počátky právní úpravy provozu na pozemních komunikacích a její vývoj do 1. 7. 2006

Jak již bylo možné zaznamenat v úvodu práce, vcelku rychlý nástup nového fenoménu, kterým provoz automobilů poháněných spalovacím motorem byl na přelomu 19. a 20. století, přiměl většinu průmyslově vyspělých zemí k jeho postupné regulaci. V zemích rakousko-uherské monarchie byl tento provoz nejprve upraven policejními předpisy, které v období let 1899 až 1904 vydávaly jednotlivé země samostatně. V důsledku toho došlo k situaci, že v celé monarchii bylo vydáno množství právních norem, které nezávisle na sobě

⁷ § 22 odst. 1 písm. l) př. z. odkazuje na zákon č. 361/2000 Sb.

upravovaly způsob, jakým má docházet k provozu automobilů na silnicích. Tento stav nebyl dlouhodobě udržitelný a postupně se začala projevovat potřeba jednotné úpravy pomocí norem vyšší právní síly. Nejprve došlo k sjednocení pravidel týkajících se odpovědnosti za škodu vzniklou provozem automobilů, a to zákonem č. 162 ř. z. (říšský zákoník), o odpovědnosti za škody z provozování jízdních silostrojů, který vstoupil v platnost dne 9. 8. 1908. Zákon následovalo ministerské nařízení č. 220 ř. z. ze dne 23. 10. 1908 o provedení úrazového pojištění podniků uvedených v § 11 zákona č. 162 ř. z. ze dne 9. 8. 1908 a ministerské nařízení č. 221 ř. z. ze dne 26. 10. 1908. Zákon tehdy ještě pro vozidla poháněná motorickou silou používal namísto pozdějších pojmů automobil nebo motorové vozidlo pojmu „kraftfahrzeug“ neboli jízdní silostroj. Dne 30. 6. 1918 vstoupilo v platnost ministerské nařízení č. 238 ř. z., o jízdních silostrojích s malou rychlostí, a dne 18. 10. 1927 vládní nařízení č. 156 Sb., o rozsahu ručení pojištěnců za škody v provozu motorových vozidel.

Bezpečnostně-policejní předpisy upravující mimo jiné chování řidičů a jiných osob zúčastněných v silničním provozu obsahovala tato ministerská nařízení: č. 81 ř. z. ze dne 28. 4. 1910, č. 188 ř. z. ze dne 31. 5. 1918 a č. 125 ř. z. ze dne 19. 3. 1917, o rychlosti jízdy motorových vozidel bez gumových obručí. I nadále však pravidla chování řidičů i postup příslušných orgánů nebyly zcela shodné v celé rakousko-uherské monarchii.

V oblasti mezinárodního automobilového ruchu došlo k první mezinárodní úmluvě o jízdě motorovými vozidly v Paříži 11. 10. 1909. K ní přistoupilo i rakousko-uherské mocnářství. Potřeba další mezinárodní spolupráce v oblasti provozu na silnicích vyústila ve sjednání další mezinárodní úmluvy, a to dne 24. 4. 1926 opět v Paříži. Jedním z jejích

signatářů se stala i Československá republika, která text pařížské úmluvy publikovala ve Sbírce zákonů a nařízení (dále jen Sb. z. a n.) pod číslem 9/1931. Úmluva již zacházela s pojmem motorové vozidlo, který definovala v článku 2 jakožto „vozidlo opatřené mechanickým pohonem, jezdící na veřejné cestě, aniž jest vázáno na kolejnice, a slouží dopravě osob nebo zboží“. Text úmluvy nebyl jen významným dokumentem mezinárodní spolupráce v oblasti silniční dopravy, ale mimo jiné byl i podnětem k pokročilejšímu sjednocení pravidel silničního provozu na území tehdejší Československé republiky, neboť k realizaci pařížské úmluvy byl vydán zákon č. 124/1931 Sb. z. a n. a dále vládní nařízení č. 107/1932 Sb. z. a n. Účelem zákona bylo především vytvořit dostatečný legální podklad pro podrobnou úpravu, proto byly zákonem vymezeny všeobecné povinnosti při jízdě motorovými vozidly (zde ovšem definované jako samohybná silniční vozidla s motorovým pohonem) a podrobnější provedení bylo ponecháno vládnímu nařízení. Komplexní právní úpravu pro oblast silničního provozu přinesl teprve zákon č. 81/1935 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly, který nahradil zákon č. 124/1931 Sb. z. a n. Jím byly upraveny jednak bezpečnostní předpisy o jízdě motorovými vozidly, a to z hlediska „konstruktivního a policejního“, jednak soukromoprávní předpisy o odpovědnosti za škody způsobené provozem.⁸ Kromě toho tato zákonná úprava v oddíle XV. obsahovala ustanovení trestní. Ustanovení § 80 odst. 1 uvedeného zákona upravovalo, že *přestupky tohoto zákona a nařízení vydaných na jeho základě trestá, pokud nejsou soudně trestné, okresní úřad pokutou do 2000 Kč nebo trestem na svobodě do 5 dnů, za okolností zvláště přitěžujících pokutou do 5000 Kč nebo trestem na svobodě do 14 dnů. Ve správním trestním řízení mohl tedy správní úřad uložit pokutu nebo vězení podle toho, který z trestů uznal za*

⁸ Hartmann, A.: *Zákony o motorových vozidlech*. Praha: Právnické knihkupectví a nakladatelství V. Linhart, 1936, předmluva.

účelnější. K provedení tohoto zákona bylo přijato vládní nařízení č. 203/1935 Sb. z. a n. Všeobecné náležitosti správních přestupků a jejich skutkové podstaty nebyly do této doby jednotně zákonem stanoveny. Praxi proto nezbylo než se opírat o různé starší právní předpisy a zejména o judikaturu Nejvyššího správního soudu.⁹ Z tehdejší literatury je k tomuto možné ocitovat: *Právní povaha správních přestupků se posuzuje v theorii různě (srov. Hoetzel, Československé správní právo, Miřička, Trestní právo hmotné, Setr, Dusil, Trestní právo správní, Pošvář, Trestní právo správní, Merkl, Goldschmidt, O. Mayer aj.)*. Zdůrazňuje se hlavně subjektivní moment, stačí však již *culpa levis*, opominutí povinné péče,¹⁰ kterou má být zamezen stav předpisem zakázaný, kdežto výjimečně jsou *dolus* a *culpa lata*, které se zase vyskytují u soudních trestních činů (podobně Boh. A 10.174), při čemž není třeba, aby se zkoumalo, byl-li tu *dolus*, nebo *culpa lata*. K subjektivní podstatě trestného činu policejního je třeba zavinění, které spočívá v tom, že adresát policejní normy opomine povinnou péči, kterou na něm norma žádá, aby stav jí perhoreskovaný byl zamezen. Prokáže-li však adresát policejní normy, že tuto péči vynaložil, není dána skutková podstata policejního deliktu po stránce subjektivní (Boh. A 183, 386, 912, 9370). U přestupků omisivních není však subjektivní zavinění třeba (Boh. A 8840).¹¹

V dalším výčtu právních předpisů uplatňujících se v minulosti v oblasti silničního provozu je možné zmínit opatření stálého výboru Národního shromáždění č. 275/1938 Sb. z. a n., o směru dopravy po veřejných silnicích a veřejných cestách. Uvedené opatření v ustanovení § 1 stanovilo, že „při

⁹ Např. zákon č. 125/1927 Sb. z. a n., o organizaci politické správy.

¹⁰ Zákodárce pojem „povinné péče“ občas výslovně užíval, např. podle § 43 zákona č. 81/1935 Sb. z. a n. „držitelé motorových vozidel jsou povinni pečovat o to, aby vozidlo bylo řízeno toliko osobami k tomu podle tohoto zákona oprávněnými“. Rozsah toho pojmu se však nepochybně vztahoval i na povinnosti takto výslovně nepojmenované.

¹¹ Hartmann, A.: *Zákony o motorových vozidlech*. Praha: Právnícké knihkupectví a nakladatelství V. Linhart, 1936, s. 572–573.

dopravě po veřejných silnicích a veřejných cestách jest používati pravé strany jízdní dráhy ve směru jízdy". V citovaném ustanovení jsou z hlediska dalšího vývoje právní úpravy silničního provozu obsaženy dva důležité pojmy, a to pojem doprava a pojem jízdní dráha. V dalších ustanoveních opatření č. 275/1938 Sb. z. a n. je provedena jejich legální definice, když dopravou - do té doby slovo používané především jako významově užší synonymum přepravy osob nebo nákladu - „rozumí se jízda vozidly všeho druhu, jízda na zvířatech a hnání nebo vedení zvířat, jakož i pochodující útvary a průvody“; „jízdní drahou rozumí se část silnice nebo cesty, která je určena především k jízdě vozidly.“ Pojem jízdní dráhy pak v pozdější právní úpravě nahradil pojem vozovky, nicméně ještě v současnosti se tohoto původního termínu občas užívá v soudní judikatuře či odborné literatuře. Z období existence protektorátu Čechy a Morava je možné zmínit jednak vládní nařízení č. 242/1939 Sb., o chování v silniční dopravě (zvané také dopravní řád silniční), a dále vládní nařízení č. 243/1939 Sb., o připuštění osob a vozidel k dopravě na silnicích (zvané též řád o připuštění k silniční dopravě). Po skončení 2. světové války a převratu politické moci v únoru 1948 došlo na území Československé republiky k nastolení nových politických a také právních vztahů. V rámci tzv. právnícké dvouletky v letech 1950 a 1951 se začalo s přizpůsobováním práva novým politickým a ekonomickým poměrům, což se nevyhnulo ani právním předpisům upravujícím provoz na silnicích. Byl přijat zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích, který nahradil výše zmíněnou protektorátní i prvorepublikovou právní úpravu. Zákon s sebou přinesl nový a dodnes užívaný termín „provoz na silnicích“, přičemž výrazu „provoz“ se do té doby užívalo především v normách soukromoprávního charakteru jako kupříkladu „provoz motorového vozidla“ či označení subjektu jako „provozovatel

vozidla" apod. Zákon č. 56/1950 Sb. byl později nahrazen vládním nařízením č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích. Tímto nařízením byla péče o bezpečnost a plynulost provozu na silnicích svěřena do působnosti ministerstva národní bezpečnosti, které ji vykonávalo prostřednictvím svých orgánů. Nařízení stanovilo, že k zabezpečení tohoto požadavku mají být v sídlech okresních a krajských národních výborů zřízeny dopravní inspektoráty pro daný územní obvod a hlavní dopravní inspektorát s působností celostátní se sídlem v Praze. K podrobnější úpravě nově zřízených dopravních inspektorátů, všeobecných pravidel silničního provozu a některých dalších podmínek souvisejících s provozem na silnicích byla vydána vyhláška ministerstva národní bezpečnosti č. 196/1953 Ú. l., o provozu na silnicích. Tuto vyhlášku nahradila vyhláška ministerstva vnitra č. 145/1956 Ú. l., o provozu na silnicích, která byla v účinnosti s určitými obměnami až do roku 2001.¹² Systém právní úpravy v oblasti provozu na pozemních komunikacích se v následujících letech rozdělil z jednotné právní úpravy do několika různých právních předpisů. V roce 1961 vstoupila v platnost a nabyla účinnosti vyhláška ministerstva vnitra č. 141/1960 Sb., kterou se vydávají pravidla silničního provozu. Od této chvíle až do roku 2000 byla pravidla silničního provozu upravena vždy samostatným právním předpisem. Dalšími právními předpisy zaměřenými na silniční provoz byly: 1. zákon č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích, který mimo jiné prováděl členění pozemních komunikací podle významu, určení a technického vybavení, 2. vyhláška ministerstva vnitra č. 56/1962 Sb., o Pomocné stráží veřejné bezpečnosti, která rozšířila okruh subjektů oprávněných k dohledu nad silničním provozem, respektive k ochraně veřejného pořádku, 3. vyhláška ministerstva vnitra č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, nebo 4. vyhláška

¹² Zrušena vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel.

federálního ministerstva dopravy č. 32/1972 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Samotná pravidla silničního provozu byla v následujících letech upravena vyhláškou ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu, která zavedla pojem „provoz na pozemních komunikacích“. Posledně zmíněná vyhláška byla v dalších letech nahrazena vyhláškou federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu, která byla derogována účinností vyhlášky federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, právního předpisu upravujícího silniční provoz až do doby účinnosti současné právní úpravy. V průběhu účinnosti vyhlášky FMV č. 99/1989 Sb. byl přijat zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, který měl napravit zřejmou absenci předpokládané zákonné formy povinností uložených účastníkům silničního provozu. Zákon, který nahradil do té doby účinné vládní nařízení č. 54/1953 Sb., mimo jiné vymezil ve všeobecné rovině povinnosti ukládané osobám zúčastněným v silničním provozu vyhláškou FMV č. 99/1989 Sb. a dalšími právními předpisy. Zákon č. 12/1997 Sb. však představoval pouze provizorní řešení potřebné zákonné právní úpravy v oblasti provozu na pozemních komunikacích po listopadu roku 1989. K naplnění tohoto požadavku došlo až přijetím zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

2.2 Aktuální právní úprava provozu na pozemních komunikacích a její stručná charakteristika

Silniční provoz, v soudobém legislativním jazyce pojmenovaný jako provoz na pozemních komunikacích, je upraven zákonem č. 361/2000 Sb. Zákon nabyl účinnosti dnem 1. 1.

2001, s výjimkou části šesté zrušující ustanovení § 7 vyhlášky MV č. 87/1964 Sb., které nabylo účinnosti dnem vyhlášení zákona. Krátce nato k provedení některých ustanovení zákona vstoupily v platnost a nabyly účinnosti celkem tři vyhlášky tehdejšího Ministerstva dopravy a spojů České republiky. Tou první byla vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích. Druhou byla vyhláška č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů. Třetí pak vyhláška č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod.

V pořadí devátou novelizací, s účinností od 1. 7. 2006, představuje zákon č. 411/2005 Sb. Novelizací došlo k poměrně zásadní obměně části právní úpravy, jež v některých prvcích částečně navazuje na dřívější právní úpravu silničního provozu (např. zadržení řidičského provozu), ovšem z větší části ji tvoří prvky v oblasti provozu na pozemních komunikacích dosud neznámé. Tvůrce zákona skutečnosti, že novela přináší změny zásadního charakteru jak ve vztahu vůči adresátům veřejné správy, tak vůči jejím vykonavatelům, přizpůsobil dobu legisvakance, která činila bezmála rok. Jak již bylo řečeno, jde o poměrně rozsáhlou změnu, a tak není možné ani účelné s ohledem na přiměřený rozsah této práce zde podrobně rozebírat její jednotlivá ustanovení. Poněkud zjednodušeně lze říci, že ty nevýznamnější změny tvoří instrumenty k zabezpečení zákonem požadovaného chování účastníků silničního provozu, zejména řidičů. Z pozměněných a zcela nových ustanovení zákona o silničním provozu je patrná snaha zákonodárce o to, aby efektivita vymáhání práva byla vyšší, než tomu bylo předtím. K tomu účelu v zákoně zakotvil například povinnost provozovatele vozidla, popřípadě osoby, které provozovatel vozidlo svěřil, sdělit policii nebo správnímu orgánu údaje potřebné k určení totožnosti osoby,

která vozidlo řídila v době spáchání přestupku (§ 10 odst. 3). Dále jde o zvýšení pořádkové pokuty za procesní delikty (§ 125a) nebo o možnost zabránění v jízdě a zadržení řidičského průkazu (§§ 118a, 118b a 118c) nebo o bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem včleněné do hlavy V. tohoto zákona především k potlačení zpětnosti (recidivy) u jednotlivých osob či oprávnění policisty vybrat kauci od řidiče motorového vozidla v případech stanovených v ustanovení § 125b zákona o silničním provozu.

Důvody k této razantní proměně zákona o silničním provozu lze spatřovat v tom, že předešlá právní úprava postrádala některé instrumenty efektivního působení na žádoucí chování adresátů veřejné správy v dané oblasti. Zákonodárce proto vyslyšel po několik let opakovaný apel Policie České republiky a Ministerstva dopravy na změnu poměrů. Troufám si tvrdit, že předmětné změny v právní úpravě směrem k účinnějším opatřením, jejichž cíl je možné spatřovat zejména ve snížení počtu společensky nežádoucích následků plynoucích z provozu na pozemních komunikacích, jsou veřejností akceptovány, a to i s vědomím, že represivní opatření související se změnou se mohou dotknout významné části dospělé populace. Novelizací totiž došlo k významnému rozšíření pravomocí orgánů veřejné moci, což by v konečném důsledku mělo při jejich uplatňování vést k efektivnějšímu zabezpečení požadovaného chování zejména řidičů motorových vozidel v souladu s tím, jak je regulováno tzv. pravidly silničního provozu, zahrnutými v zákoně č. 361/2000 Sb.

Novou úpravu zákona o silničním provozu i přes řadu jeho dílčích nedostatků je možné obecně hodnotit coby nakročení správným směrem. „Evropská tendence“,¹³ které se přizpůsobuje i Česká republika, je založena mimo jiné na tomto

¹³ Evropská komise vyhlásila v roce 2001 ambiciózní cíl – redukcí počtu usmrcených při dopravních nehodách z více než 40 000 v roce 2000 na 50 % v roce 2010 (Bílá kniha evropské dopravní politiky). K této iniciativě se připojila i ČR dokumentem „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu“, jejímž gestorem je Ministerstvo dopravy. Vláda schválila tento materiál usnesením č. 394 ze dne 28. dubna 2004.

předpokladu: Má-li být doprava na silnicích bezpečná a efektivní (plynulá), je s ohledem na její společenský rozmach nezbytné, aby byla dostatečně regulována, a to netoliko samotným působením pozitivní právní úpravy, ale aktivním a především účinným usměrňováním chování účastníků silničního provozu veřejnou správou v rámci výkonu správního dozoru.¹⁴ Novela zákona o silničním provozu k zabezpečení výše zmíněných požadavků skýtá jak orgánům oprávněným vykonávat dohled nad provozem na pozemních komunikacích, tak příslušným správním orgánům řadu účinných právních instrumentů. Při uvedení do praxe bude jistě záležet na způsobu, jak s těmito pravomocemi pověřené orgány budou zacházet. Tedy na jedné straně, aby např. kvůli svému komplikovanému administrativně-technickému základu nezůstaly oprávněními spíše opomíjenými (např. zabránění v jízdě nebo kauce), a na straně druhé, aby těchto právních prostředků nebylo vůči adresátům veřejné správy užíváno nad míru nezbytně nutnou, oproti principu proporcionality (např. zadržení řidičského průkazu).

Zákon o silničním provozu v nové podobě vykazuje několik výkladově problematických ustanovení, jakož i systémových nedostatků. V práci budou nastíněny pouze ty, které přímo souvisí s řízením o přestupcích proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

3. Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 odst. 1, 2, 3 př. z.

Na úvod této kapitoly předesílám, že z důvodu rozsahu předkládané práce zde nebude prováděn popis obecných zákonných znaků přestupku, s nimiž je možné se seznámit

¹⁴ J. Staša tento typ správního dozoru označuje jako pořádkový dozor. (Staša, J.: Úvod do českého správního práva, 2. vydání. Praha: PA ČR, 1996, s. 135.)

v celé řadě odborných publikací. Pozornost zde bude zaměřena na specifické znaky, které přistupují k znakům obecným a vyplývají z pojmu konkrétního přestupku, o němž pojednává tato kapitola.

Ustanovení § 22 př. z. s marginální rubrikou „přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích“ prošlo novelizací provedenou zákonem č. 411/2005 Sb. zásadní obměnou. Již samotné označení tohoto typu přestupku bylo v uvedené novele zharmonizováno s právní terminologií zákona č. 361/2000 Sb. Zákonodárce do tohoto ustanovení inkorporoval nové skutkové podstaty, například v ustanovení § 22 odst. 1 písm. b) př. z., dříve postihované podle ustanovení § 30 př. z. Z nové systematiky přestupkového zákona je zřejmé, že ustanovení § 30 př. z. se napříště v oblasti provozu na pozemních komunikacích neuplatní.

Novinka, ve srovnání s předešlou úpravou přestupkového zákona, spočívá v odlišném způsobu, jakým zákonodárce určuje sankce postihující většinu z jednání podle ustanovení § 22 př. z. Výše pokut i doba zákazu činnosti jsou nyní upraveny „rámcově“. Je stanovena jak dolní, tak horní hranice těchto sankcí, přičemž se ponechává na uvážení správního orgánu, v jaké výši vyměří sankci „v rámci“ těchto trestních sazeb. V důsledku toho správní orgán, popř. i jiné orgány vykonávající správní dozor, je při rozhodnutí o uložení této sankce vázán minimální výší pokuty stanovenou zákonem. Obecná horní mez pokuty podle ustanovení § 13 odst. 1 př. z. se u přestupků podle § 22 př. z., s ohledem na jeho vlastní (speciální) úpravu, neuplatní.

Další podstatnou změnu oproti předešlé úpravě přestupkového zákona související s ukládáním sankcí nalezneme v ustanovení § 22 odst. 12 př. z. Podle této úpravy od uložení sankce, s jedinou výjimkou podle odst. 10 bodu 1.,

nelze v rozhodnutí o přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích upustit. Vzhledem k dikci tohoto ustanovení lze soudit, že norma působí speciálně proti ustanovení § 11 odst. 3 př. z. vztahujícímu se ke všem přestupkům podle zvláštní části přestupkového zákona. Podle této úpravy *od uložení sankce lze upustit, jestliže k nápravě pachatele postačí samotné projednání přestupku*. Zákonodárce tak u přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích ustoupil od alternativního určení sankce podle předešlé právní úpravy, kdy ponechával na posouzení správního orgánu, kterou ze sankcí uvedených v příslušném ustanovení zvláštní části či kterou ze sankcí ostatních zvolí.¹⁵

Ustanovení § 22 odst. 12 př. z. dále taxativně vyjadřuje povinnost správního orgánu uložit sankci zákazu činnosti v případě spáchání určitého přestupku podle ustanovení § 22 př. z. Tento druh sankce lze uložit pachateli přestupku, jen pokud to zákon o přestupcích dovoluje ve své zvláštní části. K této zásadě přestupkový zákon v ustanovení § 14 odst. 1 kumuluje požadavek, že musí jít o činnost, kterou pachatel vykonává v pracovním nebo jiném obdobném poměru, nebo k níž je třeba povolení nebo souhlasu státního orgánu, a současně požadavek, že pachatel musí přestupek spáchat touto činností nebo v souvislosti s ní. V provozu na pozemních komunikacích půjde především o zákaz řízení motorových vozidel. Řízení motorového vozidla je činností k jejímuž (legálnímu) výkonu je podmínkou povolení (souhlas) státního orgánu. Za vydání takového povolení (vyslovení souhlasu) je možno považovat úkon správního orgánu, kdy žadatelé v rámci přenesené působ-

¹⁵ Daný stav zřejmě neodpovídá stavu původně zamýšlenému. Srov. Sněmovní tisk 833/2004, Důvodová zpráva k znění zákona o přestupcích: „Nejnižší sankcí, kterou bude možno za přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích uložit, kromě obecně přípustného napomenutí, tak bude pokuta minimálně ve výši 1500 Kč.“

nosti udělí řidičské oprávnění určité skupiny (podskupiny).¹⁶ Ovšem kupříkladu k jízdě na zvířeti takové povolení nebo souhlas státního orgánu zapotřebí není. Lze si jistě představit situaci, kdy jezdec na zvířeti se na výzvu policisty odmítne podrobit dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem. Takové jednání by mohlo naplňovat znaky skutkové podstaty přestupku podle § 22 odst. 1 písm. d) bod 1. př. z. a podle dikce ustanovení § 22 odst. 12 př. z. by mělo být povinně postiženo sankcemi podle ustanovení § 22 odst. 4 př. z. Ovšem v daném případě není možné uvažovat o tom, že by rozhodující správní orgán byl bez dalších skutečností¹⁷ oprávněn uložit za přestupek podle § 22 odst. 1 písm. d) bod 1. př. z. např. jezdcí na zvířeti (řidiči) trest zákazu činnosti, pokud by zároveň nebyly splněny podmínky předepsané v ustanovení § 14 odst. 1 př. z., protože z uvedeného ustanovení vyplývá, že předmětem zákazu nemůže být činnost, která neodpovídá výše provedenému vymezení, například také jízda na jízdním kole.¹⁸

Do doby zákazu činnosti se započítává doba, po kterou obviněný nemohl tuto činnost vykonávat, na základě ustanovení § 14 odst. 2 př. z. Podle současné právní úpravy nejčastěji půjde o započítání doby, kdy byl obviněnému zadržen řidičský průkaz podle §§ 118b, 118c zákona č. 361/2000 Sb. Tato skutečnost musí být obsažena ve výroku meritorního rozhodnutí v souladu s ustanovením § 77 př. z. Po uplynutí poloviny doby, na kterou byl zákaz činnosti vysloven, je potrestaný pachatel přestupku oprávněn navrhnout upuštění od zbytku sankce. Za mladistvého může návrh podat jeho zákonný zástupce nebo orgán péče o děti. Správní orgán může podle ustanovení §

¹⁶ Správní orgán může uložit zákaz činnosti také osobě, která řídí motorové vozidlo bez toho, že by byla držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění (§ 22 odst. 1 písm. e) bod 1 př. z.).

¹⁷ Např. vykonával-li by tento řidič uvedenou činnost v pracovním poměru nebo na základě souhlasu orgánu veřejné správy.

¹⁸ Nelze zakazovat ani zlovyky jako např. nemírné požívání alkoholu nebo návštěvu hostinců. Srov. Novotný, O., Dolenský, A., Jelínek, J., Vanduchová, M.: Trestní právo hmotné, I. Obecná část. Praha Codex, 1995, s. 205.

14 odst. 3 př. z. od výkonu zbytku zákazu činnosti upustit, jestliže pachatel přestupku způsobem svého života prokázal, že jeho další výkon není potřebný. I toto pojetí se zdá být pro potřeby praxe příliš široké a v důsledku toho byly v minulosti správními orgány uplatňovány různé způsoby výkladu tohoto ustanovení. K pochybnostem správního orgánu o „řádném“ způsobu života, neboť jen společenským soužitím oproštěným od sociálně závadného chování lze prokázat požadovanou nápravu, vedla i pověst o častém navštěvování restaurací a konzumaci alkoholu vypracovaná obecním úřadem v místě bydliště žadatele o upuštění od zbytku trestu. Z pohledu de lege ferenda by výkladové potíže zmírnilo nahrazení požadavku „způsobem svého života prokázal“ (žadatel nenese břemeno dokazování) stanovením konkrétnějších podmínek, např. „po tuto dobu nebyl postižen za přestupek, trestný čin nebo disciplinární delikt vztahující se k výkonu zakázané činnosti“. Dále by upuštění od zbytku zákazu činnosti mělo být napříště podmíněné, podobně jako tomu je v ustanovení § 61 odst. 2 trestního zákona. Zkušební doba by nesměla přesáhnout dobu, kdy by zbytek trestu měl jinak vypršet. Správní orgán by pro případ nesplnění výše uvedených podmínek během období podmíněného upuštění mohl uložit odpykání celého zbytku nevykonaného trestu zákazu činnosti.

3.1 Podle odst. 1 písmene a)

Tato část ustanovení § 22 př. z. představuje určité specifikum v jeho celkovém pojetí. Jednak v bodech 1. a 2. odkazuje na zvláštní právní úpravu, kterou v tomto případě není zákon o silničním provozu, jednak k naplnění objektivní stránky přestupku není nezbytně nutné současné porušení

některé z povinností uložených účastníkům provozu v zákoně č. 361/2000 Sb.¹⁹

Subjektem takového přestupku může být jen řidič vozidla (také nemotorového). Jeho legální definici lze převzít z výkladových ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., konkrétně ustanovení § 2 písm. d).

Za přestupek podle předmětného ustanovení přestupkového zákona podle ustanovení § 22 odst. 7 př. z. se uloží pokuta ve výši od 5000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti na dobu od šesti měsíců do jednoho roku. Přestupek nelze projednat v blokovém ani příkazním řízení (v příkazním řízení lze uložit pokutu do 4000 Kč).

Bod 1. - K naplnění znaků skutkové podstaty tohoto přestupku, jak lze dovodit z textu zákona, nepostačí pouhé užití vozidla, které nesplňuje podmínky podle zvláštního zákona,²⁰ ale je nutné, aby jeho technická nezpůsobilost k provozu na pozemních komunikacích byla tak závažná, že tento stav představuje bezprostřední hrozbu pro ostatní účastníky tohoto provozu. Co je a není stavem, který bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, zákon ponechává výkladu subjektu oprávněného takový přestupek projednávat. Nepochybně tím bude například případ, kdy řidič použije vozidlo s nefunkčními brzdami.²¹ Naopak bezprostřední ohrožení nemůže představovat například samotná okolnost, že vozidlo je provozováno bez povinné technické prohlídky nebo měření emisí.²²

Bod 2. - Přestupku se dopustí ten řidič, který v provozu užívá vozidla, které není registrováno v registru silničních

¹⁹ Byť užívání vozidla technicky nezpůsobilého k provozu na pozemních komunikacích může být současně považováno za porušení § 5 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb.

²⁰ Přestupkový zákon zde odkazuje na zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

²¹ Srov. § 37 písm. a) zákona č. 56/2001 Sb.

²² Srov. § 40 a následující zákona č. 56/2001 Sb.

vozidel, a přitom této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá. Jako zvláštního právního předpisu bude pro tento případ nutné užít zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. Z ustanovení § 6 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb. plyne obecná povinnost k registraci vozidla, které má být provozováno na pozemních komunikacích na území České republiky. Zákon tuto povinnost částečně omezuje, když v dalším textu připouští určité výjimky.

Bod 3. - Přestupku podle tohoto ustanovení se dopustí ten, kdo řídí vozidlo, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena. Subjekt tohoto přestupku musí mít tedy postavení řidiče uvedeného vozidla. Pokud tento řidič nebude současně vlastníkem, popř. provozovatelem vozidla, může být v některých případech komplikované dokázat jeho zavinění, a to i v mezích nedbalosti nevědomé.

V minulosti se jako neúspěšné ukázaly pokusy kvalifikovat takové jednání jako trestný čin poškozování cizích práv podle ustanovení § 209 trestního zákona. Podle názoru Nejvyššího soudu České republiky jednání obviněného spočívajícího v tom, že motorové vozidlo opatří jinou než přidělenou státní poznávací značkou proto, aby ho mohl používat v silničním provozu, nenaplnuje skutkovou podstatu trestného činu podle § 209 tr. zákona, a to ani v případě, že tuto státní poznávací značku odejme bez vědomí majitele z cizího motorového vozidla.²³

Za právně postižitelné lze považovat i jednání, kdy řidič na vozidle, kterému dosud nebyla přidělena žádná registrační značka, užívá registrační značku udělenou jinému vozidlu,

²³ Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 24.4.1997, sp. Zn. 2 Tzn 210/1996.

neboť z interpretace předmětného ustanovení vyplývá, že řidič může na vozidle užit toliko značku tomuto vozidlu přidělenou. V takovém případě by přestupce zřejmě mimo spáchání předmětného přestupku souběžně spáchal přestupek podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) bod 2. př. z. V žádném případě však není možné podle tohoto ustanovení přestupkového zákona postihnout osobu jen proto, že řídí silniční motorové vozidlo, které není opatřeno (označeno) registrační značkou, jak ukládá ustanovení § 38 odst. 1 písm. c) zákona č. 56/2001 Sb. Tyto případy je možné subsumovat pod ustanovení podle § 22 odst. 1 písm. l) př. z.

3.2 Podle odst. 1 písmene b)

Předmětné ustanovení přestupkového zákona je vůči ustanovení podle § 30 př. z. ustanovením speciálním, a proto podle této nové systematiky zákona jsou osoby, které řídí vozidlo nebo jedou na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky oproti předešlé právní úpravě, postižitelné právě podle ustanovení § 22 př. z. Zákonodárce, zřejmě ve snaze přiblížit konstrukcí povinností podle přestupkového zákona navazující konstrukci obsažené v zákoně o silničním provozu, který reglementuje související povinnosti řidiče, nově determinuje povinnost předchozí právní úpravě neznámou, že *řidič dále nesmí uvedenou činnost vykonávat v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem.* Z předneseného požadavku vyplývá, že pachatelem takového přestupku může být pouze řidič, jenž po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky řídí vozidlo. Musí tak činit v době, kdy je těmito látkami prokazatelně ovlivněn. Přestupkový zákon tak v předmětném ustanovení nepřevzal abstraktně vyjádřenou povinnost řidiče

podle ustanovení § 5 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., tj. „v takové době ... kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem“. Jazykový výklad této dikce zákona o silničním provozu nás může dovést až k absurdním závěrům. Kupříkladu řidič, který v době jízdy není ovlivněn alkoholem nebo návykovou látkou, ale s ohledem na dobu, která od konzumace uplynula, by těmito látkami ovlivněn mohl být, by tak porušil uloženou povinnost v ustanovení § 5 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb. To proto, že zákon o silničním provozu oproti úpravě ustanovení § 22 odst. 1 písm. b) př. z. postihujícího pouze reálné ovlivnění řidiče alkoholem nebo jinou návykovou látkou zahrnuje také potenciální hrozbu tohoto ovlivnění. S přihlédnutím k argumentům *reductio ad absurdum* (důkaz dovedení do absurdních důsledků), *popř. reductio ad impossibile* (důkaz dovedením do nemožných důsledků), současně nedostatku materiálního znaku přestupku, bude také zřejmě vyloučen postih řidiče podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. l) př. z.

Z dikce ustanovení § 22 odst. 1 písm. b) př. z. vyplývá, že řidič musí být pod vlivem alkoholu neboli musí být alkoholem relevantně ovlivněn. Jaká hladina alkoholu, jiné návykové látky může řidiče relevantně ovlivnit, přestupkový zákon neupravuje. S určitým vodítkem se můžeme setkat ve zvláštní právní úpravě zákona č. 361/2000 Sb., kde v přehledu jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a přehledu počtu bodů za tato jednání, tvořícím přílohu tohoto zákona, je upraveno, že řidič je ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče vyšší než 0,3 ‰, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem. Avšak s ohledem na to, že soudy, resp. orgány činnými v trestním řízení ani správními

organy, nebylo akceptováno vymezení „stavu vylučujícího způsobilost“ obsažené v podobě citované přílohy zákona č. 361/2000 Sb. (bližší kapitola 3.3), lze i nadále uvažovat o tom, že tyto orgány hranici ovlivnění řidiče alkoholem nebo návykovými látkami samy určí, a to nejlépe na podkladě klinických poznatků. Každopádně je nutné při dané úvaze počítat s tím, že v krvi větší části populace je obsažena fyziologická hladina alkoholu.

Pod toto ustanovení přestupkového zákona bude možné rovněž subsumovat případy, kdy řidič požije alkohol nebo užívá jiné návykové látky během jízdy (§ 5 odst. 2 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb.). Otázkou je, zda je současně nezbytné řidiči prokázat, že v době, kdy řídí vozidlo (jede na zvířeti), je pod vlivem těchto látek, jak se stanoví v závěru předmětného ustanovení přestupkového zákona. Jinými slovy, zda k postihu řidiče postačí dokázat, že během jízdy se například napil alkoholu, nebo je nutné také dokázat, že tímto alkoholem byl během jízdy ovlivněn. (Řidič se může napít jen nepatrného množství alkoholu nebo se látka nestačí u řidiče vstřebat do krve během jízdy a jeho schopnosti nebudou reálně postiženy.)²⁴ Je nutné zkoumat charakter „nebo“ v ustanovení § 22 odst. 1 písm. b) př. z. při spojení výroků „řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po “ a „v takové době po požití alkoholického nápoje “. Nepochybně půjde o disjunkci neboli o alternativu. Potom platí buď výrok první, nebo druhý, ale nevylučuje se, aby platily oba zároveň (naproti tomu se ovšem vylučuje, že by neplatil ani první, ani druhý výrok).²⁵ Z toho pak plyne závěr, že k naplnění znaků skutkové podstaty přestupku podle § 22 odst. 1 písm. b) př. z. může vést i samotné porušení

²⁴ Podle § 201 trestního zákona (ohrožení pod vlivem návykové látky) je nutné vždy prokázat, že osoba se v době výkonu určité, zde specifikované činnosti, nacházela ve stavu vylučující způsobilost. Nepostačí tedy samotný důkaz o tom, že osoba bezprostředně před výkonem této činnosti např. konzumovala alkohol bez toho, že by bylo možné z tohoto dovodit zákonem požadovaný stav v době vykonávání této činnosti

²⁵ Srov Knapp, V. Vědecká propedeutika pro právníky Praha EUROLEX BOHEMIA, 2003, s. 101

povinnosti stanovené ustanovením § 5 odst. 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb.

Pachateli přestupku podle § 22 odst. 1 písm. b) př. z. se uloží pokuta v rozmezí od 10 000 Kč do 20 000 Kč a zákaz činnosti na dobu od šesti měsíců do jednoho roku. Blokové a příkazní řízení je u daného přestupku vyloučeno.

3.3 Podle odst. 1 písmene c)

V tomto případě jde o kvalifikovanou skutkovou podstatu vůči ustanovení písmenu b) odstavce 1. Podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. c) př. z. se přestupku dopustí ten, *kdo v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky.* Pojem stav vylučující způsobilost není vymezen v přestupkovém ani trestním zákoně, kde tvoří znak skutkové podstaty trestného činu podle ustanovení § 201 (ohrožení pod vlivem návykové látky). Patří k typickým neurčitým pojmům ve správním právu, který vyžaduje při aplikaci práva v každém konkrétním případě interpretaci svého obsahu.²⁶ V praxi se dosud za takový stav považovalo, jestliže hladina alkoholu v krvi řidiče dosáhla 1 promile. V konkrétním případě mohla být požadovaná hodnota nižší. (U jiné návykové látky bylo třeba **zjistit stupeň ovlivnění** a s tímto v praxi ustáleným měřítkem jej srovnat.)²⁷ I když samotný přestupkový zákon nestanoví žádné pomůcky pro jeho výklad, určitý pokus na dané téma bylo možné postřehnout v úpravě zákona o silničním provozu po jeho novelizaci zákonem č. 411/2005 Sb., konkrétně v příloze tohoto zákona zabývající se přehledem jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených

²⁶ Staša, J.: Úvod do českého správního práva, 2. vydání. Praha: PA ČR, 1996, s. 18, 19

²⁷ Novotný, O., Dolenský, A., Jelínek, J., Vanduchová, M.: Trestní právo hmotné II. Zvláštní část. Praha. Codex, 1995, s. 108.

předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počtu bodů za tato jednání. Zde stav vylučující způsobilost byl v případě alkoholu vyjádřen hladinou od 0,3 ‰ a v případě jiné návykové látky jejím prostým užitím. Je však třeba připomenout, že předmětné ustanovení přestupkového zákona neobsahuje dispozi-
ci, která by odkazovala na přílohu zákona o silničním provozu, kde by byla obsažena část právní normy. Přílohu zákona, respektive její terminologii, bylo možné považovat za auto-
nomní (odlišnou), uzpůsobenou zejména potřebám předmětu úpravy zákona o silničním provozu (tj. systemizaci určitých jednání a tomu odpovídajícímu počtu bodů).²⁸

Pokud nedojde k nové právní úpravě, lze očekávat, že správní orgány se i nadále budou potýkat se značnou komplikací při interpretaci „stavu vylučujícího způsobilost“ v těch případech, kdy řidič bude ovlivněn jinou návykovou látkou (ve smyslu terminologie přestupkového zákona). Je tomu tak proto, že alkohol (tj. etanol či etylalkohol) je jediná látka, kdežto jiných návykových látek je mnoho a navíc tvoří aktivní metabolity. Metabolismus návykových látek proti alkoholu je mnohem složitější a mnohem více variabilní. U návykových látek zákonodárce do tohoto pojmu zahrnul celou řadu psychotropních, omamných a jiných látek, jejichž účinky na organismus (jeho centrální nervový systém) budou rozdílné.

Obdobné právně-aplikační obtíže můžeme sledovat také v ustanovení § 201 trestního zákona (ohrožení pod vlivem návykové látky), k němuž je předmětné ustanovení přestupkového zákona korespondujícím přestupkem. (Tzn. že se formální znaky obou těchto deliktů překrývají, konkurují si a liší se tedy stupněm nebezpečnosti jednání pro společnost.) Trestní zákon navíc oproti úpravě přestupkového zákona nijak nerozlišuje mezi alkoholem a návykovými látkami, když alkohol považuje za

²⁸ Podle stanoviska náměstkyně nejvyšší státní zástupkyně pro legislativu a mezinárodní pomoc Zdeňky Koudelky č. SL 742/2006 pak státní zastupitelství obecně považují za určující hranici pro kvalifikaci trestného činu podle § 201 tr. zákona množství alkoholu v krvi ve výši 1 ‰. V individuálních případech se nevylučuje postih od 0,8 ‰.

jednu z návykových látek. Jak trestněprávní, tak i správněprávní praxe dosud jednotně vykládala stav vylučující způsobilost podmínkou existence jakéhosi „vyššího stupně“ ovlivnění řidiče návykovou látkou (resp. alkoholem). Vyššího stupně proto, že například alkohol negativně účinkuje na schopnost řidiče bezpečně řídit motorové vozidlo pochopitelně i v množství menším než 1 promile. Soudní praxe se vytýčila hranicí 1 promile jako určující „stav vylučující způsobilost“ u alkoholu. Logicky tedy musí jít o vyšší stupeň ovlivnění než při hladině alkoholu v krvi do 1 promile. Obdobné interpretační kritérium by mělo být uplatněno také v případě zatím abstraktního pojetí „vyššího stupně“ ovlivnění návykovou látkou, jinou než je alkohol. Abstraktní proto, že rozhodovací praxe soudů konkrétní určující hranici(-e) pro návykové látky postrádá. Postrádá ji proto, že s ohledem na množství návykových látek a pestrost účinků je obtížné ji vytýčit pro každou látku jednotlivě. Bohužel některé soudy tuto obtíž eliminují poněkud nekorektně, když bez výhrad přijímají hodnocení některých znalců, že jakékoliv ovlivnění návykovou látkou odlišnou od alkoholu je nutné považovat za dosažení stavu vylučujícího způsobilost. Je zřejmé, že mezi „podstatným“ ovlivněním schopností řidiče ať už alkoholem, nebo psychotropní, omamnou látkou není z právního hlediska rozdíl. Řidič jednoduše není schopen vykonávat tuto soustředěnou činnost. Pokud soudní praxe nepovažuje stupeň ovlivnění do 1 promile z trestněprávního hlediska za významný, potom z logického i systematického výkladu popsaného ustanovení nelze předpokládat, že by u návykových látek tak tomu mělo být v případech jakéhokoliv (i malého) množství v organismu řidiče. Podle mého názoru má ovlivnění návykovými látkami v porovnání s alkoholem svá specifika. Těmto specifikům by měl odpovídat způsob právní regulace, tzn. aby zde právní normy skutečně působily k dosažení žádoucího stavu

stanoveného právní politikou.²⁹ Nelze však tuto právně-pozitivní nedokonalost suplovat rozšiřováním podmínek (trestní) odpovědnosti, jak se tomu v některých případech děje.

Nedůvodná pluralita interpretace v této oblasti by představovala rozpor se základními hodnotami, které od práva jako normativního systému očekáváme. Především s hodnotami právní jistoty (formální spravedlnosti) a materiální spravedlnosti (založené na určitém rovném hodnocení, resp. pořádacím kritériu), které jsou nejvlastnějším smyslem samotné existence práva.³⁰

Pachatelů přestupku podle § 22 odst. 1 písm. c) př. z. se uloží pokuta v rozmezí od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti na dobu od jednoho roku do dvou let. Blokové a příkazní řízení je u daného přestupku vyloučeno.

3.4 Podle odst. 1 písmene d)

Subjektem přestupku podle tohoto ustanovení může být pouze řidič vozidla nebo jezdec na zvířeti, který nesplní výzvu učiněnou orgánem veřejné moci podle zvláštního právního předpisu. Z uvedené systematiky je zřejmé, že jak způsob výzvy, tak oprávnění vyzývajícího subjektu k tomuto musí mít oporu ve zvláštní právní úpravě. Přestupkový zákon zde odkazuje na zákon č. 361/2000 Sb., který jednak v ustanovení § 5 odst. 1 písm. f), g) ukládá řidiči příslušné povinnosti a jednak v ustanovení § 124 odst. 9 písm. f), g) poskytuje

²⁹ Srov. Knapp, V.: Teorie práva, 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 1995, s. 40. V. Knapp dále poznamenává, že i při právní regulaci je důležitá zpětná vazba, která spočívá v zabezpečení soustavné vědomosti regulátoru o působení regulace a zabezpečení regulátoru na odchylky předmětu regulace od cílového stavu. Znamená to požadavek soustavné informovanosti zákonodárného orgánu o působení právní normy a jeho neprodlené korektivní reakce, není-li právní norma efektivní.

³⁰ Srov. Gerloch, A.: In Gerloch, A., Maršálek, P. (ed.) Problémy interpretace a argumentace v soudobé právní teorii a právní praxi, Praha: Eurolex Bohemia s. r. o., 2003, s. 13.

policii³¹ potřebné oprávnění. Protože podmínky výzvy podle právního předpisu jsou zahrnuty do zákonných znaků tohoto přestupku, je nutné zodpovědět otázku, zda zákon č. 361/2000 Sb. je jediným zvláštním právním předpisem, na nějž se přestupkový zákon odkazuje, a pro případ, že nikoliv, pak jaké další zákony tuto „výzvu“ upravují.

Další zvláštní úpravu, oproti přestupkovému zákonu uspořádávající povinnosti osob a pravomoci orgánů veřejné moci při konzumaci alkoholu a užívání návykových látek v určitých činnostech odlišně, představuje zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů. Bezprostředně po nabytí účinnosti tohoto zákona, tj. 1. 1. 2006, bylo v médiích možné zaznamenat informace o tom, že strážníci obecní policie jsou podle této nové úpravy oprávnění provádět dechovou zkoušku ke zjištění, zda řidič není ovlivněn alkoholem, spolu s vyjádřením několika zástupců tohoto orgánu obce k tomu, že již tyto kontroly aktivně vykonávají. Pražský magistrát, respektive představitelé Městské policie hl. m. Prahy, k tomu zaujali názorově jednotný, avšak spíše pasivním postoj, když nejprve prostřednictvím svých webových stránek na tuto novou kompetenci strážníků občany upozorňovali.³² Svůj názor k této problematice vyjádřilo též Ministerstvo vnitra, odbor bezpečnostní politiky, když zveřejnilo na webových stránkách právní výklad vybraných ustanovení zákona č. 379/2005 Sb.³³

Názory řady představitelů obecních policií, jakož i Ministerstva vnitra nesdílím. V zásadě je nutné si uvědomit, že obě výše uvedené normy si svým způsobem konkurují, a to proto, že každá svým způsobem upravuje určité povinnosti osob

³¹ Z ustanovení § 124 odst. 9 zákona č. 361/2000 Sb. je patrné, že takovou pravomoc má příslušník Policie České republiky ve služebním stejnokroji.

³² Např. prostřednictvím ankety „Mám jako občan povinnost podrobit se na oprávněnou výzvu strážníka MP orientačnímu vyšetření na přítomnost alkoholu?“, viz. www.mppraha.cz.

³³ Viz www.mvcr.cz/2003/odbor/obp/stanop/tabak.doc.

vykonávajících činnost, jež je způsobilá ohrozit jiné osoby na zdraví a majetku, a zejména rozporně upravují jednak pravomoci orgánů k prověrce těchto osob, jednak způsob zjišťování ovlivnění těmito látkami. Ovšem vzhledem k tomu, že právní normy nemohou s ohledem na zachování právní jistoty působit vzájemně rozporně - ať už logicky, nebo praxeologicky,³⁴ je nepřipustné, aby se obě tyto uvedené normy v provozu na pozemních komunikacích uplatnily v celém rozsahu současně. Proto je nutné se na počátku pokusit rozpoznat, který z daných právních předpisů se v rámci projednávání přestupků podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. d) uplatní jako speciální a který se neuplatní, popř. se uplatní pouze subsidiárně. V publikacích zabývajících se teorií práva můžeme na dané téma nalézt jen velmi málo pomůcek pro rozlišení právní normy obecné a speciální.³⁵

Podle výše zmíněného stanoviska ministerstva vnitra je zákon č. 379/2005 Sb. „normou speciální zejména pro oblast ochrany před škodami na zdraví a potažmo i majetku ... Okruh osob podléhající režimu § 16 odst. 1 a 2 nelze jednoznačně vymezit ... Vždy bude záležet na posouzení situace strážníkem ... V provozu na pozemních komunikacích se však bude nepochybně jednat o činnost spočívající v řízení vozidel motorových i nemotorových a řízení tramvaje ... Tabákový zákon (pozn. autora rozuměj zákon č. 379/2005 Sb.) ve výše uvedeném rozsahu má při aplikaci přednost před obecnými ustanoveními uvedenými v § 5 odst. 1 písm. f) a g) a odst. 2 písm. a) až d) silničního zákona“. Označení této normy jako speciální lze chápat ve více významech. Pokud však pozornost zaměříme toliko k výše nastíněnému rozlišení právních norem (podle povahy hypotézy), potom platí, že žádný právní předpis není sám o sobě speciální, či obecný; tuto „vlastnost“ je nutné vždy

³⁴ Srov. Knapp, V.: Teorie práva, 1. vydání, Praha, C. H. Beck, 1995, s. 166.

³⁵ Např. V. Knapp ve své publikaci této problematice věnoval toliko 3 odstavce (viz Knapp, V.: tamtéž, s. 158, 159).

dovozovat ze systému právního řádu, nebo v našem případě ze vztahu alespoň dvou právních předpisů, tj. zákona č. 361/2000 Sb. a zákona č. 379/2005 Sb. Nejprve je vhodné připomenout vybraná ustanovení obou těchto norem. Podle ustanovení § 1 písm. a) zákona č. 379/2005 Sb. tento zákon stanoví opatření směřující k ochraně před škodami na zdraví působením tabákových výrobků, alkoholu a jiných návykových látek. Zákon tento požadavek blíže konkretizuje v ustanovení 16 odst. 1, kde osoba, která vykonává činnost, při níž by mohla ohrozit život nebo zdraví svoje nebo bližších nebo poškodit cizí majetek, nesmí požívat alkoholické nápoje nebo užívat jiné návykové látky při výkonu této činnosti nebo před jejím vykonáváním. A podle odstavce 2 uvedeného ustanovení pak odbornému vyšetření zjišťujícímu obsah alkoholu nebo jiných návykových látek včetně odběru biologického materiálu k jeho stanovení je povinna podrobit se osoba, která se požitím těchto látek uvedla do stavu, v němž bezprostředně ohrožuje sebe nebo jiné osoby, veřejný pořádek nebo majetek, dále osoba, u které je důvodné podezření, že přivodila jinému újmu na zdraví v souvislosti s požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky. Naproti tomu podle ustanovení § 1 zákona č. 361/2000 Sb. zákon upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích. Tyto povinnosti pak blíže specifikuje kupříkladu ustanovení § 5 odst. 2 písm. b, když řidič nesmí řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky ... nebo kupříkladu ustanovení § 5 odst. 1 písm. f), když je řidič povinen podrobit se na výzvu policisty dechové zkoušce. Z provedené citace dotčených ustanovení obou právních norem lze dovodit, že zákon č. 379/2005 Sb. představuje právní úpravu uplatňující se pro široký okruh společenských vztahů. Subjekty, kterým zákon ukládá povinnosti, nejsou blíže specifikovány. Naproti tomu zákon č. 361/2000 Sb. představuje

úpravu, která se uplatní pouze v provozu na pozemních komunikacích. Zde po svém ukládá pouze vymezeným subjektům (řidičům) konkrétní povinnosti. Podle mého soudu není sporu o tom, jakým způsobem rozlišit vzájemný vztah obou zmíněných právních předpisů v případě jejich působnosti na výše uvedené chování řidičů v provozu na pozemních komunikacích. O vzájemném vztahu těchto norem pak musí platit *lex specialis derogat generali*.

Výše provedený výklad bych doplnil ještě o několik poznámek. Za prvé pokud řidič poruší výše zmíněnou povinnost a zákon č. 361/2000 Sb. navazuje na toto porušení některý z dalších komponentů, je nutné i v dalších částech užit zákon o silničním provozu. Za druhé porušení výše zmíněných povinností (a některých dalších) předepsaných zákonem č. 361/2000 Sb. je vázáno na právní následek, který upravuje ustanovení § 22 odst. 1 písm. b), c) d) př. z. Tato úprava přestupkového zákona se rovněž vztahuje toliko k speciálnímu subjektu, tj. řidiči a jeho určitému protiprávnímu chování v provozu na pozemních komunikacích. Dané dispozice ustanovení § 22 př. z. korespondují svojí systematikou, jakož i právním jazykem s vybranými ustanoveními zákona č. 361/2000 Sb. Naproti tomu právní terminologie užitá v ustanovení § 16 zákona č. 379/2005 Sb., ale i jeho systematika mnohem více navazuje na ustanovení § 30 př. z. Za třetí je nutné podotknout, že také zákon č. 37/1989 Sb., o ochraně před alkoholismem a jinými toxikomaniemi, coby předchůdce zákona č. 379/2005 Sb. vykazoval určité rozdíly v porovnání se zákonem č. 361/2000 Sb. Ani v minulosti se v praxi v případě těchto rozdílů nepostupovalo na úseku provozu na pozemních komunikacích podle prvního z uvedených právních předpisů.

Pokud je právě nastíněná úvaha správná, potom z ní lze odvodit tyto teze. Především zákon č. 361/2000 Sb. stanoví, kdo je v rámci správního dozoru v provozu na pozemních

komunikacích³⁶ oprávněn vyzvat řidiče k dechové i orientační zkoušce, respektive při splnění stanovených podmínek k lékařskému vyšetření. Podle ustanovení § 124 odst. 9 písm. f), g) zákona č. 361/2000 Sb. tak může učinit příslušník policie ve služebním stejnokroji. To, že zákon za příslušníka policie nepovažuje strážníka obecní policie, vyplývá z ustanovení § 79 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., a proto lze vyloučit (argumentum per eliminationem), že by strážník obecní policie měl výše uvedené pravomoci. Pokud by tyto pravomoci pro strážníky obecní policie měly být založeny v ustanovení § 16 odst. 3, 4 zákona č. 379/2000 Sb., jak tvrdí ministerstvo vnitra a představitelé obecní policie některých obcí, potom by v souladu s tímto „speciálním předpisem“ stejná oprávnění v provozu na pozemních komunikacích měly i jiné subjekty, tedy mimo Policii České republiky např. Vojenská policie a Vězeňská služba. Tento závěr samozřejmě poukazuje na absurdní důsledky této úvahy (deductio ad absurdum).

Bod 1. - Přestupku se dopustí řidič, který se na výzvu policisty odmítne podrobit dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem, nebo orientační zkoušce, není-li ovlivněn návykovou látkou. Ani zvláštní právní předpis, na který přestupkový zákon v tomto ustanovení odkazuje, neupravuje podmínky předmětné výzvy policisty ani způsob, jakým se dechová zkouška a orientační zkouška provádějí. Lze se domnívat, že výzva musí být učiněna zcela srozumitelně, tedy musí být vůči řidiči verbálně přednesena. Naproti tomu za odmítnutí podrobit se uvedené výzvě lze považovat nejen verbálně vyjádřené předsevzetí řidiče zkoušku nevykonat, ale jakékoliv chování řidiče, které nevede ke splnění jeho povinnosti.

Zákonodárce v rozporu s dosavadní systematikou zákona č. 361/2000 Sb. nezařadil mezi povinnosti řidiče v ustanovení §

³⁶ Zákon tuto činnost v § 124 odst. 9 zákona č. 361/2000 Sb. vymezuje slovy „při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích“.

5 povinnost se na výzvu policisty podrobit orientační zkoušce, není-li ovlivněn návykovou látkou. Tuto povinnost řidiče tak lze dovodit jen nepřímou (argumentum a contratio) z pravomoci policisty založené v ustanovení § 124 odst. 9 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb. nebo spíše přímo z ustanovení § 22 odst. 1 písm. d) bod. 1 př. z.

Co se týče dechové zkoušky, ke zjištění, zda řidič není ovlivněn alkoholem, přestupkový zákon ani zákon č. 361/2000 Sb. nepředepisuje způsob, jakým se tato zkouška provádí. Lze usuzovat, že přítomnost alkoholu v dechu je nutno zjistit objektivní metodou, nikoliv prostým úsudkem policisty, že z dechu řidiče je cítit alkohol.

Přestupkový zákon stejně tak ani zákon o silničním provozu blíže neupravují podmínky orientační zkoušky ke zjištění, zda řidič není ovlivněn návykovou látkou. Může být sporné, zda v takovém případě má být připuštěno subsidiární užití ustanovení § 16 odst. 4 zákona č. 379/2005 Sb. V takovém případě s ohledem na taxativní výčet (... pomocí dechové zkoušky, popř. odběru slin) by bylo možné u řidiče provést toliko odběr slin, a to bez možnosti další prověrky, např. psychomotorického testování.³⁷ To se zdá nepřijatelné zvláště při uvážení celé škály nejrůznějších návykových látek a jejich četných metabolitů zastoupených v nevypočitatelných a navzájem řádově odlišných koncentracích, kdy těžko můžeme v nejbližší době očekávat, že by policisté měli při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu k dispozici univerzálně funkční a spolehlivý analyzátor umožňující jednoduchý test, podobně jako tomu je u dechové zkoušky pro zjišťování přítomnosti alkoholu v organismu.

³⁷ V rámci projektu ROSITA II (Roadside Testing Assessment) probíhajícího v několika zemích EU provádí dopravní policie terénní orientační testy. Mimo detekce drog ve slinách pomocí různých analyzátorů policisté provádí především psychomotorické testy, vyšetření očí spočívající v prověření horizontálního i vertikálního nystagmu, velikosti a reakce zorniček na světlo, zbarvení spojivek. Dále i Rombergovu zkoušku rovnováhy, chůze, otáčení atd.

Bod 2. - Přestupku se dopustí řidič, který se na výzvu policisty odmítne podrobit lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoliv to není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví. Tomuto ustanovení odpovídá úprava zákona č. 361/2000 Sb., a to v ustanovení § 5 odst. 1 písm. f), které ukládá řidiči povinnost podrobit se na výzvu policisty dechové zkoušce a v případě pozitivního zjištění i lékařskému vyšetření s odběrem krve nebo močí ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem. V souladu s tímto ustanovením každému řidiči, je-li k tomu policistou vyzván, náleží obligatorní povinnost se podrobit dechové zkoušce a jen, má-li tato zkouška pozitivní výsledek, také povinnost podstoupit lékařské vyšetření. Z logické úvahy nad tímto ustanovením pak plyne závěr, že řidič není povinen strpět lékařské vyšetření tehdy, jestliže předtím nebyla provedena dechová zkouška, nebo byla-li zkouška provedena, pokud neměla pozitivní výsledek. Z výše uvedeného však není zřejmé, jakým způsobem má policista zjišťovat ovlivnění u řidiče, který není schopen absolvovat dechovou zkoušku buď pro trvalou zdravotní poruchu (v případě těžkého astmatika nebo u člověka s ochrnutou tváří), nebo je-li momentálně zdravotně indisponován (např. po úrazu obličeje, čelistí apod.). V praxi nejsou nijak neobvyklé případy takové opilosti řidiče, že v jejím důsledku není schopen dechovou zkoušku úspěšně absolvovat. Nebo jak podrobovat tomuto testu řidiče zraněného při dopravní nehodě. Nabízí se tu celá řada eventualit, které zákon vůbec nezohledňuje, a je sporné tvrzení, že nepodrobení se orientační zkoušce ve výše uvedených případech je možné považovat za chování contra legem (respektive jestli tím dojde k naplnění znaků subjektivní stránky skutkové podstaty přestupku).

Bod 3. - Přestupku se dopustí řidič, který se na výzvu policisty odmítne podrobit lékařskému vyšetření, není-li ovlivněn návykovou látkou, ačkoliv to není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví. Tato úprava byla do přestupkového zákona vtělena v souvislosti s novelizací zákona o silničním provozu, ovšem oba právní předpisy danou problematiku upravují různým způsobem. Ze systematiky ustanovení § 22 odst. 1 písm. d) př. z. lze učinit závěr, že na rozdíl od pozitivního výsledku dechové zkoušky jako *condicio sine qua non* pro výzvu k lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li řidič ovlivněn alkoholem, k povinnosti strpět, respektive oprávnění vyzvat řidiče k lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn návykovou látkou, přestupkový zákon výslovně nepožaduje pozitivní výsledek předchozí orientační zkoušky, respektive zřejmě její provedení vůbec nepožaduje. Kdežto ustanovení § 124 odst. 9 zákona č. 361/2000 Sb. vymezuje pravomoc policisty tak, že policista je oprávněn vyzvat řidiče k orientační zkoušce, není-li ovlivněn návykovou látkou, a v případě pozitivního zjištění k odbornému lékařskému vyjádření. Ovšem řidiči v ustanovení § 5 odst. 1 písm. g) ukládá povinnost podrobit se odbornému lékařskému vyšetření na výzvu policisty, přičemž takováto výzva není v porovnání s ustanovením § 5 odst. 1 písm. f) ničím podmíněna. Na základě logického i systematického výkladu předmětných ustanovení přestupkového zákona a zákona o silničním provozu je možné učinit závěr, že policista je oprávněn vyzvat řidiče, aby se podrobil (odbornému)³⁸ lékařskému vyšetření, není-li ovlivněn návykovou látkou, a to i bez předchozí orientační zkoušky. Pokud ovšem před tím řidiče podrobí orientační zkoušce, pak takovou výzvu

³⁸ Požadavek odbornosti zákon č. 361/2000 Sb. nijak blíže nespecifikuje. Přestupkový zákon při novelizaci toto kritérium nepřevzal a navíc praxe si jím nijak neřídí. Zdá se, že za daného stavu je nadbytečný požadavek jakési „vyšší“ odbornosti lékařského vyšetření zakotvený v ustanovení § 5 odst. 1 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb.

může učinit jen v případě pozitivního výsledku orientační zkoušky.³⁹

3.5 Podle odst. 1 písmene e)

Dané ustanovení přestupkového zákona se zabývá postihem jednání řidiče motorového vozidla, které úzce souvisí s porušením podmínek, jejichž splnění je nutné pro řízení motorových vozidel. Přestupkový zákon přísnější tresty (co se týče výše pokuty a délky zákazu činnosti) váže k bodu 1. a 5., naopak mírnější sankce postihují jednání podle bodů 2. až 4.

Bod 1. - Řidič, který takový přestupek spáchá, není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění. Takové jednání řidiče bude nutné posuzovat současně z hlediska trestněprávního, neboť trestní zákon nově obsahuje ustanovení § 180d, podle kterého bude potrestán ten, kdo řídí motorové vozidlo, ačkoliv není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle zvláštního zákona. Gramatickým výkladem lze dojít k závěru, že formální znaky obou skutkových podstat se úplně nepřekrývají. K dané problematice rozlišování skutků zakládajících trestný čin podle ustanovení § 180d trestního zákona a ustanovení § 22 odst. 1 písm. e) bod. 1 př. z. zaujalo stanovisko Nejvyšší státní zastupitelství České republiky. Podle jeho výkladu: Pokud je osoba řidičem (má oprávnění k řízení motorového vozidla určité skupiny), avšak řídí motorové vozidlo, k jehož řízení nemá oprávnění podle jeho zařazení do určité podskupiny tohoto řidičského oprávnění, bude takové jednání postižitelné nikoliv jako trestný čin, ale jen jako přestupek. U postihu řidičů, kteří sice jsou držiteli řidičského oprávnění patřícího do určité skupiny, ale řídí motorové vozidlo

³⁹ Z pohledu výrokové logiky jde o kontravalentní vztah mezi ustanoveními § 5 odst. 1 písm. g) a § 124 odst. 9 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb.

zařazené do jiné skupiny, než pro niž získali řidičské oprávnění, není trestní postih podle ustanovení § 180d trestního zákona vyloučen. Důležitým aspektem takové závěru budou především existující disproporce v požadavcích, jejichž splnění podmiňuje udělení řidičského oprávnění určité skupiny. Půjde o situace, kde osoba řídí motorové vozidlo bez příslušného řidičského oprávnění (přitom je držitelem oprávnění pro jinou skupinu řidičských oprávnění) a z jehož provozování vzniká pro ostatní účastníky provozu podstatně vyšší stupeň ohrožení než při řízení vozidla, pro kterou je takový řidič ve skutečnosti vybaven řádným řidičským oprávněním.⁴⁰

Bod 2. - Dané ustanovení umožňuje trestat řidiče, který řídí motorové vozidlo, přestože mu byl zadržen řidičský průkaz. I zde je nutné se nejprve vypořádat s případnou konkurencí trestního zákona. Případný postih podle ustanovení § 180d trestního zákona zřejmě nepřichází v úvahu, protože v rozporu s požadavky tohoto ustanovení zadržení řidičského průkazu samotné řidičské oprávnění neodnímá, tzn. je nadále zachováno. Řidič nesmí toliko dočasně řídit motorové vozidlo, neboť mu tuto činnost zákon o silničním provozu v ustanovení § 118b odst. 2 zakazuje. Dále je nutné se vypořádat s otázkou, zda lze takové jednání kvalifikovat jako trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí podle ustanovení § 171 odst. 1 písm. c) trestního zákona. Tato úvaha je opodstatněná už proto, že na jedné straně stojí rozhodnutí policisty, respektive správního orgánu řidičský průkaz zadržet a na druhé straně stojí právní následek z tohoto rozhodnutí plynoucí, a to zákaz řídit motorové vozidlo v době zadržení řidičského průkazu. Podle trestního zákona se trestného činu „maření úředního rozhodnutí“ podle ustanovení § 171 odst. 1 písm. c) dopustí ten, kdo maří nebo podstatně stěžuje výkon

⁴⁰ Srov. stanovisko NSZ ČR č.j.: SL 728/2006.

rozhodnutí soudu nebo jiného státního orgánu tím, že vykonává činnost, která mu byla zakázána.

Z díkce ustanovení § 171 odst. 1 písm. c) trestního zákona lze dovodit nutnost existence rozhodnutí soudu nebo správního orgánu o tom, že osoba nesmí ve vymezeném období vykonávat určitou činnost. Lze tedy dovodit, že předmětem takového rozhodnutí musí být výrok o tom, že se určitá činnost pachateli deliktu zakazuje. Pokud ve světle tohoto argumentu budeme zkoumat charakter rozhodnutí o zadržení řidičského průkazu, pak zjistíme, že předmětem tohoto rozhodnutí není zakázat řidiči motorového vozidla vykonávat činnost spočívající v řízení motorového vozidla, nýbrž odebrat mu dočasně listinu označovanou jako řidičský průkaz. (Policista ani správní orgán nedisponují pravomocí, s výjimkou faktického pokynu, předmětnou činnost řidiči zakazovat.) Teprve zákon o silničním provozu v ustanovení § 118b odst. 2 s tímto rozhodnutím spojuje právní následek spočívající právě v zákazu řídit motorové vozidlo. Tuto argumentaci nelze překlenout tím, že správní orgán ve výroku rozhodnutí uvede buď odkaz na předmětné ustanovení zákona o silničním provozu, nebo jeho doslovnou citaci.⁴¹ (Uvedený způsob navíc může být sporný v tom, zda citace ustanovení § 118b odst. 2 zák. č. 361/2000 Sb. vůbec náleží do výrokové části rozhodnutí o zadržení řidičského průkazu.) Dále je nutné zvážit (gramatickým výkladem), zda tím, že zákonodárce v ustanovení § 171 odst. 1 písm. c) trestního zákona požaduje, aby „pachatel vykonával činnost, která mu byla zakázána“, neboli vykonával „zakázanou činnost“, záměrně neužívá tohoto právního termínu coby označení určitého druhu sankce podle přestupkového zákona i trestního zákona.⁴²

⁴¹ Zákaz řídit motorové vozidlo po dobu zadržení řidičského průkazu je uložen ex lege, nikoliv ex actu, jak požaduje § 171 odst. 1 písm. c) trestního zákona.

⁴² Např. § 11 odst. 1 písm. c) př. z., § 27 písm. e) a násl. trestního zákona.

V neposlední řadě - a možná poněkud nadbytečně - lze také vést poměrně složitou úvahu o tom, jestli jde soudním trestáním porušení zákazu vyplývajícího z bezprostředního zásahu popř. předběžného opatření (blíže následující výklad) o žádoucí či disproporcionální zásah do lidských práv a svobod, když posléze nemusí být sankce zákazu činnosti v meritorním rozhodnutí vůbec uložena. Určitou analogií k uvedenému lze shledat v trestněprávní judikatuře, kde předběžné opatření podle občanského soudního řádu nepostačuje ke kvalifikaci „činnosti, která mu byla zakázána“ požadované ustanovením § 171 odst. 1 písm. c) trestního zákona (srov. Rt 11/79).⁴³

Pokud by výše uvedená argumentace byla přijata jako nesprávná či nepřesvědčivá a i další námitka systematického výkladu této právní problematiky podle úpravy přestupkového zákona (§ 22 odst. 1 písm. e) bod. 2 př. z.) byla odmítnuta s tím, že toto jednání je korespondujícím přestupkem vůči trestnímu zákonu, potom je nutné uvést, že materiální znak takového činu by podle současné soudněrozhodovací praxe nemusel dosahovat výše požadované trestním zákonem. Totiž řada soudů a státních zastupitelství hodnotí jakékoliv porušení zákazu řídit motorové vozidlo jako jednání dosahující stupně nebezpečnosti činu pro společnost vyššího než nepatrného, popř. bez nároků na vícečetnost útoků. Jiné soudy nebo státní zastupitelství zastávají opačný názor. Jízda na krátkou vzdálenost, respektive nepodaří-li se řidiči vyvrátit toto tvrzení, nedosahuje stupně nebezpečnosti vyššího, než je nepatrný.⁴⁴ V další rozhodovací praxi nejde o

⁴³ Dolenský, A. a kol.: *Trestní zákon a související předpisy (stručný komentář)*. Praha: EUROUNION s. r. o., 1995, s. 234.

⁴⁴ Např. usnesení státního zástupce Okresního státního zastupitelství v Pelhřimově ze dne 13. 1. 1997 pod sp. zn. Zt 997/96, usnesení státního zástupce Okresního státního zastupitelství v Náchodě pod zn. 1 Zt 528/97, usnesení Okresního soudu v Pelhřimově zn. 2 T 183/96, usnesení Okresního soud v Jindřichově Hradci zn. 1 T 64/97.

trestný čin, byla-li řidiči prokázána pouze jediná jízda.⁴⁵ Takový postoj některých orgánů činných v trestním řízení (v některých regionech) zřejmě pramenil z předchozí právní úpravy, která znala různou kvalifikaci maření úředního rozhodnutí podle povahy, rozsahu, intenzity, trvání a následků - jako přestupek, přečin a v závažných případech i jako trestný čin. Svůj názor v této souvislosti projevil též Nejvyšší soud České republiky, z jehož usnesení zn. 3 Tdo 690/2003 ze dne 7. 8. 2003 zde ocitují, že formální znaky skutkové podstaty trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí dle § 171 odst. 1 písm. c) trestního zákona jsou naplněny i jednáním, jež má povahu jednorázového aktu, spočívajícího v porušení zakázané činnosti. Citované ustanovení zákona přitom nepředpokládá, že vykonávání zakázané činnosti musí být natolik závažné (soustavné nebo trvajících delší dobu), aby byl výkon rozhodnutí zmařen, jak to vyžadovalo původní ustanovení § 171 odst. 1 písm. c) trestního zákona, kdy méně závažné případy maření výkonu rozhodnutí soudu nebo jiného státního orgánu vykonáváním zakázané činnosti bylo možno postihnout jako přečin podle § 7 písm. b) tehdy platného zákona č. 150/1969 Sb., o přečinech. K materiální stránce trestného činu soud uvedl, že při úvahách o tom, zda obviněný naplnil materiální znak trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí dle § 171 odst. 1 písm. c) trestního zákona, tedy zda čin dosahuje vyššího stupně nebezpečnosti pro společnost, než je stupeň nepatrný (§ 3 odst. 2 trestního zákona), je nutno v souladu se současnou judikaturou (viz rozhodnutí č. 43/1996 Sb. rt) vycházet ze skutečnosti, že již stanovením formálních znaků určité skutkové podstaty zákon předpokládá, že při jejich naplnění v běžně se vyskytujících případech bude stupeň

⁴⁵ Např. usnesení státního zástupce Okresního státního zastupitelství v Náchodě pod zn. Zt 181/97, usnesení státního zástupce Okresního státního zastupitelství v Trutnově pod zn. 2 Zt 1255/97-3.

společenské nebezpečnosti činu pro společnost zpravidla vyšší než nepatrný.

Zadržení řidičského průkazu policistou (dozorčím orgánem) při výkonu správního dozoru v provozu na pozemních komunikacích je právní povahou bezprostředním zásahem, tedy mocenským úkonem, kterému nepředchází správní řízení. Jaké prostředky právní ochrany proti zadržení řidičského průkazu policistou má postižená osoba? Soudní řád správní v ustanovení § 82 až 87 upravuje podmínky přípustné žaloby na ochranu před zásahem správního orgánu. Tato úprava obecně připouští přezkoumávání pokynů nebo donucení orgánů veřejné moci. Ovšem v tomto případě by žaloba proti bezprostřednímu zásahu policisty byla zřejmě označena jako nepřipustná, neboť „jinými právními prostředky“ k dosažení ochrany nebo nápravy mohou být i procesní prostředky ve správním řízení, jestliže po zadržení řidičského průkazu musí být v krátké lhůtě zahájeno správní řízení, v němž se bude dále rozhodovat o jeho zadržení.

Správní řízení o případném pokračování zadržení řidičského průkazu až do doby pravomocného rozhodnutí o přestupku zahájí až správní orgán, a to v zákonné lhůtě 5 pracovních dnů ode dne doručení oznámení o zadržení řidičského průkazu (§ 118c odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.). V praxi se ukázalo, že správní orgány mají v řadě případů potíže dodržet lhůtu stanovenou pro zahájení řízení. Dokonce v nedávné minulosti většina obecních úřadů obcí s rozšířenou působností v takových případech řidiči zadržený řidičský průkaz vracela. Později bylo od této praxe na základě metodického pokynu Ministerstva dopravy všeobecně upuštěno. Nicméně problém se zahájením řízení nadále přetrvává, ať už jde o případy, kdy správní orgán učiní jeden neúspěšný pokus a na další až do doby projednávání přestupku rezignuje, případně pokusy o zahájení řízení průběžně opakuje, přičemž

nespoléhá na fikci doručení (§ 24 odst. 1 Spr. ř.) ani oznámení o zahájení řízení nedoručí prostřednictvím veřejné vyhlášky (§ 25 odst. 2 Spr. ř.).⁴⁶ Nabízí se otázka, jak pohlížet na případy, kdy správní orgán o zadržení řidičského průkazu nijak nerozhodne a řidič bude přistižen, jak řídí motorové vozidlo. Zda i v takovém případě bude možné řidiče postihnout podle ustanovení § 22 odst. 2 písm. e) bod 2. př. z.? Na jedné straně je se zadržením řidičského průkazu (bezprostředním zásahem) spojena právní závaznost povinnosti zdržet se řízení motorového vozidla. Na straně druhé by účelem tohoto neformálního úkonu neměl být dlouhodobý zásah do právních poměrů adresáta,⁴⁷ proto na něj zákon v poměrně krátké lhůtě navazuje postup správního orgánu, kterému ve správním řízení buď umožňuje rozhodnout tak, že řidičský průkaz zůstane zadržen do doby rozhodnutí o přestupku, nebo ukládá řidičský průkaz vrátit zpět řidiči. Domnívám se, že v těchto případech není možné uvažovat o postihu řidiče podle předmětného ustanovení přestupkového zákona. Ostatně výkladovou pomůcku k dané problematice lze nalézt také v ustanovení § 118c odst. 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., když správní orgán má vrátit zadržený řidičský průkaz bez zbytečného odkladu jeho držiteli, jestliže nerozhodne o zadržení řidičského průkazu podle ustanovení § 118c odst. 1. Zřejmě není podstatné, z jakých důvodů správní orgán o zadržení nerozhodl, respektive řidičský průkaz bezodkladně nevrátil držiteli.

Otázkou je, jak posuzovat takové rozhodnutí správního orgánu o zadržení řidičského průkazu z hlediska správněprávní teorie i stávajícího pozitivního práva. Přestože právní následky tohoto správního aktu se dotýkají práva řídit

⁴⁶ Obdobná situace také může nastat např. i tehdy, prokáže-li dotčená osoba svoji dočasnou nepřítomnost jako překážku vyzvednutí uložené písemnosti (§ 24 odst. 2 Spr. ř.).

⁴⁷ Srov. Sněmovní tisk 833/2004, Důvodová zpráva k změně zákona č. 361/2000 Sb., odd. II, bod 3). „Zákon vychází z principu, že zásah je nutno omezit pouze na dobu nezbytně nutnou pro ochranu bezpečnosti provozu.“

motorové vozidlo, nelze v jeho vydání spatřovat iniciaci nápravných nebo sankčních prostředků coby procesního aspektu správního dozoru. V důvodové zprávě k zákonu č. 411/2005 Sb. je tento instrument charakterizován jako předběžné opatření.⁴⁸ Mimo uvedené můžeme jistou analogii k tomuto spatřovat v ustanovení § 95 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. (pozastavení řídičského oprávnění), kde zákonodárce dotčený institut označuje *expressis verbis* jako předběžné opatření. Analogii mezi těmito oběma postupy správního orgánu spatřují proto, že se po nabytí účinnosti zákona č. 361/2000 Sb. v roce 2001 právě institut pozastavení řídičského oprávnění stal určitým „ekvivalentem“ zrušeného zadržení řídičského průkazu, když správní orgán mohl v konkrétním případě z důvodů stanovených zákonem rozhodnout o pozastavení výkonu řídičského oprávnění do doby právní moci rozhodnutí o přestupku. Takové rozhodnutí vydal ještě před vydáním meritorního rozhodnutí ve věci, pro kterou výkon řídičského oprávnění pozastavil, respektive nejčastěji před zahájením přestupkového řízení. A právě zde nacházíme podstatu nastíněné otázky, zda o takovém rozhodnutí správního orgánu, tudíž i o zadržení řídičského průkazu, může být uvažováno jako o předběžném opatření, pokud není součástí řízení o přestupku podle přestupkového zákona a takové řízení nebylo do té doby vůbec zahájeno. (Naproti tomu v civilním procesu, kde má tento institut větší uplatnění, lze nařídít předběžné opatření jak před zahájením řízení ve věci, tak i po jeho zahájení.) Ve správním řízení má tento institut předběžného opatření zajistit, aby nedošlo ke zmaření účelu řízení před vydáním rozhodnutí. Jeho obsahem je mimo jiné uložení účastníkům řízení, aby něco vykonali, něčeho se zdrželi nebo něco strpěli. Odpadne-li v průběhu dalšího řízení důvod, pro který bylo uloženo, předběžné opatření správní orgán zruší. V opačném případě předběžné opatření

⁴⁸ Sněmovní tisk 833/2004, Důvodová zpráva k změně zákona č. 361/2000 Sb., odd. II, bod 3.

pozbývá účinnosti v souvislosti s nabytím právní moci rozhodnutí ve věci.⁴⁹ Jak v případě pozastavení řidičského oprávnění, tak zadržení řidičského průkazu jde o úpravu právních poměrů prozatímní, která nemůže sama o sobě trvat bez omezení a její účinek je předpokládaně omezen (ukončen) např. rozhodnutím o odnětí řidičského oprávnění nebo rozhodnutím, kterým se ukládá zákaz činnosti. Na základě tohoto výkladu lze úvahu uzavřít s tím, že i přesto, že se v řízení o zadržení řidičského průkazu neuplatní obecná úprava předběžného opatření podle ustanovení § 61 Spr. ř., je úprava zadržení řidičského průkazu podle zákona o silničním provozu obecné právní úpravě podobná co do účelu.

Zadrží-li policista a správní orgán řidiči řidičský průkaz, potom v souladu s ustanovením § 14 odst. 2 př. z. a ustanovením § 118c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb. se započítává doba počínající prvotním zadržením řidičského průkazu do doby následně uloženého zákazu činnosti.⁵⁰ Platí, že správní orgán dobu, při níž pachatel přestupku formálně nesměl řídit motorové vozidlo, vždy započítá do doby zákazu činnosti bez ohledu, zda pachatel předmětný zákaz pramenící z tohoto bezprostředního zásahu také skutečně dodržoval. Tento stav se zdá být velmi příznivý pro pachatele přestupku, kterému má být uložen zákaz činnosti. Tento pachatel může být „de jure“ za své jednání podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. e) bod 2. př. z. poměrně přísně sankcionován. Ovšem dopustil-li se před tímto porušením zákazu jiného přestupku, za který mu byl podle přestupkového zákona zadržen řidičský průkaz, mělo by dojít k projednání obou přestupků tak, že by správní

⁴⁹ Průcha, P.: Předběžné opatření. In: Madar, Z. a kol.: Slovník českého práva. Praha: LINDE Praha a. s., 1995, s. 876.

⁵⁰ V praxi je možné setkat se s tím, že správní úřad počítá do zákazu činnosti dobu od odevzdání řidičského průkazu (ta je vždy pozdější) a nikoliv od doručení rozhodnutí o pozastavení řidičského oprávnění, protože tady nemožnost řídit motorové vozidlo nezpůsobuje odevzdání tohoto dokladu, ale vydání předmětného rozhodnutí. (Blíže výklad platnosti správního aktu např. v publikaci Hendrycha D. a kol. s. 66 a Staši J. s. 82.) Neuposlechnutí výzvy k odevzdání řidičského průkazu ve stanovené lhůtě může být postíženo podle § 46 odst. 1 př. z.

orgán zahrnul do společného řízení i onen pozdější přestupek nebo více takových přestupků (tj. řízení motorového vozidla v době zadržení řidičského průkazu). Podle ustanovení § 12 odst. 2 př. z. vyjadřujícího zásadu absorpce (poena major absorbet minorem - větší trest pohlcuje trest menší) by pak pachatele více přestupků mohl správní orgán potrestat jen za přestupek nejpřísněji postižitelný a při uložení sankce zákazu činnosti by - bez ohledu na nedodržování zákazu řídit motorové vozidlo - musel provést zápočet doby zadržení řidičského průkazu.⁵¹

S výše předestřenu problematikou také úzce souvisí případné souběžné uložení zákazu činnosti soudem i správním orgánem. V praxi jistě může docházet k situacím, kdy policista po dopravní nehodě osobě v souladu s ustanovením § 118a odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb. zadrží řidičský průkaz. Správní orgán poté, a po předchozím souhlasu státního zástupce, rozhodne o zadržení řidičského průkazu do doby pravomocného rozhodnutí o trestném činu. Osoba, které byl řidičský průkaz takto zadržen, však dané omezení nebude respektovat a do doby meritorního rozhodnutí o trestném činu spáchá přestupek podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. e) bod 2 př. z. Jak soud, tak správní orgán obě trestně relevantní jednání postihnou trestem zákazu činnosti, čímž dojde k souběžným účinkům této sankce.

Z výše uvedeného vyplývá, že se zadržením řidičského průkazu jsou „de jure“ spojeny právní následky pro takto postižené adresáty veřejné správy, ovšem k jejich splnění „de facto“ nemusí dojít, a přesto se jejich formální existence může významně promítnout do délky nutného odpykání trestu zákazu činnosti uloženého v meritorním rozhodnutí o přestupku. Daný stav může jistě napomáhat nejen nežádoucímu

⁵¹ V určitých případech je východiskem z této situace aplikace ustanovení § 118c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb. Vždy pokud přestupce měl být potrestán mírnější nižší sankcí, než jaká mu hrozí podle § 22 odst. 1 písm. e) bod 2 př. z.

chování řidičům motorových vozidel, ale i případnému „klientelismu“ uplatňovanému ze strany správních orgánů vůči „vybraným“ jedincům.

Při úvaze de lege ferenda by napříště porušení zákazu řídit motorové vozidlo v době zadržení řidičského průkazu mělo tvořit překážku započtení do doby zákazu činnosti podle § 14 odst. 2 př. z.

Bod 3. - Podle tohoto ustanovení bude postižena osoba, která řídí motorové vozidlo bez toho, že by byla držitelem platného osvědčení profesní způsobilosti. Podmínky této profesní způsobilosti stanoví zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Podrobit se zdokonalování odborné způsobilosti je povinné pro řidiče uvedené v ustanovení § 48 odst. 1 tohoto zákona. Řidiči, který se takovému zdokonalování odborné způsobilosti podrobil v souladu se zákonem, pak příslušný obecní úřad s rozšířenou způsobilostí vydá tzv. osvědčení profesní způsobilosti řidiče. Právě tuto listinu je každý řidič vykonávající činnost kvalifikovanou v ustanovení § 48 zákona č. 247/2000 Sb. povinen při řízení motorového vozidla mít u sebe, případně předložit ji policistovi při kontrole.

Bod 4. - Pojem zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel lze zjistit z ustanovení § 84 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., kde se touto rozumí tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel. Z uvedeného jsou patrné dvě různé složky zdravotní způsobilosti, kterými musí každý řidič povinně disponovat. O tom, kdo je způsobilý k řízení motorových vozidel, rozhoduje lékař zejména na základě lékařské prohlídky, případně dalších potřebných odborných vyšetření, přičemž mimo to zákon o silničním provozu v ustanovení § 84 odst. 3 negatorně vymezuje, jaké osoby

zdravotní způsobilostí nedisponují. Podmínky zdravotní způsobilosti, jakož i rozsah lékařské prohlídky a odborného vyšetření a další související náležitosti stanoví prováděcí předpis.⁵²

Bod 5. - Zákonodárce v tomto bodě upravuje postih osob v případech, kdy osoba, která řídí motorové vozidlo, je držitelem řidičského průkazu vydaného v zahraničí a této osobě byl tuzemským soudem nebo správním orgánem pravomocně uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řídit motorová vozidla.⁵³ Zde zřejmě jde o přestupek korespondující s trestným činem podle ustanovení § 171 odst. 1 písm. c) trestního zákona. (Bližší výklad k této problematice viz kapitola 3.5 k bodu 2.)

3.6 Podle odst. 1 písmene f)

Subjektem přestupku podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) př. z. může být pouze osoba, která řídí vozidlo. V souladu s ustanovením § 2 odst. 1 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb. se za vozidlo považuje motorové vozidlo, nemotorové vozidlo a tramvaj. Na základě systematiky přestupkového zákona i zákona o silničním provozu lze vyloučit, že by subjektem mohl být jezdec na zvířeti.

Bod 1. - Toto ustanovení řidiči vozidla zakazuje, aby za jízdy držel v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení. Tato povinnost koresponduje s povinností podle ustanovení § 7 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb. Z dikce předmětného ustanovení přestupkového zákona i zákona o silničním provozu je zjevné,

⁵² Vyhl. Ministerstva zdravotnictví č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel).

⁵³ Pravděpodobně tu nepůjde o případy, kdy osobě byl před tím zadržen řidičský průkaz, který obecní úřad obce s rozšířenou působností neprodleně odeslal příslušnému orgánu státu, jež řidičský průkaz vydal (§ 118b zákona č. 361/2000 Sb.

že zákonodárce měl v úmyslu nikoliv zamezit tomu, aby řidič vozidla za jízdy s někým vedl telefonický hovor (což je jinými prostředky dovoleno), ale zabránit mu v tom, aby při této činnosti nebyla snížena jeho schopnost plně ovládat řízení vozidla.

Podle ustanovení § 7 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb. jsou z tohoto omezení vyjmuti řidiči vozidel bezpečnostních sborů, ozbrojených sil a vojenského zpravodajství pod podmínkou, že zároveň plní služební povinnosti. Obdobně to platí i pro řidiče vozidel jednotek požární ochrany a zdravotnické záchranné služby.

Osobě, která spáchá přestupek podle § 22 odst. 1 písm. f) bodu 1. př. z., se uloží pokuta v rozmezí od 1500 Kč do 2500 Kč. Přestupek je rovněž možné projednat buď v příkazním, nebo blokovém řízení, přičemž v blokovém řízení se osobě uloží pokuta ve výši 1000 Kč. Blokové řízení jsou oprávněny provádět kromě obecních úřadů obcí s rozšířenou působností také orgány policie.

Bod 2. - Přestupku se dopustí ten, kdo jako řidič vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou o více než 40 km/h v obci nebo o 50 km/h mimo obec. Ve srovnání s dřívější úpravou přestupkového zákona (tzn. § 22 odst. 1 písm. a) ve znění do účinnosti zákona č. 411/2005 Sb.) jeho současná úprava připouští, aby za dané jednání byl postižen také řidič tramvaje. Nejvyšší dovolenou rychlost pro jednotlivé druhy vozidel upravuje zákon č. 361/2000 Sb. Zde jsou stanoveny limity pro jízdu v obci a mimo obec s ohledem na kategorii pozemní komunikace. Tyto obecně stanovené limity mohou být sníženy, popř. zvýšeny ve specifických úsecích komunikací místní úpravou nebo přechodnou úpravou

prostřednictvím svislé dopravní značky „Nejvyšší dovolená rychlost“ (č. B 20a).⁵⁴

V řízení o přestupku podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) bod 2. př. z. se jeho pachateli uloží pokuta v rozmezí od 5000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti na dobu od šesti měsíců do jednoho roku. Příkazní i blokové řízení je v daném případě vyloučeno.

Bod 3. - Přestupku se dopustí ten, kdo jako řidič vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou o více než 20 km/h v obci nebo o 30 km/h mimo obec.

Osobě, která spáchá přestupek podle § 22 odst. 1 písm. f) bodu 3. př. z., lze uložit pokutu v rozmezí od 2500 Kč do 5000 Kč. Přestupek je rovněž možné projednat buď v příkazním, nebo blokovém řízení, přičemž v blokovém řízení se osobě uloží pokuta ve výši 2500 Kč. Bloková řízení jsou oprávněny provádět kromě obecních úřadů obcí s rozšířenou působností také orgány policie a obecní policie. Zákon zde upravuje přísnější postih recidivního jednání. Osobě, která v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců spáchá stejný přestupek, se mimo pokuty ve výše uvedeném rozmezí uloží trest zákazu činnosti na dobu od jednoho měsíce do šesti měsíců. Toto recidivní jednání potom s ohledem na ustanovení § 22 odst. 11 př. z. není možné postihnout pokutou v blokovém řízení. Není ani možné tento zmíněný opakovaný přestupek projednat v příkazním řízení.

Bod 4. - Přestupku se dopustí ten, kdo jako řidič vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou o méně než 20 km/h v obci nebo méně než 30 km/h mimo obec. Zákonodárce se oproti předešlé úpravě přestupkového zákona, kdy obdobné jednání nemělo samostatnou úpravu, a bylo jej proto nutné

⁵⁴ § 9 odst. 1 písm. u) vyhl. 30/2001 Sb.

subsumovat pod ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) tehdejšího př. z., zřejmě chtěl vyhnout případným aplikačním (výkladovým) sporům, které v minulosti postih daného jednání provázely. Konkrétně bylo nutné v praxi čelit námitkám obviněných řidičů, případně jejich (právních) zástupců v řízení o přestupku, když protestovali proti subsumpci jednání spočívajícího v překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 30 km/h nebo o 50 km/h mimo obec pod ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) tehdejšího př. z. Tyto námitky byly zdůvodňovány nejčastěji tím, že v daném případě nedochází k jinému jednání, jak požaduje zmíněné ustanovení přestupkového zákona, a to proto, že jednání je vymezeno ustanovením § 22 odst. 1 písm. a) tehdejšího př. z. Předmětným sporem o subsumpci popisovaného jednání se zabýval Nejvyšší správní soud, který rozhodl, že podle jazykového výkladu se písmeno a) (§ 22 odst. 1) vztahuje jen na zde uvedené případy překročení nejvyšší povolené rychlosti. Pouze v případě, kdy by z daného ustanovení vyplývalo, že zcela vyčerpává všechny případy překročení rychlosti, by byl přípustný argument a contrario, což by znamenalo, že jiné než zde popsané překročení nejvyšší povolené rychlosti není přestupkem. Takový závěr však ze samotného textu písm. a) v žádném případě jazykovým výkladem dovodit nelze, proto by pro něj musely svědčit některé další argumenty; tak tomu však také není. Jak objektivní význam daného ustanovení, tak historické důvody jeho vzniku vedou naopak k závěru, že jiné překročení nejvyšší povolené rychlosti, než které je popsáno v písm. a), je nutné projednat v režimu § 22 odst. 1 písm. f) př. z. Uvedený závěr je také v souladu s jazykovým výkladem písm. f), neboť překročení nejvyšší povolené rychlosti o 14 km/h zcela jistě není jednáním popsáním v písm. a) uvedeného ustanovení, a proto jde zcela jistě o jiné jednání ve smyslu písm. f). Pro závěr, který by byl v rozporu s tímto jazykovým

výkladem, by bylo třeba velmi závažných argumentů, kterých se však, jak bylo výše uvedeno, nedostává a ani stěžovatel žádné neuváděl. Naopak výklad provedený stěžovatelem nejen, že je v rozporu s jazykovým zněním uvedených ustanovení, ale ještě by se jeho prostřednictvím dospělo k nezamýšleným závěrům, tj. že jedno z pravidel bezpečnosti a plynulosti dopravy - stanovená povolená rychlost - ztrácí smysl.⁵⁵

Osobě, která spáchá přestupek podle § 22 odst. 1 písm. f) bodu 4. př. z., se uloží pokuta v rozmezí od 1500 Kč do 2500 Kč. Přestupek je rovněž možné projednat buď v příkazním, nebo blokovém řízení, přičemž v blokovém řízení se osobě uloží pokuta ve výši 1000 Kč. Blokové řízení jsou oprávněny provádět kromě obecních úřadů obcí s rozšířenou působností také orgány policie a obecní policie.

Bod 5. - Podle daného ustanovení přestupkového zákona bude možné nejtypičtěji postihnout ta jednání, kdy řidič vozidla nesplní povinnost uloženou v ustanovení § 70 zák. č. 361/2000 Sb. a nezastaví vozidlo na příkaz světelného signálu s červeným světlem stůj (č. S 1a, S 2a, S 3a)⁵⁶ nebo na pokyn policisty stůj (příloha č. 9).⁵⁷ (Zastavit vozidlo znamená přerušit jízdu z důvodu nezávislého na vůli řidiče.)⁵⁸

O projednání přestupku platí totéž co v bodu 3. s tím rozdílem, že v blokovém řízení může obecní policie uložit pokutu řidiči jízdního kola.

Bod 6. - Podle tohoto ustanovení přestupkového zákona se za přestupek považuje jednání osoby při řízení vozidla, pokud *neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky nebo nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kdy je povinen tak učinit podle vlastního*

⁵⁵ Rozsudek NSS As 4/2005-65 ze dne 25. 8. 2006 (zdroj www.nssoud.cz).

⁵⁶ § 24 odst. 1, § 29 odst. 1 písm. a) vyhl. č. 30/2001 Sb.

⁵⁷ Totéž.

⁵⁸ § 2 písm. p) zákona č. 361/2000 Sb.

právního předpisu⁵⁹, a dále, když ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje, nebo ohrozí chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vyjíždění na pozemní komunikaci nebo otáčení a couvání.

Podrobná navazující úprava práv a povinností obou uvedených účastníků provozu na pozemních komunikacích je obsažena v zákoně o silničním provozu. Bez složité úvahy je zřejmé, že zákonodárce užitou právní terminologií i samotnou konstrukcí jednotlivých ustanovení zákona o silničním provozu rozlišuje jednak případy, kdy chodec přechází vozovku po přechodu pro chodce, jednak případy, kdy chodec přechází vozovku, popř. jde po vozovce a zákon *expressis verbis* stanoví, že přitom nesmí být ohrožen řidičem, a dále ostatní případy, kdy chodec přechází vozovku, respektive jde po vozovce. V dalším výkladu bude proto nutné pokusit se blíže objasnit smysl a vzájemný vztah pojmů „nerušené a bezpečné přejití vozovky“ (§ 5 odst. 1 písm. h)), „(ne)ohrozit chodce“ (§ 5 odst. 1 písm. f)), „(ne)ohrozit sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích“ (§ 54 odst. 2) a „bezprostředně před blížícím se vozidlem“ (§ 54 odst. 3).

Na počátku tohoto výkladu je nutno předeslat, že zákon o silničním provozu v ustanovení § 4 písm. a) stanoví, že při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní ..., z čehož lze vyrozumět, že chodec je povinen chovat se způsobem, aby nedošlo k ohrožení života, zdraví či majetku řidiče (na základě vztahu inkluze) ani k ohrožení života (zdraví) vlastního. To může být vyvoláno „neohleduplným a neukázněným“ chováním chodce. Také touto potenciální příčinou

⁵⁹ S ohledem na to, že odkaz na zvláštní právní předpis se vztahuje pouze na to z jednání, kdy řidič nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce, nabízí se otázka, zda by bylo možné řidiče tramvaje, který by neumožnil chodci bezpečně přejít vozovku na přechodu pro chodce, postihnout za přestupek podle § 22 odst. 1 písm. f) bod 6. př. z., i přesto, že podle dikce § 5 odst. 1 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb. je řidič tramvaje z této povinnosti vyjmut.

(příčinnou souvislostí) vzniku právně relevantního následku by se správní orgán při posuzování jednání popsaného v ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) bod 6. př. z. měl dostatečně zabývat.

Zákon pojem „nerušené a bezpečné přejetí vozovky“ ani pojem „bezprostředně před blížícím se vozidlem“ nijak nedefinuje a ponechává tedy vyjasnění jejich významu, respektive významu těchto slov, orgánu příslušnému rozhodnout o přestupku. Naproti tomu u pojmů „ohrozit chodce“ a „ohrozit sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích“ lze využít legální negativní definice⁶⁰ samotného pojmu ohrozit, obsažené v ustanovení § 2 písm. l) zákona č. 361/2000 Sb. Podle tohoto vymezení *nesmět ohrozit znamená povinnost řidiče počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí*. Jak vidno i tato definice obsahuje neurčitý pojem, který bude nutné vždy v konkrétním případě vyložit. V další části výkladu budou tedy hledány další možnosti interpretace výše uvedených neurčitých pojmů. Podle mého mínění jejich korektní výklad přichází v úvahu tehdy, promítne-li se v něm určitý „technický základ“ podmínek, za kterých dochází k provozu vozidel (především těch motorových) na pozemních komunikacích. Při takovém pohledu navíc odhalíme úzkou souvislost i mezi dalšími klíčovými pravidly chování účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Nejprve je nutno si představit, v jakých situacích obvykle dochází k ohrožení řidiče i chodce, respektive vzniku nebezpečí v provozu na pozemní komunikaci. Typicky půjde o situace, při nichž bude reálně hrozit kolize mezi chodcem a vozidlem. Ta může nastat jednak proto, že řidič vozidla nepřizpůsobí rychlost jízdy (nesníží rychlost) okolností, že

⁶⁰ Zákonné (legální) definice jsou samy právní normou a jsou tedy právně závazné. Srov. Knapp V.: Vědecká propedeutika pro právníky. Praha: EUROLEX BOHEMIA, 2003, s. 175.

vozovku přechází chodec, k němuž se blíží, případně takto nereaguje na chodce zjevně hodlajícího právě vstoupit do vozovky na přechodu pro chodce, a jednak proto, že chodec do vozovky vstoupil, ačkoliv se k němu blíží vozidlo, jehož rychlost jízdy a vzdálenost od chodce nasvědčují kolizi. Za ohrožení řidiče se v praxi považuje, bude-li řidič chodcem donucen náhle změnit buď směr jízdy (např. při vyhýbání se chodci), nebo také rychlost jízdy (při prudkém brzdění). Ostatně tyto okolnosti vyplývají z ustanovení § 54 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. (S oběma veličinami, jimiž jsou „směr“ a „rychlost jízdy“, se setkáme v definici pojmu „dát přednost v jízdě“ v ustanovení § 2 písm. q) zákona č. 361/2000 Sb.) Ovšem z technického hlediska povinnost „neohrozit“ pro případy ohrožení jiných řidičů především motorových vozidel lze obtížně objasnit jiným než tímto způsobem. Kupříkladu pro řidiče pohybuujícího se vozidlem rychlostí vyšší než 30 km/h vzniká nebezpečí, že ztratí kontrolu nad ovládáním automobilu vždy, když je nucen náhle a neočekávaně změnit směr jízdy. Nebezpečí smyku a s ním související ztráta schopnosti ovládat vozidlo vznikají vždy při prudkém brzdění. Náhlou změnu směru nebo rychlosti jízdy lze charakterizovat jako takovou změnu; dále i takovou reakci řidiče, při níž by řidič musel zcela využít maximálně možný součinitel adheze mezi pneumatikou a vozovkou, aby nedošlo ke střetu.⁶¹ Hodnota maximálního zpomalení je v odborné literatuře uvedena stejně jako součinitel adheze mezi pneumatikou a vozovkou a její dosažení je vztahováno k povrchu vozovky. K posouzení náhlosti či pozvolnosti tohoto manévru byla přijata technická hranice, která dovoluje odlišit, kdy ještě lze změnu rychlosti nebo směru jízdy označit za náhlou a kdy za pozvolnou.⁶² Aby změna rychlosti jízdy byla z technického hlediska zcela bezpečná,

⁶¹ Kasanický, G.: Zákon SNR č. 315/1996 Sb. O provozu na pozemních komunikacích a znalec silniční dopravy. Žilina: Znalectví, 1998, číslo 3-4, s. 2.

⁶² Např. řidič vjíždějící do křižovatky z vedlejší komunikace může donutit řidiče jedoucího po hlavní komunikaci snížit rychlost jízdy, nebude-li se jednat o náhlé snížení rychlosti.

je podle Kasanického možno přijmout zásadu, že pozvolná změna rychlosti a směru jízdy nesmí nastat zpomalením nebo bočním zrychlením větším než 0,5 a max.

Co z celého provedeného výkladu je možné uplatnit při samotném posuzování kolizí mezi vozidlem a chodcem? (Platí to samozřejmě i pro situace, kdy taková kolize bezprostředně hrozí, ale z nějakého důvodu k ní nakonec nedojde.) Předně to, že řidič vozidla musí způsob jízdy, zvláště její rychlost, v místech a situacích stanovených přestupkovým zákonem nebo zákonem o silničním provozu podřídít pravidlům, která zabezpečují ochranu chodce. Například se při odbočení na křižovatce nemůže zbavit odpovědnosti za přestupek tvrzením, že střetu s chodcem, k němuž došlo v blízkosti křižovatky, nemohl vzhledem k rychlosti jízdy zabránit, i když začal intenzivně brzdit od prvního okamžiku (po najetí na komunikaci, kam odbočoval), jakmile chodce přecházejícího vozovku spatřil.⁶³ I tak však tuto ochranu chodce nelze chápat jako absolutní, neboť chodce nez bavuje povinností obsažených v ustanovení § 54 odst. 2, 3 zákona č. 361/2000 Sb. A při současném porušení zákonné povinnosti chodcem musí být do výsledné úvahy o odpovědnosti za způsobený následek promítnuto i toto chování chodce. Pokud správní orgán dospěje k závěru, že mezi jednáním chodce a účinkem (např. způsobení újmy na zdraví chodce) existuje příčinný vztah, potom tento závěr je určující pro posuzování odpovědnosti řidiče za spáchání přestupku. S trochou nadsázky bychom mohli zákonem stanovené povinnosti chodce považovat za korektiv pojetí zákonných povinností řidiče, což je poměrně podstatné zjištění pro další výklad.

Jak již bylo v předchozím textu nastíněno, zákon o silničním provozu různou právní terminologií odlišuje

⁶³ Zákon č. 361/2000 Sb. pro tyto případy v § 18 odst. 1 stanoví, že řidič musí rychlost jízdy přizpůsobit mimo jiné jiným okolnostem, které je možno předvídat, a smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.

případy, kdy chodec přechází vozovku po přechodu pro chodce od případů, kdy chodec vozovku přechází na jiném místě. Mimo jiné tomu tak je proto, že pokud chodec chce do vozovky vstoupit na přechodu pro chodce, nesmí tak učinit „bezprostředně před blížícím se vozidlem“ (§ 53 odst. 3), a pokud má v úmyslu tak učinit na jiném místě, nesmí při tom „donutit řidiče vozidla k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy“ (§ 53 odst. 2). Zdá se, že způsob výkladu obou těchto povinností chodce by mohl být klíčem k posuzování případné odpovědnosti za přestupek.

K druhé z jmenovaných povinností je možné konstatovat, že chodec sice nesmí řidiče vozidla ohrozit, ale zákon připouští, aby ho donutil k změně směru, respektive rychlosti jízdy, které nebudou náhlé. Chodec může tedy vstoupit do vozovky mimo přechod pro chodce i v případě, že se k němu blíží řidič s vozidlem, a tento řidič, nesníží-li rychlost jízdy, může chodce srazit, pokud však ve shodě s tím, co bylo uvedeno, chodec v okamžiku vstupu do vozovky nepřinutí řidiče k brzdění, jehož intenzita je nebezpečná (přesahující mez přijatou znaleckým standardem). Může tedy řidiče omezit tím, že mu svým vstupem do vozovky vytvoří překážku, avšak nikoliv náhlou nebo neočekávanou.⁶⁴ Jaké poměry však panují v případech, kdy chodec vozovku přechází po přechodu pro chodce? Podle mého názoru z toho, že zákonodárce zde užil specifickou právní terminologii k ochraně chodce přecházejícího po přechodu pro chodce, jakož i s ohledem na její systematický i historický a teleologický základ, je možné se domnívat, že ochrana chodce přecházejícího po přechodu je intenzivnější (a tedy i širší oproti ochraně chodce při jiných způsobech přecházení vozovky). Jaký logický závěr plyne právě z této premisy? Domnívám se, že řidič vozidla bude odpovědný za přestupek podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) bod 6. př.

⁶⁴ Srov. § 2 písm. m) zákona č. 361/2000 Sb.

z. i tehdy, pokud chodec vstupem na přechod pro chodce přinutí řidiče i k změně směru nebo rychlosti jízdy, které lze považovat za náhlé. A to vždy, pokud by řidič tímto manévrem mohl splnit povinnost uloženou v ustanovení § 5 odst. 1 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb. Řidič by se v takovém případě zbavil odpovědnosti například jedině, nebyl-li by s ohledem na (povolenou) rychlost jízdy a vzdálenost od chodce, který právě vstoupil do vozovky (nebo se ke vstupu právě chystá), srážce s ním zabránit ani při užití maximálního zpomalení nebo ve snaze se mu jakkoliv vyhnout. Zákonodárce však tuto „kategorickou povinnost“ začlenil do kontextu dalších norem, jimiž reguluje chování řidiče blížícího se s vozidlem k přechodu pro chodce. Především jde o povinnost řidiče přibližovat se k přechodu pro chodce takovou rychlostí, aby mohl zastavit vozidlo před tímto přechodem, a pokud je to nutné, je povinen před přechodem pro chodce zastavit vozidlo. Tuto povinnost však váže na podmínku, když se na přechodu pro chodce nachází chodec nebo když chodec teprve zřejmě hodlá na přechodu pro chodce do vozovky vstoupit. Tím je určena další „kontextuální“ povinnost, tj. povinnost řidiče umožnit nerušené a bezpečné přecházení nejen chodci, který vozovku přechází po přechodu pro chodce, ale na rozdíl od právní úpravy přecházení mimo přechod pro chodce také chodci, který je k přecházení vozovky teprve zřejmě hodlá použít. Správnímu orgánu v takovém případě nezbude než posoudit, zda okolnosti dostatečně nasvědčovaly tomu, že chodec se „zřejmě“ chystal vstoupit do vozovky, a tudíž řidič měl reagovat na chodce již v tuto dobu (např. dostatečným snížením rychlosti jízdy). Ve zdejší právní terminologii poměrně frekventovaný výraz „zřejmě“ zde naznačuje, že předmětný úmysl chodce by za daných okolností měl být řidiči obecně srozumitelný. Nelze takto vykládat nějaké náhlé nebo neočekávané rozhodnutí chodce, které by znemožnilo řidiči včas reagovat na budoucí

situaci. Kupříkladu když chodec zpoza nějaké překážky vyběhne a po několika krocích se ocitne na přechodu pro chodce.⁶⁵

S určitými výkladovými rozdíly se můžeme naopak setkat tehdy, jestliže řidič nevidí žádného chodce na přechodu pro chodce ani takového chodce hodlajícího přechod zřejmě použít. Příčiny toho mohou být různé. Buď je tomu tak proto, že řidič má na přechod pro chodce i místa k němu přiléhající dobrý výhled a žádný takový chodec se zde nenachází, nebo proto, že takový výhled nemá a případný výskyt chodce nezaregistruje. Podle úpravy zákona o silničním provozu řidič nemá povinnost přijíždět vždy a ke každému přechodu pro chodce takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, je-li to nutné. (Takový výklad by byl vzhledem k požadavku plynulosti provozu na pozemních komunikacích poněkud absurdní.) Řidiči přísluší taková povinnost jen tehdy, když chodec „je na přechodu pro chodce nebo jej zřejmě hodlá použít“ (§ 5 odst. 1 písm. h). Podle mého názoru jde o objektivní okolnost, která není nijak podřízena subjektivnímu přesvědčení řidiče o této okolnosti. To znamená, že pro posuzování přestupku není podstatné zjištění, jestli řidič na přechodu pro chodce (nebo u přechodu pro chodce) chodce viděl, respektive mohl vidět přes nějakou překážku, ale takové zjištění správního orgánu, které dokazuje, že chodec se na těchto místech skutečně nacházel. V soudněrozhodovací praxi je možné se setkat s názory opačnými. Kupříkladu když chodec přecházející vozovku po přechodu pro chodce vstoupí před řidiče zpoza protijedoucího vozidla a dojde ke střetu vozidla s chodcem.⁶⁶ Obvodní soud pro Prahu 2 v takovém případě řidiče zprostil obžaloby a rozsudek odůvodnil tím, že bylo prokázáno, že chodec vstoupil do jízdního pruhu před automobil ve vzdálenosti, na kterou jeho řidič nebyl schopen

⁶⁵ Lze se domnívat, že právě z těchto důvodů řidič nemusí plnit danou povinnost vůči cyklistům nebo osobám na kolečkových bruslích, pokud k přejetí vozovky užívají přechod pro chodce.

⁶⁶ Podle mého názoru takový případ lze těžko považovat za porušení § 53 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., neboť chodec před střetem musel přejít minimálně jednu polovinu vozovky.

automobil zastavit a střetu s chodcem zabránit. Podle soudu měl chodec daleko lepší možnosti odvrácení střetu, a kdyby se rozhlédl, mohl automobil spatřit a do druhého jízdního pruhu nevstupovat. Soud dále konstatoval, že chodec má povinnost nevstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem.⁶⁷ S podobným výsledkem rozhodoval stejný soud i v dalším případě, přičemž tentokrát se v odůvodnění rozsudku povinnostmi řidiče a chodce nijak nezabýval a argumentoval tím, že obžalovaný měl zakrytý výhled protijedoucím autobusem a podle znalce z oboru silniční dopravy měl k reakci na vznikající překážku k dispozici pouze 1,4 až 2,4 sekundy. Podle soudu nebylo v silách obžalovaného střetu zabránit.⁶⁸ Naproti tomu soudněrozhodovací praxe, stejně tak i rozhodovací praxe správních orgánů, v podstatě jednotným, ovšem opačným způsobem posuzuje situace, kdy řidiči brání ve výhledu na chodce na přechodu pro chodce automobil jedoucí ve shodném směru. (Například na silnici o více jízdních pružích nebo při předjíždění.) Když vozidlo jedoucí v jízdním pruhu napravo nebo nalevo chodce nijak neohrozí buď proto, že zastaví či zpomalí, nebo proto, že se s přecházejícím chodcem při zachování stejné rychlosti míjí, avšak druhý řidič přes toto vozidlo chodce nevidí a v důsledku toho dojde ke kolizi. Podle mého názoru se soudy nebo správní orgány rozdílným posuzováním obou uvedených situací dostávaly do jakési logické pastí. To platilo zejména do účinnosti zákona č. 411/2005 Sb. (1. 7. 2006), který již zakotvuje v ustanovení § 5 odst. 1 písm. i) zákona o silničním provozu povinnost řidiče reagovat před přechodem pro chodce na snížení rychlosti nebo zastavení ostatních vozidel jedoucích ve shodném směru. Ovšem do uvedeného data zákon takovou povinnost řidiči neukládal. Tento nedostatek kupříkladu

⁶⁷ Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 2 zn. 9 T 201/2001 ze dne 17. 4. 2002.

⁶⁸ Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 2 zn. 8 T 21/2003 ze dne 26. 2. 2003.

Obvodní soud pro Prahu 2 v jednom z rozhodnutí řešil tak, že konstatoval porušení povinnosti podle § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., podle něhož řidič musí přizpůsobit rychlost své jízdy kromě jiného i jiným okolnostem, které je možno předvídat, smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Řidič pochybil, když nepřizpůsobil svou jízdu tomu, že vozidla v pravém jízdním pruhu před přechodem zpomalovala. To musí být signál ke zpomalení rychlosti jízdy či k zastavení, obzvláště není-li přes auta vidět, neboť v prostoru přechodu pro chodce musí řidič vždy předpokládat přítomnost chodce.⁶⁹ A v jiném rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 2 v odůvodnění mimo jiné zjistíme, že pokud obžalovaný neumožnil chodci, jehož přítomnost na přechodu musí řidič předpokládat, nerušené a bezpečné přejítí, stalo se tak proto, že se k přechodu přibližoval rychlostí nepřiměřenou tomu, že výhled na přechod měl omezen, přičemž rychlost, kterou jel, neumožňovala zastavení vozu před přechodem pro chodce.⁷⁰

S jakým závěrem lze interpretační problematiku popisovanou v předchozím odstavci uzavřít? Jak soudní, tak správní rozhodovací praxe by se rozhodně měla lépe vypořádat s tím, proč má řidič v případě ztíženého výhledu kvůli vozidlu ve směru jízdy povinnost chodce na přechodu pro chodce předvídat, a při zákrytu části vozovky protijedoucím vozidlem nikoliv. V těchto situacích je nutné uvážit aplikaci ustanovení § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. ukládajícího řidiči předvídat možné situace a přizpůsobit tomu jízdu tak, aby byl schopen předejít jejich nežádoucím následkům. Tuto povinnost navíc lze promítnout do úvahy o subjektivní stránce přestupku (resp. trestného činu). To samozřejmě platí nejen pro případy kolizí vozidla s chodcem přecházejícím vozovku po přechodu pro chodce, ale také pro případy, kdy řidič chodce

⁶⁹ Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 2 zn. 7 T 105/2003 ze dne 23. 10. 2003.

⁷⁰ Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 2 zn. 7 T 52/2003 ze dne 17. 7. 2003.

nesmí při přecházení vozovky ohrozit. Například odbočuje-li na komunikaci, kde v blízkosti hranice křižovatky chodec přechází vozovku a kde tohoto chodce před najetím na komunikaci, do které odbočuje, nevidí. (Ovšem stejně tak chodec, když vstupuje do vozovky poté, co se přesvědčil, že se k němu nepřibližuje žádné vozidlo, nemusí vidět vozidlo s tímto řidičem.)

Jak již bylo výše poznamenáno, zákonodárce současnou právní úpravou obsaženou v ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) bod 6. př. z., jakož i navazující úpravou zákona o silničním provozu, ve vybraných situacích v provozu na pozemních komunikacích zabezpečuje ochranu chodců zejména tím, že reguluje chování řidičům (vozidel) v těchto situacích. Proti danému přístupu samozřejmě není možné nic namítnout, ovšem současně s tím je nutné, aby plnění předmětných povinností bylo rozumné na řidiči vůbec požadovat, pokud zákon současně dostatečně neupravil podmínky, za kterých bude řidič v každé situaci schopen uložené povinnosti splnit. Jinými slovy, aby řidiči motorových vozidel nebo řidiči vůbec byli na výskyt přechodů pro chodce a tedy i možné vstupování chodců do vozovky dopravním značením vždy předem upozorněni. Zákon č. 361/2000 Sb. v ustanovení § 2 písm. dd) vymezuje přechod jako místo vyznačené příslušnou dopravní značkou a její konkrétní podobu ponechává na vyhlášce č. 30/2001 Sb. Podle vyhlášky musí být přechod pro chodce vždy vyznačen vodorovnou dopravní značkou V 7, ovšem svislou dopravní značkou IP 6 jen v určitých případech. Takový způsob není možné pokládat za dostačující, zvláště přihlédneme-li k tomu, na jakou vzdálenost po vizuálním vjemu je řidič vozidla pohybujícího se povolenou rychlostí schopen reagovat na vodorovnou dopravní značku V 7, pokud mu umístění přechodu pro chodce není známo předem. Jeho včasná reakce je podmíněná jak kvalitou vyobrazení této dopravní značky, tak čistotou

vozovky. (Vodorovné dopravní značky jsou i při nepatrné vrstvě rozježděného sněhu, podobně též vody, obtížně rozlišitelné, a přitom na práva a povinnosti účastníků provozu s tím spjatá nemá tato okolnost vliv.) Řidič vozidla by měl být v každém případě zřetelně, a pokud možno v dostatečné vzdálenosti předem informován o tom, že se blíží k přechodu pro chodce, a to s ohledem na ochranu chodců přecházejících zde vozovku nebo například proto, aby nezapočal s předjížděním jiného vozidla, v souladu s tím, co mu ukládá ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) bod 7. př. z. Obligatorní vyznačování přechodu pro chodce svíslými dopravními značkami by samozřejmě mělo dopad i mimo popisované ustanovení přestupkového zákona zvláště při zvýšení bezpečnosti pro přecházející chodce. Vcelku jednoduchým východiskem by bylo legislativní vypuštění části té věty „a zejména tam, kde by jej řidič jinak neočekával, například mimo křižovatku“ z ustanovení § 12 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 30/2001 Sb.

O postihu za přestupek podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) bod 6. př. z. platí totéž, co bylo popsáno v závěru bodu 3., s tím rozdílem, že obecní policii projednávat tento přestupek v blokovém řízení zřejmě nepřísluší.

Bod 7. - Přestupkový zákon v tomto bodě zajišťuje postih zakázaných způsobů (případů) předjíždění. Jde o odkazující dispozici, tudíž veškeré náležitosti těch případů, u kterých je předjíždění zakázáno, nalezneme v zákoně o silničním provozu. Dovolенý, respektive přikázaný způsob předjíždění, stejně jako konkrétní zakázané způsoby přejíždění, je zde upraven ustanovením § 17. K tomu je nutno poznamenat, že za zakázané způsoby předjíždění ve smyslu předmětného ustanovení přestupkového zákona nejsou považovány toliko způsoby taxativně vypočtené v ustanovení § 17 odst. 5., ale mimo jiné také způsoby předjíždění, které jsou v rozporu s přikázaným

způsobem přejíždění. Například předjíždí-li řidič vpravo v situaci, kdy to není zákonem povoleno.

O postihu za přešůpek podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) bod 7. př. z. platí totéž, co bylo popsáno v závěru bodu 2.

Bod 8. - Podle tohoto ustanovení přešůpkového zákona bude potrestán řidič vozidla, který nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu. Definice pojmu „dát přednost v jízdě“ je zahrnuta do ustanovení § 2 písm. q) zákona č. 361/2000 Sb. S výrazem „dát (nedat) někomu přednost“ se setkáváme v širším kontextu, než je dosah tohoto ustanovení přešůpkového zákona. (Například v judikatuře se můžeme nezřídka setkat s tím, že řidič nedal chodci na přechodu pro chodce přednost.) Zde však půjde výhradně o povinnost vůči jinému řidiči (resp. vozidlům) v situacích v provozu na pozemních komunikacích stanovených zákonem. Jejich výčet je obsažen v zákoně o silničním provozu. Typickým příkladem je úprava přednosti v jízdě na křižovatce, tj. kupříkladu při jízdě z vedlejší komunikace označené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě“ (P 4, P 5)⁷¹ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě“ (P 6)⁷² na křižovatku. Zde platí povinnost řidiče dát přednost v jízdě vozidlům, která přijíždí po hlavní pozemní komunikaci nebo vozidlům přijíždějícím zprava, nevyplývá-li přednost z dopravní značky apod.

V poslední době se zejména v rozhodovací praxi některých soudů můžeme setkat s jakýmsi novým pohledem na konflikt práv a povinností v situacích, kdy jeden z řidičů podléhá povinnosti dát přednost v jízdě. Velice zjednodušeně k tomu lze uvést, že některé soudy v trestním řízení spatřují příčinnou souvislost mezi následkem a jednáním řidiče

⁷¹ § 8 odst. 1 písm. d), e) vyhl. č. 30/2001 Sb.

⁷² § 8 odst. 1 písm. f) vyhl. č. 30/2001 Sb.

jedoucího s vozidlem po komunikaci označené jako „hlavní“ v případě, že překročil maximální povolenou rychlost jízdy, a pokud bylo zjištěno, že ke srážce s jiným vozidlem, nebýt této okolnosti, by nedošlo. Dochází také k tomu, že soud rozhodne o vině obou řidičů, neboť nedokáže izolovat jedinou z více příčin (porušení povinností), které mohly vést k následku činu, respektive rozhodne, že obě jednání se spolupodílela na jeho vzniku. A samozřejmě se lze také setkat s rozhodnutím soudu, které považuje nedovolenou rychlost jízdy za irelevantní, pokud míra jejího překročení neznemožnila řidiči na komunikaci označené jako „vedlejší“ splnit povinnost „dát přednost v jízdě“.

Tento stav vyvolává řadu problémů, ten nejvýznamnější lze spatřovat v různém (někdy až opačném) posuzování této povinnosti soudy atakujícím právní jistotu občanů. V právu má být uplatňován princip „de similibus idem est iudicandum“ (případy obdobné se mají rozsuzovat obdobně), který je vlastně součástí pojmu spravedlnosti ve formálním smyslu. Bohužel tu jde o poměrně vážný problém, kterým se však, s ohledem na jeho poměrně značnou dimenzi, nebudu v této práci více zabývat.

Bod 9. - Tohoto přestupku se dopustí řidič, který vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zákona o silničním provozu zakázáno. Platí zde obdobně, co bylo popsáno v bodu 7.

O postihu za přestupek podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) bod 9. př. z. platí totéž, co bylo popsáno v závěru bodu 6.

Bod 10. - Přestupkový zákon zde vymezuje způsob jednání řidiče vozidla, jakým za určitých okolností stanovených zvláštní právní úpravou může spáchat tento přestupek. K tomu zde stanoví jako condicio sine qua non, že k takovému jednání musí dojít na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, kde

se v daný okamžik uskutečňuje provoz. I když zákon o silničním provozu samotný pojem „provoz na pozemních komunikacích“ nevymezuje,⁷³ lze se domnívat, že v tomto případě půjde o běžný provoz, kdy jsou oprávněni tyto pozemní komunikace užívat i další účastníci provozu v souladu se zvláštní právní úpravou.

O postihu za přestupek podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) bod 10. př. z. platí totéž, co bylo popsáno v závěru bodu 2.

Bod 11. - Přestupku se dopustí řidič vozidla, který buď neoprávněně zastaví, nebo stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené znakem O 1⁷⁴, nebo neoprávněně použije označení vozidla O 1 při stání nebo při jízdě.

Znakem O 1 se speciálně označuje vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou. Zde vyjádřená protiprávnost bude spočívat v tom, že řidič s vozidlem bez tohoto označení zastaví nebo bude stát na vyhrazeném parkovišti pro vozidlo označené znakem O 1. Obligatorně musí jít o vyhrazené parkoviště. Jakými dopravními značkami bude vyhrazení parkoviště vyznačeno, ponechává na příslušném správci (případně vlastníkovi) komunikace. Podle vyhlášky č. 30/2001 Sb. může být uvedené provedeno jednak informativní dopravní značkou IP 12, jednak také k tomu účelu speciálně určenou vodorovnou dopravní značkou V 10f, případně použitím kombinace obou. Určitá nejasnost plyne z formulace ustanovení § 12 odst. 1. písm. m), kdy se v případě svislé dopravní značky IP 12 údaje o tom, komu je parkoviště vyhrazeno (například i symbol O 1), uvádějí na dodatkové tabulce. Tento symbol může být uveden i na značce místo nápisu „RÉSERVÉ“. Pokud by byla dopravní značka v provedení s dodatkovou tabulkou, šlo by o možný

⁷³ Situaci neusnadňují ani zákonné definice, které v ustanovení § 2 zákona č. 361/2000 Sb. vymezují *ignotum per ignota* „účastníka provozu na pozemních komunikacích“ nebo „provozovatele vozidla“.

⁷⁴ Příloha k vyhl. č. 30/2001 Sb., číslo 7.

rozpor s ustanovením § 15 vyhlášky, kde je proveden taxativní výčet typů dodatkových tabulek s odkazem na jejich vyobrazení v příloze vyhlášky. V tomto výčtu však chybí dodatková tabulka s vyobrazením symbolu O 1. Rovněž ani uvedené umístění symbolu O 1 v samotné dopravní značce není jasné, protože vyhláška v § 27 odst. 1 písm. a), rovněž tak ustanovení § 67 zák. č. 361/2000 Sb., stanovuje, že jde o označení vozidla, které přepravuje zde určené osoby. Pokud přestupkový zákon spojuje s touto speciální skutkovou podstatou sankce, které mohou znamenat pro konkrétní osoby vcelku znatelnou újmu, mělo by se přistoupit ke změně vyhlášky č. 30/2001 Sb. Stejně jako v případě vodorovné dopravní značky V 10f by měla být zakotvena k tomuto účelu speciální svislá dopravní značka, která by byla v příloze vyobrazena. Tím by se předešlo případným sporům, zda taková značka vůbec může být platná, popřípadě sporům o její podobu.

V řízení o přestupku podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) bod. 11 př. z. se jeho pachateli uloží pokuta v rozmezí od 5000 Kč do 10 000 Kč. Přestupek nelze projednat v příkazním ani blokovém řízení.

3.7 Podle odst. 1 písmene g)

Přestupku podle odst. 1 písm. g) se dopustí osoba, která řídí nákladní automobil nebo speciální automobil a nebo zvláštní vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 7500 kg nebo převyšuje 3500 kg, je-li s připojeným přípojným vozidlem, a to na dálnici nebo silnici I. třídy v době, kdy je to zakázáno. Bližší úpravu o omezení jízdy některých vozidel provádí ustanovení § 43 zákona č. 361/2000 Sb. Obecné náležitosti vztahující se k omezení (zákazu) jízdy vybraných vozidel jsou zakotveny v odstavci 1. a 2. tohoto ustanovení. V odstavci 3. a 4. pak zákon výslovně upravuje

výjimky z tohoto zákazu a v odstavci 5. poskytuje oprávnění krajským úřadům, respektive Ministerstvu dopravy, za stanovených podmínek a „z důvodů hodných zvláštního zřetele“ samostatně (bez ohledu na výčet v odst. 3) povolit výjimku.

Osobě, která by výše uvedené omezení jízdy nerespektovala, se v řízení o přestupku uloží pokuta v rozmezí od 2500 Kč do 5000 Kč. Přestupek lze také projednat v blokovém řízení, kdy se uloží pokuta ve výši 2500 Kč. K projednání přestupku v blokovém řízení jsou oprávněny orgány policie. V případě recidivní chování v období dvanácti po sobě jdoucích měsíců je v řádném řízení o přestupku nutné spolu s pokutou také uložit sankci zákazu činnosti na dobu od jednoho měsíce do šesti měsíců.

3.8 Podle odst. 1 písmene h)

Dopravní nehodu lze považovat za mimovolně nastalou okolnost, s níž právní normy spojují právní následky spočívající ve vzniku, změně nebo zániku práv a povinností. Protože jsou v rozporu s objektivním právem, označují se jako protiprávní stavy.⁷⁵

Pojem dopravní nehody je vymezen v ustanovení § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. Oproti předcházející úpravě vyhlášky FMV č. 99/1989 Sb. je zde stanovena podmínka, že *k události musí dojít, nebo událost musí být započata na pozemní komunikaci v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.* Rozhodnout o tom, zda taková událost je, či není dopravní nehodou, bude v určitých případech možné teprve po přihlédnutí k zákonu č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Tento přestupek může spáchat osoba, která porušením zvláštního právního předpisu způsobí dopravní nehodu, při níž

⁷⁵ Hendrych, D. a kol.: Právní slovník, 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2001, s. 665 (právní skutečnost).

dojde k usmrcení nebo zranění osoby. Přestupkový zákon při určení zvláštní právní úpravy odkazuje na zákon o silničním provozu. Z uvedené dikce plyne jednak, že k naplnění znaků skutkové podstaty daného přestupku je nutné porušení některé z povinností uložené zákonem o silničním provozu, jednak, že přestupcem mohou kromě řidiče být také další osoby účastníci se provozu na pozemních komunikacích. Jednou z alternativ následku přestupku je zranění osoby. Tento pojem není nijak blíže definován, bude proto záležet na jeho výkladu v praxi. Půjde zejména o to, zda za zranění osoby bude možné pokládat jakoukoliv újmu na zdraví, např. nepatrnou pohmožděninu či odřeninu, nebo zda bude pro daný přestupek požadována jeho určitá intenzita. V praxi by mohlo docházet k případům, kdy osoba bude trestána sankcemi vztahujícími se k předmětnému přestupku jen proto, že poškozený utrpí poranění nepatrné závažnosti, ačkoliv bez tohoto následku by účastníci nebyli povinni dopravní nehodu ohlásit policistovi. Je to poněkud absurdní, nikoliv však nereálná představa, navíc potenciální pachatel přestupku by se pod tíhou hrozících vysokých sankcí mohl stát obětí požadavků poškozeného mimo zákonný rámec. K vztahu přestupce a poškozeného lze uvést ještě jednu námitku. Půjde o případy, kdy podezřelý nebo obviněný z přestupku dobrovolně a aktivně nahradí škodu způsobenou poškozenému. Například poškozenému, jehož zranění ani nedosahuje intenzity stanovené trestním zákonem pro těžkou újmu nebo ublížení na zdraví, zaplatí nadstandardní lékařskou péči nebo mu poskytne finanční prostředky ke zmírnění následků dopravní nehody apod. Současná úprava přestupkového zákona však vylučuje, aby i přes tuto snahu obviněného správní orgán od uložení sankce(í) upustil. Nabízí se tu analogie s trestním řádem, kdy kupříkladu soud nebo v přípravném řízení státní zástupce může v takových případech podle ustanovení § 307 trestní stíhání osoby za stanovených

podmínek podmíněně zastavit. Úprava trestního procesu u určitých trestných činů takto motivuje obviněného, aby se aktivně podílel na zmírnění následků svého protiprávního jednání. Zdá se to nelogické, když právní úprava zabývající se řízením o společensky nebezpečnějších činech poskytuje osobě možnost vyhnout se uložení trestu, a naproti tomu právní předpis upravující postih činů, jejichž nebezpečnost podle trestněprávní dikce dosahuje toliko nepatrného stupně společenské nebezpečnosti, nutí správní orgán k uložení poměrně vysoké sankce(i).

Za přestupek podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. h) př. z. se uloží pokuta v rozmezí od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti na dobu od jednoho roku do dvou let.⁷⁶

3.9 Podle odst. 1 písmene i)

Přestupku podle písmene i) se dopustí osoba, jež porušením některé z právních norem popsanych zákonem o silničním provozu způsobí *dopravní nehodu, při které je způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech hmotná škoda převyšující zřejmě částku 50 000 Kč.* Pojem „způsobí dopravní nehodu“ nelze chápat jinak, než že vznik hmotné škody na věci či více věcech v požadované výši je v příčinném vztahu k jednání osoby, která má být podle tohoto ustanovení přestupkového zákona za přestupek postižena.

Z dikce přestupkového zákona je možno učinit závěr, že vzniklou škodu je nutno posuzovat individuálně na každém z účastněných automobilů včetně škody na přepravovaných

⁷⁶ Zákodárce jako by přehlížel skutečnost, že přestupcem může být například cyklista, který, aniž by poškodil nebo ohrozil jiného, sobě způsobí vážné zranění. Pokud takové zranění bude vyžadovat intenzivní léčbu po dobu několika měsíců a současně bude u této osoby vylučovat běžný způsob obživy, může uložení takto vysoké pokuty za přestupek, respektive její exekuce přinést přestupci vážné sociální důsledky. Podobně to může platit i pro chodce.

věcech a rovněž individuálně škodu na jiných věcech. Čili pro posuzování celkové výše hmotné škody jednak nelze sčítat dohromady škodu způsobenou na více vozidlech, respektive v nich přepravovaných věcech, a jednak ji nelze ani sčítat se škodou způsobenou na jiných věcech. Některá ze způsobených škod musí samostatně „zřejmě převyšovat“ stanovený limit. Není zřejmé, jaký konkrétní účel zákonodárce očekává od konstrukce stanovující výši škody, když před slova „částku 50 000 Kč“ zakotvil slovo „zřejmě“. Tato právní terminologie sice koresponduje s terminologií obsaženou v ustanovení § 47 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., ovšem tato úprava se vztahuje k chování účastníka dopravní nehody na místě po jejím vzniku. Výše škody vyšší než 50 000 Kč je limitující pro další možné chování účastníků dopravní nehody. U účastníků dopravní nehody je toto pojetí pochopitelné, neboť ihned po dopravní nehodě nemusí být účastníci schopni správně odhadnout skutečnou výši škody, a proto jim zákon ukládá, aby ji posuzovali ex ante, tj. jak se to jevílo v době jejího posuzování. (Dodatečně se může ukázat, že byla způsobena škoda větší než výše uvedená.) Ovšem není zřejmé, proč stejný způsob uvážení toho, zda škoda přesahuje zákonný limit, či nikoliv, zákonodárce poskytuje také správnímu orgánu, protože ten si v průběhu řízení může bez obtíží zajistit dostatek podkladů pro to, aby přesně poznal skutečnou výši způsobené škody. Není přece žádoucí, aby správní orgán prováděl subsumpci pod zákonnou skutkovou podstatu toho kterého z ustanovení § 22 odst. 1 písm. i) až l) př. z. pouze podle toho, jak se mu jeví výše způsobené škody. Pokud během řízení o přestupku dodatečně vyjde najevo, že škoda způsobená na věcech při dopravní nehodě je nižší než požadavek obsažený v předmětném ustanovení přestupkového zákona, bude nutné zkoumat, nakolik je případné jednání osoby subsumovat pod ustanovení § 22 odst. 1 písm. l) př. z.

3.10 Podle odst. 1 písmene j)

Subjektem tohoto přestupku, oproti ustanovení § 22 odst. 1 písm. h) a i) př. z., může být nejen osoba, jejíž jednání je v příčinném vztahu s hmotnou škodou způsobenou při dopravní nehodě, ale mohou jím být i další osoby, kterým přestupkový zákon (stejně tak zákon o silničním provozu) v souvislosti s vzniklou dopravní nehodou ukládá určité povinnosti. U daného přestupku půjde o nesplnění povinnosti po dopravní nehodě, tj. *neprodleně zastavit vozidlo a prokázat totožnost jiným účastníkům dopravní nehody, včetně sdělení údajů o vozidle, dále ohlásit dopravní nehodu policistovi, dále neopustit místo dopravní nehody, není-li to zákonem dovoleno, dále vrátit se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody.* Z dikce uvedených povinností není úplně srozumitelné, co zákonodárce míní porušením povinností spočívajícím v „nedovoleném opuštění místa dopravní nehody“. Pro potřeby přestupkového zákona buď měly být tyto nedovolené případy opuštění zde přímo stanoveny, nebo měla být v přestupkovém zákoně, podobně jako v zákoně o silničním provozu, zahrnuta povinnost pro účastníky dopravní nehody setrvat na místě dopravní nehody až do příjezdu policisty. Využit pro daný přestupek povinnosti obsažené v ustanovení § 47 odst. 4 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb. nepadá do úvahy pro jeho vazbu se zcela určitými následky dopravní nehody odlišnými od toho, jak jsou koncipovány v předmětném ustanovení přestupkového zákona.

Přestupkový zákon pro tento případ stanoví podmínku, že způsobená škoda na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech musí být nižší než 50 000 Kč. Je proto nutné, aby správní orgán v řízení objektivně zjistil výši škody (tedy nikoliv podle toho, jaká

výše škody se mu ze zjištěných podkladů pro rozhodnutí jeví), respektive aby potvrdil, že způsobená škoda nepřesahuje uvedený limit.

Zákon o silničním provozu koncipuje odlišně případy, kdy účastníci dopravní nehody mají splnit oznamovací povinnost. První z těchto povinností podle ustanovení § 47 odst. 3 písm. b) zákona platí obecně a stanovuje, že účastníci dopravní nehody mají povinnost nehodu „oznámit policii“. Ovšem poněkud odlišně je oznamovací povinnost účastníků dopravní nehody upravena, dojde-li při této události k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě ve výši požadované zákonem. Účastníci takové dopravní nehody mají podle speciálního ustanovení § 47 odst. 4 písm. a) zákona povinnost ohlásit dopravní nehodu „neprodleně policistovi“. Rozdíl v obou typech povinností účastníků dopravní nehody je možné přiblížit na nijak neobvyklém případě z praxe, kdy při nočním parkování automobilu na sídlištním parkovišti podnapilý řidič poškodí při zajíždění do řady zaparkovaných vozidel obě sousedící vozidla, vyhodnotí vzniklou škodu jako nepřevyšující 50 tisíc korun a poté dodrží zákon tím, že odejde spát a „někdy v pozdější době“ oznámí dopravní nehodu policistovi. V této souvislosti je nutno poznamenat, že zákonodárce v odstavci 2 písmene b) a odstavci 4 ustanovení § 47 zákona užívá různou právní terminologii, tj. jednak „oznámit dopravní nehodu policii“ a také „ohlásit dopravní nehodu policistovi“, přičemž není jasné, zda se tímto liší obsah stanovené povinnosti účastníka, nebo zda zákonodárce měl v úmyslu rozlišit subjekt, který má být o události informován.

Zákon v ustanovení § 47 odst. 5 dále rozlišuje dopravní nehodu, při níž došlo ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo jiných věcech nižší než 50 000 Kč. Takovou dopravní nehodu nemusí její účastníci ohlásit policistovi, jestliže se dohodnou na

míře účasti na způsobení vzniklé škody a dopravní nehodou nebyla způsobena hmotná škoda na majetku třetí osoby. Zákon v tomto ustanovení a oproti výše uvedenému striktně podmiňuje zmíněný postup účastníků výši hmotné škody na majetku. Ta musí být vždy reálně nižší, než je uvedený limit. Na rozdíl od výše škody popsané v ustanovení § 47 odst. 4 zákona, kde postačí, že za daných okolností se vzniklá škoda takto odůvodněně jeví. Takový požadavek na účastníky dopravní nehody se zdá být poněkud nelogický, neboť i účastníci dopravní nehody, jejíž následek nepřesahuje mez danou ustanovením § 47 odst. 5 zákona, se nachází v obdobné situaci, tedy obvykle budou sami posuzovat výši hmotné škody na majetku na místě dopravní nehody. V naprosté většině takových případů půjde o laické posuzování, přičemž přesné vyčíslení škody bude možné teprve po opravě vozidla. Pokud by po opravě vozidla, respektive po vyčíslení škody na majetku pojišťovnou, vyšlo najevo, že škoda na některém ze zúčastněných vozidel nebo jiném majetku dosáhla výše 50 000 Kč, potom by účastníkům vznikla povinnost (respektive by nikdy předtím nezanikla) dodatečně ohlásit dopravní nehodu policistovi, a to i přesto, že nároky účastníků mohly být do té doby vypořádány. Takový postup účastníků patrně postrádá smysl.

O postihu přestupku podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. j) př. z. platí obdobně, co bylo popsáno v závěru kapitoly 3.7, s tím rozdílem, že tento přestupek nemůže být projednán v blokovém řízení.

3.11 Podle odst. 1 písmene k)

Přestupek podle tohoto ustanovení spáchá osoba zúčastněná na dopravní nehodě blíže vymezené ustanovením § 22 odst. 1 písm. i) př. z., která se dopustí jednání uvedeného

v ustanovení § 22 odst. 1 písm. j) př. z. Z dikce ustanovení lze dovodit, že přestupcem v tomto případě nemusí být jen osoba, která dopravní nehodu způsobila, ale i další osoby s účastí na dopravní nehodě. Zákon o silničním provozu v ustanovení § 47 užívá pojmu „účastník dopravní nehody“. Tento pojem však blíže nespecifikuje, není tedy zřejmé, zda za účastníka dopravní nehody může být považován i spolujezdec. Tento nedostatek se může promítnout i do aplikace předmětného ustanovení přestupkového zákona.

O postihu přestupku podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. k) př. z. platí totéž, co bylo popsáno v závěru kapitoly 3.10.

3.12 Podle odst. 1 písmene l)

Přestupku se dopustí ten, kdo jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až k), poruší zvláštní právní předpis. Jde o souhrnnou (zbytkovou) skutkovou podstatu, pod níž lze podřadit další způsoby porušení zákona o silničním provozu. (Ustanovení odkazuje na určitou jedinečnou normu, kterou je zákon č. 361/2000 Sb.) Půjde o přestupky subsidiární povahy, neboť je lze spáchat porušením ustanovení zákona o silničním provozu jiným jednáním, než které je stanoveno ustanovením § 22 odst. 1 písm. a) až k) př. z. a samozřejmě též ustanovením § 22 odst. 2 nebo 3 př. z.

Subjekt přestupku podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) př. z. je stanoven obecně. Od pachatele se nepožaduje zvláštní vlastnost, způsobilost či postavení. Proto pachatelem tohoto přestupku může být kdokoliv.

V řízení o přestupku podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. l) př. z. se jeho pachateli uloží pokuta v rozmezí od 1500 Kč do 2500 Kč. Přestupek může být projednán v příkazním řízení. V blokovém řízení lze uložit pachateli pokutu ve výši 2000

Kč. Kromě obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a orgánů policie jsou v blokovém řízení za podmínek vymezených ustanovením § 86 písm. d) bod 1. až 4. př. z. oprávněni projednávat tyto přestupky též strážníci obecní policie.

3.13 Podle odst. 2

Dané ustanovení přestupkového zákona navazuje na některé povinnosti provozovatele vozidla vymezené ustanovením § 10 zákona č. 361/2000 Sb. Z důvodové zprávy k návrhu zákona č. 411/2005 Sb. můžeme zjistit zamýšlený účel těchto nově konstruovaných povinností: „Nově zákon zakotvuje povinnost provozovatele vozidla, popřípadě osoby, které provozovatel vozidlo svěřil, sdělit policii nebo správnímu orgánu údaje potřebné k určení totožnosti osoby, která vozidlo řídila v době spáchání přestupku. Po vzoru některých zahraničních úprav se zavádí vyvratitelná právní domněnka, že v případě, že tento údaj provozovatel nebo povinná osoba neposkytne, má se za to, že se protiprávního jednání dopustil sám. V současné době je nemožné projednat celou řadu přestupků pouze proto, že provozovatel vozidla tvrdí, že vozidlo v době spáchání přestupku neřídil a neví, kdo je řídil, protože k řízení vozidla má přístup více osob. Šetření přestupku se v důsledku této nespolupráce protahuje a policie musí nakonec věc buď úplně odložit, nebo v důsledku uplynutí prekluzivní lhůty zanikne trestnost protiprávního jednání”.⁷⁷ Jak z textu důvodové zprávy, tak z konstrukce povinností provozovatele je patrná snaha tvůrce zákona poskytnout dotčeným orgánům určité instrumenty umožňující efektivněji identifikovat pachatele přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Jak vyplývá ze současné podoby přestupkového

⁷⁷ Sněmovní tisk 833/2004, Důvodová zpráva k změně zákona č. 361/2000 Sb., odd. II, bod 5).

zákona i zákona o silničním provozu k zavedení vyvratitelné právní domněnky nakonec nedošlo.

Jak zákonodárce deklaruje prostřednictvím ustanovení § 10 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., touto povinností provozovatele vozidla není dotčeno právo ve stanovených případech odepřít podání vysvětlení zakotvené v ustanovení § 60 odst. 1 př. z. Rozsahem tohoto oprávnění, jakož i důsledky odepření podat vysvětlení se zabýval Nejvyšší správní soud, který uvedl: „Z ustanovení § 60 odst. 1 zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, nelze dovozovat, že odpovědnosti za spáchaný přestupek je možno se zbavit pouhým odkazem na to, že přestupek spáchala osoba účastníkovi blízká, bez toho, že by námitka tuto osobu identifikovala. Přenáší-li někdo odpovědnost za spáchání přestupku na jinou osobu, nemůže být nucen k identifikaci pachatele, musí však být srozuměn s tím, že správní orgán může vycházet z ostatních důkazů a bude hodnotit, zda tyto důkazy jsou samy o sobě dostatečně průkazné k identifikaci pachatele přestupku“.⁷⁸

Přestupek podle ustanovení § 22 odst. 2 př. z. může spáchat jedinečně osoba, kterou je podle zákona možné považovat za provozovatele vozidla (tzv. speciální subjekt přestupku). Podle definice obsažené v ustanovení § 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb. provozovatelem vozidla je vlastník vozidla nebo jiná fyzická nebo právnická osoba zmocněná vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem.⁷⁹ Zjistit, kdo je či není vlastníkem vozidla, by nemělo činit potíže, na rozdíl od zjištění, zda ta která osoba je jeho provozovatelem. Jaký konkrétní obsah je uložen v terminologii „osoba zmocněná vlastníkem vozidla k provozování vozidla vlastním jménem“? Například je nutné vědět, zda provozovatelem vozidla je také

⁷⁸ Rozsudek Nejvyššího správního soudu zn. SJS 309/2004 2 As 3/2004-70 [Sb. NSS 2004, 9: 769].

⁷⁹ V praxi se stále můžeme setkat také s pojmem držitel motorového vozidla, který vycházel ze starší právní úpravy.

osoba, která si vozidlo krátkodobě vypůjčila od jeho vlastníka.

Mimo definicí zákona o silničním provozu se v občansko-právní úpravě při odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků můžeme setkat s pojmem „provozovatel dopravního prostředku“, respektive „provozovatel vozidla“. Zde se dovozuje, že za provozovatele vozidla je třeba považovat toho, kdo má právní a faktickou možnost dispozice s vozidlem, kdo ho organizovaně užívá. Nestačí zde tedy pouhá faktická dispozice s vozidlem ani pouhá právní moc k jednorázové dispozici s ním. Proto půjčí-li provozovatel vozidlo druhé osobě k určité nebo příležitostné jízdě, nestává se tento vypůjčitel novým provozovatelem, neboť jeho dispozice s vozidlem není tak široká, jak se to u provozovatele předpokládá (viz R 70/69).⁸⁰ Zdá se, že subjekt provozovatele vozidla v pojetí zákona o silničním provozu je podobně charakterizován jakýmsi širším disponováním s vozidlem. Zákon podmiňuje, aby provozovatel, na základě zmocnění vlastníka, vozidlo provozoval svým jménem. Správní orgán bude muset vyložit, jestli ke splnění této podmínky postačuje jakési formálněprávní uspořádání vztahu mezi vlastníkem a provozovatelem, nebo zda je také nutné, aby údaje o provozovateli byly zapsány v registru silničních vozidel.⁸¹ Jako poslední argument je možné zmínit terminologii ustanovení § 10 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., kde zákonodárce odlišuje provozovatele vozidla a osobu, které provozovatel vozidlo svěřil.

Právě provedený výklad je možné uzavřít s tím, že pokud vlastník nebo provozovatel vozidla vozidlo půjčí druhé osobě, potom bez splnění výše uvedené podmínky tuto osobu nelze považovat za provozovatele vozidla, a tudíž není možné ji

⁸⁰ Bičovský, J., Holub, M.: Náhrada škody podle občanského, obchodního, pracovního a správního práva. 2. vydání. Praha: Linde Praha a. s., 1997, s. 85-86.

⁸¹ Srov. § 3 odst. 2 písm. a) vyhl. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

postihnout podle ustanovení § 22 odst. 2 př. z., pokud by svěřila vozidlo k řízení třetí osobě (nebo jí přikázala řídit), jejíž totožnost přesně nezná. Domnívám se, že tuto osobu nebude možné postihnout ani podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. l) př. z., a to proto, že zákon o silničním provozu k tomu v ustanovení § 10 odst. 1 písm. d) ukládá povinnost toliko provozovateli vozidla.

Osobě, která se dopustí přestupku podle ustanovení § 22 odst. 2 př. z., se uloží pokuta v rozmezí od 5000 Kč do 10 000 Kč. Blokované i příkazní řízení je v daném případě vyloučeno.

Nicméně tímto tuto poněkud komplikovanou úvahu ještě neuzavíráme. Zákon č. 361/2000 Sb. v ustanovení § 125 upravuje pokuty za některá jednání. Nejde o pokuty za přestupky, ale jde o pokuty za delikty, které správní nauka označuje jako jiné správní delikty. Důvodem, proč se těmito jinými správními delikty zabývám v práci, jejímž ústředním motivem jsou přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, je určitá legislativní nedůslednost, kterou zákonodárce působí nesnáze dopadající také na aplikaci ustanovení § 22 odst. 2 př. z. Ty spočívají v tom, že v ustanovení § 125 odst. 1 zákon vymezuje subjekt deliktu jako speciální subjekt (se zvláštním postavením), když kumulativně podmiňuje, že jím může být fyzická osoba⁸² podnikající podle zvláštního právního předpisu, která je současně provozovatelem vozidla a v písmenu e) tohoto ustanovení vymezuje protiprávní jednání z větší části odpovídající jednání podle § 22 odst. 2 př. z. (V případě tohoto jiného správního deliktu půjde o tzv. delikt podnikatele.) Ovšem podle ustanovení § 125 odst. 2 zákon č. 361/2000 Sb. je subjektem deliktu fyzická osoba bez toho, že by musela být podnikatelem. Postačí, bude-li tato osoba provozovatelem vozidla nebo

⁸² Pro zjednodušení výkladu postačí zaměřit se na fyzické osoby.

půjde-li o osobu, které provozovatel nebo jiná osoba svěřila řízení vozidla. Takové osoby mohou být postíženy pokutou, pokud se dopustí jednání podle ustanovení § 125 odst. 1 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., tj. pokud *přikázali řízení vozidla nebo svěřili řízení vozidla osobě, o níž neznali údaje potřebné k určení její totožnosti.* (V těchto případech půjde o jiné správní delikty fyzických osob.) Pokud bychom tuto právní úpravu akceptovali bez výhrad, bylo by téměř vyloučené kvalifikovat jednání pojaté ustanovením § 22 odst. 2 př. z. jako přešupek s ohledem na jeho vymezení v ustanovení § 2 odst. 1 př. z. Zdá se, že samotný jazykový výklad nás dovede k tomuto výsledku. Nicméně podle mého názoru je nutné zamyslet se hlouběji, neboť systematický výklad nás může přivést k závěrům opačným (obdobně jako u tzv. hard cases). Zvláště tehdy, pokud uvažujeme o souladnosti, respektive vztahu obou právních předpisů v rámci odvětví správního práva, jakož i o umístění interpretovaných norem v systému příslušných předpisů. Obecně a zjednodušeně vztah přešupkového zákona a zákona o silničním provozu s ohledem na vše dosud uvedené můžeme charakterizovat jako vztah právního předpisu, který sice široce modifikuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, ale obecně trestání fyzických osob ve vybraných případech jejich porušení ponechává úpravě právního předpisu vytvořeného a do systému právního řádu zakotveného právě za účelem postihu konkretizovaných protispolečenských deliktů. Pokud se budeme zajímat o umístění předmětných právních norem v systému příslušných předpisů, zjistíme, že obsahem výše uvedené dispozice přešupkového zákona je vybrané protispolečenské jednání, které ostatně jako v dalších případech zohledňuje povinnosti zahrnuté v zákoně o silničním provozu. Zatímco ustanovení § 125 odst. 2 (spolu s ustanoveními § 125 odst. 1 písm. e) a § 125 odst. 3) jako jiný správní delikt fyzických

osob bylo implementováno do ustanovení § 125 vymezení do té doby postih správních deliktů právnických osob a tzv. fyzických podnikajících osob. I když ponecháme stranou otázku, „proč by zákonodárce usiloval o regulaci téhož protispolečenského jednání dvěma odlišnými instrumenty“, zjistíme, že obě předmětná korespondující ustanovení zákonů se především odlišují maximální výší sankce, konstrukcí zavinění nebo osobou, která může být za spáchání deliktu odpovědná. Neboli oproti přestupku se jiný správní delikt posuzuje bez ohledu na zavinění či úpravy deliktní způsobilosti osoby, přičemž maximální výše pokuty za tento jiný správní delikt dosahuje pětinasobku maximální pokuty za uvedený přestupek. Dokonce lze namítnout, že taková výše pokuty za jiný správní delikt se zdá být v značném nepochopitelném poměru, jednak vzhledem k intenzitě porušení chráněného společenského zájmu pro dané případy a jednak vzhledem k obvyklým výdělečným možnostem osob na území České republiky. Podle některých názorů takovou úpravu postihu jiných správních deliktů fyzických osob bez náležité úpravy odpovědnosti i potřebných procesních institutů je nutno jednoznačně odmítnout.⁸³ V poslední řadě, pokud obě zmiňovaná ustanovení zákonů, jakož i dosud uvedené argumenty podrobíme teleologickému výkladu, lze spíše hovořit o opaku toho, čemu nasvědčuje výklad čistě jazykový.⁸⁴ Východiska k otázce metodologie výkladu obsáhlejším způsobem vyslovil v několika rozhodnutích Ústavní soud České republiky. Ve stanovisku sp. Zn. Pl. ÚS-st-1/96 uvedl: „V případě aplikace právního ustanovení nutno prvotně vycházet z jeho doslovného znění. Pouze za podmínky jeho nejasnosti a nesrozumitelnosti (umožňující např. více

⁸³ Srov. Prášková, H.: Správní trestání. In: Hendrych, D. a kol.: Správní právo. Obecná část. 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, s. 443.

⁸⁴ Ratio tohoto přístupu spočívá ve skutečnosti, že právo je normativní soustava vytvářená vědomě a z pragmatických důvodů. Jeho předpisy je v pochybnostech proto namísto vykládat se zřetelem k jejich předpokládanému účelu. Srov. Eliáš, K.: Kurz obchodního práva. – Úvodní a obecná část. Soutěžní právo. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 1997, s. 54.

interpretací), jakož i rozporu doslovného znění daného ustanovení s jeho smyslem a účelem, o jejichž jednoznačnosti a výlučnosti není jakákoliv pochybnost, lze upřednostnit výklad e ratione legis před výkladem jazykovým."⁸⁵ A pro možný konflikt s principem právní jistoty zde předkládám citaci jednoho z rozsudků Nejvyššího správního soudu zabývajících se touto otázkou: „V souladu s principem právní jistoty má každý adresát právní normy právo očekávat, že řešení, která zákonodárce zvolí, jsou racionální a směřují k funkčnímu uspořádání společenských vztahů a nikoliv naopak. ... Právní řád České republiky tvoří jednotný celek, jehož jednotlivé části jsou spolu ve vzájemných systémových souvislostech. Konkrétní pravidlo chování proto bývá vyjádřeno často nikoliv v jediném předpise, ale v několika předpisech, případně neposkytuje-li jeden právní předpis jednoznačnou odpověď na určitou právní otázku, je nezbytné vyložit ji v systémových souvislostech s předpisy ostatními tak, aby tato otázka byla spravedlivě a rozumně zodpovězena“.⁸⁶

Podle mého názoru též na daný případ je třeba vztáhnout preferenci výkladu e ratione legis na úkor výkladu jazykového, zcela v duchu výkladu Ústavního soudu. Zejména vycházím z toho, že právní řád k trestání tzv. jiných správních deliktů (např. právnických osob nebo fyzických osob podnikajících podle zvláštních právních předpisů) z pochopitelných důvodů užívá sankcí, jejichž větší proporce umožňují zabezpečit dosažení stavu požadovaného určitým právním předpisem. Současně rozhodování o nich nepodmiňuje takovými kritérii jako v případě přestupků. Není třeba zdůvodňovat, že tomu je tak proto, že výše sankcí postihující správní delikty fyzických osob (nepodnikajících) by se zde mohly projevit jako neúčinné. Ovšem proč by právě nežádoucí

⁸⁵ K interpretaci ústavního práva viz Holländer, P.: Ústavněprávní argumentace – ohlédnutí po deseti letech Ústavního soudu. Praha: LINDE s. r. o., 2003.

⁸⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu zn. SJS 360/2004 1 As 9/2003-90 [Sb. NSS 2004, 10: 933].

chování fyzických osob podle ustanovení § 125 odst. 2, 3 zákona č. 361/2000 Sb. mělo pomíjet proporcionalitu sankcí ukládaných fyzickým osobám za porušení povinností v provozu na pozemních komunikacích? Tuto pochybnost o rozumném důvodu implementace nových skutkových podstat jiných správních deliktů do ustanovení podle § 125 zákona č. 361/2000 Sb. zákonem č. 411/2005 Sb. lze přiblížit na tomto konkrétním příkladu. V současnosti zákon č. 361/2000 Sb. v ustanovení podle § 125 odst. 3 upravuje jiný správní delikt, kdy *obecní úřad obce s rozšířenou působností uloží pokutu do 100 000 Kč osobě, která používá antiradar*. Nabízí se tu srovnání s případy, kdy si řidič ohne registrační značku připevněnou na motocyklu tak, aby se vyhnul identifikaci, pokud bude zaznamenáno, že překročil maximální povolenou rychlost. Takový řidič, byť jiným volným jednáním, se v podstatě snaží o dosažení stejného cíle jako osoba užívající antiradaru, tj. vyhnout se postihu za přestupek. Ovšem mezi oběma právními následky, kterými je možné postihnout protiprávní jednání obou osob, je extrémní nepoměr.

Novela zákona č. 361/2000 Sb. prakticky ukazuje, že snahy o nápravu prováděné chvatnými a voluntaristickými zásahy shora dokážou existující stav v ledasčem zlepšit, nedomyšlené normativní konstrukce však obratem vyvolávají i některé další problémy.

3.14 Podle odst. 3

Přestupkový zákon se zde zabývá postihem vybraných protiprávních jednání učitele autoškoly. Jejich výčet koresponduje s povinnostmi učitele autoškoly zahrnutými v ustanovení § 8a zákona č. 361/2000 Sb. V podstatě jde o povinnosti, které jsou shodné se základními povinnostmi řidiče, jako jsou například zákaz požívání alkoholického

nápoje nebo užití návykové látky před jízdou nebo během jízdy, nebo povinnosti podrobit se na výzvu policisty dechové zkoušce, popř. následnému lékařskému vyšetření. Avšak s tím rozdílem, že u písmen a) až c) je protiprávní jednání výše uvedeného subjektu přestupku vymezeno poněkud netradičně v dokonavém tvaru.

Za přestupek spáchaný porušením kterékoliv z povinností podle ustanovení § 22 odst. 3 PŘ.z. se uloží pokuta v rozmezí od 10 000 Kč do 20 000 Kč a zákaz činnosti na dobu od šesti do jednoho roku.

4. Závěr

Provoz na pozemních komunikacích byl od roku 1990 regulován prostřednictvím řady právních předpisů různé právní síly i kvality, které vyvolávaly řadu diskusí, polemik i nářků, jak z řad občanů, tak zástupců některých orgánů veřejné správy. Právě nízká kvalita právních předpisů působila značné obtíže projevující se nedostatečnou efektivitou represe při poskytování právní ochrany orgány veřejné moci. Volání po nové, a pokud možno komplexní, právní úpravě pravidel silničního provozu bylo vyslyšeno teprve v roce 2001, kdy nabyl účinnosti zákon č. 361/2000 Sb. Protože však zákonodárce na tuto právní úpravu nenavázal potřebnou (adekvátní) transformací přestupkového zákona, státní donucení početné skupiny osob k dodržování právních norem zde zůstalo poměrně málo efektivní. Touto charakteristikou bych hodnotil působení přestupkového zákona a zákona o silničním provozu na účinnost zákona č. 411/2005 Sb., přestože určitý příznivý vliv na řízení o přestupku (bohužel v praxi se dosud ne vždy reálně projevuje) měl

přinést i nový správní řád.⁸⁷ Nelze s určitostí zodpovědět, zda zmíněná novelizace zákona o silničním provozu a dalších zákonů skutečně přinese onen dlouho očekávaný dopad na počet přestupků v provozu na pozemních komunikacích či alespoň redukuje počet těch společensky nejnebezpečnějších. Dosud neuplynula doba potřebná k hlubšímu hodnocení post factum. Přesto některé problematické části novely byly patrné od počátku a řadou z nich se autor v této práci zabývá. Mimo tento rámec se na výsledném působení právní úpravy negativně podílí samotná organizace projednávání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Zde ovšem narážíme na problém spíše systémový než právní. V současnosti k tomu může přispívat někdy až zbytečně komplikovaný proces přestupkového řízení. Vzhledem k jejich mimořádnému počtu jich zůstává velké množství latentní a u velmi významné části odhalených přestupků nedochází k potrestání pachatele. (Jen strážníci Městské policie hl. m. Prahy v roce 2004 zjistili 1 029 256 přestupků v dopravě.⁸⁸) Tím selhává nikoliv jen samotná represe protiprávního jednání osob, ale také preventivní účinek sankcí, kterými lze také působit na širší veřejnost. Rčením, že „méně někdy může být nakonec více“ bych rád uzavřel nejen tuto poslední kritickou úvahu, ale vzhledem k jejímu předpokládanému rozsahu i celou rigorózní práci.

⁸⁷ Např. Magistrát hl. m. Prahy v celé řadě případů nedodrжуje lhůty pro zahájení řízení nebo lhůty stanovené pro rozhodnutí a Ministerstvo dopravy jako nadřízený správní orgán je v těchto věcech nečinné.

⁸⁸ MF Dnes 27. 1. 2005 autor Jan David příloha pro hlavní město a okolí str. C/4.

Literatura

- BALÍKOVÁ, M. Forezní a klinická toxikologie. Laboratorní toxikologická vyšetření. Praha: GALÉN, 2004
- ČERNÝ, J. Přestupkové řízení. 3. vydání. LINDE Praha, a.s., 1996
- DOLENSKÝ, A. a kol. Trestní zákon a související předpisy (stručný komentář). Praha: EUROUNION spol. s r.o., 1995
- FIŠER, J. Řidiči a alkohol v letech 1999 a 2000 v Praze, Kriminalistický sborník, 2001, číslo 3
- FRUMAROVÁ, K. Ochrana před nečinností veřejné správy v českém právním řádu. LINDE Praha, a.s., 1996
- GERLOCH, A., MARŠÁLEK, P. (ed.) Problémy interpretace a argumentace v soudobé právní teorii a právní praxi. Praha: EUROLEX BOHEMIA s.r.o., 2003
- HARTMANN, A. Zákony o motorových vozidlech. Praha: Právnické knihkupectví a nakladatelství V. Linhart, 1936
- HENDRYCH, D. Správní úřad a správní orgán v českém právu. Právní fórum, 2004, číslo 5
- HENDRYCH, D. a kol. Právnický slovník, 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2001
- HENDRYCH, D. a kol. Správní právo, Obecná část, 3. vydání. Praha: C.H.Beck, 1998
- HENDRYCH, D. a kol. Správní právo, Obecná část, 6. vydání. Praha: C.H.Beck, 2006
- HOETZEL, J. Československé správní právo. Část všeobecná. Praha: Melantrich a.s., 1934
- HOLLANDER, P. Problém spravedlnosti. Právník (Teoretický časopis pro otázky státu a práva), 1998, číslo 6
- HOLLANDER, P. Ústavněprávní argumentace, ohlédnutí po deseti letech Ústavního soudu. Praha: LINDE s.r.o., 2003
- HORZINKOVÁ, E., ČECHMÁNEK, B. Přestupky a správní trestání, Právní úprava k 1.4.2002. Praha: EUROUNION

spol. s r.o., 2002

JONÁK, J. Četnictvo, policie a právo v roce 1931. Kriminalistický sborník, 2004, číslo 3

KLÍMA, K. Ústavní právo, 2. vydání. Praha: Bohemia iuris kapitál, a.s., 1999

KNAPP, V. Vědecká propedeutika pro právníky. Praha: EUROLEX BOHEMIA s.r.o., 2003

KNAPP, V. Teorie práva. Praha: C.H.Beck, 1995

KONRÁD, Z. Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů. 3. nezměněné vydání. Praha: PA ČR, 1999

KUČEROVÁ, H. Dopravní přestupky v praxi aneb projednávání dopravních přestupků ve správním řízení. LINDE Praha, a.s., 2002

MATES, P. Dokazování podle nového správního řádu. Praha: Moderní obec (měsíčník Hospodářských novin pro veřejnou správu), 2005, číslo 2

MATES, P. a kol. Základy správního práva trestního. Praha: C.H.Beck, 1995

MIKULE, V., SLÁDEČEK, V., VOPÁLKA, V. (ed.) Veřejná správa a právo. Pocta D. Hendrychovi k 70. narozeninám. Praha: C.H.Beck, 1997

NEDOROST, L. - ONDRUŠ, R. Průvodce správním řízením se vzory postupů orgánů veřejné správy. LINDE Praha, a.s., 1999

NOVOTNÝ, O., DOLENSKÝ, A., JELÍNEK, J., VANDUCHOVÁ, M. Trestní právo hmotné. I. Obecná část. 2.vydání. Praha: Codex, 1995

NOVOTNÝ, O., DOLENSKÝ, A., JELÍNEK, J., VANDUCHOVÁ, M. Trestní právo hmotné. II. Zvláštní část. 2.vydání. Praha: Codex, 1995

ONDRUŠ, R. SRÁVNÍ ŘÁD nový zákon s důvodovou zprávou a poznámkami. LINDE Praha, a.s., 2005

- PAVLÍČEK, K. a kol. Dopravně bezpečnostní činnost policie. Obecná část. 2. vydání. Praha: PA ČR, 1995
- POMAHAČ, R. Správní spravedlnost. Právník (Teoretický časopis pro otázky státu a práva), 2005, číslo 5.
- PORADA, V. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde Praha a.s., 2000
- PRŮCHA, P. Správní právo. Obecná část. Brno: Masarykova univerzita, 2003
- SLÁDEČEK, V. Obecné správní právo. Praha: ASPI, a.s., 2005
- SKULOVÁ, S. Principy dobré správy jako součást modernizace veřejné správy. Právník (Teoretický časopis pro otázky státu a práva), 2005, číslo 6
- SKULOVÁ, S. Správní uvážení. Základní charakteristika a souvislosti pojmu. Brno: Masarykova univerzita, 2003
- SKULOVÁ, S. (ed.) Veřejná správa na prahu 21. století. (Sborník z konference.) Brno: Masarykova univerzita, 2001
- STAŠA, J. Úvod do českého správního práva. 2.vydání. Praha: PA ČR, 1996
- STAŠA, J. O novém správním řádu. Bulletin advokacie, 2005, číslo 4
- ŠTABLOVÁ, R. Trendy šíření drog a kriminality v České republice na prahu 21. století (Sborník ze semináře grantového úkolu G-004), Praha: PA ČR, 2002
- VAJDA, L. Nebezpečnosti vyplývající z prodloužení reakční doby po požití alkoholických nápojů u řidičů motorových vozidel, Kriminalistický sborník, 1979, číslo 2
- VOPÁLKA, V. (usp.) Nová úprava správního soudnictví. Praha: ASPI Publishing, 2003
- VOPÁLKA, V., ŠIMŮNKOVÁ, V., ŠOLÍN, M. Soudní řád správní. Komentář. Praha: C.H. Beck, 2004