

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

Rigorózní práce

*Přestupky řidičů páchané v souvislosti s provozem
motorových vozidel*

Mgr. Petr Jan Bakeš

Plzeň, 2018

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

Katedra správního práva

Správní právo

Rigorózní práce

*Přestupky řidičů páchané v souvislosti s provozem
motorových vozidel*

Mgr. Petr Jan Bakeš

Plzeň, 2018

Prohlášení

„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.“

V Plzni dne 29. 9. 2018

.....

Mgr. Petr Jan Bakeš

Poděkování

Rád bych tímto poděkoval vedoucímu mé rigorózní práce doc. JUDr. Martinu Kopeckému, CSc. za cenné rady a připomínky, jichž se mi od něj dostalo.

Obsah

Úvod	6
1 Prameny práva a základní principy správního trestání	8
1.1 Základní prameny správního trestání.....	8
1.2 Stěžejní principy správního trestání.....	9
1.3 Výklad některých právních pojmů.....	17
1.4 Výklad pojmu přestupek.....	21
1.5 Správní trest dopravních přestupků – napomenutí, pokuta, zákaz činnosti	27
1.6 Formy rozhodnutí o spáchání přestupku, kterým se řízení o přestupku končí	32
2 Vymezení dopravních přestupků a jejich dělení	39
2.1 Dopravní přestupky – vymezení.....	39
2.2 Dělení dopravních přestupků.....	42
2.3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu.....	44
3 Katalogizace dopravních přestupků páchaných řidiči motorových vozidel 48	
3.1 Dopravní přestupky obecně nebezpečné	48
3.2 Dopravní přestupky proti pořádku ve věcech veřejných	82
3.2.1 Přestupky řidičů podle zákona o pozemních komunikacích	82
3.2.2 Přestupky řidičů podle zákona o silniční dopravě.....	90
3.2.3 Přestupky řidičů podle zákona o silničním provozu ztěžující, či mařící státní kontrolu	92
3.3 Dopravní přestupky ohrožující plynulost a bezpečnost silničního provozu	114
3.4 Dopravní přestupky související s dopravní nehodou.....	123
3.5 Bodové hodnocení řidiče	132
3.5.1 Účel, smysl bodového hodnocení řidiče.....	132
3.5.2 Provedení záznamu bodů, námitkové řízení, oprava záznamu bodů	134
3.6 Přehled bodově hodnoceného jednání a jak se „nevybodovat“	138
3.6.1 Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání.....	138
Závěr	142
Conclusion	148
Seznam použité literatury	154
Seznam obrázků a tabulek	162
Seznam příloh	163
Přílohy	164

Úvod

Doprava je fenomén, který nepochybně přispěl a výrazně dodnes ovlivňuje rozvoj samotné lidské společnosti. Někdy před 4 000 lety před naším letopočtem začal být využíván kůň k tahu a nošení břemen, následně i jako individuální dopravní prostředek. Kůň byl využíván jako dopravní prostředek až do druhé světové války. V České republice můžeme poblíž obce Jesenice u Prahy nalézt, jako pravděpodobně nejstarší ověřenou památku na událost v dopravě, pomník připomínající událost dopravní nehody, která se zde stala roku 1706, a při které zemřela Maxmiliána Alsterlová z Astfeldu, rozená Kurcpachová z Trachenburka, jejíž kočár se zde převrhl, což lze dovodit z vytesaného reliéfu.¹

Od roku 1885, kdy Karl Benz vyrobil svůj první automobil, došlo k rozvoji automobilového průmyslu, kterého jsme ostatně svědky i v současné době a který přinesl doslova rozmach a zpřístupnění individuální dopravy širokým masám, přičemž dopravní stavby jsou v současné době jedny z nejvýraznějších prvků výstavby vůbec. Automobil se tak stává jednou z neodmyslitelných součástí každodenního života moderní společnosti, přičemž regulace silničního provozu je s ohledem na jeho hustotu stále naléhavější.

Tradice dopravních předpisů v českých zemích je možné vysledovat do dob vlády Marie Terezie, která vydala roku 1778 tzv. Tereziánský patent, který upravoval pravomoci silničního personálu, který se staral o údržbu silnic, na který bylo navázáno v roce 1875 vyhláškou o jízdě silničními parostroji. Místodržitelským nařízením z roku 1900 byly zavedeny požadavky na vozidla a jejich označení, jednoduchá pravidla bezpečného řízení a jízdy, např. k rychlosti jízdy v uzavřené obci, zde bylo mimo jiné v § 23 normováno, že *„rychlost jízdy nesmí býti v uzavřených osadách větší, než kolik obnáší rychlost koně v čerstvém klusu.“*² Ruku v ruce s rozvojem dopravy bylo třeba i dopravu regulovat, mimo jiné i sankčními opatřeními, které směřují k donucování účastníků silniční dopravy k dodržování jejích pravidel.

Sankční opatření je možné vysledovat již v římské právní historii. Sankce zprvu směřovala k náhradě soukromé škody. Z římské právní historie jsou známy soukromé pokuty vyplývající z obligace deliktů uplatňované z protiprávního

¹ MRÁZEK, Pavel. Zapomenutý pomník u Jesenice (u Prahy). In *Panorama*. Praha, 2015, s. 19. Dostupné z: <http://doc.arsviva.cz/file/panorama/PANORAMA-2015.pdf>

² SVÁTEK, Zdeněk. *Z historie pravidel silničního provozu*. Příloha Metodického zpravodaje autoškol BESIP, 2003.

jednání osoby v souvislosti se škodou na cizím majetku, která měla svůj původ v lex Aquilia (vydán cca. 286 př. Kristem), přičemž tento zákon stíhal peněžitou pokutou pachatele, který zabil cizího otroka nebo dobytče, poškodil cizí věc movitou atp. Tento zákon předpokládal jenom zlý úmysl, nicméně působením právovědy byl okruh zavinění rozšířen i na nedbalé jednání (culpa in faciendo), jakož i nedbalé opomenutí (culpa in non faciendo).³ Z období římské republiky je známo právo „Coercitio“ římských úředníků – magistrátů s imperiem, coby policejní kázeňská pravomoc trestat podle vlastní úvahy všechny případy porušení zákona. Tedy z historicky hmotných pramenů, jakož i právní historie je patrné, že v souvislosti se vznikem škody v různých údobích organizace lidské společnosti existovaly mechanismy směřující k náhradě škody, a to i v souvislosti s provozem dopravních prostředků, jakož i sankcionování porušení zákona a v těchto opatřeních lze spatřovat předobraz dnešního správního trestání přestupků. Sankční opatření právě směřují k předcházení škodám, a to jak na životech, tak i na zdraví a majetku a směřuje k ochraně motoristické veřejnosti před nežádoucími jednáními v silniční dopravě, což je patrné i z vládní koncepce bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy.

Smyslem a účelem rigorózní práce je pojednat o jednotlivých typech dopravních přestupků páchaných řidiči motorových vozidel a provést jejich katalogizaci, neboť přes snahu zákonodárce, kupodivu, neexistuje kompletní katalog jednotlivých skutkových podstat přestupků páchaných řidiči motorových vozidel. V zákoně o provozu na pozemních komunikacích jsou sice normována práva a povinnosti účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích a nalezneme zde i neúplný katalog skutkových podstat některých přestupků páchaných řidiči motorových vozidel v provozu na pozemních komunikacích a katalog za ně ukládaných sankcí, nicméně řadu skutkových podstat přestupků páchaných řidiči motorových vozidel lze nalézt výhradně v dalších právních předpisech, což způsobuje určitou nepřehlednost a nekonceptnost správního trestání řidičů a není tak v praxi zajišťována předvídatelnost práva.

Rigorózní práce reflektuje právní stav ke dni 28. 2. 2018.

³ KINCL, Jaromír; URFUS, Valentin; SKŘEJPEK, Michal. *Římské právo*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 1995. s. 355. ISBN 80-7179-031-1.

1 Prameny práva a základní principy správního trestání

1.1 Základní prameny správního trestání

Abych mohl pojednávat o dopravních přestupcích, bylo by vhodné nejprve vyložit tento pojem. Bohužel, zákonodárce v žádném právním předpisu nevyložil pojem doprava. Tento pojem dokonce nezná ani zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, o změnách některých zákonů (dále jen zákon o provozu na pozemních komunikacích). Podle doc. Chmelíka je doprava „procesem přemístování věcí a osob, který se uskutečňuje dopravními prostředky po dopravní cestě mezi vzájemně prostorově vzdálenými místy.“⁴ Musí tedy jít o pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách určených k užití silničními a jinými vozidly⁵ a uskutečňovaný řidiči⁶ motorových vozidel⁷.

V současné době jsou základními prameny, které normují chování účastníků silničního provozu a vymezují jednotlivé skutkové podstaty přestupků v silniční dopravě, jakož i normují způsob realizace správního trestání, tyto základní právní předpisy:

- Ústava České republiky a Listina základních práv a svobod,
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích,
- Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,
- Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich,
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád,
- Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole,
- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách,
- Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

⁴ CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.

⁵ § 2 zákona č. 13/1997Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění.

⁶ § 2 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění.

⁷ § 2 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění.

Jak je zřejmé, prameny správního trestání jsou roztrženy do mnoha právních předpisů, které obsahují katalog zejména skutkových podstat přestupků páchaných řidiči, jako i sankce za jejich spáchání. Vedle právních předpisů obsahují prameny práva i Mezinárodní smlouvy podle čl. 10 Ústavy. Právní předpisy jako i Mezinárodní smlouvy často obsahují i procesní pravidla, což mě přivádí k tomu, že je třeba vymezit i základní principy či zásady, které ovládají správního trestání, neboť jejich porušení ze strany orgánů veřejné moci má ústavně právní rozměr a zásah do ústavních práv jednotlivce, což zakládá po splnění zákonem předvídaných podmínek právo každého domáhat se ochrany svých práv před orgánem ochrany ústavnosti, kterým je Ústavní soud.⁸

1.2 Stěžejní principy správního trestání

Správní trestání je ovládáno zejména těmito zásadami a principy:

- Zásada *nullum crimen sine lege, nulla poena sine lege*,
- Zásada subsidiarity trestní represe,
- Zásada přiměřenosti a individualizace správního trestu,
- Zásada stíhání jen ze zákonných důvodů, zásada spravedlivého a zákonného procesu,
- Zásada legality, zásada oficiality,
- Zásada *ne bis in idem*,
- Zásada presumpce nevinny,
- Zásada materiální pravdy,
- Zásada vyhledávací,
- Zásada vyšetřovací,
- Zásada rozhodnutí v přiměřené lhůtě.⁹

V této části považuji za nezbytné o některých zásadách pojednat poněkud podrobněji s ohledem na jejich význam z hlediska zajištění práva na spravedlivý a férový proces.

⁸ Srov. čl. 83 Ústavy ČR.

⁹ PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. s. 25 a násl. ISBN 978-80-7502-221-9.

Zásady „nullum crimen sine lege“,¹⁰ nulla poena sine lege“,¹¹ jakož i zásada „nullus processus criminalis sine lege“,¹² jsou základním a výchozím pramenem právní úpravy správního trestání. Tyto zásady jsou mimo jiné vyjádřeny jak v Ústavě,¹³ tak i Listině základních práv a svobod,¹⁴ které spolu s mezinárodními smlouvami podle čl. 10 Ústavy tvoří samu páteř českého právního řádu.¹⁵ Byť přímo Ústava ani Listina neobsahují ustanovení, která by se přímo týkala přestupkového řízení, resp. správního trestání, obsahují zejména procesně právní východiska, která je třeba aplikovat právě při správním trestání (např. požadavek na realizaci veřejné moci jen zákonem předvídaným způsobem a v intencích zákona – článek 2 odst. 3 ústavy, nebo že skutkové podstaty přestupků, jakož i správní sankce byly stanoveny zákonem (čl. 39 Listiny) atp. Jak již bylo naznačeno výše, pramenem práva jsou rovněž mezinárodní smlouvy podle čl. 10 Ústavy, které jsou bezprostředně aplikovatelné a mají v případě, že obsahují něco jiného než zákon, aplikační přednost před tímto zákonem. Takovou smlouvou je především Úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen EULP), přičemž v souvislosti se správním trestáním, resp. s trestním procesem vůbec, mají největší význam zejména ust. čl. 6, ze kterého je patrné právo na spravedlivý proces a čl. 7, kde je normována zásada „žádný trest bez zákona“, ze čl. 13 je pak patrné zakotvení zpráva na účinné opravné prostředky.¹⁶ Ani v EULP nenajdeme právní ustanovení určená výhradně správnímu trestání. Smyslem a účelem této úmluvy je doplnit stávající mezinárodní dohody a usnadnit jejich uplatňování mezi členskými státy Evropské unie a zajistit tak jednotnou ochranu lidských práv ve všech smluvních státech a zajištění práva na spravedlivý proces.¹⁷ Při aplikaci EULP je třeba hodnotit, zda jde o trestní obvinění ve smyslu čl. 6 Evropské úmluvy za pomoci tzv. Engelových kritérií, přičemž pojetí „trestního obvinění“ ve světle judikatury ESPL je spíše rozšiřující,

¹⁰ KINCL, Jaromír; URFUS, Valentin; SKŘEJPEK, Michal. *Římské právo*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 1995. s. 355. ISBN 80-7179-031-1.

¹¹ KINCL, Jaromír; URFUS, Valentin; SKŘEJPEK, Michal. *Římské právo*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 1995. s. 355. ISBN 80-7179-031-1.

¹² KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 1995. s. 136. ISBN 80-7179-028-1.

¹³ Ústavní zákon ČNR č. 1/1993 Sb., Ústava české republiky, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁴ Usnesení předsednictva ČNR č. 2/1993 Sb., o vyhl. Listiny základních práv a svobod, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁵ Vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal parlament souhlas a jimiž je ČR zavázána a které jsou součástí právního řádu.

¹⁶ Úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod ve znění navazujících protokolů, publikovaná pod č. 209/1992 Sb., ve znění č. 41/1996 Sb., č. 243/1998 Sb., a č. 48/2010 Sb., mezinárodních smluv (dále jen „Evropská úmluva“).

¹⁷ Evropská úmluva o ochraně lidských práv [online]. [cit. 2018-01-12]. Dostupné z: https://www.echr.coe.int/Documents/Convention_CES.pdf

příčemž základním východiskem je zajištění práva na spravedlivý proces každému, komu hrozí citelnější postih za jeho protiprávní jednání.¹⁸ V této souvislosti pak Ústavní soud dokonce dovodil, že „*trestním obviněním ve smyslu čl. 6 odst. 1 Evropské úmluvy jsou, podle judikatury ESLP, prakticky všechny řízení o sankcích ukládaných správními úřady fyzickým osobám za přešupek nebo správní delikt, jakož i v sankcích ukládaných v disciplinárním nebo kárném řízení ...*“¹⁹ Jelikož se pohybují v advokacii, z praktického hlediska, mi přijde vhodné zmínit katalog minimálních procesních práv podle článku 6 odst. 3 EULP, kterými jsou:

- a) Být neprodleně a v jazyce, kterému rozumí, podrobně seznámen s povahou a důvodem obvinění proti němu,
- b) Mít přiměřený čas a možnost k přípravě své obhajoby,
- c) Obhajovat se osobně nebo za pomoci obhájce podle vlastního výběru nebo, pokud nemá prostředky na zaplacení obhájce, aby mu byl poskytnut bezplatně, jestliže to zájmy na spravedlnost vyžadují,
- d) Vyslychat nebo dát vyslychat svědky proti sobě a dosáhnout předvolání a výslech svědků ve svůj prospěch za stejných podmínek, jako svědků proti sobě,
- e) Mít bezplatnou pomoc tlumočnicka, jestliže nerozumí jazyku, který je používán před soudem nebo takovým jazykem nemluví.

Byť katalog práv podle článku 6 EULP je podle názoru teorie i podle judikatury ESPL aplikovatelný především na spravedlivý proces před soudem, přesto tyto požadavky není možné ignorovat při správním trestání, neboť judikatura Ústavního soudu, podle mého názoru, směřuje k tomu, že je třeba tato elementární pravidla vztáhnout i na správní trestání mimo jiné i proto, že zjevně souvisejí se zárukami práva na spravedlivý proces.²⁰ V této souvislosti pak nelze přehlédnout, že plné aplikaci čl. 6 EULP i na správní trestání de facto nic nebrání, neboť Česká advokátní komora zajišťuje bezplatné právní porady a služby pro fyzické osoby. Účelem je poskytnutí základních informací ohledně jednotlivých případů tak, aby daná osoba získala přehled o svých právech, povinnostech a možnostech dalšího postupu. Pokud na základě bezplatné právní rady vyvstane potřeba poskytnutí právních služeb ve větším rozsahu (např. zastupování v řízení před soudem nebo

¹⁸ REPÍK, Bohumil. Evropská úmluva o lidských právech a trestní právo. Praha: Orac, 2002. s. 102 a násl. ISBN 80-86199-57-6.

¹⁹ Srov. nález Ústavního soudu ze dne 27. 6. 2001, sp. zn. Pl. 16/99 publikovaný pod č. 276/2001 Sb. Dostupný na <https://www.usoud.cz>.

²⁰ Srov. nález Ústavního soudu ze dne 13. 2. 2002, sp. zn. III. ÚS 611/01. Dostupný na <https://www.usoud.cz>.

jiným orgánem, sepsání listiny apod.), může se obrátit na Českou advokátní komoru se žádostí o určení advokáta.²¹ Dlužno podotknout, že řada advokátů v rámci společensky odpovědného přístupu k občanské společnosti, ve které žijí, služby „*pro bono publico*“ poskytují, a to i bez určení komory. Tedy v rámci zajištění ústavou zaručeného práva na obhajobu podle čl. 37 odst. 2 Listiny ve spojení s čl. 6 Evropské úmluvy je možné docílit bezplatného právního zastoupení advokátem, a to již od počátku řízení. Je tedy zjevné, že aplikace čl. 6 EULP je možná i v souvislosti se správním trestáním, neboť zajištění bezplatné právní pomoci „ad hoc“ za Český stát de facto nyní přebírá Advokátní komora, resp. advokáti, zde sdružení, kteří ji realizují buď sami, coby určitý projev společenské sounáležitosti, nebo na základě určení komorou.²²

Ze zásady „*nullum crimen sine lege*“ rovněž vyplývá požadavek vyjádření normy v podobě zákazu, jelikož podmínky odpovědnosti za přestupek, obecné i konkrétní znaky skutkové podstaty přestupku a správní tresty mohou být stanoveny pouze zákonem a porušení právních povinností může být trestné, jen stanoví-li tak zákon.²³ Požadavek, aby zákon určitě a jasně definoval znaky přestupku, plyne i z principu právní jistoty, neboť zákony zakotvující skutkovou podstatu přestupků, musejí být dostupné a předvídatelné.²⁴

Zásada subsidiarity trestní represe je odrazem principu „*ultima ratio*“ a jde o omezení trestání jen na ty případy, kdy je to odůvodněno závažností a společenskou škodlivostí protiprávních jednání a kdy nepostačuje postih a jiné prostředky netrestního charakteru.²⁵ V rámci správního trestání se tento princip přímo odráží v ust. § 5 zákona o odpovědnosti za přestupky, kde zákonodárce normuje, že přestupkem může být protiprávní jednání, jsou-li naplněny obecné znaky přestupku, konkrétní znaky skutkové podstaty toho kterého přestupku, ale musí být naplněna i určitá minimální míra společenské škodlivosti, která musí být vyšší než nepatrná. Zákonodárce v zákoně o odpovědnosti za přestupky princip „*ultima ratio*“ vyvěrá i v určitých alternativách správního trestu v podobě

²¹ Určování advokátů dle § 18 odst. 2 zákona o advokacii [online]. 2015 [cit. 2018-03-12]. Dostupné z: <https://www.cak.cz/scripts/detail.php?id=1680>

²² § 18a a násl. zákona č.85/1995 Sb., o advokacii, ve znění pozdějších předpisů.

²³ Srov. nálezy ústavního soudu ze dne 23. 8. 2013 sp. zn. PL ÚS 13/12 (zrušení části ust. § 289 odst. 2 trestního zákoníku). Ústavní soud zde rezultoval, že jestliže ústavodárce svěřil kompetenci k vymezení skutkové podstaty trestného činu výslovně zákonu, vyloučil jím sekundární úpravu odvozenou normotvorbou.

²⁴ Srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 8. 2016, č.j. 8 As 136/2015-51.

²⁵ PRÁŠKOVÁ, Helena. *Základy odpovědnosti za správní delikty*. 1. vyd. Praha C. H. Beck, 2013. s. 41 a násl. ISBN 978-80-7400-456-8.

podmíněné upuštění od uložení správního trestu (§ 42), upuštění od správního trestu (§ 43) nebo dokonce procesního odklonu v podobě narovnání podle § 87 tohoto zákona. Dlužno podotknout, že tato ustanovení se nedají aplikovat na přestupky řidičů spáchané v silničním provozu, což vyvolává určitou nekoncepčnost a de facto se tak vytváří i nerovnováha ve správním trestání, kdy je určitá skupina pachatelů handicapována jen tím, že přestupek spáchala, coby řidič motorového vozidla v souvislosti s porušením právních povinností řidiče, aniž by třeba takové porušení vyvolalo škodlivý následek.²⁶

Zásada přiměřenosti a individualizace správního trestu vyžaduje, aby byl trest ukládán s přihlédnutím k povaze závažnosti spáchaného přestupku, jakož i k poměrům pachatele. Povaha a závažnost přestupků je prvotním a hlavním hlediskem přiměřenosti správního trestu, přičemž kritéria jejich posuzování jsou uvedena v ust. § 38 zákona o odpovědnosti za přestupky. Podle zásady individualizace musí správní trest odrážet všechny okolnosti či zvláštnosti konkrétního přestupku a konkrétního pachatele, přičemž k tomu slouží nejen výčet hledisek, ale i výčet polehčujících či přitěžujících okolností, tak jak je uvedeno v ust. § 37 až 40 zákona o odpovědnosti za přestupky. V rozporu s touto zásadou je poměrně rozšířená správní praxe, kdy správní orgán za určitý typ porušení právní povinnosti řidiče, nejčastěji přestupky podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 až 2 jako i u přestupků podle § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, ukládají plošně stejný trest, s čímž se jako advokátní koncipient poměrně často setkávám. Takový postup je v případě nařikání důvodem ke zrušení rozhodnutí o přestupku, neboť Nejvyšší správní soud v této souvislosti rezultoval, že *„Správní orgán ukládající pokutu za jiný správní delikt je povinen přihlédnout k osobním a majetkovým poměrům pachatele tehdy, pokud je podle osoby pachatele a výše pokuty, kterou lze uložit, zřejmé, že by pokuta mohla mít likvidační charakter, a to i v případech, kdy příslušný zákon osobní a majetkové poměry pachatele v taxativním výčtu hledisek rozhodných pro určení výše pokuty neuvádí. Správní orgán vychází při zjišťování osobních a majetkových poměrů z údajů doložených samotným účastníkem řízení, případně z těch, které vyplynuly z dosavadního průběhu správního řízení či které si opatří samostatně bez součinnosti s účastníkem*

²⁶ Srov. § 125c odst. 9 zákona o silničním provozu.

řízení. Nelze-li takto získat přesné informace, je správní orgán oprávněn stanovit je v nezbytném rozsahu odhadem.²⁷

Zásada stíhání jen ze zákonných důvodů „*nullus processus criminalis sine lege*“ je protějškem a procesním doplňkem zásady „*nullum crimen sine lege*“, jde o vyjádření principu stíhání jen ze zákonných důvodů, a takovým způsobem, který stanoví zákon. Jde o záruku, že do práv a svobod jednotlivce nebude zasahováno neodůvodněně, bude se tak dít zákonem předvídaným způsobem a s plným zachováním minimálních práv obviněného.²⁸

Zásada legality, zásada oficiality je vyjádřením jednak povinnosti správního orgánu stíhat všechny přestupky, o kterých se dozví, pokud zákon nestanoví jinak. Což odpovídá též materiálnímu pojetí přestupků, kdy bagatelní porušení právních předpisů není přestupkem. Projevem zásady oficiality je to, že správní orgán zahajuje řízení o přestupku, určuje jeho předmět, provádí procesní úkony z vlastní iniciativy, pokud jsou splněny zákonem předvídané podmínky, tedy postupuje z úřední moci (*ex officio*).²⁹ Jedinou výjimkou jsou případy vyjádření nesouhlasu či odepření udělení souhlasu přímo postižené osoby se zahájením řízení, tak jak má na mysli zákonodárce v ust. § 79 zákona o odpovědnosti za přestupky.

Zásada „ne bis in idem“ vyjadřuje pravidlo, že nikdo nesmí být stíhán a potrestán opětovně pro týž skutek. V zásadě se toto pravidlo projevuje výslovným zákazem dvojího potrestání pro týž skutek, které zákonodárce výslovně vyjádřil nejen v čl. 40 odst. 5 Listiny, čímž vyjádřil hmotně právní překážku opětovného postihu za totéž jednání, ale zákonodárce v ust. § 77 zákona o odpovědnosti za přestupek vytvořil i procesně právní překážku, která brání vedení samotného přestupkového řízení.³⁰ Zákonodárce dokonce v druhém odstavci uvádí taxativní výčet rozhodnutí, které představují překážku dalšího stíhání za přestupek.

Zásada presumpce nevinny doplňuje princip řádného zákonného procesu. Ve své podstatě jde o vyjádření pravidla, že vyslovit vinu a uložit správní trest je možné jen po řádně provedeném řízení před k tomu zmocněným orgánem. Jde o ústavní zásadu vyjádřenou v čl. 40 odst. 2 Listiny, stejně tak je tento princip vyjádřen v čl. 6 odst. 2 EÚLP. Tato zásada je rovněž vyjádřena i v ust. § 69

²⁷ Podle usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 4. 2010, č.j. 1 As 9/200-133, č. 2092/2010 Sb. NSS. Dostupý na www.nssoud.cz.

²⁸ PRÁŠKOVÁ, Helena. Ústavní základy správního trestání. In: MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 6. vyd. Praha C. H. Beck, 2015. s. 27. ISBN 978-80-7400-567-1.

²⁹ Srov. § 78 zákona o odpovědnosti za přestupky.

³⁰ Srov. PRÁŠKOVÁ, Helena. Princip ne bis in idem v řízení o správních deliktech. *Trestně právní revue*, 2012, č. 3, s. 53 a násl.

odst. 2 Zákona o odpovědnosti za přestupky. Na tento princip presumpce nevinny nevyhnutelně naráží tzv. objektivní odpovědnost, která se presumuje a nedokazuje, typicky jde o objektivní odpovědnost provozovatele motorového vozidla, kde skutkové podstaty přestupků právnických osob, jakož i podnikajících fyzických osob podle § 125d, rovněž i přestupky provozovatele vozidla, bez ohledu na jeho právní formu podle § 125f zákona o odpovědnosti za přestupky presumují určité skutkové a právní skutečnosti. S tím souvisí i v těchto případech problém přesouvání důkazního břemene na přestupce, což se zcela vymyká pojetí presumpce nevinny.³¹ Presumpce nevinny se reálně projevuje v sankčním řízení tak, že v rámci shromažďování podkladů pro vydání rozhodnutí a dokazování leží tíže dokazování na správním orgánu. Odpovědnost za řádně zjištěný skutkový stav má správní orgán. S tím souvisí i vyšetřovací zásada, která „velí“ správnímu orgánu z moci úřední a vlastní iniciativy vyhledávat důkazy a podklady pro rozhodnutí tak, aby byl zjištěn skutkový stav věci, o němž nebude důvodných pochybností, a to v rozsahu nezbytných pro jeho rozhodnutí. S tím souvisí rovněž uplatňování zásady zákazu donucování k sebeobviňování, kdy obviněný nesmí být žádným způsobem donucován k výpovědi, ani aktivním způsobem poskytovat důkazy o své vině.³² Presumpce nevinny se dále projevuje při rozhodování správního orgánu. Správní orgán v souladu s touto zásadou může rozhodnout o vině a správním trestu jen tehdy, bylo-li prokázáno, že se dané jednání stalo, spáchal jej obviněný a byly naplněny všechny znaky skutkové podstaty toho kterého přestupku.³³ Presumpce nevinny se pak promítá i do jednání správního orgánu s obviněným. Správní orgán má povinnost zacházet s obviněným nestranně, nezaujatě, bez ohledu na jeho subjektivní přesvědčení o jeho vině, obviněnému se musí dostat náležitého poučení o jeho právech a poskytnout mu možnost jejich uplatnění, a to včetně práva na obhajobu.

Zásada práva na právní pomoc vyjadřuje požadavek, aby byla v sankčním řízení zaručena ochrana práv a oprávněných zájmů osoby, proti které se vede sankční řízení. Tímto způsobem je možné naplňovat v praxi zásadu materiální pravdy, která akcentuje požadavky na důkladné, co nejúplnější a co nejobjektivnější zjištění skutkového stavu. V této souvislosti je právo na obhajobu v širším slova smyslu souhrn zákonem předvídaných procesních

³¹ Srov. např. rozsudek ESLP Joost Falk proti Nizozemí, ze dne 19. října 2004, č. 66273/01.

³² Srov. nález Ústavního soudu ze dne 18. 2. 2010, sp. zn. 1 ÚS 1849/08, nebo rozsudek NSS ze dne 22. 1. 2009, č.j. 1As 96/2008-115.

³³ Srov. rozsudek NSS sp. zn. 1 As 92/2009 ze dne 16. 3. 2010.

oprávnění jednotlivce, proti kterému je vedeno sankční řízení na právní pomoc, tak aby se mohl efektivně hájit proti trestnímu obvinění a měl možnost snížit či vyvrátit svoji odpovědnost a dosáhl zjištění všech rozhodných skutečností svědčící v jeho prospěch, přičemž je povinností správního orgánu umožnit obviněnému plné hájení jeho práv a uplatnění jeho oprávněných zájmů.³⁴

V poslední době jsme svědky určitého sblížování právních předpisů a zřejmé snahy zákonodárce vytvořit kodifikovaný předpis Trestního práva správního, obdobně jako je tomu v zákoně č. 40/2009 Sb., trestní zákoník a v zákoně č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (Trestní řád). Nicméně stále se v souvislosti s Trestním právem správním nedaří prosadit Právo na spravedlivý a férový proces, jako určitý katalog minimálních procesních pravidel, coby imperativ směřující k zajištění realizace práva na spravedlivý a férový proces v právní praxi. Je sice pravdou, že některé zásady práva na spravedlivý a férový proces jsou vyjádřeny přímo v Zákoně o odpovědnosti za přestupky např. z ust. § 69 tohoto zákona, vyvěrá zásada „presumpce nevinny“, nebo v ust. § 77 tohoto zákona, nalezneme kategorický „zákaz dvojího trestání pro týž skutek“, nicméně např. ust. § 80 tohoto zákona je vystupňována zásada písemnosti, vyplývající z ust. § 15 Správního řádu, kde zákonodárce normuje, že řízení je vedeno zejména na základě písemných podkladů, které jsou postupně řazeny ve spise. Možnost správní úvahy o tom, zda správní orgán nařídí či nenařídí ústní jednání v souvislosti s projednáním přestupku, je ve své podstatě zásahem do práva na spravedlivý a férový proces, neboť obviněnému z přestupku, tímto bude velmi ztíženo právo hájit se, ale nebude ani moci dosáhnout např. práva veřejného projednání své věci ve smyslu ust. § 49 odst. 3 Správního řádu. Zákon o přestupcích, platný a účinný do 30. 6. 2017 normoval v ust. § 74 ústní jednání jako povinný prvek řízení o přestupku, nynější právní úprava § 80 zákona o odpovědnosti za přestupky znamená ve své podstatě odklon od modifikované zásady ústnosti vyjádřené v ust. § 49 Správního řádu, což může mít v konečném důsledku určitý odklon i od vyšetřovací zásady, která směřuje k tomu, aby správní orgán z moci úřední a vlastní iniciativy vyhledávat důkazy a podklady pro rozhodnutí tak, aby byl zjištěn skutkový stav věci, o němž nebude důvodných pochybností a to v rozsahu nezbytných pro jeho rozhodnutí. V samém důsledku se můžeme dočkat přerodu přestupkového řízení ve více méně formalizované řízení o přestupku, tak jak je známe např. z řízení

³⁴ Srov. usnesení ústavního soudu ze dne 30. 6. 2008, sp. zn. IV 813/08.

navazujících na výkon kontroly, kdy správní orgán bude vycházet toliko z podkladů získaných jiným orgánem, na základě kterých bude rozhodovat o vině a trestu.

V souvislosti s naplňováním práva na spravedlivý a férový proces v praxi by jistě pomohlo, kdyby zákonodárce důsledně vtělil do Zákona o odpovědnosti za přestupky minimální souhrn práv obviněného, jakož i zúčastněné osoby, či poškozeného, jakož i základní zásady, na kterých stojí správní trestání, resp. trestní řízení ve věci přestupků, tak jak je tomu např. v ust. § 2 Trestního řádu. Procesně právní úprava, jako hmotně právní východiska správního trestání, jsou stále roztrženy do mnoha právních předpisů. Takovýto stav jistě nepřispívá v důvěru v právní stát a nejsou tak v praxi dány reálné záruky každému na uplatnění práva na spravedlivý proces, neboť jednoduše obviněný pro mnohost právní úpravy nemá možnost se seznámit se všemi svými procesními právy, ačkoliv význam správního trestání z hlediska zásahů do práv a svobod jednotlivce je značný, o čemž svědčí např. správní sankce, za některé přestupky, v dopravě se správními sankcemi pokut s dolní hranicí 25 000 Kč, ačkoliv minimální mzda v ČR činí 12 200 Kč.³⁵

1.3 Výklad některých právních pojmů

V následující kapitole jsou definovány některé právní pojmy, se kterými se v souvislosti se správním trestáním přestupků v dopravě setkáme v právních předpisech. Tyto pojmy jsou ve své podstatě klíčové, neboť se často jedná o znak skutkové podstaty toho kterého přestupku a proto uvedu, některé nejběžnější z nich. V oblasti správního trestání řidičů za dopravní přestupky se setkáme nejčastěji s těmito pojmy:

1. **Účastník provozu na pozemních komunikacích** je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích (především jde o osoby, které řídí motorové, nemotorové vozidlo, tramvaj; účastníkem je rovněž spolujezdec, chodec, jezdec na zvířeti, jako i vozka či průvodce vedených či hnaných zvířat, stejně jako osoba přibraná k zajištění bezpečnosti silničního provozu),
2. **Provozovatel vozidla** je vlastník nebo jiná osoba, která je jako provozovatel zapsána v registru silničních vozidel podle zvláštního právního předpisu nebo obdobné evidenci jiného státu (obsah pojmu je založen na

³⁵ BUREŠ, Michal. *Které odvody a dávky ovlivní růst minimální mzdy v roce 2018?* [online]. 2. 1. 2018 [cit. 2018-01-09]. Dostupné z: <https://www.finance.cz/496590-minimalni-mzda>

veřejnoprávním evidenčním principu registrace vozidla, pokud jde o vozidlo, které evidenci podléhá; u jiných vozidel obsah pojmu bude záviset na faktickém soukromoprávním stavu, což zakládá určitou nejednotnost, neboť sama okolnost veřejnoprávní registrace neznamená presumpci správnosti evidovaných informací, nesprávnost evidenčních údajů je liberačním důvodem ke zproštění se odpovědnosti za přestupek podle § 125 f zákona o silničním provozu),

3. **Řidič** je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti,
4. **Vozidlo** je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj (silniční a zvláštní vozidla se rozdělují na základě zákona č. 56/2001 Sb., v rozhodném znění, a to do základních kategorií L, M, N, O, S, T a R; tyto kategorie jsou dále členěny na podkategorie),
5. **Motorové vozidlo** je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus (jedná se o každé vozidlo poháněné strojovou silou, které se nepohybuje po kolejovém svršku),
6. **Nemotorové vozidlo** je přípojně vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo (každé vozidlo poháněné jinou než strojovou silou, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo),
7. **Jízdní souprava** je souprava složená z jednoho nebo více motorových vozidel a jednoho nebo více přípojných vozidel (nejvyšší povolená délka jízdní soupravy složená z nákladního vozidla a vlečeného vozidla je 18,75 m; tato délka nesmí být překročena ani přesahujícím nákladem),
8. **Chodec** je i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa apod. (je osoba pohybující se pouze chůzí, přitom však může vést kočárek, táhnout sánky, vést jízdní kolo, psa, ale může také tlačit vozík pro invalidy, malý motocykl, může rovněž jet na bruslích, koloběžce, lyžích atd.),
9. **Nesmět ohrozit** znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí (je povinnost jiného účastníka silničního provozu nezpůsobit nebezpečí

ostatním účastníkům silničního provozu, a to při jejich účasti na silničním provozu),

10. **Nesmět omezit** znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nebylo nijak překáženo (je povinnost jiného účastníka silničního provozu nepřekážet ostatním účastníkům silničního provozu, a to při jejich účasti na silničním provozu),

11. **Dát přednost v jízdě** znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy (v této souvislosti Nejvyšší soud Usnesením ze dne 25. 9. 2008 sp. zn. 11 Tdo 639/2008 dospěl k některým zásadám řešení dopravních kolizí takto:

a) Při dopravních nehodách, k nimž dochází střetem vozidla jedoucího po hlavní silnici s vozidlem vjíždějícím do křižovatky z vedlejší silnice, je zásadně vinen řidič, který nerespektoval stanovenou přednost v jízdě a pokud nerespektováním pravidel silničního provozu k nehodě přispěl i řidič jedoucí s vozidlem po hlavní, může jít z jeho strany nejvýše o spoluzavinění (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 7 Tdo 1411/2006);

b) Nelze po účastníkovi silničního provozu spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své jednání. Není-li z okolností, které může účastník silničního provozu běžně vnímat či předvídat, že jiný účastník téhož provozu porušil své povinnosti, je oprávněn očekávat od ostatních účastníků provozu dodržování stanovených pravidel (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 6 Tdo 686/2007, 5 Tdo 1173/2004);

c) Jak vyplývá z logického výkladu pravidel silničního provozu tak řidič, který dává při jízdě křižovatkou přednost vozidlům přijíždějícím po hlavní, nemá povinnost dát přednost absolutně všem vozidlům, která v libovolné vzdálenosti od křižovatky vidí, ale pouze těm, která jsou již natolik blízko, že vjetí jím řízeného vozidla do křižovatky by u řidičů jedoucích po hlavní vyvolalo nebezpečí nutnosti náhlé změny směru nebo rychlosti jízdy (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 5 Tdo 1173/2004, rozhodnutí publikované pod č. 44/2000 Sb., rozh. tr.);

d) Výrazné překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy motorového vozidla v obci (např. o více než 70 %) je porušením důležité povinnosti uložené řidiči motorového vozidla právními předpisy (ust. § 18 odst. 4 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších právních předpisů), protože takové porušení má zpravidla za následek velmi reálné nebezpečí pro lidský život a zdraví (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 5 Tdo 1173/2004).

12. **Křižovatka** je místo, v němž se pozemní komunikace protínají nebo spojují; za křižovatku se nepovažuje vyústění polní nebo lesní cesty nebo jiné účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci, hranicí křižovatky je místo vyznačené vodorovnou dopravní značkou "Příčná čára souvislá", "Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!" nebo "Příčná čára souvislá s nápisem STOP"; kde taková dopravní značka není, tvoří hranici křižovatky kolmice k ose vozovky v místě, kde pro křižovatku začíná zakřivení okraje vozovky (křižovatka s řízeným provozem je křižovatka, na které je provoz řízen světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo příslušníkem policie ve stejnokroji (dále jen "policista"), příslušníkem Vojenské policie ve stejnokroji (dále jen "vojenský policista") nebo usměrňován strážníkem obecní policie; za křižovatku se nepovažují vyústění všech účelových komunikací, polní nebo lesní cesty na jiné pozemní komunikace),

a) **Podrobit se na výzvu policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu** (zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působeným tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami v rozhodném znění (dále jen „tabákový zákon“) napomáhá ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem (alkoholickým nápojem je dle § 2 písm. f) zákona č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek ve znění zákona č. 183/2017 Sb., nápoj obsahující více než 0,5 % objemových ethanolu³⁶);

b) **Podrobit se na výzvu policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření**

³⁶ Podle Encyklopedie nápojů. Praha: Grada, 1996. ISBN 80-900250-8-0. Kapitola A, s. 11 jsou alkoholickými nápoji lihoviny, destiláty, víno, pivo a jiné nápoje, které obsahují více než 0,75 objemového procenta alkoholu).

podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou než alkoholem (podle § 2 písm. a) zákona č. 167/1998 Sb., o návykových látkách je návykovou látkou omamná látka a psychotropní látka uvedené v příloze 1 až 7 nařízení vlády o seznamu návykových látek, dále jen „jiná návyková látka“).

1.4 Výklad pojmu přestupek

Abych mohl dále pojednat o jednotlivých typech dopravních přestupků páchaných řidiči motorových vozidel a provést jejich katalogizaci, pokládám za nezbytné rovněž krátce pojednat a objasnit pojem „přestupek“, jako i další některé pojmy s tím související.

Přestupek je obecně kvalifikován jako kategorie trestných činů, jehož skutkové podstaty jsou upraveny v trestních kodexech, jako samostatný druh deliktu s odpovídající samostatnou právní úpravou odpovědnosti za přestupek, jakož i jednotlivých skutkových podstat jednání výslovně označených jako přestupky.³⁷ Přestupkem nemůže být jakékoliv porušení práva, ale jen porušení práva s určitou intenzitou a kvalitou, přičemž musí naplňovat znak společenské škodlivosti, která se musí zkoumat.³⁸

Zákonnou definici přestupku v souvislosti s přestupky páchanými řidiči motorových vozidel nalezneme v zákoně o odpovědnosti za přestupky v ust. § 5 tohoto zákona, kde zákonodárce normuje, že „*přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*“ Pojem přestupek je tak založen na materiálně-formálním pojetí jednání, které je předvídáno zákonem a má znaky přestupku. Podle Průvodce novou právní úpravou zákona o odpovědnosti za přestupky, vydaného MV ČR (dostupný na <http://www.mvcr.cz/clanek/spravni-rad-informace-o-spravnim-radu.aspx>), aby mohl být určitý čin přestupkem, musí naplňovat znak protiprávnosti, tj. rozporu s právní normou v rámci právního řádu³⁹

³⁷ HENDRYCH, Dušan a kol. *Správní Právo. Část pátá: Správní trestání*. 7. vyd. Praha: C. H. Beck 2009. s. 440. ISBN 978-80-7400-049-2.

³⁸ Srov. § 5 zákona o odpovědnosti za přestupky.

³⁹ Pozn. autora: Přestupkem nemůže být např. dovolené chování řidiče vězeňské služby v podobě využití oprávnění podle § 41 odst. 1 zákona o silničním provozu a nerespektování ust. § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu a překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci do 20 km v hodině. Naproti tomu bude přestupkem podle § 15c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu pokud stejný řidič poruší povinnosti podle § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu a překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci do 20 km v hodině, při řízení motorového vozidla vězeňské služby, které je vybaveno zvláštním výstražným zvukovým zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem

a současně musí být naplněn i materiální znak v podobě společenské škodlivosti,⁴⁰ dále musí jít o označení jednání jako „přestupku“, musí dojít k zákonem naplnění znaků a současně musí takový čin vykazovat obecné znaky přestupku (např. věk a přičetnost pachatele, jde-li o fyzickou osobu), jakož i znaky stanovené zvláštním zákonem upravujícím konkrétní skutkovou podstatu přestupku v právním předpise⁴¹ a současně nesmí jít o trestný čin. Jako příléhavý pak hodnotím např. rezultat Nejvyššího správního soudu, který pochází z rozsudku ze dne 31. 10. 2008, č.j. 7 Afs 27/2008-46, kde k této problematice správní soud uzavřel *“Kategorie správních deliktů je kategorií trestního práva v širším slova smyslu, tudíž se pro všechny správní delikty, nejen pro přestupky, uplatní povinnost správního orgánu zkoumat nejen naplnění formálních znaků správního deliktu, ale také, zda jednání vykazuje daný stupeň společenské škodlivosti, tudíž materiální stránku správního deliktu.”* Jelikož s ohledem na přechodné ustanovení v § 112 odst. 1 Zákona o odpovědnosti za přestupky se za přestupek považují i dosavadní jiné správní delikty, u nichž formální označení „přestupek“ absentuje, mám za to, že závěry soudu jsou vskutku inspirativní a návodné pro správní orgán projednávající přestupek.

Jak již bylo naznačeno výše, povinným znakem přestupku je společenská škodlivost protiprávního činu, kterou je tedy třeba posuzovat a zjišťovat. Při posuzování míry společenské škodlivosti lze zohlednit zejména význam chráněného zájmu, který byl činem dotčen, způsob provedení činu a jeho následky, okolnosti, za kterých byl čin spáchán, osobou pachatele, míru jeho zavinění, pohnutky apod.⁴²

V souvislosti s tématem této rigorózní práce bych rád na závěr k pojmu přestupku uvedl, že ne každé jednání, které je v zákoně jako přestupek označeno a vykazuje formální znaky přestupku, je skutečně přestupkem, a to právě s ohledem na nezbytnost zvažování povinného znaku v podobě určité intenzity společenské škodlivosti jednání, což je zřejmé z rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 5 As 104/2008-45, ze dne 14. 12. 2009, kde soud uzavírá: *„Samotná skutečnost, že řidič vozidla v provozu na pozemní komunikaci sice překročil nejvyšší dovolenou*

modré barvy, které však nebude v činnosti, resp. je řidič nebude užívat, a tedy na něho nebude dopadat výjimka podle § 41 odst. 1 zákona o silničním provozu.

⁴⁰ Srov. rozsudky NSS č.j. 8 As 17/2007-135 ze dne ze dne 31. 5. 2004, 7 As 18/2004-478 ze dne 17. 2. 2005.

⁴¹ Srov. rozsudek NSS ze dne 5. 9. 2011, č.j. 8 As 41/2010-110.

⁴² Srov. NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní právo hmotné*. 3. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2010. s. 88 a násl. ISBN 978-80-7380-291-2.

rychlost stanovenou právním předpisem nebo dopravní značkou, nicméně rychlost jeho jízdy se hranici nejvyšší dovolené rychlosti blížila, sama o sobě nepostačuje pro závěr o tom, že nebyla naplněna materiální stránka (§ 2 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích) přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích dle § 22 odst. 1 písm. f) bodu 4 citovaného zákona. Měla by však vést správní orgán k tomu, aby na materiální stránku tohoto jednání zaměřil svou pozornost, neboť je třeba posoudit, zda zde nejsou další pro věc relevantní okolnosti, které by teprve ve svém souhrnu takový závěr odůvodňovaly.“ Jinými slovy, v běžně se vyskytujících případech jednání, které je označeno jako přestupek, svým formálním znakem naplňuje i materiální znak přestupku, neboť je porušován či ohrožován určitý zájem společnosti (v daném případě zájem společnosti, aby řidiči dodržovali rychlost v obci a byl tak naplňován smysl a účel zákona o silničním provozu), nicméně i tak nelze mechanicky uzavřít, že k naplnění materiálního znaku přestupku dojde vždy, když je naplněn formální znak přestupku jednáním fyzické osoby, pokud se k těmto okolnostem jejího jednání přidruží další významné okolnosti, které vylučují, aby takovým jednáním byl porušen nebo ohrožen zákonem chráněný zájem společnosti (v daném případě se přestupku měl dopustit řidič motorového vozidla tím, že dne 11. 6. 2007 v 11.07 hod. v ul. Lipská v obci Chomutov řídil motorové vozidlo rychlostí 52 km/h (při zohlednění odchylky měření ± 3 km/h), čímž překročil povolenou rychlost pro jízdu v obci o 2 km/h, přičemž mu byla uložena za spáchaný přestupek pokuta 1 500 Kč a dále povinnost náhrady nákladů řízení ve výši 1 000 Kč). Takové, byť zaviněné jednání, nemůže být přestupkem, neboť zde chybí prvek společenské škodlivosti a jednalo by se tak o aplikaci přepjatého formalismu a uplatňování práva v rozporu se zásadou *ultima ratio*.

Zavedení odpovědnosti za **pokus přestupku** je dalším důkazem o sblížování trestních norem, obdobnou konstrukci zákonodárce nalezneme v Trestním zákoníku v ust. § 21. Zákonodárce nově řeší odpovědnost za pokus přestupku, v ust. § 6 Zákona o odpovědnosti za přestupek, kde normuje, že pokus přestupku je trestný pouze v případech, kdy je tak v zákoně výslovně stanoveno. Pokusem přestupku je jednání, které bezprostředně směřuje k dokonání přestupku.⁴³ Může se tak díť toliko úmyslným jednáním, neboť, jak je zřejmé z právní normy samotné, pachatel musí jednat v úmyslu ten který přestupek

⁴³ Srov. např. ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní právo hmotné*. 8. vyd. Praha: Wolter Kluwer ČR, 2016. s. 244 a násl. ISBN 978-80-7552-358-7.

spáchat. Pachatel započne jednání, které je znakem té které skutkové podstaty přestupku. V případě pokusu přestupku je správní trest ukládán toliko podle ustanovení, které se vztahuje na dokonáný přestupek. Pro stanovení druhu a výměry správního trestu za pokus přestupku jsou stanovena specifická kritéria v ustanoveních upravujících obecné zásady ukládání správních trestů, viz § 37 písm. d) zákona o odpovědnosti za přestupky. V této souvislosti zákonodárce výslovně u skutkových podstat přestupků páchaných řidiči, takovouto možnost ani nezvažoval a tato problematika spíše dopadá typicky na přestupky proti majetku podle § 8 zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích, nebo na přestupky, jejichž předmětem je ochrana společenských zájmů, jako jsou utajované skutečnosti⁴⁴ apod. Obdobně jako v Trestním zákoníku (srov. § 21 odst. 3 Trestního zákoníku), zákonodárce normuje důvody zániku trestnosti pokusu přestupku, a to za kumulativní splnění podmínek, že pachatel z vlastní iniciativy od dokonání přestupku upustil a odstranil nebezpečí, které jeho jednáním hrozilo, zájmu chráněného zákonem (srov. § 6 odst. 4 zákona o odpovědnosti za přestupky). O pokusu přestupku v souvislosti s přestupky řidičů není třeba se dále rozepisovat, neboť o pokus přestupku jistě nemůže jít u nedbalostních přestupků.

Jednání, jehož jednotlivé dílčí útoky vedené jednotným záměrem naplňují skutkovou podstatu stejného přestupku a které jsou spojeny stejným nebo podobným způsobem provedení, jakož i blízkou časovou souvislostí a rovněž souvislostí v předmětu útoku, je **pokračováním v přestupku**.⁴⁵ Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 1. 3. 2012, č.j. 8 As 66/2011-74, (www.nssoud.cz): „*O časovou souvislost jednání přesto nepůjde tehdy, kdy jednotlivá jednání představují uzavřené úseky, vnitřně nespojené z hlediska přestupkové kvalifikace jednotným (společným) záměrem*“. Rovněž je nezbytné, aby každý jednotlivý dílčí útok naplnil celou skutkovou podstatu přestupku, nestačí, aby skutkovou podstatu naplnily dílčí útoky v souhrnu. Takovéto pojetí zákonodárce v Pokračování přestupku je rozdílné od pojetí zákonodárce Pokračování v trestném činu, tak jak je uvedeno v ust. § 116 Trestního zákoníku, kde zákonodárce normuje, že pokračování lze naplnit jak těmi dílčími útoky, jimiž je skutková podstata určitého trestného činu naplněna ve všech znacích, tak i těmi dílčími útoky, u nichž teprve jejich souhrn tuto skutkovou podstatu naplňuje.

⁴⁴ Srov. § 148 odst. 2 zákona č. 412/2005Sb., o ochraně utajovaných informací a o bezpečnostní způsobilosti.

⁴⁵ Srov. § 7 zákona o odpovědnosti za přestupky.

V praxi je třeba odlišovat Pokračování přestupku od opakovaného spáchání přestupku, kdy se jedná o několik přestupků, které sice naplňují stejnou skutkovou podstatu, a často i s blízkou časovou souvislostí, ale nejsou vedeny stejným záměrem a jde tak o několik izolovaných skutků.⁴⁶ V právní praxi je možné se setkat zejména s mnohostí přestupků v souvislosti s úsekovým měřením rychlosti, kdy řidič často spáchá jednou jízdou vícero přestupků tím, že nerespektuje nejvyšší dovolenou rychlost v daném úseku upravenou proměnlivou dopravní značkou dynamicky reagující na dopravní situaci, přičemž je takovéto jednání zadokumentováno technickým zařízením bez obsluhy a následně vedeno přestupkové řízení buď se samotným řidičem, je-li identifikován, nebo provozovatelem vozidla. V těchto případech není řidič veden záměrem nerespektovat dopravní značení, nýbrž jezdí tzv. po paměti a neuvědomuje si, že instalované proměnlivé dopravní značky upravující rychlost jízdy v tunelu, tímto způsobem regulují provoz nejen v tunelu, ale i na jednotlivých výjezdech. Tedy nezřídka kdy v průběhu jedné jízdy dojde k dynamické změně – snížení rychlostního limitu ze 70 km za hod, na 50 km za hod, resp. na 30 m za hod, což ani řidiči nemusejí zaznamenat, zejména pokud se tímto úsekem přepravují často a mají-li zafixováno, že je zde rychlostní limit stanoven na 70 km v hod.⁴⁷

Přestupkové jednání, jehož znakem je jednání pachatele spočívající ve vyvolání a následném udržování protiprávního stavu nebo jednání pachatele spočívající v udržování protiprávního stavu, který nebyl pachatelem vyvolán, je **trvajícím přestupkem**.⁴⁸ Pro kvalifikaci trvajícího přestupku je rozhodující, že udržování protiprávního stavu je závislé na vůli pachatele, který je stále obnovuje. Typické pro trvající přestupek je to, že stupeň nebezpečnosti přestupku se plynutím času nemění, nebo se případně i zvětšuje tím více, čím déle čin trvá. Trvající přestupky bývají nejčastěji páchané formou opomenutí konat, k němuž byl pachatel povinen.⁴⁹ Typickým takovým příkladem může být přestupkové jednání řidiče, který pozbyl řidičské oprávnění ve smyslu ust. § 94a zákona o silničním provozu v důsledku uložení správního trestu zákazu činnosti spočívajícím v zákazu

⁴⁶ Obdobně též Průvodce novou právní úpravou zákona o odpovědnosti za přestupky, vydaného MV ČR. Dostupný na <http://www.mvcr.cz/clanek/spravni-rad-informace-o-spravnim-radu.aspx>

⁴⁷ Respektujte proměnné dopravní značení [online]. 14. 8. 2017 [cit. 2018-04-04]. Dostupné z: <http://www.tunelblanka.info/respektujte-promenne-dopravni-znaceni/>

⁴⁸ Srov. § 8 zákona o odpovědnosti za přestupky.

⁴⁹ PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. s. 120 a násl. ISBN 978-80-7502-221-9.

řízení motorových vozidel, přičemž nesplní svou povinnost podle § 113 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu a spáchá tak přestupek podle § 125c odst. 4 písm. b) zákona o silničním provozu, přičemž se jedná o typický trvajícý přestupek, neboť v důsledku porušení právní povinnosti podle § 113 odst. 1 písm. b) tohoto zákona je udržován protiprávní stav. V právní praxi jsem se setkal s řidičem motorového vozidla, který si nechal vyhotovit duplikát registrační značky, která byla přidělena jinému motorovému vozidlu, a umístil ji na místo registrační značky přidělené vozidlu tohoto řidiče, a následně úmyslně nerespektoval zejména rychlostní limity v místech, kde jsou umístěny technické prostředky k měření rychlosti bez obsluhy, a to za účelem vyhnutí se postihu za toto protiprávní jednání. I toto je, podle mého názoru, velmi závažné protiprávní jednání a trvajícý přestupek spočívající v udržování protiprávního stavu, neboť je provozováno motorové vozidlo pod jinou, než přidělenou registrační značkou,⁵⁰ na což zákonodárce pamatuje poměrně přísnou sankcí.⁵¹ Onen řidič tímto svým jednáním sledoval jak zamezení identifikace vozidla automatizovaným technickým zařízením, tak i vyhnutí se postihu za úmyslné přestupkové jednání. Dlužno v této souvislosti podotknout, že jednání tohoto řidiče není ojedinělé a ve své podstatě jde o poměrně rozšířenou praktiku.⁵² Pokračování v přestupku, trvajícý přestupek a hromadný přestupek se z hlediska procesního i hmotněprávního považují za jeden skutek (srov. § 77 a § 78 odst. 3 Zákona o odpovědnosti za přestupky). Pokud obviněný pokračuje v protiprávní činnosti i po zahájení řízení, jedná se o další přestupek. O problematice pokračování v přestupku a trvajícého přestupku jsem v souvislosti s tématem práce stručně pojednal, neboť tato forma konání má význam pro posouzení časové působnosti zákona,⁵³ jako i pro běh promlčecí doby⁵⁴ a určení druhu a výměry správního trestu.⁵⁵ Což mě, v souvislosti s tématem rigorózní práce, přivádí k samotnému správnímu trestání řidičů za porušení právních povinností řidiče, coby zákonem předvídaného následku za protiprávní činy.

⁵⁰ Srov. § 7 a násl. zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

⁵¹ Srov. § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 zákona o silničním provozu,

⁵² Muž ujížděl policii na kradeném skútru, SPZ přepsal fixem [online]. [cit. 2018-03-11]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/pozmenenaspz/r~6aa0ed562c3511e49cb9002590604f2e/r~0e4e37562c3b11e48a740025900fea04/?redirected=1523183195>.

Obdobně též zakrytí části tabulky registrační značky folií, např. Fólie „neviditelnosti“? Přelepení SPZ podle odborníků před radary neochrání [online]. 1. 2. 2016 [cit. 2018-06-20]. Dostupné z: <https://www.blesk.cz/clanek/zpravy-udalosti/370999/folie-neviditelnosti-prelepeni-spz-podle-odborniku-pred-radary-neochrani.html>

⁵³ Srov. § 2 odst. 4 zákona o odpovědnosti za přestupky.

⁵⁴ Srov. § 31 zákona o odpovědnosti za přestupky.

⁵⁵ Srov. § 37 písm. i) zákona o odpovědnosti za přestupky.

1.5 Správní trest dopravních přestupků – napomenutí, pokuta, zákaz činnosti

Účelem Trestního práva správního, jakož i Zákona o odpovědnosti za přestupky, obdobně jako u Trestního práva, coby prostředku „ultima ratio“ je v nejširším slova smyslu ochrana veřejného zájmu na dodržování právních norem, ochrana společnosti, jako i jednotlivců před protiprávními činy.⁵⁶ Účelu ochrany před protiprávním jednáním a prevence dosahuje Trestní právo správní právě úpravou správních trestů, jakož i ochranných opatření. Katalog nejen správních trestů, ale i ochranných opatření nalezneme v ust. § 35 a v ust. § 51 zákona o odpovědnosti za přestupky. Byť o bodově hodnoceném jednání řidičů motorových vozidel pojednám dále, v souvislosti se samotným správním trestáním řidičů pak nelze přehlédnout, že speciálně skupina řidičů motorových vozidel, coby přestupců, podléhá dalšímu systému sankcí sui generis i mimo rámec Trestního práva správního. Zákonodárce v přehledu jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za toto jednání, který je přílohou zákona o silničním provozu, totiž pamatuje na vybrané porušení právních povinností řidiče taxativně uvedeným počtem bodů v bodovém hodnocení řidiče. Důsledky bodového hodnocení jsou obdobné, jako uložení správního trestu zákazu činnosti, neboť řízení motorového vozidla poté, co řidič pozbude zákonem předvídaným mechanismem podle § 123c odst. 4 Zákona o silničním provozu řidičské oprávnění, je způsobilé založit trestní odpovědnost za přečin podle 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku, neboť takové jednání vykazuje znaky maření nebo podstatného ztížení výkonu rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že řidič vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl.

Na správní trestání s ohledem na téma rigorózní práce budu hledět skrze ustanovení § 35 Zákona o odpovědnosti za přestupky, jakož i skrze ust. § 125c odst. 5 až 9 Zákona o silničním provozu, a tedy nebudu zvažovat celou baterii druhů správních trestů uvedených v ust. § 35 zákona o odpovědnosti za přestupky, jakož i v dalších zákonech, ačkoliv zákonodárce v tomto ustanovení normuje výčet

⁵⁶ Srov. např. PRŮCHA, Petr. *Správní právo – obecná část*. 8. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012. s. 386 a násl. ISBN 978-80-7239-281-0.

správních trestů jako uzavřený výčet, nicméně nevyloučil, aby zvláštní zákon upravil i jiné druhy správních trestů.⁵⁷ V této souvislosti nemohu ovšem nezmínit správní trest napomenutí, který byl ze správního trestání řidičů poněkud nesystémově zcela vyloučen.

Napomenutí je nejmírnějším správním trestem, který lze uložit v rámci správního trestání, a to v případech, není-li to zákonem výslovně vyloučeno.⁵⁸ Na napomenutí, coby nejmírnější sankci za přestupek, pamatoval i zákonodárce v zákoně ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích platného a účinného do 30. 6. 2017 v ust. § 11 písm. a) tohoto zákona. Napomenutí na rozdíl od nynější právní úpravy bylo vnímáno jako jakési neformální poukázání a vytknutí nežádoucího chování, jehož intenzita byla natolik nízká, že samotné projednání přestupkového jednání a zjednání nápravy nevyžadovalo uložení důraznější sankce pokuty. Nicméně nejednalo se o upuštění od uložení sankce, to bylo normováno v odstavci třetím této právní normy. Zákon o přestupcích z 1990 nenormoval, jak má být výkon sankce napomenutí vykonáván. Jedná se o tradiční pozůstatek méně formalizovaného, nicméně tradičního projednávání přestupků fyzických osob.⁵⁹ V současné právní úpravě je napomenutí správním trestem, který lze uložit pouze v rozhodnutí o přestupku, tj. v rozhodnutí splňujícím náležitosti podle § 93 zákona o odpovědnosti za přestupky či příkazem na místě, neboť zákonodárce výslovně normuje v ust. § 45 Zákona o odpovědnosti za přestupky správnímu orgánu povinnost „*při ukládání napomenutí správní orgán upozorní pachatele na důsledky protiprávního jednání, jež mu podle zákona hrozí, pokud by se i v budoucnu dopouštěl podobného jednání*“. Z dikce zákona tak lze dovodit, že se musí jednat o formalizovaný projev vůle, a tedy přichází v úvahu toliko projev vůle ve smyslu ust. § 90 nebo § 93 Zákona o odpovědnosti za přestupky. Příkaz by měl být vydán ve zjednodušené písemné formě a měl by obsahovat v zásadě výrokovou část rozhodnutí, ze které by mělo být patrné, co (tj. napomenutí) a na základě jakých ustanovení se dotčené osobě příkazem na místě ukládá. Písemná forma vyplývá i z § 150 odst. 1 správního řádu, přičemž odstavec 5 nestanoví z písemné formy žádnou výjimku (podle § 67 odst. 2 se rozhodnutí písemně nevyhotovuje pouze tehdy, pokud to stanoví zákon),

⁵⁷ Srov. § 22a odst. 4 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, lze za určité typy přestupků spáchané v souvislosti se zadáváním veřejných zakázek uložit spolu s pokutou i např. zákaz plnění veřejných zakázek spočívající v zákaz uzavřít smlouvu na plnění veřejných zakázek malého rozsahu, nebo zákaz podání žádosti o účast v dynamickém nákupním systému atp.

⁵⁸ Srov. § 125c odst. 5 a § 125d odst. 2 zákona o silničním provozu.

⁵⁹ PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. s. 203 a násl. ISBN 978-80-7502-221-9.

pouze předpokládá zjednodušenou podobu rozhodnutí.⁶⁰ V souvislosti s trestáním řidičů zákonodárce se správní sankcí napomenutí vůbec nepočítá, neboť v ust. § 125c odst. 5 Zákona o silničním provozu kogentně normuje příkaz „za přestupek se uloží pokuta...“ a v ust. § 125c odst. 7 tohoto zákona normuje „příkazem na místě se uloží pokuta...“ Podle mého názoru, v této souvislosti jde o odklon od zásady humánnosti trestní sankce, zásady přiměřenosti trestní sankce a individualizace správního trestu, neboť ve své podstatě z množiny správních sankcí byla vyloučena možnost sankcionování řidiče tradičním sankčním prostředkem, který byl používán právě u bagatelních přestupků a není tak možná alternativa k trestu. Tímto způsobem dochází k tomu, že zákon o silničním provozu ve vztahu k zákonu o odpovědnosti za přestupky při správním trestání řidičů se stává právním předpisem „lex specialis“, čímž dochází opět k tříštění pravidel správního trestání za různé druhy přestupků. S tím pak souvisí i zásah zákonodárce do volné úvahy správního orgánu o uložení sankce za rozličné dopravní přestupky z hlediska její potřeby a účelnosti. Nejmírnější sankcí u řidičů se tak stává finanční postih, resp. zásah do majetkové sféry řidiče, ačkoliv v mnohých případech bagatelních přestupků by bylo na místě právě „pokárání řidiče“. Tlak na „výběr“ pokut pak může v přestupci zcela zaslouženě vzbuzovat pocit nespravedlnosti, přepjatého pojmání práva správním orgánem, což může vyústit např. v programový nesouhlas přestupce s příkazním řízením na místě a větší tlak přestupců na vedení formalizovaného trestního řízení správního před správním orgánem za účelem právě objektivního posouzení povinných znaků přestupku, zejména z hlediska společenské škodlivosti.

Pokuta je dalším tradičním správním trestem řidiče (§ 46 zákona o odpovědnosti za přestupek ve spojení s ust. § 125c odst. 5 a násl. zákona o silničním provozu). Správní trest pokuty lze uložit za přestupek, u něhož tak stanoví zvláštní zákon; nestanoví-li zvláštní zákon výši pokuty, lze uložit pokutu ve výši nepřesahující 1 000 Kč. Pokuta je splatná do 30 dnů ode dne, kdy rozhodnutí o přestupku nabylo právní moci, pokud správní orgán nebo zvláštní zákon nestanoví lhůtu jinou. Zvláštní zákon může stanovit jak horní hranici sazby pokuty, tak určit dolní hranici sazby pokuty, tj. minimální výši pokuty, která by měla být za přestupek uložena (ani to však nebrání využití institutu upuštění od uložení správního trestu nebo podmíněného upuštění od uložení správního trestu, pokud zákon aplikaci těchto institutů na dané přestupky nevyloučí). Je-li zákonem

⁶⁰ Stanovisko MV ČR k příkazu na místě podle zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich Příloha č. 1 (Příkazový blok).

stanovena dolní hranice sazby pokuty, lze využít ke zmírnění tvrdosti zákona v konkrétním případě institut mimořádného snížení výměry pokuty. Jak již bylo naznačeno výše, u dopravních přestupků, dochází k tomu, že sankce za dopravní přestupky speciálně stanoví zákon o silničním provozu a to v ust. § 125c pro fyzické osoby a v ust. § 125d pro právnické osoby a v dalších ustanovení i pro provozovatele vozidla bez ohledu na to, zda se jedná o fyzickou či právnickou osobu. Zákonodárce výslovně normuje za přestupky fyzických osob správní trest pokutu a to poměrně často ve spojení se zákazem činnosti. Přičemž výslovně v ust. § 125c odst. 9 normuje, že nelze od uložení správního trestu uvedených v odst. 5 a 6 upustit. Mohlo by se tak zdát, že lze aplikovat postup podle § 42 a 43 zákona o odpovědnosti za přestupky tj. upuštění od správního trestu pokuty příkazem na místě, nicméně s ohledem na smysl a účel příkazního řízení na místě a s ohledem na výslovný příkaz zákonodárce v podobě „*se uloží pokuta do ...*“ je zřejmé, že je zde akcentováno uložení správního trestu – pokuty.

Za přestupek podle § 125c odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5, a písm. h), se uloží pokuta od 25 000 Kč do 50 000 Kč, za přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 4 a odstavce 3, od 10 000 Kč do 20 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b) od 2 500 Kč do 20 000 Kč a jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 1 až 3, písm. e) bodů 2 až 4 a 6, písm. f) bodů 2, 7, 10 a 11, písm. j) a podle odstavce 2 od 5 000 Kč do 10 000 Kč. Zákonodárce dále normuje, že se uloží pokuta od 4 000 Kč do 7 500 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodu 5 spáchaný v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát, a dále normuje uložení pokuty od 2 500 Kč do 5 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8 a 9, písm. g) a i) a podle odstavce 4, a rovněž stanovuje nejnižší správní trest pokuty od 1 500 Kč do 2 500 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4 a písm. k).

V příkazním řízení Příkazem na místě se uloží pokuta do:

- 2 000 Kč za přestupek podle § 125c odstavce 1 písm. k),
- 1 000 Kč za přestupek podle § 125c odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4,
- 500 Kč za přestupek podle § 125c odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8, 9 a písm. g).

Nutno podotknout, že zákonodárce v souvislosti s příkazem na místě výslovně vylučuje projednání přestupku u přestupku, za který se ukládá trest zákazu činnosti.

Zákaz činnosti (§ 47 zákona o odpovědnosti za přestupky ve spojení s ust. § 12c odst. 6 zákona o silničním provozu) je rovněž tradičním správním trestem ukládaným řidičům, a to zejména v souvislosti se speciální recidivou nebo za závažná protiprávní jednání v souvislosti s řízením motorového vozidla. I tento trest lze uložit pouze za přestupek, u něhož tak stanoví zvláštní zákon; nestanoví-li zvláštní zákon délku zákazu činnosti, lze jej uložit nejdéle na 3 roky. Zakázat lze pouze činnost, ke které je třeba veřejnoprávního oprávnění, nebo kterou pachatel vykonává v pracovním nebo jiném obdobném poměru. Nelze však zakázat činnost, jejíž výkon zákon ukládá. Zakázat lze pouze takovou činnost, v souvislosti s níž se pachatel dopustil přestupku. Do doby zákazu činnosti se započítává doba, po kterou pachatel na základě úředního opatření učiněného v souvislosti s projednávaným přestupkem již nesměl tuto činnost vykonávat.

Od výkonu zbytku správního trestu zákazu činnosti (§ 47 odst. 4 zákona o odpovědnosti za přestupky) lze novým rozhodnutím upustit, jestliže:

- a) uplynula polovina doby, na niž byl uložen zákaz činnosti,
- b) pachatel prokáže způsobem svého života nebo provedením účinných opatření, že jeho další výkon není potřebný a v případě, že byla spolu se zákazem činnosti uložena pokuta, pachatel prokáže, že pokutu nebo její zbylou část uhradil, anebo jestliže bylo rozhodnuto o rozložení úhrady pokuty na splátky nebo o odložení splatnosti pokuty.

V souvislosti s dopravními přestupky je třeba na ukládání správních trestů zákazu činnosti hledět rovněž skrze právní normu uvedenou v ust. § 125c odst. 6 zákona o silničním provozu, kde zákonodárce normuje, že zákaz činnosti se uloží na dobu:

- a) od jednoho roku do dvou let za přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5, a písm. h),
- b) od šesti měsíců do 1 roku za přestupek podle odst. 1 písm. a), písm. b), písm. e) bodů 2 až 4 a 6, písm. f) bodů 2, 7 a 10 a podle odstavce 3,
- c) od jednoho měsíce do šesti měsíců
 1. tomu, kdo spáchal přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6 a 8, písm. g) a i) v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát,
 2. tomu, kdo spáchal přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodu 5 úmyslně tím, že nezastavil vozidlo na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a

plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou,
nebo

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

V této souvislosti pak nelze přehlédnout ust. § 118b zákona o silničním provozu ve spojení s ust. § 118c zákona o silničním provozu, kde je upraveno zadržení řidičského průkazu tj. slovy zákonodárce „úřední opatření učiněné v souvislosti s projednávaným přešupěkem,“ v důsledku čehož je da facto upraveno správní trestání řidičů zákonem o silničním provozu a nikoliv zákonem o odpovědnosti za přešupěky, což s sebou může nést do budoucna určité obtíže, např. v souvislosti s aplikací správního trestu Propadnutí věci podle § 48 nebo Propadnutí náhradní hodnoty podle § 49 zákona o odpovědnosti za přešupěky, neboť je zjevné, že zákon o silničním provozu obsahuje vlastní pravidla správního trestání řidičů a aplikace zákona o odpovědnosti za přešupěky, a to včetně zadržení řidičského průkazu a započtení doby zadržení řidičského průkazu do výkonu trestu zákazu činnosti.

1.6 Formy rozhodnutí o spáchání přešupěku, kterým se řízení o přešupěku končí

Forma rozhodnutí o dopravních přešupěcích závisí toliko na tom, jaký typ sankčního řízení o daném přešupěku probíhal. Zákon o odpovědnosti za přešupěky ve spojení se správním řádem zná řízení na místě, resp. ukládání pokuty příkazem na místě, což je patrné z ust. § 143 Správního řádu ve spojení s ust. § 91 zákona o odpovědnosti za přešupěky, takovéto rozhodnutí se vydává v podobě příkazového bloku.⁶¹ Ukládání **pokuty v příkazním řízení na místě** je tradičním zkráceným způsobem projednání dopravních přešupěků zejména správními orgány při výkonu své dohledové činnosti,⁶² které následuje bezprostředně po odhalení spáchaného přešupěku. Povahou aktu spočívajícího v uložení blokové pokuty (dnes příkaz na místě srov. § 112 odst. 6 zákona o odpovědnosti za přešupěky) se Nejvyšší správní soud zabýval v rozsudku ze dne 29. 12. 2004, č.j. 6 As 49/2003-46, č. 505/2005 Sb. NSS. V tomto judikátu se uvádí, že *"posuzuje-li Nejvyšší správní soud charakter uložení blokové pokuty z hlediska přímého dopadu do sféry stěžovatelčiny, tj. do*

⁶¹ Viz příloha č. 1 (obrázek 1 a obrázek 2).

⁶² Srov. § 124 odst. 10 zákona o silničním provozu ve spojení s ust. § 91 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přešupěky.

stěžovatelných subjektivních práv, pak dospívá k závěru, že uložení pokuty v blokovém řízení představuje akt vydaný příslušným správním orgánem s cílem autoritativně zasáhnout do právních vztahů osoby obviněné z přestupku jako účastníka řízení o přestupku. Jde tedy o rozhodnutí mající podobu individuálního správního aktu. Jsou tak splněny podmínky podávané z § 65 odst. 1 s. ř. s., tj. jde o úkon správního orgánu, jímž se osobě, která se přestupku dopustila, zakládá povinnost zaplatit pokutu." Také v rozsudku ze dne 15. 1. 2009, č.j. 5 As 16/2008-68, č. 1797/2009 Sb. NSS, Nejvyšší správní soud dovodil, že *"blokové řízení je vedle řízení příkazního jednou z forem zkráceného řízení o přestupku, jehož výsledkem je individuální správní akt, tj. rozhodnutí v materiálním smyslu, jímž se obviněnému z přestupku ukládá povinnost zaplatit pokutu. Přes svou neformální povahu je tedy blokové řízení o přestupku druhem správního řízení a jeho výsledek je třeba považovat za rozhodnutí správního orgánu dle § 65 odst. 1 s. ř. s."* K témuž závěru dospěl Nejvyšší správní soud taktéž v rozsudku ze dne 29. 12. 2010, č.j. 8 As 68/2010-81, č. 2264/2011 Sb. NSS. V něm se dále uvádí, že rozhodnutí v blokovém řízení je vydáno vystavením pokutového bloku či bloku na pokutu na místě nezaplacenou a jeho podpisem obviněným z přestupku. Rovněž v již citovaném rozsudku č.j. 3 As 58/2007-117, vůči němuž se vymezil předkládající senát, přistoupil Nejvyšší správní soud na tezi, podle níž lze pokutový blok považovat za správní rozhodnutí.⁶³

Zákonodárce v ust. § 92 zákona o odpovědnosti za přestupky normuje, že povinnost, *„je-li příkazem na místě ukládána pokuta nebo peněžitá záruka za splnění povinnosti, obdrží obviněný příkazový blok. Podpisem příkazového bloku obviněným se příkaz na místě stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím. Nemůže-li obviněný peněžitou povinnost na místě splnit, vydá se mu příkazový blok na peněžitou povinnost na místě nezaplacenou s poučením o způsobu zaplacení, o lhůtě splatnosti a o následcích nezaplacení.“* Jakož i povinné náležitosti příkazového bloku, kde je třeba uvést:

- a) jméno, popřípadě jména, a příjmení obviněného nebo osoby jednající za obviněného, který je právnickou nebo podnikající fyzickou osobou, a název právnické osoby,

⁶³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 12. 2010, č.j. 8 As 68/2010-81, č. 2264/2011 Sb. NSS [online]. [cit. 2018-05-13]. Dostupné z: <http://sbirka.nssoud.cz/cz/řízení-před-soudem-prezkum-zamítnuti-zadosti-o-obnovu-správního-řízení-prestupky-blokové-řízení-obnova-řízení.p2731.html>

- b) datum narození obviněného nebo identifikační číslo osoby, pokud je obviněným právnická nebo podnikající fyzická osoba, bylo-li jim přiděleno,
- c) adresa místa trvalého pobytu obviněného nebo osoby jednající za obviněného, který je právnickou nebo podnikající fyzickou osobou, popřípadě adresa místa hlášeného pobytu cizince, má-li hlášený pobyt na území České republiky, nebo adresa sídla obviněného, je-li právnickou nebo podnikající fyzickou osobou, nebo adresa místa, kde se nachází jeho nemovitý majetek, nebo adresa místa, kde vykonává svoji činnost v případě, že na území České republiky nemá sídlo nebo je nelze zjistit a má na území České republiky nemovitý majetek nebo zde vykonává svoji činnost,
- d) podpis obviněného nebo osoby jednající za obviněného, který je právnickou nebo podnikající fyzickou osobou,
- e) popis skutku s označením místa, času a způsobu jeho spáchání nebo v případě záruky za splnění povinnosti popis skutkových zjištění,
- f) právní kvalifikace skutku včetně formy zavinění a ustanovení právního předpisu, na jehož základě je povinnost ukládána,
- g) výše uložené pokuty nebo záruky za splnění povinnosti,
- h) označení správního orgánu,
- i) jméno a příjmení, funkce nebo služební číslo nebo identifikační číslo oprávněné úřední osoby,
- j) podpis oprávněné úřední osoby,
- k) datum a místo vydání příkazového bloku, a
- l) poučení, že podpisem obviněného nebo osoby jednající za obviněného, který je právnickou nebo podnikající fyzickou osobou, se příkazový blok stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím.

Pro realizaci příkazního řízení na místě je třeba nezbytně splnit podmínky, které je třeba splnit kumulativně, a to, že obviněný nebo osoba jednající za obviněného, který je právnickou nebo podnikající fyzickou osobou, souhlasí se zjištěným stavem věci, s právní kvalifikací skutku, s uložením pokuty a její výší a s vydáním příkazového bloku.⁶⁴ Proti uložení blokové pokuty se nelze odvolat, neboť podpisem přestupce se příkazní blok stává pravomocným a vykonatelným. Z mého pohledu je blokové řízení přežitě a zcela neadekvátní, s ohledem na skutečnost, že podpisem příkazového bloku se stává rozhodnutí pravomocným, a

⁶⁴ Srov. § 91 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky.

tedy nelze jej podrobit soudnímu přezkumu⁶⁵, de facto se tak přestupce vzdává práva na soudní přezkum a přebírá odpovědnost za obsah pokutového bloku, neboť svým podpisem de facto přivolil k jeho vzniku a vydání. Přestupce však již z podstaty přestupkového řízení nemůže být činěn odpovědným za obsah pokutového bloku, neboť to na přestupci bylo vykonáno sankční řízení. Povahou je pokutový blok (roz. příkazový blok) vedle autoritativního rozhodnutí, též ochranou jeho adresátu před přičitatelností jiného jednání, než kterým byl uznán vinným. Jinými slovy vydání rozhodnutí v jakékoli podobě má být aplikací zásady ne bis idem v praxi. Pokud je soudní přezkum vyloučen, tato zásada neplněna být nemůže, neboť není vyloučeno, že se vydavší správní orgán např. nemýlil ve svých skutkových či právních závěrech a ve své podstatě neexistuje žádný opravný prostředek, vyjma přezkumného řízení podle § 94 a násl. Správního řádu ve spojení s ust. § 101 zákona o odpovědnosti za přestupky, který s ohledem na to, že podnět k přezkumnému řízení není návrhem na zahájení přezkumného řízení,⁶⁶ není mimořádným opravným prostředkem, jde o specifický nástroj autokontroly orgánů veřejné správy, na kterou není právní nárok. Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 14. 2. 2008, č.j. 7 As 55/2007-71, č. 1831/2009 Sb. NSS (dostupné na www.nssoud.cz) rezultoval, že „*Přípis, jímž správní orgán sděluje, že neshledává důvody k zahájení přezkumného řízení (§ 94 odst. 1 správního řádu z roku 2004), je pouhým sdělením úřadu straně a není rozhodnutím ve smyslu § 65 s. ř. s.; takový úkon je vyloučen z přezkoumání soudem ve správním soudnictví a žalobu proti němu podanou správní soud odmítne jako nepřípustnou [§ 46 odst. 1 písm. d), § 68 písm. e), § 70 písm. a) s. ř. s.]*.“

Další z forem rozhodnutí, kterými lze projednat dopravní přestupek je vydání **příkazu** podle § 90 za použití § 93 zákona o odpovědnosti za přestupky a ve spojení s ust. § 68 odst. 1 až 3 a ust. § 150 Správního řádu.⁶⁷ Vydání tohoto příkazu nepředchází formalizované správní řízení o přestupku ve smyslu ust. § 78 až 82 zákona o odpovědnosti za přestupky ve spojení s ust. § 49 a násl. Správního řádu, ale toliko prvním a jediným úkonem správního orgánu je vydání formalizovaného rozhodnutí v podobě příkazu podle § 90 zákona o odpovědnosti za přestupky. Příkaz má prakticky ty samé náležitosti jako správní rozhodnutí vydané ve formalizovaném řízení před správním orgánem, jen s tím rozdílem, že podáním

⁶⁵ Srov. § 5 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní v rozhodném znění.

⁶⁶ Srov. § 94 odst. 1 Správního řádu.

⁶⁷ Viz příloha č. 2 (Vzor Příkaz – první úkon).

opraveného prostředku tj. odporem, se příkaz od počátku ruší a řízení o přestupku pokračuje. Příkaz, proti němuž odpor nebyl podán, se stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím.⁶⁸

Rozhodnutí o přestupku je rovněž jedním z typických rozhodnutí, kterým končí formalizované přestupkové řízení. Toto rozhodnutí musí naplňovat zejména požadavky zákonodárce podle § 93 zákona o odpovědnosti za přestupky ve spojení s ust. § 68 Správního řádu, neboť právě výroková část tohoto rozhodnutí je významná z toho důvodu, že jako taková je de facto vlastní autoritativní rozřešení otázky, která byla předmětem správního rozhodnutí. Je právně závazná nejen pro adresáta, ale i orgány veřejné moci a jako taková je tato část rozhodnutí schopná právní moci a vykonatelnosti. Obecně je vyžadováno, aby byl výrok rozhodnutí dostatečně jasný, přesný, srozumitelný a určitý, což je patrné např. z nálezu Ústavního soudu II, senátu II. ÚS 583/03 ze dne 21. 7. 2004. Nejvyšší správní soud pak v této souvislosti ve svém usnesení ze dne 15. 1. 2008, č.j. 2 As 34/2006-73 rezultoval, že „*Výrok rozhodnutí o jiném správním deliktu musí obsahovat popis skutku uvedením místa, času a způsobu spáchání, popřípadě i uvedením jiných skutečností, jichž je třeba k tomu, aby nemohl být zaměněn s jiným. Neuvede-li správní orgán takové náležitosti do výroku svého rozhodnutí, podstatně poruší ustanovení o řízení [§ 76 odst. 1 písm. c) s. ř. s]. Zjistí-li soud k námitce účastníka řízení existenci této vady, správní rozhodnutí z tohoto důvodu zruší.*⁶⁹ Jak je zjevné, zejména v souvislosti se správním trestáním je kladem značný důraz na přesnost výroku rozhodnutí, neboť jak bylo naznačeno výše, ten je nejdůležitější částí správního rozhodnutí a imanentní součástí procesu o uložení trestu je s ohledem na princip právní jistoty požadavek, aby ten komu je ukládán správní trest, neměl naprosto žádnou pochybnost o tom, jakým jednáním naplnil skutkovou podstatu přestupku, o jaký přestupek se jedná a na základě jakých pravidel je mu ukládán trest a to zejména, je-li možnost správního uvážení.⁷⁰ Další povinnou náležitostí je i odůvodnění, které z hlediska přesvědčivosti rozhodnutí má zásadní a nezastupitelný význam. V odůvodnění je třeba uvést důvody výroku. Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 12. 5. 2010, č.j. 8 As 60/2009-73, (dostupný na www.nssoud.cz) k náležitostem odůvodnění dodává „*Úprava náležitostí*

⁶⁸ Srov. § 150 odst. 3 Správního řádu.

⁶⁹ Srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 1. 2008, č.j. 2 As 34/2006-73, č. 1546/2008 Sb. NSS. Dostupný na www.nssoud.cz.

⁷⁰ Srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 4. 2006, č.j. 6 As 23/2005-66. Dostupný na www.nssoud.cz.

odůvodnění správního rozhodnutí nepředstavuje opomenutelnou kategorii, zajišťuje totiž, aby byl adresát veřejné moci odpovídajícím způsobem seznámen se skutkovými a právními závěry správního orgánu v jeho věci. Z odůvodnění rozhodnutí musí být seznatelné, proč správní orgán považuje námitky účastníka za liché, mylné, nebo vyvrácené, které skutečnosti vzal za podklad svého rozhodnutí, proč považuje skutečnosti předestírané účastníkem za nerozhodné, nesprávné, nebo jinými řádně provedenými důkazy vyvrácené, podle které právní normy rozhodl, jakými úvahami se řídil při hodnocení důkazů a v případě rozhodování o relativně neurčité sankci – jaké úvahy jej vedly k uložení sankce v konkrétní výši. Rozhodnutí, jehož odůvodnění obsahuje toliko obecný odkaz na to, že napadené rozhodnutí bylo přezkoumáno a jeho důvody shledány správními, je nepřezkoumatelné, neboť důvody, o něž se výrok opírá, zcela chybějí (rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 26. 2. 1993, sp. zn. 6 A 48/1992 – SP 27/1994).“ Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 8. 2004, sp. zn. 5 A 48/2001 publikovaného ve sbírce NSS pod č. 386/2004, pokud spis obsahuje podklady pro rozhodnutí, jejichž obsahem jsou protichůdná sdělení příslušných orgánů a správní orgán v odůvodnění rozhodnutí nevyloží, které podklady vzal v úvahu jako podklady pro své rozhodnutí, a které vyloučil a proč, je jeho rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů (§ 76 odst. 1 písm. a/ s. ř. s.).⁷¹

Poslední možností rozhodnutí o přestupku je **rozhodnutí o schválení dohody o narovnání**.⁷² Narovnání je nový procesní institut, který byl zaveden zákonodárcem v ust. § 87 zákona o odpovědnosti za přestupky po vzoru trestního řádu, jako možnost odklonu v přestupkovém řízení. Jde o dohodu mezi obviněným a poškozeným o vypořádání vzájemných vztahů, jehož smyslem je zejména náhrada způsobené škody a urovnání konfliktního vztahu. Jde o alternativu ke správnímu trestání.⁷³ Správní orgán rozhodnutím schválí dohodu o narovnání, kterou uzavře obviněný a poškozený, jestliže:

- a) takový způsob vyřízení věci není v rozporu s veřejným zájmem a je dostačující vzhledem k povaze a závažnosti přestupku, k míře, jakou byl přestupkem dotčen veřejný zájem a osobě obviněného a jeho osobním poměrům,

⁷¹ Viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 6. 2006, č.j. 4 As 58/2005. Dostupný na www.nssoud.cz.

⁷² Viz příloha č. 3 (Vzor Rozhodnutí o narovnání).

⁷³ PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. s. 376 a násl. ISBN 978-80-7502-221-9.

- b) obviněný prohlásí, že spáchal skutek, pro který je stíhán, nejsou-li důvodné pochybnosti o tom, že jeho prohlášení bylo učiněno svobodně, vážně a určitě,
- c) obviněný uhradil poškozenému škodu nebo mu vydal bezdůvodné obohacení, a
- d) obviněný složil na účet správního orgánu peněžní částku určenou k veřejně prospěšným účelům.

Nabytím právní moci rozhodnutí o schválení narovnání, končí přestupkové řízení. Tento institut je, podle mého názoru, problematický, neboť ve své podstatě nesměřuje ke správnímu trestání přestupců, ale toliko k náhradě škody. Domnívám se, že takovýto postup bude možné uplatnit právě v případech dopravních přestupků, při kterých vznikne škoda, tedy typicky při dopravních nehodách, kde vedle přestupce vystupuje i poškozený a v případech, kdy bude hrozit zejména přestupci trest zákazu činnosti, vysoká pokuta a záznam bodů v bodovém hodnocení řidiče, lze si představit jeho snahu o dosažení dohody s poškozeným. Na rozdíl od odklonu podle § 309 Trestního řádu, podle kterého soud, resp. státní zástupce, může se souhlasem obviněného a poškozenému rozhodnout o schválení narovnání, správnímu orgánu je zákonodárcem normována povinnost schválit dohodu o narovnání (srov. § 87 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky). Pokud tedy přestupce s poškozeným uzavře dohodu o narovnání a splní další podmínky zde uvedené, je možné se tak vyhnout nejen správnímu trestu, ale i záznamu v evidenční kartě řidiče, jakož i záznamu bodů v bodovém hodnocení řidiče, neboť na rozdíl od narovnání podle Trestního řádu, narovnání ve smyslu zákona o odpovědnosti za přestupky nepodléhá bodovému hodnocení, s ohledem na znění ust. § 123b odst. 1 zákona o silničním provozu, neboť záznam v registru řidičů je spojen toliko s uložením správního trestu.

2 Vymezení dopravních přestupků a jejich dělení

V roce 2017 bylo v ČR evidováno 368 199 přestupků spočívajících v porušení povinností řidiče podle zákona o silničním provozu, 11 274 trestných činů v dopravě v souvislosti s porušením povinností řidiče a 544 jiných přestupků na úseku silniční dopravy.⁷⁴

2.1 Dopravní přestupky – vymezení

Dopravní přestupky jsou typické tím, že k jejich spáchání není třeba vzniku škodlivého následku a ke vzniku právní odpovědnosti postačuje zavinění z nedbalosti (zákonodárce v ust. § 125c zákona o odpovědnosti za přestupky výslovně neuvádí, že k odpovědnosti za tyto přestupky je třeba úmyslného zavinění), a to i nedbalosti nevědomé (srov. § 15 odst. 3 písm. b) zákona o odpovědnosti za přestupky). K deliktu samotnému musí dojít v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích a jejich zvláštním subjektem je typicky řidič motorového či nemotorového vozidla. Některých dopravních přestupků se mohou dopouštět i další osoby a to např. chodci nebo přepravované osoby, nicméně jedná se spíše o typově jednoduché přestupky spočívající v porušení povinností jiných osob než řidiče.

Tedy dopravními přestupky páchané řidiči mohou být toliko delikty spáchané v provozu na pozemních komunikacích řidičem. Přičemž okolnost místa spáchání deliktu samotného je významná právě pro naplnění povinných znaků přestupků podle § 125c zákona o silničním provozu, jako i ve smyslu jiných právních předpisů, jak si ukážeme dále.

Společným skupinovým objektem dopravních přestupků je bezpečnost a plynulost na pozemních komunikacích, vyjadřující zájem společnosti na ochraně, života zdraví osoba a ochraně majetku, jako i pořádku ve věcech veřejných. Samotné individuální objekty jednotlivých podstat dopravních přestupků jsou zřejmé z jednotlivých skutkových podstat přestupků vyjma skutkové podstaty přestupků podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, který je tzv. zbytkovou skutkovou podstatou přestupů tj. přestupků v dopravě, na které

⁷⁴ Informace o stavu bodového systému v České republice. Přestupky a trestné činy [online]. 2017 [cit. 2018-03-11]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(2\)/Zprava_B-Prestupky.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(2)/Zprava_B-Prestupky.pdf.aspx)

zákonodárce nepamatuje vlastní skutkovou podstatou přestupků a zde může být individuální objekt skutkové podstaty skutečně pestrý, jelikož zákonodárce např. vlastní skutkovou podstatou nepamatuje na přestupky spočívající v ohrožení jiného řidiče např. při přeježdění z jednoho jízdního pruhu do druhého, přestože na takovéto počínání pamatuje v bodovém hodnocení řidiče, a to hnedle záznamem 4 bodů, což ukazuje na poměrně závažné jednání řidiče. Objektivní stránka dopravních přestupků svou formou spočívá nejčastěji v porušení právních povinností řidiče, přičemž znakem objektivní stránky je následek, a to v podobě porušení, nebo ohrožení (tj. nebezpečí poruchy hodnot, které společnost normováním povinností řidiče chrání),⁷⁵ event. jejich poruchy. K poruše přitom nutně dojít nemusí, avšak postačuje, že deliktním jednáním je ohrožen zájem společnosti (srov. § 5 zákona o odpovědnosti za přestupky), nemusí dojít ani k ohrožení jiného účastníka silničního provozu, neboť pravidla silničního provozu mají preventivní charakter.⁷⁶ Zákonodárce jako i právní praxe, pak klade na řidiče soby zvláštní subjekt přestupku poměrně tuhé požadavky, neboť se jedná o zvlášť poučené osoby, kde např. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 29. 8. 2014, č.j. 5 As 4/2013-26, (dostupný www.nssoud.cz) k posuzování zavinění dodává „...*oba účastníci dopravní nehody, jakožto držitelé řidičského oprávnění, měli vědět, že svým jednáním mohou porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem a zároveň tuto skutečnost vědět mohli*“. Vedle povinných znaků přestupku, je třeba, aby došlo k deliktnímu jednání při provozu na pozemních komunikacích. Provozem na pozemních komunikacích bude nepochybně účast na organizované dopravě vozidly určenými k dopravě na pozemních komunikacích. Tedy provozem na pozemních komunikacích bude jakákoliv přeprava vozidly, ať již motorovými, nemotorovými nebo jízda či hnaní zvířat jako i průvod vedených zvířat jako i chůze, a to na pozemní komunikaci.⁷⁷ Pozemní komunikací je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Zpravidla má charakter stavby, zejména Dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace, které se vyznačují zpravidla zpevněným povrchem, nicméně např.⁷⁸ Zákon o ochraně přírody a krajiny zavádí pojem stezka a pěšina, které slouží k veřejné přístupnosti kraji a jde

⁷⁵ Srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 11. 2007, č.j. 5 As 42/2007-54. Dostupný na www.nssoud.cz.

⁷⁶ Srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 6. 2013, č.j. 1 As 24/2013-28. Dostupný na www.nssoud.cz.

⁷⁷ Srov. ust. § 2 zákona o pozemních komunikacích.

⁷⁸ Srov. § 4 a násl. zákona o pozemních komunikacích.

o veřejně přístupné účelové komunikace (srov. § 63 a násl. zákona o ochraně přírody), a tedy na všech těchto pozemních komunikacích je možné aplikovat pravidla silničního provozu a vymáhat se prostředky trestního práva správního. K obdobným závěrům došel i Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 2. 12. 2015 č.j. 6 As 289/2014-59 jako i Nejvyšší soud ve svém rozsudku ze dne 21. 8. 2008 sp. zn. 21 Cdo 3797/2007. Nejvyšší správní soud v této souvislosti rovněž dospěl k závěru, že řidič v době zadržení řidičského průkazu nemůže řídit motorová vozidla ani na účelové pozemní komunikaci v uzavřeném areálu. Nejvyšší soud pak řešil otázku odpovědnosti za škodu na zdraví vzniklou spolujezdci z důvodu nepřipoutání spolujezdce bezpečnostními pásy, přičemž jednou z řešených otázek bylo, zda má zaměstnanec povinnost řídit se dopravními předpisy i v prostorách zaměstnavatele a zda je jimi vázán i v případě, kdy s těmito předpisy nebyl zaměstnavatelem seznámen. Společným jmenovatelem obou rozsudků byla toliko skutečnost, že předmětem soudního přezkumu byla okolnost, že ke skutkovému jednání došlo na účelové komunikaci v areálu a oba soudy shodně dospěly k závěru, že i na těchto místech je třeba aplikovat pravidla silničního provozu, tedy nelze než uzavřít, je třeba v těchto místech je i vymáhat, a to k tomu určenými sankčními prostředky.

Zvláštním subjektem přestupku je řidič motorového vozidla. Osoba řidiče motorového vozidla je determinována zejména tím, že jde o zvlášť poučenou osobu, která má další zvláštní vlastnosti, např. splňuje zvláštní zdravotní požadavky, má potřebnou odbornou způsobilost, splňuje další kritéria např. věk atp.⁷⁹ Řidič motorového vozidla, jak pachatel přestupku, je až na výjimky s bezproblémovou osobní charakteristikou, bez kriminální minulosti či obdobné přestupkové minulosti, sociálně integrovaný, bez zjevných fyzických a psychických deviací.⁸⁰ Tato kritéria lze aplikovat bez větších obtíží i na většinu pachatelů dopravních přestupků, neboť jde shodě, jako u trestných činů v dopravě jde o delikt, které zpravidla řidiči neplánují a samotné porušení právní povinnosti je spíše důsledkem opomenutí, aplikace rutinních postupů aplikovaných v běžném životě u nenáročných postupů či činností, které však v silničním provozu s ohledem na jeho intenzitu, vysokou míru motorizace, rychlosti a hustoty silničního provozu, jako i dalších faktorů může mít a zpravidla i mívá závažné následky. Podle odborné

⁷⁹ Srov. ust. § 88 a násl. zákona o silničním provozu.

⁸⁰ VÁLKOVÁ, Helena; KUČHTA, Josef a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012. s. 547 a násl. ISBN 978-80-7400-429-2.

literatury, např. Válkové, Kuchty, dokonce prý existuje podstatně větší riziko, že se někdo stane pachatelem trestného činu v dopravě, než že se dopustí jiné trestné činnosti, což podle mého názoru platí i v souvislosti s dopravními přestupky.⁸¹ V souvislosti s pachatelem přestupků, bych řekl, že řada zejména těch ohrožovacích přestupků je spíše důsledkem únavy, emočního vypětí, a následného zkratkovitého jednání, chybnou reakcí či nesprávnou reakcí na situaci v silničním provozu, než tím, že řidiči programově porušují pravidla. Nejčastější příčinou dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel bylo v roce 2017 nevěnování se řízení vozidla (19,61 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), dále následuje nesprávné otáčení nebo couvání (10,47 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (9,41 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel) a další. Nejtragičtější příčinou nehod řidičů motorových vozidel bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (70 usmrcených, tj. téměř 15,2 %), nevěnování se řízení vozidla (65 usmrcených, tj. 14,1 %), vjetí do protisměru (61 usmrcených, tj. 13,23 %) a další.⁸² Dopravní přestupky jsou tedy charakteristické, místem spáchání, přímou souvislostí s provozem motorového vozidla, osobou přestupce – řidičem, přičemž svou příčinou spočívá zpravidla v nedbalém jednání či i v nedodržení potřebné míry opatrnosti, ke které je řidič povinen.⁸³

2.2 Dělení dopravních přestupků

Ve své podstatě lze dopravní přestupky rozdělit do dvou základních skupin, a to na dopravní přestupky se zaviněním a bez zřetele na zavinění.

Dělení dopravních přestupků podle formy zavinění, není vhodné, jelikož ke spáchání přestupku v zásadě není třeba úmyslného zavinění a postačí i zavinění z nedbalosti.⁸⁴ Dalším rozdělením dopravních přestupků by mohlo být na dopravní přestupky spáchané v souvislosti s řízením motorového vozidla, dopravní přestupky spáchané v souvislosti s řízením jiného vozidla, nemotorového vozidla, tramvaje včetně činnosti vozky a dopravní přestupky spáchané chodci. Dalším dělením

⁸¹ VÁLKOVÁ, Helena; KUČHTA, Josef a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012. s. 542 a násl. ISBN 978-80-7400-429-2.

⁸² Statistiky dopravních nehod – rok 2017 [online]. 2018 [cit. 2018-03-20]. Dostupné z: <https://www.podalnici.cz/statistiky-dopravnich-nehod-rok-2017/>

⁸³ Srov. § 4 zákona o silničním provozu.

⁸⁴ Srov. § 15 zákona o odpovědnosti za přestupky.

dopravních přestupků by mohlo být dělení na dopravní přestupky, které přímo souvisejí s dopravní nehodou a další přestupky.⁸⁵ V této souvislosti nelze nezmínit, že v prvním čtvrtletí roku 2018 Policie České republiky šetřila 23 048 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo 92 osob usmrceno, 356 osob zraněno těžce a 4 519 osob zraněno lehce.⁸⁶ Společným skupinovým objektem dopravních přestupků je bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, ochrana života, zdraví a majetku, jako i zájem společnosti na předcházení škodám jako i zajištění pořádku ve věcech veřejných.

Pro účely rigorózní práce použiji rozdělení dopravních přestupků podle individuálních objektů chráněných zákonem, neboť tyto objekty je možné dovodit ze samotných skutkových podstat toho kterého přestupku. Pro účely další katalogizace přestupků rozdělím přestupky takto:

- a) Dopravní přestupky obecně nebezpečné.
- b) Dopravní přestupky proti pořádku ve věcech veřejných.
- c) Dopravní přestupky ohrožující plynulost a bezpečnost silničního provozu.
- d) Dopravní přestupky související s dopravní nehodou.

V této souvislosti pak nelze přehlédnout, že problematika dopravních přestupků přesahuje národní rámec zákonodárství členských států Evropské unie, což je podle mého názoru zcela logickým problémem uplatňování svobody volného pohybu občanů Evropské unie, jako i zboží a služeb v rámci členských států, přičemž je při naplňování této svobody používáno individuálních dopravních prostředků. Nicméně s realizováním svobod volného pohybu osob, služeb a zboží přicházejí v praxi určité obtíže a jednou z nich je i potřeba efektivního potírání páchaní dopravních přestupků občany jednotlivých členských států Evropské unie na území jiného než domovského státu přestupce. Na tento problém reaguje Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

⁸⁵ Pozn. autora obdobné dělení a to trestných činů v dopravě nabízí doc. Chmelík ve své publikaci Dopravní nehody. Plzeň, Aleš Čenek, 2009 na s. 25 a násl.

⁸⁶ Statistika nehodovosti. Statistické údaje o nehodovosti na území ČR [online]. 2018 [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>

2.3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu

Evropská unie ve vztazích ke členským státům upravuje poměry napříč celým unijním územím. To se děje pomocí nařízení nebo směrnice, kterými dává rámec jednotlivým členským státům, které pak reagují další právní úpravou do „hloubky“ v národním zákonodárství v rámci svých právních řádů. Jednotlivé členské státy koordinují rozvoj v oblasti silničního provozu s Evropskou unií, neboť díky znalosti místních poměrů mohou účinněji uskutečňovat cíle v bezpečnosti silničního provozu v rámci Evropské unie. Vysoká nehodovost v jednotlivých členských státech a s tím spojené následky však představují významný společenský problém, a to napříč všemi státy EU. Bílá kniha, coby plán Bezpečnosti silničního provozu hraje významnou roli v dopravní politice 2010–2050, neboť jedním z cílů je právě snížení počtu úmrtí účastníků silničního provozu, má klíčový význam pro zlepšení celkového výkonu dopravního systému a pro naplnění potřeb a očekávání občanů a podniků.⁸⁷

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. 3. 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech bezpečnosti silničního provozu má za cíl zejména efektivně využít informace z jiných členských států zprostředkovaných v rámci programů, které zaštiťuje EU a na svém území tak bojovat s dopravními přestupky účinněji než dříve.⁸⁸ Významným prvkem této politiky má být důsledné vymáhání sankcí za dopravní delikty spáchané v Evropské unii, jež značně ohrožují bezpečnost silničního provozu. Neboť z důvodu nedostatku vhodných postupů a bez ohledu na stávající možnosti podle rozhodnutí Rady 2008/615/SVV a rozhodnutí Rady 2008/616/SVV (dále jen „průmská rozhodnutí“) sankce v podobě pokut za určité dopravní delikty často nebyly

⁸⁷ Bílá kniha. Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroj [online]. 2011 [cit. 2018-09-27]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho-prostoru-%E2%80%93-vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravniho-systemu-ucinne-vyuzivajiciho-zdroje.pdf.aspx>

⁸⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu [online]. 2015 [cit. 2018-09-27]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32015L0413>

vymáhány, pokud ke spáchání přestupku došlo s vozidlem registrovaným v jiném členském státě, než je členský stát, v němž k deliktu došlo. Cílem této směrnice je tak zajistit, aby i v takovýchto případech byla zaručena účinnost vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Směrnice jako taková má zajistit rovné zacházení s řidiči, bez ohledu na to, zda jde o tuzemce či cizozemce, kteří jsou pachateli dopravních přestupků bez ohledu na jejich správní nebo trestní povahu podle právních předpisů toho kterého členského státu, jako i státu registrace dopravního prostředku. Přitom má být používán jako účinný nástroj systému přeshraniční výměny informací, jenž by udělil členskému státu, na jehož území k deliktu došlo, přístup k údajům o registraci vozidla v členském státu registrace. Výměna údajů o registraci vozidla má usnadnit určení totožnosti osob podezřelých ze spáchání dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu a tedy se tak má i zvýšit odrazující účinek a tato opatření mají vést k opatrnějšímu chování řidičů vozidel registrovaných v jiném členském státě, než je členský stát deliktu, a tím také předcházet obětem na životech v důsledku silničních dopravních nehod.

Členské státy by tak získaly možnost vyrozumět vlastníka nebo držitele vozidla či jinak zjištěnou osobu podezřelou ze spáchání dopravního deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu, aby je mohly informovat o použitelných postupech a právních důsledcích vyplývajících z právních předpisů členského státu deliktu. K tomuto účelu by členské státy měly využít prováděcí postupy obdobné těm, které jsou již pro následné postupy u deliktů přijaty, a to včetně forem, jakými jsou v příslušných případech doporučené zásilky. Tím se této osobě umožní reagovat na informační dopis vhodným způsobem, zejména žádostí o další informace, uhrazením pokuty nebo tím, že uplatní své právo na obhajobu, a to zejména v případě, že došlo k omylu při zjišťování totožnosti. Na další postupy se použijí platné právní nástroje, včetně nástrojů o vzájemné právní pomoci a vzájemném uznávání, například rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV.

Směrnice se vztahuje na tyto dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu: překročení nejvyšší dovolené rychlosti, nepoužití bezpečnostních pásů, nezastavení na červený signál světelného signalizačního zařízení, řízení vozidla pod vlivem alkoholu, řízení vozidla pod vlivem drog, nepoužití ochranné přilby, použití zakázaného jízdního pruhu, nedovolené použití

mobilního telefonu za jízdy.⁸⁹ Členské státy umožní pro vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního získávat zejména informace o vozidle, jako i jeho držiteli nebo majiteli.

Směrnice upravuje, jaké náležitosti mají mít informační dopisy pro majitele vozidla, podle jakého práva je následně vedeno sankční řízení, jakou mají povinnost při vyhotovení informačního dopisu v národním jazyce státu registrace vozidla nebo jednom z úředních jazyků EU. Rovněž je normována povinnost ochrany osobních údajů, jako i povinnost nepředávat informace třetím osobám. Odras této směrnice nalezneme v zákoně o silničním provozu v ust. § 125d a následně ve spojení s ust. § 125j.

Smysl a účel této směrnice spatřuji v prohlubování spolupráce členských států Evropské unie a ve snaze aktivně řešit problém bezpečnosti silničního provozu, jako i ve výslovném zakotvení rovného přístupu k pachatelům dopravních přestupků bez rozdílu z jakého členského státu pocházejí.

Nicméně, zejména v boji s nedodržíváním maximální povolené rychlosti se v několika posledních letech stále častěji objevuje systém tzv. „section control“, čili úsekové měření rychlosti. Tento systém měří rychlost automobilu ve chvíli průjezdu kolem kamery, ale měří i jeho průměrnou rychlost v závislosti na čase, za který projede měřený úsek, a to bez obsluhy resp. bez toho, aby byl pachatel přestupku zjištěn.⁹⁰

K naplňování cílů v bezpečnosti silničního provozu tento systém podle mého názoru nesměřuje a nemůže směřovat, neboť neumožňuje postihnout konkrétního viníka dopravního přestupku. Ve své podstatě na základě této směrnice ve spojení s vnitrostátním právem toho kterého členského státu je odpovědným toliko majitel či držitel motorového vozidla se kterým byl přestupek spáchán, nikoliv konkrétní řidič, který zjištěn s ohledem na proces automatizace měření rychlosti nebyl.

Obdobně tak jako je v České republice nastolen trend, který je redukován na pouhé generování „Informačních dopisů“ a následné poučení adresátů o tom, jakým způsobem mohou uhradit příslušnou správní sankci, tak je tento trend nastolen i v jiných členských zemích Evropské unie. Současně však „Informační

⁸⁹ Čl. 2 směrnice 2015/413, plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroj.

⁹⁰ Section Control: towards a more efficient and better accepted enforcement of speed limits? [online]. ETSC, 2009 [cit. 2018-09-27]. Dostupné z: http://archive.etsc.eu/documents/copy_of_copy_of_Speed%20Fact%20Sheet%205.pdf

dopis“ může být i účinnou podporou členským státům domoci se úhrady správní sankce na provozovateli vozidla, což je zřejmé z textu samotného informačního dopisu.⁹¹ Avšak i zde není potírán faktický důsledek porušení právních povinností řidiče, neboť řidič není sankcionován za porušení svých právních povinností a není tedy ani docíleno jeho stigmatizace, např. v podobě záznamu bodů v bodovém hodnocení řidiče, což může mít právě ten výchovný účinek s ohledem na přísnější sankce v případě recidivy.

⁹¹ Například v příloze č. 7 – Informační dopis – Spáchání dopravního přestupku v Rakousku: výzva k zaplacení; informační dopis podle směrnice (EU) 2015/413.

3 Katalogizace dopravních přestupků páchaných řidiči motorových vozidel

3.1 Dopravní přestupky obecně nebezpečné

Dopravní přestupky obecně nebezpečné jsou ohrožovacími správními delikty, u kterých nemusí dojít k přímému ohrožení jiného, nicméně samotná okolnost porušení právních povinností směřuje k vyvolání ohrožení, tj. reálné možnosti vzniku poruchy, zahrnují zejména taková jednání, s kterými je spojeno nebezpečí pro život, zdraví či nebezpečí škody velkého rozsahu pro cizí majetek (např. nebezpečí dopravní nehody v důsledku přecenění schopností řidiče, nezpůsobilosti k řízení v důsledku ovlivnění alkoholem či jinou návykovou látkou atp.). Objektem těchto deliktů je veřejný zájem na ochraně života, zdraví a majetku, jako i na dodržování pravidel organizace silniční dopravy na pozemních komunikacích, které směřují k zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 4, zákona o silničním provozu, se dopustí fyzická osoba, která řídí vozidlo, jehož osvědčení o registraci bylo zadrženo. Zákon o silničním provozu v § 6b dává policistům oprávnění zadržet osvědčení o registraci vozidla, zjistí-li se při kontrole technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy nebo při objasňování dopravní nehody nebezpečná závada, která vzhledem ke své povaze nebo rozsahu významně zvyšuje ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo nepříznivé působení provozu vozidla nebo jízdní soupravy na životní prostředí, a vydá o tom řidiči vozidla nebo jeho provozovateli, je-li přítomen, doklad. Je zajímavé, že zákonodárce normuje policistovi povinnost Doklad o zadržení osvědčení o registraci vozidla vydat, i pokud osvědčení nelze zadržet z důvodu, že je řidič nemá u sebe. S tím se pak váže povinnost provozovatele vozidla osvědčení o registraci vozidla odevzdat do 5 pracovních dnů příslušnému úřadu. Jak je zřejmé ze skutkové podstaty tohoto přestupku, sankcionováno je porušení zákazu řídit technicky nezpůsobilé vozidlo, neboť nezpůsobilým bylo vozidlo shledáno policistou, který učinil faktický úkon v podobě zadržení osvědčení o registraci. Přestupku se nedopustí osoba, která je rozdílná od provozovatele, pokud nevěděla o zadržení osvědčení. Optikou ust. § 6 odst. 7 zákona o silničním provozu by mohla

ovšem přicházet v úvahu aplikace i tohoto přestupku na řidiče, který nezjišťoval, proč vozidlo nemá osvědčení o registraci vozidla, neboť řidič má povinnost jej mít při řízení u sebe.

Správní trest

Za tento přestupek se uloží pokuta od 10 000 Kč do 20 000 Kč a zákaz činnosti na dobu od 6 měsíců do jednoho roku.⁹² Za přestupek podle se body nezapočítávají.

Fyzická osoba se dopustí přestupku § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu na pozemních komunikacích. Skutková podstata přestupku souvisí s technickým stavem vozidla, což může mít zásadní význam pro bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Zákonodárce v ust. § 5 zákona o silničním provozu jako i v ust. § 36 zákona o podmínkách provozu vozidel stanoví řidiči, jako i provozovateli vozidla, používat v silničním provozu jen takové vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zákonem o podmínkách provozu vozidel, tj. které je technicky způsobilé podle tohoto zákona. Vozidlo je technicky nezpůsobilé, pokud poškozuje životní prostředí nad míru stanovenou prováděcím právním předpisem; provozovatel neprokáže technickou způsobilost vozidla, a to způsobem stanoveným zákonem; na vozidle byly provedeny neschválené změny, anebo zásahy do identifikátorů vozidla; a pokud pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.⁹³

Pokud je vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu, nesmí jej jeho provozovatel na pozemních komunikacích provozovat, pokud tak činí v rozporu s ust. § 38 odst. 1 zákona písm. a) zákona o podmínkách provozu vozidel dopouští se tak přestupku podle § 83 odst. 1 písm. i) zákona o podmínkách provozu vozidel, nicméně nejde o shora uvedený přestupek, neboť subjektem přestupku podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu je fyzická osoba, která řídí, zatímco u přestupku podle § 83 zákona o podmínkách provozu vozidel je jím provozovatel vozidla. Tedy s ohledem na různé zájmy, které jsou chráněny zákonem, může dojít k postihu fyzické osoby, která je řidičem a současně provozovatelem technicky nezpůsobilého vozidla k postihu za přestupek jak podle

⁹² Srov. § 125c odst. 5 písm. d) a odst. 6 písm. b) zákona o silničním provozu.

⁹³ Srov. § 37 zákona o podmínkách provozu vozidel.

§ 83 odst. 1 písm. i) zákona o podmínkách provozu vozidel tak i za přešupek podle § 125c odst. 1 písm. c) bod 3 zákona o silničním provozu.⁹⁴

Pro naplnění znaků skutkové podstaty přešupku podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu, kdy musí být kumulativně naplněny podmínky, že **fyzická osoba** musí **řídít vozidlo**, které je **technicky nezpůsobilé** k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že **bezprostředně ohrožuje** ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Nejedná se tedy o jakoukoliv technickou nezpůsobilost, ale jen závažnou technickou nezpůsobilost za současného splnění podmínky bezprostředního ohrožení ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích v průběhu samotné jízdy vozidla.⁹⁵ Odborná literatura k tomuto problému uvádí: „*Samotné zjištění bezprostředně ohrožující závady není dostačující k uznání řidiče vinným z přešupku podle § 125c odst. 1 písm. c) bod 3 zákona o silničním provozu, poněvadž je nutné zkoumat v každé konkrétní situaci bezprostřední ohrožení jiných účastníků. Jako příklad lze uvést řízení vozidla, které má na letních pneumatikách menší hloubku drážek desénu než 1,6 mm. Takové jednání bude na suché vozovce zpravidla přešupkem podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, naproti tomu stejné jednání v hustém dešti na mokré vozovce, ve větší rychlosti bude kvalifikováno jako přešupek podle § 125c odst. 1 písm. c) bod 3 téhož zákona, protože v takových podmínkách hrozí riziko aquaplaningu a tím i bezprostřední ohrožení ostatních účastníků silničního provozu.*“⁹⁶ Určitým vodítkem v této souvislosti může být ust. § 40 vyhlášky 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti v rozhodném znění, kde je uveden výčet závad, které ohrožují bezpečnost provozu. Jak již bylo výše naznačeno, ne každá zde uvedená závada je způsobilá založit trestní odpovědnost řidiče za přešupek podle § 125c odst. 1 písm. c) bod 3 zákona o silničním provozu v případě jejího odhalení např. při silniční kontrole. Nicméně, zcela jistě to budou závady, které omezují či přímo znemožňují bezpečné ovládání vozidla, tj. závady spočívající v neúčinných brzdách, které brání či omezují schopnost vozidla zastavit, nebo závady na řídicím ústrojí, které omezují vlastní ovladatelnost vozidla, půjde pravděpodobně vždy o závady, které přímo ohrožují bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, a tedy i

⁹⁴ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vyd. Praha: Leges, 2011. s. 609. ISBN 978-80-87576-01-4.

⁹⁵ VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 212. ISBN 978-80-7400-409-4.

⁹⁶ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Linde, 2000. s. 131.

ostatní účastníky, kteří se v daném místě na pozemní komunikaci nalézají. Obdobně na tento problém reaguje Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 26. 5. 2010, č.j. 7 As 35/2010-94 (dostupný na www.nssoud.cz). Nejvyšší soud ve svém usnesení ze dne 18. 1. 2012, sp. zn. 3 Tdo 1600/2011 v souvislosti s posuzováním, zda došlo k obecnému ohrožení v souvislosti s řízením nákladního vozidla, které mělo sníženou účinnost brzd a v souvislosti s následnou dopravní nehodou dospěl k závěrům, že „Nelze mít za prokázané ani tvrzení, že by svou jízdou i v městském prostoru řídil prakticky neovladatelné vozidlo a nakonec i k živelnému průběhu události, které se zcela vymkly vlivu dovolatele, přičemž nelze mít za reálné ani tvrzení, že popsáním jednáním dovolatele byl vyvolán stav obecného nebezpečí srovnatelného s nebezpečím požáru, výbuchu apod., kdy v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví bylo bezprostředně vystaveno více jak sedm osob. Jinými slovy, nelze mít za to, že ani přes sníženou účinnost brzdného systému vozidla řízeného dovolatelem šlo takto o vozidlo zcela neovladatelné, stejně jako to, že v kritické době došlo k živelnému průběhu události, zcela se vymykající vlivu dovolatele, když tomu ani v konečném důsledku neodpovídá vzniklý následek.“

Správní trest

Za tento přestupek se uloží pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti na dobu od 6 měsíců do jednoho roku.⁹⁷ Za přestupek podle bodu 3 se započítává řidiči motorového vozidla 5 bodů v bodovém hodnocení řidiče.

Fyzická osoba se dopustí přestupku § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu tím, že v provozu na pozemních komunikacích v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Touto skutkovou podstatou přestupku je stíhání porušení zákazu řídit motorové vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, nebo v takové době, po kterou je řidič ještě pod jejich vlivem. Obecný zákaz požívat alkoholické nápoje nebo užívat jiné návykové látky při výkonu činnosti fyzické osoby, při níž by mohla ohrozit život a zdraví své, jako i život či zdraví osob nebo poškodit majetek vyplývá z ust. § 19 zákona o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek

⁹⁷ Srov. § 125c odst. 5 písm. d) a odst. 6 písm. b) zákona o silničním provozu.

v rozhodném znění, přičemž další právní předpisy zejména zákon o silničním provozu, tento zákon modifikují a zpřesňují a to v ust. § 3 odst. 1 zákona o silničním provozu, kde zákonodárce vylučuje z provozu každého, jehož tělesné a duševní schopnosti jakkoliv snížena, což by mohlo vyvolat ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, přičemž dále. V ust. § 5 odst. 2 adresuje řidičům zákaz požití alkoholický nápoj, jinou látku obsahující alkohol nebo užití jinou návykovou látku během jízdy, jako i řídit vozidlo nebo jet na zvířeti v době, po kterou je ještě pod jejich vlivem. Dlužno podotknout, že s ohledem na příkazy a zákazy zákonodárce platí absolutní netolerance ovlivnění alkoholem, patrně z důvodů, že provoz na pozemních komunikacích je již ze své podstaty nebezpečným, a tedy není žádného rozumného důvodu umožnit, aby se na něm podílely osoby, jejichž stav je způsobilý vyvolat jeho ohrožení. Paradoxně jsme dnes svědky snahy části zákonodárského sboru umožnit určité podle mého názoru zcela nekoncepční rozvolnění tohoto žádoucího stavu tím způsobem, že „*cyklisté by mohli mít v krvi 0,5 promile, podobně jako v Německu. V Rakousku či Polsku je limit ještě vyšší. Navrhovaný limit odpovídá skleničce vína nebo dvěma desetistupňovým pivům, uvedl za předkladatele senátor Jiří Vosecký (STAN)*“.⁹⁸ Dlužno podotknout, že tímto způsobem dojde ke zcela neodůvodněné preferenci určité skupiny řidičů ve smyslu ust. § 2 písm. d) zákona o silničním provozu, ačkoliv skutečnost, že cyklista, coby řidič nemotorového vozidla poháněného vlastní silou je obdobně nebezpečný jako každý jiný účastník silničního provozu, neboť jeho jednání je stejně tak dobře způsobilé vyvolat poruchy zájmů chráněných zákonem o silničním provozu, stejně tak jako je tomu např. u chodců, řidičů tramvají, jezdců na zvířatech a v konečném důsledku i řidičů motorových vozidel s obdobnými následky.⁹⁹

K naplnění objektivních znaků skutkové podstaty přestupku podle § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu může „*dojít jen tak, že stěžovatel požil alkoholický nápoj (případně jinou návykovou látku s alkoholem jako účinnou látkou) a poté řídil vozidlo v natolik krátké době po tomto požití, že byl ještě pod vlivem alkoholického nápoje, resp. jiné návykové látky s alkoholem jako účinnou látkou. Znakem skutkové podstaty výše uvedeného přestupku je to, že pod vliv*

⁹⁸ Senát podpořil nový návrh na mírnou toleranci alkoholu u cyklistů [online]. 25. 4. 2018 [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: [http://ceskenoviny.cz/zpravy\(senat-podporil-navrh-na-mirnou-toleranci-alkoholu-u-cyklistu/1613879](http://ceskenoviny.cz/zpravy(senat-podporil-navrh-na-mirnou-toleranci-alkoholu-u-cyklistu/1613879)

⁹⁹ Americký cyklista zabil chodce, soud to označil za těžký zločin [online]. 16. 8. 2013 [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: https://www.denik.cz/ze_sveta/americky-cyklista-zabil-chodce-soud-to-oznaci-za-tezky-zlocin-20130816.html

alkoholu jako účinné látky alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky mající vliv na řidičovu pozornost a schopnost ovládat vozidlo se stěžovatel musel dostat jen a pouze požitím tohoto nápoje, resp. této látky. Protože výskyt alkoholu v těle může být zapříčiněn i jinými faktory než pouze požitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky s alkoholem jako účinnou látkou, slouží z praktických důvodů k eliminaci tohoto jevu odečet toleranční hodnoty z naměřené hodnoty alkoholu v dechu. V případě pochybností o správnosti údajů vyplývajících z orientační dechové zkoušky existuje i možnost lékařského vyšetření spojeného s krevní zkouškou. K tomu, aby mohla být shledána vina za spáchání přestupku podle § 22 odst. 1 písm. b) zákona o přestupcích, tak musí být prokázáno, že přítomnost alkoholu v krvi obviněného z přestupku byla zapříčiněna tím, že požil alkoholický nápoj nebo jinou návykovou látku s alkoholem jako účinnou látkou. Znamená to tedy, s ohledem na požadovaný důkazní standard a důkazní břemeno, které v přestupkovém řízení leží na správním orgánu (srovnej rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 5. 2006, č.j. 2 As 46/2005-55, www.nssoud.cz), musí být nad vši rozumnou pochybnost prokázáno, že přítomnost alkoholu v krvi řidiče má právě tuto příčinu, a že tedy nebyla způsobena příčinou jinou. Důkazní břemeno nese správní orgán“ (podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 5. 2011, č.j. 7 As 105/2010-96, dostupného na www.nssoud.cz).

Nejvyšší správní soud v souvislosti s tímto typem přestupků rezultuje např. v rozsudku ze dne 11. 3. 2010, č.j. 5 As 24/2009-65, publ. pod. č. 2063/2010 Sb. NSS, dostupného na www.nssoud.cz, že „*jakákoli naměřená hodnota vyšší než nula nasvědčuje výskytu určitého množství alkoholu v organismu. Z tohoto pohledu je tedy třeba každý takový výsledek dechové zkoušky považovat za pozitivní, přičemž i minimální hodnota alkoholu v dechu řidiče naměřená při dechové zkoušce vznáší pochybnost o tom, zda-li tento řidič před řízením motorového vozidla, nepožil alkoholický nápoj a nebyl při řízení vozidla pod jeho vlivem. Tento způsob posuzování vychází ze zásady tzv. nulové tolerance alkoholu při řízení motorových vozidel, která v České republice platí a podle níž je jakékoliv množství alkoholu z požití alkoholických nápojů způsobilé k tomu, aby jím byl řidič při řízení ovlivněn. V jejím důsledku lze rozlišit pouze dvě kategorie naměřených hodnot alkoholu u osob řídících vozidlo nebo jedoucích na zvířeti ve smyslu zákona o silničním provozu, hodnoty nulové a nenulové. Zákonodárce žádným způsobem nekonstruuje třetí kategorii, která by zahrnovala naměřené hodnoty nízké až bagatelní, ani neumožňuje odvození její existence z platných právních předpisů.“*

K objektivní stránce přestupku nejvyšší správní soud uvedl „*prokáže-li správní orgán právně konformním způsobem přítomnost alkoholu v krvi obviněného a tato skutečnost je zapříčiněna požitím alkoholického nápoje, jsou (za dalších předpokladů) naplněny znaky skutkové podstaty přestupku dle § 22 odst. 1 písm. b) zákona o přestupcích.*“ *Ve stejném rozhodnutí vyslovil názor, podle něhož „předchází-li orgány veřejné moci do jisté míry obraně obviněných prostřednictvím argumentů souvisejících s tzv. fyziologickou hladinou tím, že za prokazatelné ovlivnění alkoholem v důsledku požití alkoholického nápoje považují pouze hodnoty vyšší než 0,20 g/kg alkoholu v krvi, je jejich chování vedeno pochopitelnou snahou o zefektivnění výkonu veřejné moci (přestože se může jevit problematickým z hlediska zásady legality, která se uplatní i ve správním trestání). Z takového postupu však není možno bez dalšího dovodit, že se postih daného přestupku fakticky uplatní až od „nemarginální“ hranice alkoholu v krvi, resp. že této hladině se přibližující hodnoty, jako je 0,24 g/kg v posuzované věci, zakládají rozumné pochybnosti o ovlivnění alkoholem v důsledku požití alkoholického nápoje“* (Rozsudek nejvyššího správního soudu ze dne 21. 9. 2010, č.j. 8 As 59/2010-78, publ. pod. č. 2168/2011 Sb. NSS, dostupný na www.nssoud.cz).

K odpovědnosti za tento přestupek postačí zavinění z nedbalosti. Podle § 13 ve spojení s ust. § 14 zákona o odpovědnosti za přestupky postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění. V těchto souvislostech je třeba zvažovat, zda přestupce mohl a měl vzhledem k okolnostem a svým poměrům měl a mohl předpokládat, že je ještě pod vlivem alkoholu, což připadá toliko v úvahu u přestupků s hraničními limity zjištěného alkoholu v dechu. Nejvyšší správní v těchto souvislostech v rozsudku ze dne 12. 5. 2011, č.j. 7 As 105/2010-96 (dostupného na www.nssoud.cz) dospěl k závěru, že „*Měl-li obviněný z přestupku podle § 22 odst. 1 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění účinném do 31. 7. 2011 přiměřené důvody se domnívat, že v době, kdy řídil vozidlo, již nemohl být alkohol v jeho krvi v míře přesahující fyziologickou hladinu přítomen, nejednal zaviněně. Odpovědnost za tento přestupek by pak u něho nepřicházela v úvahu.*“ K takovému to závěru dospěl poté, co se přestupce doznal, že předchozího dne konzumoval alkohol, konzumaci alkoholu však cíleně ukončil s tím, že mu bylo známo, že bude vykonávat činnost řidiče a s ohledem na dosažený stav poznání se domníval, že alkohol z jeho organismu bude vyloučen, což se však nestalo, neboť jeho organismus odbourávala pomaleji, než tomu je typicky. Dlužno podotknout, že správní orgán realizující správní postih tíží břemeno dokazování a

je na něm, aby v případě takovéto obrany přestupce zjišťoval všechny skutečnosti, zejména to, zda např. v minulosti přestupce neměl možnost seznámit se s touto okolností např. tím, že již jednou čelil obdobnému problému, a tedy mohl a měl vědět, že jeho metabolismus vylučuje alkohol z těla atypicky. S touto skutkovou podstatou přestupku se pak, podle mého názoru, bude typicky pojit přestupkové jednání řidičů, kteří spíše řídí motorové vozidlo v takové době, kdy jsou ještě pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, nebo bezprostředně poté co konzumovali alkohol či jinou návykovou látku, přičemž alkohol nebyl zcela z organismu řidiče vyloučen, nebo dosud nebyl organismem absorbován typicky u řidičů, co se zastaví „na jedno“ a dále pokračují v jízdě. To, zda bude na řidiče aplikováno ust. § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, nebo ust. § 125c odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu tkví v tom, zda tato osoba vykazuje objektivní známky ovlivnění alkoholem, tj. změnu psychomotorických a kognitivních funkcí.

S tím pak souvisí i dokazování v souvislosti s přestupky spáchanými v době, kdy řidič byl pod vlivem jiné návykové látky. Nejvyšší soud k tomuto problému zaujal stanovisko ve svém usnesení ze dne 12. 5. 2010 sp. zn. 8 Tdo 449/2010, kde dospěl k závěru že *„V případě pachatele, který řídil vozidlo pod vlivem jiné návykové látky než alkoholu, bude nutné vždy zjistit dostatek poznatků nejenom o tom, o jakou látku se jednalo, ale i v jakém množství byla v jeho krvi či moči obsažena. Ani tyto skutečnosti však nestačí proto, aby bylo možné dostatečně objektivně posoudit, zda obviněný i přes tuto skutečnost naplnil znaky trestného činu podle § 201 trestního zákoníku. V takovém případě se řízení neobejde bez přibrání znalce z oboru toxikologie, který by podle zjištěných hodnot posoudil, jaké množství předmětné omamné látky měl obviněný v době řízení motorového vozidla v těle. Na základě tohoto poznatku pak znalec z oboru zdravotnictví, odvěti psychiatrie podle zjištěného množství event. jeho koncentrace, doby, po kterou měl pachatel předmětnou látku v těle, reakcí, které byly jinými důkazy zjištěny, jimiž se jednání obviněného projevovalo, atd., určil, jak dalece byl obviněný v době jízdy zjištěným druhem a množstvím návykové látky ovlivněn. Nelze vyloučit, aby znalec s ohledem na tato zjištění vztahující se k některé z návykových látek kromě alkoholu vymezil, s jakým množstvím alkoholu lze předmětné zjištěné množství a charakter návykové látky v těle pachatele srovnat.“* „Podstatným důkazem, bez něhož se posouzení věci neobejde, je vypracování znaleckého posudku z oboru toxikologie, neboť je nutné, aby bylo nad všechny pochybnosti odborníky stanoveno na podkladě ve věci zajištěných důkazů... jakou látku moč obviněného v době odběru obsahovala

a aby znalec stanovil její množství v těle obviněného v době činu. Nezbytné bude též porovnat takto znalcem určené množství zjištěné látky ve vztahu k hodnotě jedné promile alkoholu v krvi průměrného občana nebo osoby srovnatelné s tělesnými proporcemi obviněného, (jež je obecně považována za hraniční hodnotu vymezující trestný čin o přestupku), resp. aby vyjádřil, jak dalece je jím zjištěné množství s touto hodnotou ve vztahu k ovlivnění obviněného srovnatelné či porovnatelné.“ „Po takto učiněných zjištěních se dále řízení neobejde bez příbrání znalce z oboru psychiatrie, který by na podkladě znalcem toxikologem stanoveného množství konkrétní návykové látky v těle obviněného nejprve zjistil, jak je obviněný na uvedené látce závislý, resp. byl v době činu, a jak bylo zjištěné množství způsobilé ovlivnit způsobilost obviněného řídit motorové vozidlo za podmínek, jež byly v projednávané věci objasněny.“ V souvislosti s tímto problémem pak nelze než konstatovat, že právě odhalování a projednávání přestupků v souvislosti s ovlivněním řidiče jinou návykovou látkou než alkoholem klade na správní orgán poměrně tuhé podmínky, neboť nelze činit rozdíl, mezi trestním řízením a správním řízením trestním, které jsou ze své povahy “trestními řízeními“ ve smyslu čl. 6 Úmluvy o ochraně lidských práv a sankce v těchto trestních řízeních ukládané jsou způsobilé citelně zasáhnout přestupce nejen v jeho majetkové sféře, ale i na jeho objektivním právu řídit motorová vozidla.

Správní trest

Za tento přestupek se uloží pokuta od 2 500 Kč do 20 000 Kč a zákaz činnosti od 6 měsíců do jednoho roku.¹⁰⁰ Za tento přestupek se započítává řidiči motorového vozidla 7 bodů v bodovém hodnocení řidiče, je-li zjištěný obsah alkoholu v krvi vyšší než 0,3 promile. V případě ovlivnění jinou než návykovou látkou než alkoholem se řidiči motorového vozidla započítá 7 bodů vždy.

Fyzická osoba se dopustí přestupku § 125c odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jinou návykovou látkou. Pachatelem tohoto přestupku může být jenom řidič ve smyslu ust. § 2 písm. d) zákona o silničním provozu včetně jezdce na zvířeti. Tato skutková podstata je ve vztahu speciality k přestupku podle § 35 odst. 1 písm. o) bod 1 a 2 zákon o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek. Obdobu této skutkové podstaty najdeme

¹⁰⁰ Srov. § 125c odst. 5 písm. c) a odst. 6 písm. b) zákona o silničním provozu.

v trestním zákoníku u trestného činu resp. přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 trestního zákoníku. Jak již bylo naznačeno výše tato skutková podstata přestupku na rozdíl od skutkové podstaty přestupku podle § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu vyžaduje dalším znakem objektivní stránky přestupku, a to stavu vylučujícím způsobilost k řízení vozidla, kterou si řidič přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky. Obecně je přijato, že tento neurčitý právní termín je vykládán tak, že jde o takový stav, kdy již osoba není schopna bezpečně vykonávat určitou činnost – řídit vozidlo. Nejvyšší soud ve svém usnesení ze dne 28. listopadu 2007, č.j. 3 Tdo 1215/2007 (dostupné na www.nsoud.cz) rezultoval, že *„V obecné rovině je nejprve zapotřebí uvést, že trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 odst. 1 tr. zák. se dopustí pachatel, který, byť i z nedbalosti, vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku. Stav vylučující způsobilost je třeba v každém konkrétním případě zjišťovat a dokazovat. Zároveň je třeba připomenout, že podle poznatků lékařské vědy není žádný, tedy ani nadprůměrně disponovaný řidič, schopen bezpečně řídit motorové vozidlo, dosáhne-li hladina alkoholu v jeho krvi nejméně 1,00 g/kg (1 promile). Nejvyšší soud v rozhodnutí ze dne 17. 2. 2000, sp. zn. 5 Tz 202/99, vyslovil, že trestní stíhání obviněného řidiče motorového vozidla pro trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 tr. zák. není vyloučeno ani v případě, jestliže se nepodařilo objektivně (tj. odběrem a vyšetřením krve) zjistit přesné množství alkoholu v jeho krvi v době jízdy. Citované ustanovení totiž podmiňuje trestní odpovědnost stavem, který vylučuje způsobilost k výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl pachatel ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku. Na takový stav lze sice usuzovat především z množství (hladiny) alkoholu v krvi řidiče, ale není-li tento údaj k dispozici, je možné a nutné stav vylučující způsobilost vyvodit ze souhrnu ostatních okolností, za nichž byla jízda řidiče motorového vozidla uskutečněna, např. z druhu a množství alkoholických nápojů požitých řidičem před jízdou z doby, kdy k požití došlo, ze způsobu jízdy, z celkového chování řidiče apod.“* Obdobně Nejvyšší soud ve svém usnesení rezultuje: *„Podle poznatků lékařské vědy není žádný, tedy ani nadprůměrně disponovaný řidič motorového vozidla, schopen bezpečně řídit motorové vozidlo dosáhne-li hladina alkoholu v jeho krvi neméně 1,00 g/kg (1 promile). To ovšem neznamena, že měl-li řidič v době řízení vozidla v krvi menší*

množství alkoholu než 1 promile, byl způsobilý k řízení vozidla. Každé ovlivnění alkoholem snižuje schopnosti k řízení, jelikož řidič pak není schopen správných a včasných vjemů a pohotových reakcí na situace vznikající v dopravním provozu. Pro trestní odpovědnost je důležité, k jak výraznému snížení těchto schopností vlivem požitého alkoholu došlo.“ Tedy touto skutkovou podstatou přestupků je pamatováno na jednání těch řidičů vozidel, z jejichž psychosomatických funkcí a kognitivních funkcí je zřejmé, že nejsou schopni bezpečně ovládat motorové vozidlo a současně zjištěné hodnoty alkoholu či jiné návykové látky nedosahují hodnot, aby byla naplněna skutková podstata přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 trestního zákoníku. Případně na ty řidiče, u nichž takové hodnoty zjištěny byly, nicméně s ohledem např. na hmotně právní korektiv vyjádřený v 12 odst. 2 trestního zákoníku ve spojení s naplňováním zásady subsidiarity trestní represe se zdá, že trestní postih s ohledem na zásadu ultima ratio není v daném případě vhodný, např. řídí-li řidič motorové vozidlo byť zjevně nezpůsobilý k řízení motorového vozidla v uzavřeném areálu na účelové komunikaci, za situace, kdy nemůže způsobit škodu ani jiný škodlivý následek.

Správní trest

Za tento přestupek se uloží pokuta od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti od 12 měsíců do dvou let.¹⁰¹ Řidiči motorového vozidla se započítává se 7 bodů.

Zákonodárce v ust. § 125c odst. 1 písm. f) pod body 2 až 4 zákona o silničním provozu vymezuje skutkové podstaty přestupků spočívajících v porušení povinností řidiče dodržovat předepsanou rychlost a to stanovenou zákonem coby nejvyšší dovolenou rychlost v obci, mimo obec a na dálnici, tak i příslušnou dopravní značkou. Rozlišovacím kritériem těchto skutkových podstat přestupků je konkrétní hodnota překročení nejvyšší dovolené rychlosti.¹⁰²

Podle § 79a zákona o silničním provozu, je za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích oprávněna měřit rychlost výhradně Policie ČR a obecní policie. Toto oprávnění není možné přenést na žádný jiný subjekt ať již

¹⁰¹ Srov. § 125c odst. 5 písm. a) a odst. 6 písm. a) zákona o silničním provozu.

¹⁰² VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 354. ISBN 978-80-7400-409-4.

veřejnoprávní, nebo soukromoprávní¹⁰³ neboť jde o výkon veřejné správy.¹⁰⁴ Měření rychlosti Obecní policií je podmíněno součinností s Policií ČR a měřením rychlosti jen na místech určených policií ČR. Tedy výstup o měření rychlosti obecní policií je zákonný jedině tehdy, jednalo-li se o místo určené k měření výhradě Policií ČR, v opačném případě by šlo o nezákonně získaný důkaz, neboť zákonodárce bezpodmínečně normuje jednoznačný pokyn postupovat podle pokynů Policie ČR.¹⁰⁵ S měřením rychlosti realizovaným obecní policií pak souvisí poměrně rozšířený fenomén obcházení zákona, kdy na činnosti obecní policie participují soukromoprávní subjekty, které pronajímají měřiče – zejména ty úsekové obecním policiím. Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 17. 12. 2014, č.j. 9 As 185/2014-27 (dostupný www.nssoud.cz) mimo jiné rezultoval, že široká míra participace na výkonu státní moci subjektem, jehož zájem je, aby byly uloženy a vymoženy co nejvyšší pokuty, nutně vede k obcházení zákona a k nepřipustnému přenosu výkonu veřejné správy na soukromí subjekt. Měřit rychlost vedle Policie ČR a Obecní policie může i Vojenská policie a to rovněž v souvislosti s měřením rychlosti vozidel ozbrojených sil a dále i při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu v chráněných objektech ve smyslu ust. § 9 odst. 2 a odst. 4 zákona č. 300/2013 Sb., o vojenské policii v rozhodném znění (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 7. 2014, č.j. 9 As 158/2014-10, dostupný na www.nssoud.cz).

Přestupků podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 až 4 zákona o silničním provozu se mohou v zásadě dopustit všichni řidiči řídící vozidlo, tedy nemusí jít vždy o řidiče motorového vozidla.

Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona o silničním provozu, se fyzická osoba dopustí tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení

¹⁰³ Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 4. 2008, č.j. 1 As 12/2008-67. Měření rychlosti vozidel na pozemních komunikacích nelze jakožto součást působnosti policie a obecní policie při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích podle zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, přenést bez zákonného zmocnění na jiný subjekt (§ 79 odst. 8 a § 124 odst. 8 a 9 tohoto zákona).

¹⁰⁴ Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 10. 2008, č.j. 7 As 6/2008162. Měření rychlosti vozidel na pozemních komunikacích bylo i podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění účinném do 30. 6. 2006 součástí působnosti Policie ČR při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích [§ 124 odst. 7 písm. a) a odst. 8 citovaného zákona], byť to nebylo výslovně a speciálně stanoveno jako v § 79 odst. 8 téhož zákona ve znění účinném od 1. 7. 2006. Měření rychlosti vozidel za účelem kontroly povolené rychlosti bylo i do 30. 6. 2006 výkonem státní správy, k němuž byla zákonem zmocněna Policie ČR, a nikoliv soukromý subjekt (zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích). Měření rychlosti vozidel tudíž nebylo možno ani v této době přenést, v důsledku absence zákonného zmocnění, na jiný subjekt (zde soukromý subjekt).

¹⁰⁵ Srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 8. 2011, č.j. 1 As 42/2011-115. Dostupný na www.nssoud.cz.

vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km.h⁻¹ a více nebo mimo obec o 50 km.h⁻¹ a více. Tato skutková podstata je, podle mého názoru, způsobila sama o sobě vyvolat nebezpečí škodlivého následku, neboť spořívá v extrémním překročení nejvyšší dovolené rychlosti, tj. překročení rychlosti v řádu o více jak 60 % v obci a 40 % mimo obec. Přičemž řízení vozidla v limitech výrazně nad dovoleným limitem samo o sobě výrazně ztěžuje bezpečné ovládání vozidla jeho řidičem a ve své podstatě zcela neodůvodněně zakládá nejistotu v ostatních účastnících silničního provozu, kteří zcela rozumně a spravedlivě předpokládají, že i ostatní účastníci silničního provozu dodržují pravidla o nejvyšší dovolené rychlosti. S tím souvisí i zásada tzv. omezené důvěry v dopravě. Soudce ústavního soudu JUDr. Jaromír Jirsa vysvětluje, zásadu omezené důvěry takto: „*znamená, že řidič motorového vozidla může spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích, nevyplývá-li z konkrétní situace opak. Výjimkou z této zásady jsou případy, kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na situaci, aby bylo zabráněno kolizi (např. na komunikacích nebo v jejich blízkosti se pohybují děti, osoby těžce zdravotně postižené, přestárlé, zjevně volně pobíhající zvířata nebo to vyplývá z existence instalovaných dopravních značek). Důvodně spoléhat na to, že tito účastníci silničního provozu dodrží pravidla silničního provozu, může jen v případě, pokud z konkrétních okolností neplyne obava, že tomu tak nebude.*“¹⁰⁶

V žádném případě tedy nelze uvedený princip chápat tak, že pouhé porušení (buť úmyslné a několikanásobné) pravidel silničního provozu ze strany poškozeného znamená „vyvinění“ škůdce (obžalovaného). To ostatně vyplývá i z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 12. 2012, č.j. 7 As 91/2012-62, který se týká „tradiční“ situace v dopravním provozu předcházející těsně střetu dvou dopravních prostředků – řidič vyjíždí z vedlejší silnice na hlavní a spoléhá na to, že stihne vyjet tak, že se nestřetne s jiným vozidlem, o němž se domnívá, že jede předpisově, avšak to jede nepovolenou rychlostí: „*Příčinou dopravní nehody spočívající v tom, že vozidlo jedoucí po hlavní silnici se střetne s vozidlem jedoucím po vedlejší silnici, která se s hlavní silnicí kříží, je zásadně to, že řidič vozidla jedoucího po vedlejší silnici nedá vozidlu jedoucímu po hlavní*

¹⁰⁶ JIRSA, Jaromír. *Princip omezené důvěry v dopravě* [online]. 25. 11. 2016 [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/ustavni-pravo/princip-omezene-duvery-v-doprave>

silnici přednost. Výjimečně může být příčinou dopravní nehody jednání řidiče vozidla jedoucího po hlavní silnici, a sice tehdy, pokud řidič vozidla jedoucího po hlavní silnici v extrémní míře poruší stanovený rychlostní limit a současně rychlost jízdy vozidla jedoucího po hlavní silnici řidiči vozidla přijíždějícího po vedlejší silnici fakticky znemožní splnění povinnosti dát přednost. Faktické znemožnění splnění povinnosti se musí posuzovat s ohledem na konkrétní poměry místa, v němž ke střetu došlo. Rozhodnými okolnostmi tedy bude zejména to, nakolik jde o místo pro řidiče přijíždějícího po vedlejší silnici přehledné a nakolik mu umožňuje s dostatečným předstihem vidět vozidla přijíždějící po hlavní silnici a zohlednit jejich (případně i výrazně nadlimitní) rychlost.“ Podle mého názoru, je právě překročení nejvyšší dovolené rychlosti způsobilé založit takové situace, kdy povinný řidič de facto v důsledku porušení právní povinnosti jiného řidiče nebude mít možnost splnit svou povinnost dát přednost v jízdě, kdy takovou povinnost má zejména podle § 20 až § 24 zákona o silničním provozu.

Správní trest

Za tento přestupek se uloží pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti od 6 měsíců do jednoho roku.¹⁰⁷ Za přestupek podle bodu 2 se započítává řidiči motorového vozidla 5 bodů v bodovém hodnocení řidiče.

S jednotlivými skutkovými podstatami přestupků pak souvisí určitá nedůslednost zákonodárce, neboť ten v jednotlivých skutkových podstatách přestupků má v úmyslu sankcionovat toliko překročení nejvyšší dovolené rychlosti a otvírá tak prostor k úvahám o tom, zda každé překročení rychlosti je způsobilé založit odpovědnost za některý se shora uvedených přestupků, či nikoliv neboť pojmy dovolená a povolená rychlost nejsou synonyma (blíže je to rozvedeno v části 3.3, kde pojednám o přestupcích ohrožující plynulost a bezpečnost silničního provozu).

Přestupky podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5, 6, 7, 8, 9, 10, zákona o silničním provozu představují další skupinu přestupků souvisejících s řízením motorového vozidla spočívající v porušení takové právní povinnosti řidiče, které jsou sto vyvolat obecně nebezpečné situace a dokonce i přímo ohrozit ostatní účastníky silničního provozu.

Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 zákona o silničním provozu se dopustí fyzická osoba při řízení vozidla, která v rozporu s § 4 písm. b) a c)

¹⁰⁷ Srov. § 125c odst. 5 písm. d) a odst. 6 písm. b) zákona o silničním provozu.

nezastaví vozidlo na signál, který jí přikazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou. Tato skutková podstata přestupku je složena ze dvou samostatných skutkových podstat a postihuje porušení právních povinností řidiče, který nezastaví vozidlo z důvodů nezávislých na jeho vůli.

Prvá skutková podstata je přestupek spočívající v porušení právní povinnosti stanovené v ust. § 4 písm. b) zákona o silničním provozu spočívající v nezastavení vozidla na pokyn „stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích, anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích oprávněnou osobou. Podle § 79 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích je oprávněn zastavovat vozidla toliko:

- a) policista ve stejnokroji,
- b) vojenský policista ve stejnokroji,
- c) strážník obecní policie ve stejnokroji, a to před přechodem pro chodce (k zajištění bezpečného přechodu osob, jestliže to situace a stav přecházejících osob vyžaduje, nebo jestliže je řidič vozidla, nebo přepravovaná osoba podezřelá ze spáchání přestupku týkajícího se bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích),
- d) zaměstnanec provozovatele dráhy v blízkosti železničního přejezdu,
- e) účastník dopravní nehody, vyžadují-li to okolnosti podle § 47,
- f) dopravce podle § 49 odst. 4,
- g) vedoucí organizovaného útvaru školní mládeže, vedoucí organizované skupiny dětí, které dosud nepodléhají povinné školní docházce, a průvodce zdravotně postižených osob při přecházení vozovky,
- h) průvodce vedených nebo hnaných zvířat podle § 60 odst. 6,
- i) zaměstnanec vykonávající práce spojené se správou, údržbou, měřením, opravami a výstavbou pozemní komunikace a k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, označený podle prováděcího právního předpisu,
- j) osoba pověřená obecním úřadem obce s rozšířenou působností k zajištění bezpečného přechodu dětí a školní mládeže přes pozemní komunikaci v blízkosti školního zařízení (dále jen "pověřená osoba"); pověřená osoba je povinna při výkonu činnosti být označena podle prováděcího právního předpisu,

- k) celník ve stejnokroji při výkonu činností v rozsahu oprávnění stanovených zvláštními právními předpisy,
- l) příslušník Generální inspekce bezpečnostních sborů s vnějším označením podle zvláštního právního předpisu,
- m) ten, kdo je uveden v povolení zvláštního užívání pozemní komunikace spočívajícího v pořádání sportovní, kulturní, náboženské, zábavní nebo obdobné akce podle zákona o pozemních komunikacích, dosáhl-li věku 18 let,
- n) ten, kdo je uveden v povolení zvláštního užívání podle zákona o pozemních komunikacích jako doprovod při přepravě zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů.

Shora uvedené oprávněné osoby dávají znamení k zastavení vozidla vztyčenou paží nebo zastavovacím terčem a za snížené viditelnosti červeným světlem, kterým pohybují v horním půlkruhu. Z jedoucího vozidla dávají toto znamení kýváním paže nahoru a dolů nebo vysunutým zastavovacím terčem. Policista, vojenský policista, celník nebo strážník obecní policie může z jedoucího vozidla zastavovat vozidla i rozsvícením nápisu „STOP“ podle zvláštního právního předpisu ze směru jízdy zastavovaného vozidla, a to zepředu i zezadu. Dlužno podotknout, že shora uvedené osoby nejsou jedinými osobami, které mohou zastavovat vozidla. Dalšími osobami jsou příslušníci Hasičského záchranného sboru a strážníci obecní policie, neboť těm svědčí rovněž právo usměrňovat provoz na pozemních komunikacích ve vymezených případech, přičemž usměrňování provozu na pozemních komunikacích se děje, mimo jiné i zastavováním vozidel, což je patrné z ust. § 75 odst. 5) a 6) zákona o silničním provozu. Znamení k zastavení vozidla se musí dávat včas a zřetelně s ohledem na okolnosti provozu na pozemních komunikacích tak, aby řidič mohl bezpečně zastavit vozidlo a aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Pověřenou osobou může být pouze osoba starší 18 let, která je k činnosti podle odstavce 1 písm. j) dostatečně způsobilá. Pověřená osoba musí mít při činnosti podle odstavce 1 písm. j) u sebe pověření vydané obecním úřadem obce s rozšířenou působností. Pověření musí být časově omezeno, nejdéle na dobu jednoho roku. Na požádání je pověřená osoba povinna prokázat se policistovi platným pověřením. Takováto osoba může zastavovat vozidla pouze na přechodu pro chodce; kde přechod pro chodce není nebo je neschůdný, smí zastavovat vozidla i na jiném místě na vozovce. Pověřená osoba nesmí zastavovat vozidla v blízkosti křižovatky s řízeným

provozem, a to ani na přechodu pro chodce. Osoby podle odstavce 1 písm. m) a n) musí mít u sebe při výkonu oprávnění kopii povolení zvláštního užívání, ve kterém je uvedena jako osoba odpovědná za průběh zvláštního užívání pozemní komunikace nebo jako doprovod při přepravě zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů, a musí být viditelným způsobem označena. Na požádání je tato osoba povinna prokázat se policistovi kopií povolení zvláštního užívání.

Pro naplnění skutkové podstaty, tohoto přestupku, je způsobilým protiprávním jednáním, jen takové jednání, které je neuposlechnutím pokynu, ze kterého přímo vyplývá pokyn „stůj“, který je dáván včas, zřetelně a v dostatečné míře, aby řidič mohl bezpečně zastavit vozidlo a aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Pokyny „stůj“ mohou být dávány nejen tak, jak je uvedeno v ust. § 79 odst. 2 zákona o silničním provozu, ale i způsoby uvedenými v ust. § 75 zákona o silničním provozu, kde jsou popsány pokyny řízení provozu policistou, přičemž řada pokynů zde uvedených rovněž znamená pokyn „stůj“. Typicky se jedná o postoj policisty a jeho pokyny paží. Např. samotný postoj policisty, který stojící čelem resp. zády k proudu jedoucích vozidel v tomto směru, znamená pro tyto řidiče pokyn „stůj“, aniž by policista musel signalizovat stavěcím terčem či jiným způsobem pažemi, obdobně je tomu i v dalších případech viz ust. § 75 odst. 1 písm. a) až d) zákona o silničním provozu. S tím souvisí i liberační důvody této skutkové podstaty přestupku, které můžeme nalézt v ust. § 79 odst. 3 zákona o silničním provozu, neboť postižitelné je porušení shora uvedené právní povinnosti řidiče za předpokladu, že znamení bylo dáváno k tomu oprávněnou osobou, včas a zřetelně s ohledem na okolnosti silničního provozu. Tedy řidič musí mít reálnou možnost pokyn „stůj“ rozpoznat a musí mít reálnou možnost jej také uposlechnout a současně musí mít řidič možnost bezpečně zastavit vozidlo. S tímto problémem pak souvisí okolnost zákonnosti počínání osob obráněných k zastavování vozidel, v reálných situacích nejspíše příslušníků Policie ČR a strážníků Obecní policie. V zásadě adresát pokynu „stůj“ nemá možnost úvahy, zda uposlechně, či nikoliv, takováto volba mu vůbec nepřísluší, jedná se ze strany oprávněného o bezpodmínečný pokyn k zastavení,¹⁰⁸ který je však limitován nejen jeho vlastním provedením (jak bylo poukázáno na liberační důvody uvedené v ust. § 79 odst. 3 zákona o silničním provozu), ale mohou nastoupit i další okolnosti, jako jsou například povětrnostní vlivy, zhoršené klimatické podmínky, které jsou

¹⁰⁸ Srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 8. 2011, č.j. 1 As 63/2011-90. Dostupný na www.nssoud.cz.

vnějšími vlivy, které mohou rovněž řidiče nepříznivě ovlivnit, a tedy aplikace právě této skutkové podstaty přestupku, může být v reálných situacích značně obtížná s ohledem právě na skutečnost, že pokyn musí být dáván skutečně precizně, a jeho splnění nemůže být omezováno vnějšími vlivy na vůli řidiče zcela nezávislými.¹⁰⁹ Podle mého názoru, forma nedbalosti, právě tohoto přestupku, je zcela nešťastná a měla by být určena forma úmyslného porušení, právě tohoto přestupku, s ohledem na to, že by mělo být tímto způsobem sankcionováno právě úmyslné nezastavení na signál „stůj“, kterým je v zásadě buď usměrňován provoz na pozemních komunikacích, nebo jde o úkon směřující k vlastnímu naplnění oprávněného subjektu typicky Příslušníka policie k realizování dohledu nad silničním provozem.

Druhou skutkovou podstatou tohoto přestupku je situace, kdy řidič poruší povinnost zastavit vozidlo na signál ve smyslu ust. § 4 písm. c) zákona o silničním provozu. V zásadě je každý povinen bezpodmínečně řídit se světelnými případně akustickými signály, kterými je řízen provoz na pozemních komunikacích ve smyslu ust. § 4 písm. c) ve spojení s ust. § 65 zákona o silničním provozu, které jsou nadřazeny dopravním značkám upravujícím přednost (§ 76 odst. 6 zákona o silničním provozu). Jak již bylo naznačeno výše, tato povinnost řídit se světelnými jako i akustickými signály, dopadá na každého, tedy řidiče nevyjímaje. Nicméně řidičům jsou adresovány příkazy „stůj“ uvedené v ust. § 70 odst. 2 písm. a) a d), jako i v ust. § 71 odst. 5 a 6 zákona o silničním provozu, které platí pro každého. V ust. § 73 zákona o silničním provozu jsou signály „stůj“ normované pro cyklisty. V souvislosti s přestupky řidičů motorových vozidel, je třeba zohlednit zejména povinnosti řidičů podle § 70 odst. 2 písm. a) a d) zákona o silničním provozu, kde normuje řidičů v písmeni a), že ze signálu s červeným světlem "Stůj!" vyplývá povinnost zastavit vozidlo před dopravní značkou "Příčná čára souvislá", "Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!" a "Příčná čára souvislá s nápisem STOP", a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením. V písmeni d) pak řidiči vyplývá na signál se žlutým světlem "Pozor!" povinnost zastavit vozidlo před dopravní značkou "Příčná čára souvislá", "Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!" a "Příčná čára souvislá s nápisem STOP", a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením; je-li však toto vozidlo při rozsvícení tohoto signálu již tak blízko, že by řidič nemohl vozidlo bezpečně zastavit, smí pokračovat v jízdě. Svítí-li světlo

¹⁰⁹ Srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 1. 6. 2010, č.j. 2 As 25/2010-65. Dostupný na www.nssoud.cz.

tohoto signálu přerušovaně, nejde o křižovatku s provozem řízeným světelnými signály, tedy se řidič musí řídit dopravními značkami. Zákonodárce v písmeni d) řidiči nestanovil absolutní povinnost zastavit vozidlo na signál „žlutého“ světla, neboť současně normuje výslovné dovolení pokračovat v jízdě za situace „*je-li však toto vozidlo při rozsvícení tohoto signálu již tak blízko, že by řidič nemohl vozidlo bezpečně zastavit*“. Zákonodárce s takovouto eventualitou výslovného dovolení pokračovat v jízdě, paradoxně ale nepočítá v ust. § 71 odst. 6 zákona o silničním provozu a to v okamžiku, kdy se rozsvítí přerušovaná červená světla, jejich uvedení v činnost nepředchází žádná výstraha. Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 10. 5. 2012, č.j. 3 As 3/2012-20 (dostupný na www.nssoud.cz) dospěl k závěru, že nestačí jen zastavit vozidlo, je třeba zdržet se i další jízdy, pokud na světelné signalizaci stále svítí signál, který znamená pro řidiče povinnost zastavit vozidlo. K odpovědnosti za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 zákona o silničním provozu, podle Nejvyššího správního soudu dojde pouze tehdy „*pokud je provedeními důkazy mimo jakoukoliv pochybnost prokázáno, že účastník řízení nezastavil vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního předpisu*“.¹¹⁰

Správní trest

Za tento přestupek se uloží pokuta od 4 000 Kč do 7 500 Kč, jde-li o přestupek spáchaný v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát. Příkazem na místě do 2 500 Kč. Tomu, kdo spáchal tento přestupek v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních, se uloží i sankce zákazu činnosti na dobu od jednoho měsíce do jednoho do šesti měsíců. Vedle pokuty, bude zákazem činnosti na dobu od jednoho do šesti měsíců potrestán rovněž ten, kdo spáchal tento přestupek úmyslně tím, že nezastavil vozidlo na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích, anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou.¹¹¹ Za přestupek se započítává řidiči motorového vozidla 5 bodů v bodovém hodnocení řidiče.

Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 6 zákona o silničním provozu se dopustí fyzická osoba při řízení vozidla, která v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejití vozovky nebo

¹¹⁰ Srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 6. 2012, č.j. 7 As 15/2012-33. Dostupný na www.nssoud.cz.

¹¹¹ § 125c odst. 5 písm. e) ve spojení s odst. 6 písm. b) a c) bod 1, a odst. 7 písm. c) zákona o silničním provozu.

nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kdy je povinna tak učinit, nebo ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje, nebo v rozporu s § 5 odst. 2 písm. g) ohrozí chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání. Zákonodárce stanovil každému v ust. § 4 písm. a) zákona o silničním provozu povinnost chovat se ohleduplně a ukázněně. Nadto zákonodárce stanovil řidiči v ust. § 5 tohoto zákona i další povinnosti, zejména povinnost věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích, mimo jiné pak dbát zvýšené opatrnosti zejména vůči dětem, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, osobám těžce zdravotně postiženým a s nížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, sníží-li rychlost jízdy nebo zastaví-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem, a současně mu výslovně zakázal ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu pro chodce. V této souvislosti zákonodárce uložil řidiči i povinnost v případě potřeby zastavit vozidlo před přechodem pro chodce¹¹² (povinnost zastavit vozidlo před přechodem pro chodce se nevztahuje na řidiče tramvaje). Rovněž tato skutková podstata přestupku se sestává z vícero (tří) skutkových podstat. V prvním případě je sankcionována povinnost řidiče počínat si takovým způsobem, aby umožnil chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky, s čímž nutně souvisí povinnost řidiče nesmět ohrozit nebo omezit chodce (srov. § 2 písm. l) a § 2 písm. m) zákona o silničním provozu). Dále je v této skutkové podstatě stíháno porušení povinnosti zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, kdy je tak řidič povinen učinit. Přechod pro chodce je místo vyznačené na pozemní komunikaci (srov. § 2 písm. dd) zákona o silničním provozu) označené vodorovnou dopravní značkou V7a – Přechod pro chodce jako i informativní svislou dopravní značkou IP6 – Přechod pro chodce. Druhou skutkovou podstatu je stíháno porušení povinnosti řidiče neohrozit chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje. Zákonodárce v zásadě nedělá rozdíl, o jaký typ komunikace jde. Třetí a poslední skutkovou podstatou je stíháno porušení povinnosti řidiče neohrozit chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání. Zákonodárce touto skutkovou

¹¹² VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 288 a násl. ISBN 978-80-7400-409-4.

podstatou přestupku a sankcemi má snahu, jednak chránit chodce a odradit řidiče od porušování pravidel silničního provozu zejména proto, že střet vozidla s chodcem má zpravidla vždy škodlivé následky, neboť je tak dána vysoká pravděpodobnost újmy na zdraví či životě člověka. S tím souvisí až, podle mého názoru, přepjaté nazírání na povinnosti řidiče, neboť je to řidič, kterému jsou normovány takové povinnosti, které v reálném silničním provozu jsou přinejmenším obtížně splnitelné. Tohoto přestupku se lze v zásadě dopustit dvěma způsoby, jednak tím, že řidič nezastaví před přechodem pro chodce v situaci, která je popsána v ust. § 5 odst. 2 pod písm. f) a g), nebo ohrozí či omezení chodce ať již přecházejícího nebo, který chce vozovku přejít. Jak již bylo naznačeno výše, zákonodárce se tímto snaží zabezpečit vyšší míru bezpečnosti chodců a přimět řidiče k větší obezřetnosti. Podle mého názoru, je třeba na tento problém třeba hledět skrze skutečnost, že i chodci jsou účastníky silničního provozu, tedy i oni se musejí chovat zákonem předvídaným způsobem, zejména musejí naplňovat standardy chování každého účastníka silničního provozu vyjádřenými v ust. § 4 pod písm. a) až c) jako v § 3 odst. 1 jako i podle § 53 a 54 zákona o silničním provozu. V případech, kdy řidič má povinnost umožnit chodci nerušený přechod pozemní komunikace, popřípadě i zastavit vozidlo je vždy nezbytné posuzovat rovněž chování chodce, zda se nechoval v rozporu se zákonem a svých chováním tak nezapříčinil buď ztížení, nebo zcela nezmařil možnost řidiče splnit svou povinnost podle § 5 odst. 2 zákona o silničním provozu. S ohledem na princip omezené důvěry v dopravě je třeba vždy poměřovat všechny známé okolnosti, k tomu se ostatně vyslovil i Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 28. 8. 2008, č.j. 5 As 32/2008-51 (dostupný na www.nssoud.cz), kde rezultoval „Nelze automaticky vinit ze spáchání přestupku dle § 22 odst. 1 písm. h) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, porušením povinnosti stanovené v § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, řidiče automobilu, který, jakkoli nestandardní chování chodců ve vozovce předvídá a počíná si s maximální opatrností, nemůže již střetu nijak zabránit. Zavinění obviněného ze spáchání přestupku nutno posuzovat také s ohledem na tzv. princip omezené důvěry, podle něhož po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal veškerá možná porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky, tedy i chodci, v daném případě pohybujícími se na komunikaci s možností výskytu (byť omezeného) motorových vozidel. Příčina dopravní nehody je zásadním skutkovým zjištěním pro zjištění zavinění a rozhodnutí o spáchání přestupku. Není proto bez významu, zda ke střetu

s vozidlem došlo vinou neopatrné jízdy řidiče, nebo to byl naopak chodec, který náhle bez rozhlédnutí do vozovky vstoupil. “

Správní trest

Příkazem na místě lze za tento přestupek uložit pokutu do 2 500 Kč. Pokuta za tento přestupek se uloží ve výši 2 500 Kč až 5 000 Kč. Tomu, kdo spáchal tento přestupek v době po sobě jdoucích dvanácti měsících jednou a vícekrát se uloží i sankce zákazu činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců.¹¹³ Za nezastavení vozidla před přechodem pro chodce, v případech, kdy je tak povinen učinit se započítávají 3 body, za ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky, se započítávají 4 body, za ohrožení chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání se započítává 5 bodů.

Přestupky podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7, bod 8 a bod 9 jsou dopravními přestupky, jejichž skutkové podstaty zakazují určité jednání řidiči a současně odkazují na konkrétní případy zakázaného jednání, taxativně popsaného právě v zákoně o silničním provozu. Pro naplnění materiální stránky těchto přestupků není podstatné, zda došlo ke způsobení dopravní nehody či nikoliv, nýbrž je podstatné to, zda došlo k ohrožení zájmů společnosti na ochraně bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Na tyto přestupky lze hledět skrze rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 8. 2009, č.j.: 9 AS 77/2008-50, kde soud uzavírá: *“Skutková podstata přestupku podle § 22 odst. 1 písm. f) bodu 7. zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, je po formální stránce svojí povahou skutkovou podstatou zakazující a současně odkazující na konkrétní případy zákazu předjíždění v zákoně č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, pro jejíž naplnění není podstatné, zda byla způsobena dopravní nehoda či nikoli. Materiální stránka přestupku pak v daném případě spočívá v tom, že došlo k ohrožení zájmu společnosti na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. “*

Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu se dopustí fyzická osoba při řízení vozidla, která předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno. Zákonodárce tímto přestupkem sankcionuje jednak porušení zákazu předjíždět v situacích, které jsou stanoveny obecnou úpravou na pozemních komunikacích, a dále i zákaz předjíždění vyplývající z místní, nebo

¹¹³ § 125c odst. 5 písm. f), odst. 6 písm. c) bod 1 a odst. 7 písm. c) zákona o silničním provozu.

přechodné úpravy na pozemních komunikacích. Ke škodě výkladu, je skutečnost, že ačkoliv zákonodárce normuje jednotlivé situace, ve kterých je zakázáno předjíždět, paradoxně neposkytl výklad neurčitého termínu „předjíždění“. Podmínky předjíždění jsou zákonodárcem upraveny v ust. § 17 a v § 36 zákona o silničním provozu. Přičemž situace, kdy je zakázáno předjíždět jsou v právním předpise taxativně vyjmenovány v ust. § 17 odst. 5 zákona o silničním provozu a jde o situace, kdy řidič vůbec nesmí započít s předjížděcím manévrem.¹¹⁴

Řidič nesmí předjíždět:

- a) nemá-li před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí,
- b) jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet,
- c) jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích,
- d) na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a bezprostředně před nimi,
- e) dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo podle odstavce 1 nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v tomtéž směru jízdy,
- f) na křižovatce a v těsné blízkosti před ní; tento zákaz neplatí
 1. jde-li o předjíždění vpravo podle odstavce 1,
 2. jde-li o předjíždění jízdních kol, mopedů a motocyklů bez postranního vozíku,
 3. na hlavní pozemní komunikaci,
 4. na křižovatce s řízeným provozem,
- g) na železničním přejezdu a v těsné blízkosti před ním.

Jak již bylo naznačeno výše obecná úprava předjíždění, je uvedena v ust. § 17 zákona o silničním provozu, nicméně i v ust. § 36 odst. 4 tohoto zákona nalezneme přímý zákaz určený řidičům nákladních vozidel o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg a řidičům jízdních souprav, jejíž celková délka přesahuje

¹¹⁴ Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 8. 2011, č.j. 2 As 106/2010-141 (dostupného na www.nssoud.cz): Ustanovení § 17 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, popisuje povinnosti řidiče při zákonně zahájeném a prováděném manévru předjíždění. Naopak § 17 odst. 5 citovaného zákona taxativním způsobem vymezuje situace, ve kterých je předjíždění zakázáno, tj. kdy řidič nesmí předjížděcí manévr vůbec zahájit.

7 metrů, nepředjíždět jiná vozidla, pokud pro předjetí nemají dostatečnou rychlost, takže by omezil v jízdě ostatní vozidla svou nižší rychlostí jízdy.

Další skupinou zákazů předjíždění jsou místa, kde je to místní nebo přechodnou úpravou na pozemních komunikacích zakázáno. Tato úprava je provedená dopravními značkami (srov. § 61 odst. 2, 3 zákona o silničním provozu), přičemž Nejvyšší správní soud v této souvislosti v rozsudku ze dne 28. 5. 2009, č.j. 1 As 27/2009-76 (dostupný na www.nssoud.cz) uzavírá: „*Přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 odst. 1 písm. f) bod 7 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, spáchá též ten, kdo poruší zákaz předjíždění stanovený dopravní značkou.*“ V této souvislosti pak NSS rovněž uvádí... *“rozlišujeme dopravními značkami právě taková místa, kde je předjíždění s ohledem na charakter místa obzvláště nebezpečný...”* Dopravními značkami, které zakazují předjíždění, jsou v zásadě svislé dopravní značky a to B 21a Zákaz předjíždění, které zakazují řidiči motorového vozidla předjíždět motorové vozidlo vlevo s výjimkou motocyklů bez postranního vozíku a B 22a Zákaz předjíždění pro nákladní automobily, které zakazuje řidiči nákladního automobilu o nejvyšší povolené hmotnosti převyšující 3 500 kg předjíždět motorové vozidlo vlevo. Na vozovce se dvěma a více jízdními pruhy v jednom směru jízdy nesmí řidič nákladního automobilu o nejvyšší povolené hmotnosti převyšující 3 500 kg užít k jízdě jiného než pravého jízdního pruhu, není-li to nutné k objíždění.

Zákazové značky, zakazující předjíždění, jsou zpravidla doplněny vodorovným dopravním značením nejčastěji V 1a Podélná čára souvislá, která se používá zejména k oddělení jízdních pruhů s protisměrným provozem, k oddělení části řadicích pruhů a k oddělení části odbočovacího nebo připojovacího pruhu od průběžného pruhu. Slouží-li značka k oddělení jízdních pruhů s protisměrným provozem, musí řidič jet vpravo od této značky. Značku je zakázáno přejíždět nebo ji nákladem přesahovat, pokud to není nutné k objíždění, odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci. Další vodorovnou dopravní značkou používanou v souvislosti se zákazem předjíždění je vodorovná dopravní značka V 1b Dvojitá podélná čára souvislá, která se používá k oddělení protisměrných jízdních pruhů na vozovce s více než dvěma jízdními pruhy. Značku lze v odůvodněných případech použít také na vozovce se dvěma jízdními pruhy. Řidič je povinen jet vpravo od této značky. Značku je zakázáno přejíždět nebo ji nákladem přesahovat, pokud to není nutné k objíždění. Jak je zřejmé z účelu vodorovných

dopravních značek (oddělení jízdních pruhů), nerespektování vodorovného dopravního značení, resp. porušení zákazu přejíždění této značky, není přestupkem podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu, neboť tato značka nezakazuje předjíždění, nýbrž slouží k spíše k vizuálnímu oddělení jízdních pruhů, a tedy se jedná o porušení povinnosti podle § 4 písm. c) tohoto zákona a příslušnou právní kvalifikací by tak byl přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu.¹¹⁵ Podle rozsudku nejvyššího správního soudu ze dne 15. 1. 2014, č.j. 6 As 110/2013-52 (dostupný na www.nssoud.cz). *“K naplnění objektivní stránky tohoto přestupku se vzhledem k jeho ohrožovacímu charakteru nevyžaduje, aby uvedeným jednáním byl skutečně ohrožen někdo život, zdraví či majetek. Postačuje, že byl daným jednáním ohrožen zájem společnosti zájem společnosti, nikoliv konkrétní jednotlivci.“*

Správní trest

Za tento přestupek se uloží pokuta ve výši od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku. Záznam 7 bodů se provede řidiči motorového vozidla, jehož skutková podstata přestupku spočívala v předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno.

Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu se dopustí fyzická osoba při řízení vozidla, která nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě. Touto skutkovou podstatou přestupku je stíháno porušení povinnosti řidiče ve smyslu ust. § 2 písm. q) zákona o silničním provozu dát přednost v jízdě, tyto povinnosti vycházejí jednak z obecné právní úpravy, a rovněž i z místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Primárně nalezneme povinnost řidiče dát přednost v jízdě v ust. § 12 odst. 7, jako i v ust. § 20, dále pak v ust. § 21 odst. 5 a 6 a v ust. 22 zákona o silničním provozu. Zachování povinnosti dát přednost v jízdě je nezbytná, jak při samotné organizaci silniční dopravy na pozemních komunikacích, tak i při křížení se těchto komunikacích, přičemž právě přednost v jízdě hraje významnou roli nejen z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ale i ve vztahu k vzájemné společenské interakci. Dáním přednosti v jízdě tak neznamená počínat si tak, aby povinný řidič vůči ostatním účastníkům silničního provozu si počínal tak, aby je žádným způsobem neomezil. Povinný řidič poruší tuto povinnost pouze tím, že vytvoří dopravní situaci, kdy řidič, který má přednost v jízdě, musí, aby se vyhnul

¹¹⁵ VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 301. ISBN 978-80-7400-409-4.

střetu s vozidlem řidiče povinného, učinit takový zásah do řízení, který lze charakterizovat jako náhlou změnu směru nebo rychlosti jízdy. Takovou náhlou změnou není mírné přibrzdění, nebo plynulé přejetí do jiného jízdního pruhu, za okolností, kdy k takovému manévru má řidič dostatek času a nebrání mu v nich jiná překážka, nebo dopravní situace.¹¹⁶ Je tedy zjevné, že povinnost dát přednost v jízdě de facto závisí na rozumové a sociální vyspělosti účastníků silničního provozu a jejich vzájemné ohleduplnosti a používání „zdravého rozumu“ a objektivní míry opatrnosti. Judikatura Nejvyššího správního soudu, jako i Nejvyššího soudu, k této problematice je poměrně striktní, a to zejména ve vztahu k dopravním nehodám srov. např. rozsudek NS 5 Tdo 1173/2004 ze dne 20. října 2004, nebo 8 Tdo 216/2006 ze dne 28. 2. 2006 dospívají k obdobným závěrům, že zavinění v případě dopravní nehody, při které viník jel z vedlejší pozemní komunikace je v zásadě na straně tohoto řidiče, neboť: *„z logického výkladu pravidel provozu na pozemních komunikacích vyplývá, že řidič, jenž dává při jízdě křižovatkou přednost vozidlům přijíždějícím po hlavní silnici, nemusí dít přednost absolutně všem vozidlům, která v libovolné vzdálenosti od křižovatkou vidí, ale pouze těm, která jsou již natolik blízko, že vjetí jím řízeného vozidla do křižovatkou by u řidičů jedoucích po hlavní silnici vyvolalo nebezpečí nutnosti náhlé změny směru nebo rychlosti jízdy (srov. též č. 44/2000 Sb. rozh. tr.). Přitom řidič zejména na základě svých zkušeností v podstatě odhaduje, které vozidlo je ještě v dostatečné vzdálenosti tak, že mu umožňuje vjezd na hlavní pozemní komunikaci, a které již nikoli, a při tomto svém odhadu samozřejmě vychází z rychlosti, kterou právní předpisy v místě křižovatkou povolují. Pokud řidič přijíždějící po hlavní pozemní komunikaci jede rychlostí povolenou, resp. přiměřenou, a řidič přijíždějící po vedlejší pozemní komunikaci mu přednost v jízdě nedá, je v obvyklých případech odpovědnost za kolizi a případné další následky na řidiči, jenž přijel do křižovatkou po vedlejší pozemní komunikaci.“* V zásadě jde o to, zda povinný řidič má vůbec možnost svou povinnost splnit, což valnou měrou ovlivňují právě ti řidiči, kterým právo přednosti v jízdě svědčí. Okolnost dání přednosti v jízdě proto neplatí absolutně, což je patrné např. z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 12. 2012, č.j. 7 As 91/2012-62 (dostupný na www.nssoud.cz), kde v souvislosti s dopravní nehodou dospěl k těmto závěrům: *„Příčinou dopravní nehody spočívající v tom, že vozidlo jedoucí po hlavní silnici se střetne s vozidlem jedoucím po vedlejší silnici,*

¹¹⁶ Rozsudek OS v Novém Jičíně spis. zn. 2T 71/97 ze dne 21. 3. 1998.

kteřá se s hlavní silnicí křiží, je zásadně to, že řidič vozidla jedoucího po vedlejší silnici nedá vozidlu jedoucímu po hlavní silnici přednost. Výjimečně může být příčinou dopravní nehody jednání řidiče vozidla jedoucího po hlavní silnici, a sice tehdy, pokud řidič vozidla jedoucího po hlavní silnici v extrémní míře poruší stanovený rychlostní limit a současně rychlost jízdy vozidla jedoucího po hlavní silnici řidiči vozidla přijíždějícího po vedlejší silnici fakticky znemožní splnění povinnosti dát přednost. Faktické znemožnění splnění povinnosti se musí posuzovat s ohledem na konkrétní poměry místa, v němž ke střetu došlo. Rozhodnými okolnostmi tedy bude zejména to, nakolik jde o místo pro řidiče přijíždějícího po vedlejší silnici přehledné a nakolik mu umožňuje s dostatečným předstihem vidět vozidla přijíždějící po hlavní silnici a zohlednit jejich (případně i výrazně nadlimitní) rychlost.“ Obdobně na podobný problém nahlíží i Nejvyšší soud ve svém rozsudku 7 Tdo 688/2011, kde dospěl k obdobným závěrům stran zavinění. Tedy v zásadě lze uzavřít, že přednost v jízdě mají řidiči vozidel, jež odbočují (§ 21 odst. 5 zákona o silničním provozu), dále tato povinnost dopadá na řidiče, kteří odbočují vpravo a kteří musejí dát přednost v jízdě jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, pro něž je tento jízdni pruh vyhrazen a při jízdě podél tramvaje i tramvaji (§ 21 odst. 6 zákona o silničním provozu). Přednost v jízdě mají povinnost dát všichni rovněž tramvaji, která při odbočování nebo jiné změně směru jízdy křižuje směr jízdy vozidla jedoucího po její pravé nebo levé straně a dává znamení o změně směru jízdy, má přednost v jízdě (§ 21 odst. 7 zákona o silničním provozu). Další situací, kdy je řidič povinen dát přednost v jízdě jsou situace při průjezdu křižovatkou. Zde zákonodárce v ust. § 22 odst. 1 normuje tomu řidiči, který přijíždí na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě!" nebo "Stůj, dej přednost v jízdě!" musí dát přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím po hlavní pozemní komunikaci. Dále na křižovatce, kde není upravena přednost v jízdě dopravními značkami, musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějících zprava nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím zprava (§ 22 odst. 2 zákona o silničním provozu). Řidič nesmí vjet do křižovatky, nedovoluje-li mu situace pokračovat v jízdě v křižovatce a za křižovatkou, takže by byl nucen zastavit vozidlo v křižovatce. To neplatí, pokud řidič zastavuje vozidlo v křižovatce za účelem plnění povinností podle § 5 odst. 1 písm. h) nebo při odbočení vlevo

podle § 21 odst. 5 (§ 22 odst. 3 zákona o silničním provozu). Podle § 22 odst. 5 zákona o silničním provozu řidič vjíždějící na kruhový objezd označený dopravními značkami "Kruhový objezd" společně se značkou "Dej přednost v jízdě!" nebo "Kruhový objezd" společně se značkou "Stůj, dej přednost v jízdě" musí dát přednost v jízdě vozidlům a jezdcům na zvířatech jedoucím po kruhovém objezdu a organizovanému útvaru chodců a průvodci vedených a hnaných zvířat se zvířaty jdoucím po kruhovém objezdu. Obdobně si musí počínat řidič, při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech jedoucím po pozemní komunikaci nebo organizovanému útvaru chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty jdoucím po pozemní komunikaci. To platí i při vjíždění z účelové pozemní komunikace nebo ze stezky pro cyklisty nebo z obytné nebo pěší zóny na jinou pozemní komunikaci (§ 23 odst. 1 zákona o silničním provozu). Přednost v jízdě pak může být upravena světelnými signály a dopravními značkami. Světelné signály, jsou dle § 76 odst. 6 zákona o silničním provozu nadřazeny svislým dopravním značkám upravujícím přednost v jízdě. Světelné signály upravující přednost v jízdě jsou v zásadě signál se zeleným kruhovým světlem „volno“, který znamená pro řidiče jedoucího v tomto směru možnost pokračovat v jízdě, za dodržení ustanovení o odbočování (§ 70 odst. 2 písm. c) zákona o silničním provozu). Druhým takovým signálem je „Doplňková zelená šipka“ svítící současně se signálem „stůj“ umožňující pokračovat v jízdě ve směru, kterým šipka ukazuje. Nicméně zde je přednost v jízdě podstatně limitována zejména povinností řidiče nesmět ohrozit ani omezit přecházející chodce, rovněž musí dát přednost v jízdě vozidlům, jezdcům na zvířatech jedoucím ve volném směru, jako i útvaru chodců jdoucích ve volném směru (§ 70 odst. 2 písm. g) zákona o silničním provozu). Přednost v jízdě je rovněž upravena svislými dopravními značkami. Do této skupiny patří svislá dopravní značka P1 „Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací“ upozorňuje mimo obec na křižovatku a označuje hlavní pozemní komunikaci. Na značce může být znázorněno i jen levé nebo pravé připojení. V případě složitější křižovatky nebo křižovatky, kde hlavní komunikace neprobíhá v přímém směru, se pod touto značkou použije příslušná dodatková tabulka s vyznačením tvaru křižovatky. Svislá dopravní značka P2 „Hlavní pozemní komunikace“ označuje zejména v obci hlavní pozemní komunikaci v nejbližší křižovatce nebo uvnitř rozsáhlé nebo složitější křižovatky; svislá dopravní značka P4 „Dej přednost v jízdě!“ označuje vedlejší pozemní komunikaci. Značku lze

použit i uvnitř větší nebo složitější křižovatky nebo na místě, kde se řidiči přikazuje, opakuje nebo zdůrazňuje povinnost dát přednost v jízdě; svislá dopravní značka P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ přikazuje řidiči zastavit vozidlo na takovém místě, odkud má do křižovatky náležitý rozhled, a dát přednost v jízdě. Značku lze použít i uvnitř větší nebo složitější křižovatky. Značka se používá také před železničním přejezdem v kombinaci s výstražným křížem v případě, kdy je nutno přikázat řidiči zastavení vozidla; svislá dopravní značka P5 „Dej přednost v jízdě tramvaji!“ se používá v místě, kde má řidič povinnost dát přednost v jízdě tramvaji, a to zejména mimo křižovatku; svislá dopravní značka P7 „Přednost protijedoucích vozidel“, která přikazuje řidiči dát přednost v jízdě protijedoucímu vozidlu v případě, kdy se protijedoucí vozidla a konečně svislá dopravní značka P8 „Přednost před protijedoucími vozidly“ informuje řidiče o tom, že řidič protijedoucího vozidla smí do následujícího úseku pozemní komunikace vjet pouze v případě, kdy se jeho a protijedoucí vozidlo mohou bezpečně vyhnout. Značka se osazuje v opačném směru jízdy než značka „Přednost protijedoucích vozidel“.¹¹⁷ Závěrem lze uzavřít, že povinnost dát přednost v jízdě je s ohledem na možný následek spojený s porušením této povinnosti stěžejní povinností řidiče, neboť nesplnění takovéto povinnosti zpravidla má za následek dopravní nehodu. Nicméně při úvahách o naplnění této skutkové podstaty přestupku, zvláště-li pokud nejde o dopravní nehodu, je třeba zvažovat všechny okolnosti případu, neboť jak již bylo naznačeno v úvodu, řidič nemá absolutní povinnost dát přednost v jízdě každému v jakékoliv vzdálenosti od něho, ba právě naopak má tuto povinnost jen v případech, kdy ji může skutečně splnit. Poměrně často se v rámci právní praxe střetávám s „přestupky“ tohoto typu, které oznamují policisté v souvislosti s tím, že řidič jim neumožnil plynulý průjezd Policistům, při použití zvláštního výstražného světla modré barvy, případně doplněného o zvláštní výstražné zvukové znamení (podle § 41 odst. 1 zákona o silničním provozu), případně v souvislosti s přejížděním řidičů, z jednoho jízdního pruhu do druhého v souvislosti se silným provozem v dopravní špičce atp. To jsou typicky situace, kdy, podle mého názoru, o nedání přednosti v jízdě jít nemůže, neboť policisté nemají přednost v jízdě, nýbrž mají toliko právo přednostní jízdy a v rámci dopravní špičky, jednoduše řidiči se chovají způsobem, který možná s naplněním znaků tohoto přestupku hraničí, nicméně jde spíše o projev ofenzivní jízdy v situacích, kdy jiní řidiči se chovají až přesprávně defenzivně.

¹¹⁷ Ministerstvo dopravy ČR [online]. © 2018 [cit. 2018-06-10]. Dostupné z <https://www.mdcz.cz/Vyhledavani?searchtext=dopravn%C3%AD+zna%C4%8Dky&searchmode=allwords>

Správní trest

Za tento přestupek se uloží Příkazem na místě pokuta do 2 500 Kč. Za tento přestupek se uloží pokuta od 2 500 Kč až 5 000 Kč; Za tento přestupek se uloží pokuta od 2 500 Kč až 5 000 Kč a zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců tomu, kdo tento přestupek spáchal v období dvanácti měsíců po sobě jdoucích dvakrát a vícekrát. Započítává jí se 4 body v bodovém hodnocení řidiče.

Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 9 zákona o silničním provozu se dopustí fyzická osoba při řízení vozidla, která v rozporu s § 29 odst. 1 vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno. Tato skutková podstata sankcionuje bezpodmínečný zákaz každému řidiči bez rozdílu vjíždět na železniční v situacích, kdy je to zakázáno. Tento zákaz vyplývá z přednosti drážní přepravy před silniční dopravou. Střet provozů drážní dopravy se silniční dopravou je zpravidla s tragickými následky. Okolnosti, za kterých je zakázáno vjíždět na železniční přejezd, jsou tyto:

- a) je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení,
- b) je-li dávana výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení,
- c) sklápějí-li se, jsou-li sklopeny nebo zdvihají-li se závory,
- d) je-li již vidět nebo slyšet přijíždějící vlak nebo jiné drážní vozidlo nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání; toto neplatí, svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení,
- e) dává-li znamení k zastavení vozidla zaměstnanec dráhy kroužením červeným nebo žlutým praporkem a za snížené viditelnosti kroužením červeným světlem,
- f) nedovoluje-li situace za železničním přejezdem jeho bezpečné přejetí a pokračování v jízdě.

Zákonodárce řidiči normuje výjimku ze situací uvedenými pod písm. a), b) a c), kdy normuje, že řidič smí vjíždět na železniční přejezd pouze tehdy, jestliže před železničním přejezdem dostal od pověřeného zaměstnance provozovatele dráhy k jízdě přes železniční přejezd ústní souhlas. V tomto případě je řidič povinen řídit se při jízdě přes železniční přejezd pokyny pověřeného zaměstnance provozovatele dráhy.

Správní trest

Pokuta za tento přestupek se uloží ve výši od 2 500 Kč do 5 000 Kč a zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců. Za tento přestupek se provede záznam 7 bodů. Byť zákonodárce výslovně počítá i s uložením pokuty příkazem na místě, takovéto projednání věci vůbec nepřipadá v úvahu s ohledem na ust. § 125c odst. 8 zákona o silničním provozu, neboť zákonodárce současně vylučuje projednání věci příkazem v případech, kdy je ukládán správní trest zákaz činnosti.¹¹⁸

Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 10 zákona o silničním provozu se dopustí fyzická osoba při řízení vozidla, která v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle § 36 odst. 1 písm. b). Jde o skutkovou podstatu, která chrání provoz na dálnicích a silnicích dálničního typu, neboť jde o typ dopravních komunikací určených pro rychlou dálkovou a mezinárodní dopravu silničními motorovými vozidly se směrově oddělenými pásy (srov. § 4 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích). Porušení pravidel o jízdě v jízdním směru či o couvání může mít s ohledem na vysoké rychlosti na dálnicích, stavebně technické uspořádání dálnice, neblahé důsledky. Podmínkou naplnění této skutkové podstaty přestupku je jednak to, že k protiprávnímu jednání musí dojít na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla a musí jít toliko o vyjmenované druhy zakázaného jednání řidiče tj. otáčení, couvání a jízda v protisměru a to v místě, kde to není podle § 36 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu dovoleno. Řidiči je na dálnici zakázáno:

- a) zastavení a stání jinde než na místech označených jako parkoviště. Při nouzovém stání podle § 26 odst. 3 musí vozidlo stát na krajnici, a jen není-li to možné, na vozovce. Takové vozidlo musí řidič vždy označit jako překážku provozu na pozemních komunikacích; jde-li o motorové vozidlo povinně vybavené přenosným výstražným trojúhelníkem, musí řidič umístit trojúhelník podle § 26 odst. 3,
- b) otáčení, couvání a vjíždění na střední dělicí pás včetně míst, kde je pás přerušen.

Pravidla směru a způsobu jízdy a jízdy v jízdních pruzích jsou stanoveny v ust. § 11 a § 12 zákona o silničním provozu, zákonodárce pak v ustanovení § 24 tohoto zákona upravuje i pravidla pro otáčení a couvání. Porušením těchto pravidel, jako i vjížděním na střední dělicí pás včetně míst, kde je pás přerušen naplňuje toliko skutkovou podstatu přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) tohoto

¹¹⁸ Srov. § 125c odst. 5 písm. f), ve spojení s odst. 6 písm. c) bod 3 zákona o silničním provozu.

zákona. Typicky přestupkem podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 10 tohoto zákona půjde za situace, kdy řidič bude odstavným pruhem couvat k nejbližšímu výjezdu, neboť jej např. v důsledku nepozornosti minul, pokud nedojde k žádnému reálnému ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. Naproti tomu, obdobné počínání řidiče nákladního vozidla v denní špičce může být kvalifikováno jako přečin obecného ohrožení podle § 272 a § 273 trestního zákoníku. Podle usnesení Nejvyššího soudu ze dne 8. 6. 2006, sp. zn. 11 Tcu 63/2006 „... se dopustil závažného ohrožujícího trestného činu, když svou jízdou v protisměru na dálnici vytvořil reálné nebezpečí fatálních následků (v podobě smrti, těžké újmy na zdraví či majetkové škody velkého rozsahu) pro velký počet účastníků silničního (dálničního) provozu ...“

Správní trest

Za tento přestupek se uloží ve výši od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku. Provede se záznam 7 bodů v bodovém hodnocení řidiče.¹¹⁹

Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu se dopustí fyzická osoba jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona. Tato skutková podstata přestupků je takzvanou souhrnnou skutkovou podstatu přestupku pamatující na jiné porušení zákona o silničním provozu, než které je výslovně uvedeno v ustanoveních § 125c odst. 1 písm. a) až j), tohoto zákona, a které spočívá v nesplnění nebo porušení povinnosti stanovené v hlavě II. téhož zákona. Tato skutková podstata přestupku má postihovat nejméně společensky škodlivé porušení zákona o silničním provozu.¹²⁰

Správní trest

Naplnění této skutkové podstaty přestupků je z hlediska správního trestání nejmírnější, a to pokutou od 1 500 Kč do 2 500 Kč a s příkazem na místě, pak pokutou do 2 000 Kč. S ohledem na ustanovení § 125c odst. 9 tohoto zákona,

¹¹⁹ Srov. § 125c odst. 5 písm. d), ve spojení s odst. 6 písm. b) zákona o silničním provozu.

¹²⁰ Podle Rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 10. 2005 č.j. 6 As 65/2004-59 (dostupný na www.nssoud.cz) „Jednání, kterým byl porušen příkaz stanovený v § 4 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, řídit se dopravními značkami (zde: stání bez parkovací karty na místní komunikaci označené dopravní značkou IP 62 „Vyhrazené parkoviště“), naplňuje formální znaky skutkové podstaty přestupku podle § 22 odst. 1 písm. f) zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Materiální znak (§ 2 odst. 1 posledně citovaného zákona) je naplněn, pokud byl zaviněným jednáním porušen zájem společnosti (zde: organizace dopravy na místní komunikaci).“

nelze od uložení sankce v podobě Příkazu na místě upustit a projednat přestupek uložním Napomenutí.

Hlavní problém této skutkové podstaty, spatřuji zejména v tom, že není dostatečně konkrétní stran vlastního přestupkového jednání. Byť tato skutková podstata přestupku má dopadat na ty nejméně závažné přestupky, na které zákonodárce nepamatoval zvláštní skutkovou podstatou přestupku, zjevně je opak pravdou. Tato skutková podstata přestupků dopadá na mnohá jednání řidiče, s nimiž je spojen záznam bodů v bodovém hodnocení řidiče, což je sankce sui generis za porušení právní povinnosti řidiče v souvislosti s řízením motorového vozidla. Typicky se jedná o porušení povinnosti: neohrozit jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého, za což se zapisují 4 body; použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6 téhož zákona, za což se zapisují 4 body; být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu, za což se zapisují se 3 body a neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil, zapisují se 2 body.

V této souvislosti se domnívám, že by bylo přínosné, rozšířit skutkové podstaty přestupků, právě o skutkové podstaty přestupku, na které je pamatováno bodovým hodnocením řidiče, neboť to přispívá k předvídatelnosti práva a k tomu, že se každý řidič může dopředu seznámit s tím, jakého protiprávního jednání se má vyvarovat a jaká sankce mu za protiprávní jednání hrozí, pokud se bude chovat v rozporu se zákonem, což nepochybně může přispět k vlastnímu předcházení protiprávnímu jednání v dopravě a předvídatelnosti práva. Stejně tak roztržitost skutkových podstat přestupků, do celé řady právních předpisů je, podle mého názoru, zcela na škodu, mělo by být pro adresáty právních mnohem přínosnější, kdyby se mohli seznámit se skutkovými podstatami všech přestupků, obdobně, jako je tomu u trestných činů, které jsou uvedeny v Trestním zákoníku. I z učebnice Správního práva 7. vydání vydaná kolektivem pedagogů Katedry správního práva a správní vědy Právnické fakulty Univerzity Karlovy pod vedením Prof. Dušana Hendrycha mají obecně k současnému pojení správního trestání určité výhrady *„Správní trestání, tedy rozhodování správních orgánů o vině a trestu za protiprávní jednání, je u nás (ve srovnání s jinými evropskými státy) velmi široce uplatněno. O šíři trestní pravomoci veřejné správy např. vypovídá, že náš právní řád obsahuje přes 200 zákonů obsahujících skutkové podstaty správních deliktů a že téměř každý nově přijímaný zákon z oboru správního práva zahrnuje též ustanovení o správních*

deliktech“. Je tedy zřejmé, že i odborná veřejnost vnímá negativně tuto roztržitost. Při této příležitosti nemohu přehlédnout srovnatelnou právní úpravu na Slovensku, kde sice souhrnné skutkové podstaty přestupků v dopravě také existují, a to hned dvě, nicméně v systému sankcí neexistují sankce bodového hodnocení řidiče a řidič má možnost se seznámit alespoň s tím, jaké jednání je vnímáno jako závažné. Slovenská republika má přestupky v dopravě upraveny tradičně v jednom kodexu a to v zákoně č. 372/1990 Zb., Slovenskej národnej rady o priestupkoch, v části II – Priestupky proti poriadku v správe, kde jsou v ust. § 22 odst. 1 pod písm. a) až l) jsou uvedeny jednotlivé skutkové podstaty přestupků v dopravě (obdobná úprava existovala v ČR do roku 2011 v zákoně o přestupcích). Zde pod písmeny k) a l) můžeme nalézt dvě souhrnné skutkové podstaty dopravních přestupků a to pod písm. k) „*iným spôsobom ako uvedeným v písmenách a) až i) sa dopustí porušenia pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom podľa osobitného predpisu*“ a pod písmenem l) „*iným konaním, ako sa uvádza v písmenách a) až k), poruší všeobecne záväzný právny predpis o bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky.*“ Přičemž rozlišovacím kritériem je porušení předpisů závažným způsobem. Toto rozlišovací kritérium vyplývá z ust. § 137 zákona č. 8/2009 Z.z. cestnej premávky a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Zákonodárce zde v ust. § 137 je v odst. 1 stanovil, že: „*Porušenie povinností ustanovených týmto zákonom sa považuje za porušenie všeobecne záväzných právnych predpisov o bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky.*“ Dále Slovenský zákonodárce v ust. § 137 odst. 2 poskytuje výčet celkem 27 porušení právních povinností „závažným spôsobom“ kam patří např. „*jazda pod vplyvom alkoholu alebo inej návykovej látky...*“, anebo „*odmietnutie podrobiť sa vyšetreniu na zistenie požitia alkoholu alebo inej návykovej látky*“, dokonce tamní zákonodárce pamatuje na „*jazda po požití lieku, ktorý môžu znížiť schopnosť vodiča bezpečne viesť vozidlo*“. Slovenský zákonodárce pak za jednotlivé přestupky stanoví poměrně vysoké sankce, např. za přestupek podle § 22 odst. „*1 písm. a) až c) sa uloží pokuta od 300 eur do 1 300 eur a zákaz činnosti od jedného roku do piatich rokov...*“

Z mého pohledu, jak jsem již naznačil výše, souhrnné skutkové podstaty jsou obtížně akceptovatelné, neboť adresát právní normy nemá dopředu možnost zjistit jaké jednání je spojeno s jakým správním trestem a jakým záznamem bodů. Slovenský zákonodárce na rozdíl od českého se ovšem přidržel tradičního kodexu přestupků, kdy byt' v souvislosti s dopravními přestupky disponuje hned dvěma

souhrnnými skutkovými podstatami přestupků, v Zákone o cestnej premávke podává úplný výčet závažných protiprávních jednání a rovněž nelze přehlédnout, že zde řidiči nejsou sankcionováni sankcí sui generis v podobě záznamu bodů za přestupky a nejsou tak vytvářeny paralelní systémy sankcí řidičů motorových vozidel.

3.2 Dopravní přestupky proti pořádku ve věcech veřejných

Dopravní přestupky proti pořádku ve věcech veřejných jsou rovněž ohrožovacími delikty páchanými řidiči při provozu motorového vozidla, při kterých nemusí dojít k přímému škodlivému následku, nicméně samotná okolnost porušení právních povinností směřuje k vyvolání takového ohrožení, tj. reálné možnosti vzniku poruchy, některé přestupky zakládá např. neodůvodněnou výhodu řidiče, který neplní svou poplatkovou povinnost za použití dálnice, vůči jinému řidiči, který svou povinnost plní, nebo jednání řidiče je způsobilé vyvolat škodu na veřejných statcích, např. přetěžováním vozidla, a tím škodu na pozemních komunikacích, nebo tím že v důsledku přetěžování vozidla jsou emise výfukových plynů v důsledku vyššího zatížení motoru vyšší, než by to mu bylo v případě nepřetížení vozidla. Dopravní přestupky proti pořádku ve věcech veřejných pak rovněž jsou způsobilé podstatně ztížit či zcela vyloučit státní dozor. Objektem těchto deliktů je veřejný zájem na ochraně pozemních komunikací, používání pozemních komunikací v souladu s právními předpisy, státním dozoru na plnění povinností řidičů a kontroly užívání pozemních komunikací, zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

3.2.1 Přestupky řidičů podle zákona o pozemních komunikacích

Pozemní komunikace podléhají, coby veřejný statek veřejnému užívání, nicméně toto užívání podléhá zákonné regulaci. Jednak zákonem o pozemních komunikacích, a rovněž i zákonem o silniční dopravě. Užívání pozemní komunikace má tak dvě základní podoby, a to obecné užívání (srov. § 19 zákona o pozemních komunikacích) a zvláštní užití (srov. § 25 zákona o pozemních komunikacích). Zákonodárce v ust. § 20 zákona o pozemních komunikacích normuje, že užívání pozemní komunikace, kterou určí prováděcí předpis a která je označena dopravní značkou označující zpoplatnění, stanoveným druhem motorového vozidla podléhá zpoplatnění. Zákonodárce rovněž normuje, že za užití

zpoplatnění pozemní komunikace stanoveným druhem motorového vozidla nelze užít současně časový poplatek a mýtné. V § 20a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích jsou taxativně uvedeny subjekty, jež jsou od zpoplatnění osvobozeny. Kontrolou plnění povinností souvisejících s časovým zpoplatněním a použitím kuponů provádí Policie ČR a Celní správa ČR. Tyto složky jsou oprávněny zjištěná pochybení projednat jako přešupek Příkazem na místě (srov. § 43 odst. 4 věta poslední, zákona o pozemních komunikacích). Státní správu ve věcech dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace vykonávají silniční správní úřady, kterými jsou Ministerstvo dopravy, krajský úřad, obecní úřad obce s rozšířenou působností a obecní úřad, celní úřad a újezdni úřad (srov. § 40 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích). Ministerstvo dopravy projednává přešupky podle § 42b odst. 5, zákona o pozemních komunikacích. Obecní úřad obce s rozšířenou působností projednává přešupky podle § 42a a 42b ve věcech dálnic, silnic, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikacích, s výjimkou přešupků, k jejichž projednání je příslušný celní úřad nebo Ministerstvo dopravy; k projednání přešupků podle § 42a odst. 4 písm. e) a § 42b odst. 1 písm. u) a v) je místně příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jehož správním obvodu bylo provedeno kontrolní vážení (srov. § 40 odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích). Celní úřad projednává přešupky podle § 42a odst. 2 a 3 a odst. 4 písm. a) až d) a § 42b odst. 2. K projednání přešupků uvedených v § 42a odst. 3 je místně příslušný celní úřad, který přešupek zjistil jako první (srov. § 40 odst. 9 zákona o pozemních komunikacích).

Přešupku podle § 42a odst. 2, zákona o pozemních komunikacích se řidič vozidla v systému časového zpoplatnění dopustí přešupku tím, že v rozporu s § 21e:

- a) užije vozidlo v systému časového zpoplatnění, aniž by byl uhrazen časový poplatek,*
- b) nepřilepí prováděcím předpisem určený díl kuponu prokazujícího úhradu časového poplatku v odpovídající hodnotě celou plochou na viditelném místě ve vozidle,*
- c) nevyznačí údaj o registrační značce vozidla na kuponu prokazujícím úhradu časového poplatku,*
- d) nepředloží na požádání policisty nebo celníka díl kuponu, kterým se prokazuje úhrada časového poplatku, nebo*

e) neodstraní díl kupónu prokazující úhradu časového poplatku z viditelného místa ve vozidle bez zbytečného odkladu po skončení platnosti tohoto kupónu.

Jde o přestupek, který v sobě skrývá 5 samostatných skutkových podstat přestupků, spojených s porušením povinností řidiče v souvislosti s provozem motorového vozidla na zpoplatněné pozemní komunikaci. Zajímavé je, že zákonodárce má snahu potírat zejména nesplnění povinnosti uhradit časový poplatek za použití zpoplatněné pozemní komunikace, nicméně na takovéto protiprávní jednání myslí jen u skutkové podstaty přestupku uvedenou v písm. a). Ostatní skutkové podstaty přestupků spočívají ve ztížení kontroly plnění povinností plnit poplatkovou povinnost, přičemž důkaz o uhrazení časového poplatku je samotný časový kupon. Okolnost nepřilepení určeného dílu časového kuponu, nevyznačení údaje o registrační značce, nepředložení druhého dílu časového kuponu, nebo dokonce neodstranění již neplatného dílu časového kuponu je spíše zcela nadbytečnou zátěží sekundárními povinnostmi řidiče, které by na něho vůbec být kladeny nemusely, pokud by bylo splnění poplatkové povinnosti spojeno od samého počátku s konkrétním vozidlem v systému elektronické registrace, jako je tomu například na Slovensku,¹²¹ v Rakousku¹²² nebo v Maďarsku.¹²³ S ohledem na to, že je sankcionováno neodstranění starého dílu časového kuponu, nebo nepřilepení části časového kuponu plnou plochou, mám pocit, že jde spíše o navození situace, které lze oprávněnými orgány kontrolovat a sankcionovat. S ohledem na to, že smysl a účel této úpravy je vymoci splnění poplatkové povinnosti, případně zabránění přenositelnosti časových kuponů, přijde mi zcela nadbytečné časové kupony používat s ohledem na nesporné výhody elektronického mýta a elektronickou registraci vozidla k časově omezenému použití zpoplatněné pozemní komunikace a poměrně jednoduché kontrole dodržování poplatkové povinnosti bez fyzické kontroly orgány Policie a Celní správy.

Správní trest

Za přestupek lze uložit správní sankci pokutu příkazem na místě do 5 000 Kč, ve správním řízení do 100 000 Kč. Body v bodovém hodnocení řidiče se nezapočítávají.¹²⁴

¹²¹ Národná diaľničná spoločnosť [online]. [cit. 2018-06-12]. Dostupné z: <https://www.ndsas.sk/>

¹²² ASFINAG Webshop [online]. [cit. 2018-06-12]. Dostupné z: <https://shop.asfinag.at/en/>

¹²³ HU-GO. Elektronický systém výběru mýtného [online]. [cit. 2018-06-12]. Dostupné z: <https://www.hu-go.hu/articles/category/aktuln>

¹²⁴ Srov. § 42a odst. 7 písm. d) a e) zákona o pozemních komunikacích.

Přestupku podle § 42a odst. 3, zákona o pozemních komunikacích se řidič vozidla v systému elektronického mýtného dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 22j:

- a) užije vozidlo, které není vybaveno funkčním elektronickým zařízením,*
- b) užije vozidlo, aniž by zadal do elektronického zařízení údaje umožňující stanovení mýtného nebo zadá tyto údaje chybně,*
- c) užije zpoplatněnou pozemní komunikaci vozidlem, které nebylo zaevidováno u provozovatele systému elektronického mýtného,*
- d) neuposlechne výzvy policisty nebo celníka, aby umožnil kontrolu funkčnosti elektronického zařízení a úhrady mýtného, nebo*
- e) nakládá neoprávněně s elektronickým zařízením,*
- f) nezajistí úhradu mýtného.*

Tento přestupek obsahuje 6 skutkových podstat přestupků, řidiče vozidla provozujícího vozidlo na pozemní komunikaci v systému elektronického mýta. Elektronické mýto, na rozdíl od časových kuponů je systémem, kterému jsou podrobena motorová vozidla o čtyřech a více kolech, jejichž povolená hmotnost činí více jak 3,5 tuny. Výše mýtného se zjišťuje pomocí systému elektronického mýtného, jehož součástí je elektronické zařízení, které zprostředkuje komunikaci mezi elektronickým zařízením umístěným ve vozidle a mýtné stanice.¹²⁵ Řidič je povinen před použitím zpoplatněné silnice zajistit evidování vozidla v systému elektronického mýta a zajistit instalaci elektronického zařízení do zaevidovaného vozidla, nebyly-li tyto povinnosti splněny provozovatelem vozidla.¹²⁶ Přestupek podle písm. a) dopadá toliko na řidiče motorových vozidel, jež bylo zaevidováno v systému elektronického mýta, ale elektronické zařízení je nefunkční. I skutková podstata přestupku podle písm. b) dopadá na řidiči motorových vozidel, která jsou zaregistrována v systému elektronického mýta, nicméně při registraci byly zadány, ať již úmyslně, či neúmyslně, údaje umožňující stanovení mýtného. Podstatným kritériem je počet náprav, a to i přípojného vozidla, které není evidováno v systému elektronického mýta. Údaje, které je třeba zadávat, upravuje vyhláška MD číslo 470/2012 Sb. Skutková podstata přestupku podle písm. c) dopadá na ty řidiče motorových vozidel, kteří užili zpoplatněnou pozemní komunikaci, nicméně vozidlo nebylo zaevidováno u provozovatele systému elektronického mýta. Je tak

¹²⁵ VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 159. ISBN 978-80-7400-409-4.

¹²⁶ Srov. § 22i odst. 1 písm. a), b) zákona o pozemních komunikacích.

sankcionován výslovný zákaz provozovat vozidlo na zpoplatněné pozemní komunikaci, pokud není takové vozidlo zaregistrováno. Podle § 22j odst. 1 písm. e) zákona o pozemních komunikacích má řidič povinnost podstoupit kontrolu funkčnosti elektronického zařízení na úhrady mýtného. Skutková podstata přestupku podle písm. d) tak dopadá na porušení této povinnosti a tato skutková podstata přestupku je ve vztahu speciality k přestupku neuposlechnutí výzvy úřední osoby při výkonu její pravomoci podle § 5 odst. 1 písm. a) zákona o jiných přestupcích.¹²⁷ Na řidiče motorového vozidla v systému elektronického mýta dopadá mimo jiné povinnost nakládat s elektronickým zařízením pouze způsobem stanoveným prováděcím předpisem. Tímto prováděcím předpisem je vyhl. MD č. 470/2012Sb., ve své podstatě, každé nakládání se zařízením v rozporu s prováděcí vyhláškou a to vč. jeho deaktivace, či poškození naplňuje znaky přestupku podle písm. e). Poslední skutková podstata přestupku podle písmene f) dopadá na řidiče, který nezajistí úhradu mýtného. Primární povinnost k úhradě mýtného má provozovatel motorového vozidla, nicméně v systému tzv. předběžného placení mýtného, pokud výše předplatného poklesne pod výši odpovídající úplatě za ujetou vzdálenost, dopouští se tak přestupku.

Správní trest

Za přestupek lze uložit správní sankci pokutu příkazem na místě do 5 000 Kč, a ve správním řízení do 100 000 Kč. Body v bodovém hodnocení řidiče se nezapočítávají.¹²⁸

Přestupku podle § 42a odst. 4, zákona o pozemních komunikacích se řidič vozidla dopustí přestupku tím, že:

- a) neuposlechne výzvy policisty nebo celníka, aby podrobil vozidlo nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení,*
- b) neuposlechne pokyn osoby obsluhující zařízení na nízkorychlostní kontrolní vážení, nebo*
- c) vozidlo překročí při nízkorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem, nebo*
- d) pokračuje v jízdě, ačkoli při nízkorychlostním kontrolním vážení tohoto vozidla bylo zjištěno překročení hodnoty hmotnosti stanovené zvláštním právním předpisem, nebo*

¹²⁷ Srov. § 5 zákona č. 251/2016 Sb., o jiných přestupcích v rozhodném znění.

¹²⁸ Srov. § 42a odst. 7 písm. d) a e) zákona o pozemních komunikacích.

e) vozidlo překročí při vysokorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem.

Na silničním provozu, se ve značné míře podílejí nákladní vozidla. V případech neplnění povinností řidiče, se tato vozidla stávají přímým nebezpečím pro bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Vyšší zatížení, překročení nejvyšší dovolené či povolené rychlosti, mohou způsobovat nejen neovladatelnost, ale i nestabilitu nákladního vozidla, a tedy i potencionální nebezpečí pro silniční provoz. Dalším důsledkem přetížení je nadměrné opotřebení silnic, což rovněž přispívá ke zhoršení bezpečnosti silničního provozu. Z těchto důvodů se na dálnicích, silnicích a místních komunikacích provádí kontrolní vážení silničních motorových vozidel stanovených kategorií.¹²⁹ Zákon o pozemních komunikacích rozlišuje v § 38a tzv. vysokorychlostní kontrolní vážení a nízkorychlostní kontrolní vážení. Vysokorychlostní vážení se provádí vysokorychlostními, nebo-li dynamickými váhami, kterými jsou technická měřící zařízení sloužící ke kontrole okamžité hmotnosti silničního vozidla, jako i dalších hmotnostních parametrů vozidla a za jízdy vozidla na trase vozidla. Vysokorychlostní váhy jsou napevno zabudovány do pozemní komunikace, takže řidiči vozidla zpravidla ani není známo, že je kontrolní vážení prováděno.¹³⁰ Při provádění kontrolního vážení vozidla vysokorychlostními váhami nedochází k odklonu vozidla z původně zamýšlené trasy. Aby údaje naměřené vysokorychlostní váhou mohly využity jako důkaz pro účely řízení o přestupku či jiného správního deliktu, musí být toto zařízení schváleno jako stanovené měřidlo podle § 3 odst. 3 zákona o metrologii¹³¹ a jeho prováděcí vyhlášky ČMI č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví pravidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválenému typu, ve znění pozdějších předpisů.¹³²

Nízkorychlostní vážení je kontrolní vážení hmotnostních parametrů vozidla, které se provádí jinými technickými zařízeními než vysokorychlostními váhami.¹³³

¹²⁹ Kategorie N2 – vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, avšak nepřevyšuje 12 000 kg, N3 – vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 12 000 kg a jejich jízdních souprav s kategorií O2, O3, O4, OT3, OT4. Viz příloha k zákonu o podmínkách provozu.

¹³⁰ Český metrologický institut. *Opatření obecné povahy* [online]. 29. 11. 2010 [cit. 2018-06-12]. Dostupné z: [https://www.cmi.cz/sites/all/files/public/download/Uredni_deska/OOP/3411-ID-C_3411-ID-C%20\(5\).pdf](https://www.cmi.cz/sites/all/files/public/download/Uredni_deska/OOP/3411-ID-C_3411-ID-C%20(5).pdf)

¹³¹ Metodická pomůcka k provádění vysokorychlostního kontrolního vážení silničních motorových vozidel schválená poradou ministra dopravy ze dne 22. 9. 2009.

¹³² Konkrétní metrologické a technické požadavky na vysokorychlostní vážení stanovuje opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-10, č.j. 0312/003/10/Pos. vydáno Českým metrologickým institutem, účinné ode dne 14. 10. 2010.

¹³³ Centrum služeb pro silniční dopravu. *Vážení, nebojte se vážení* [online]. [cit. 2018-06-12]. Dostupné z: <https://www.cpspd.cz/storage/files/vazeni.pdf>

Řidič kontrolovaného vozidla je při něm na výzvu policisty nebo celníka odkloněn k místu vážení a vozidlo je po najetí na váhy v klidovém stavu podrobena kontrolnímu vážení. Zajíždka k zařízení na kontrolní vážení včetně cesty zpět na pozemní komunikaci, z níž bylo vozidlo odkloněno, nesmí být delší než 16 kilometrů. Subjekty zajišťující a provádějící vysokorychlostní a nízkorychlostní kontrolní vážení jsou uvedeny v § 38a odst. 3 a 4 zákona o pozemních komunikacích. Nízkorychlostní kontrolní vážení zajišťuje v součinnosti s Policií České republiky nebo s celními úřady na silnicích I. třídy kraj ve svém územním obvodu se souhlasem vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba a na ostatních pozemních komunikacích vlastník pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba. Anebo je provádí Policie České republiky nebo celní úřady samostatně. Vysokorychlostní kontrolní vážení zajišťuje na silnicích I. třídy kraj ve svém územním obvodu se souhlasem vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba a na ostatních pozemních komunikacích vlastník pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba.¹³⁴ Tedy oprávněnými subjekty realizovat kontrolní vážení jsou vedle policie ČR a celních úřadů, kraje a vlastníci komunikací resp. jím pověřená osoba. Je zajímavé, že ačkoliv kontrolní vážení je ve své podstatě důkazem pro sankční řízení, vedle taxativně vyjmenovaných subjektů je může provádět neurčitý počet blíže nespecifikovaných subjektů, na které je toto oprávnění přeneseno jednak krajem nebo vlastníkem pozemní komunikace. Jde tak o zákonem předvídané přenesení pravomoci orgánu veřejné moci (v případě kraje) na jiný subjekt rozdílný od nositele práva provádět kontrolní vážení srov. např. závěry Nejvyššího správního soudu v rozsudku ze dne 2. 4. 2008, č.j. 1 As 12/2008-67. Postup provádění kontrolního vážení není v žádném právním předpise výslovně upraven. Přestupku podle písm. b) se dopustí řidič motorového vozidla, který neuposlechne výzvy policisty nebo celníka, aby podrobil vozidlo vysokorychlostnímu vážení. Tato povinnost řidiči vyplývá z ust. § 38b odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Aby mohlo jít o tento přestupek, musí odmítnutí předcházet odpovídající výzva. Nezastavení vozidla na pokyn policisty či celníka, nebude takovýmto přestupkem, ale přestupkem podle § 5 odst. 1 písm. a) zákona o některých přestupcích. Stejně tak se nebude jednat o přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 zákona o silničním provozu, neboť znamení k zastavení v daném případě je dááno v souvislosti s výkonem pravomoci úřední osoby vyzvat

¹³⁴ VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 178. ISBN 978-80-7400-409-4.

ke kontrolnímu vážení, nejde o pokyn „stůj“ v souvislosti s řízením provozu na pozemních komunikacích. Podmínkou tedy musí být konkrétní sdělení, že se řidič vyzívá k tomu, aby vozidlo podrobil kontrolnímu vážení. Znemožnění kontrolního vážení de facto řidič ztěžuje či maří výkon veřejné správy. Přestupku podle písm. b) se dopustí řidič, který nedbá pokynů osoby obsluhující zařízení na nízkorychlostní vážení. Podle § 5 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, je řidič povinen užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem a zajistit bezpečnou přepravu nákladu, jako je právním předpisem vymezena i nejvyšší povolená hmotnost vozidla resp. nejvyšší povolená hmotnost na nápravu. Tedy řidič se dopustí přestupku podle písm. c) překročí-li při nízkorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem. Řidič, který pokračuje v jízdě, ačkoliv při nízkorychlostním kontrolním vážení byly překročeny hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem, se dopustí přestupku podle písm. d). Přestupku podle písm. e) se řidič dopustí, překročí-li při vysokorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem. Zaviněním řidiče pak musí být pokryta celá skutková podstata přestupku. V této souvislosti nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 7. 8. 2008, č.j. 1 As 56/2008-66 rezultoval: *„Pokud se řidič se čtrnáctiletou praxí v řízení nákladních vozidel spokojil za situace, kdy přepravované zboží bylo naloženo atypicky, jen s dokladem o váze nákladního vozidla při výjezdu z areálu nakládky, aniž tento doklad obsahoval údaje o zatížení jednotlivých náprav a částí celé soupravy, a vozidlo zatížené převážným nákladem přitom překročilo největší povolené hmotnosti silničních vozidel a jejich rozdělení na nápravy dle § 15 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, pak se takový řidič dopustil přestupku dle § 42a odst. 4 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.“* Situace může být jiná, za předpokladu, že řidič nevěděl a ani vědět nemohl, že je vozidlo přetíženo, typicky při přepravě zapečetěných (celní plombou) schránek – kontejnerů, kdy je deklarována hmotnost nákladu a řidič nemá možnost jakkoliv ověřit správnost informací uvedených na průvodních dokladech. Horní hranice pokuty 500 000 Kč je, z mého pohledu, zcela přemrštěná, neboť uložení takovéto pokuty by jistě mohlo být pro většinu řidičů likvidační, zvláště-li pokud by šlo např. o opakované sankcionování za obdobné jednání např. v průběhu jedné jízdy v působnosti různých správních orgánů.

Správní trest

Za shora popsané přestupky se uloží správní sankce pokuta příkazem na místě do 30 000 Kč, jde-li o přestupek podle písm. a), b), e) a d), a do 15 000 Kč jde-li o přestupek podle písm. e) ve správním řízení je možné uložit správní sankci pokutu do 500 000 Kč. Body v bodovém hodnocení řidiče nejsou přidělovány.

3.2.2 Přestupky řidičů podle zákona o silniční dopravě

Přestupku podle § 34e odst. 3 zákona o silniční dopravě se řidič vozidla se dopustí tím, že:

- a) nesplní některou z povinností při přepravě nebezpečných věcí,*
- b) nevede záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku stanoveným způsobem nebo tento záznam nepředloží při kontrole,*
- c) nedodrží stanovenou dobu řízení, bezpečnostních přestávek nebo odpočinku, nebo*
- d) předloží při kontrole neplatný doklad nebo nepředloží doklady požadované tímto zákonem anebo neumožní přístup k záznamovému zařízení.*

Správní trest

Za přestupek lze uložit pokutu do 10 000 Kč, Příkazem na místě lze za přestupek podle odstavce 3 písm. b) až d) uložit pokutu do 5 000 Kč. Body v bodovém hodnocení řidiče, nejsou udělovány. Přestupek spočívající v tom, že řidič překročí maximální doby řízení vozidla nebo nedodrží minimální doby odpočinku o 20 % a více, nebo nedodrží bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů, je sankcionováno rovněž záznamem 4 bodů v bodovém hodnocení řidiče.

Skutková podstata přestupku spočívajícího v tom, že řidič nedodrží např. bezpečnostní přestávky, dobu řízení a dobu odpočinku, nevede záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku stanoveným způsobem atd. byla původně zařazena v § 23 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění účinném do 30. 6. 2017. Se zrušením tohoto zákona tato skutková podstata přestupků z právního řádu “zmizela“ a byla vtělena až do zákona o silniční dopravě a to novelou zákona 304/2017 Sb., kterou skončilo období nepostižitelnosti řidičů za tato protiprávní jednání, které způsobil zákonodárce zrušením zákona o přestupcích. Tato skutková podstata přestupků se sestává ze 4 samostatných skutkových podstat přestupků řidiče.

Státní správu podle zákona o silniční dopravě na úseku silniční dopravy vykonává Ministerstvo dopravy a dopravní úřady. Dopravními úřady jsou Magistrát

hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností ve věcech městské autobusové dopravy a taxislužby a krajské úřady v ostatních věcech (§ 34 odst. 1 zákona o silniční dopravě). První skutková podstata uvedená pod písm. a) sankcionuje porušení povinností řidiče podle Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR (*Accord Dangereuses Route*), která ukládá podmínky přepravy nebezpečného nákladu, upravuje jakým způsobem je možno zboží přepravovat, bezpečnostní normy apod. Dohoda ADR vznikla v roce 1957 v Ženevě a ČSSR k ní přistoupila v roce 1987. Rozděluje zboží podle tříd nebezpečnosti. Povinnosti řidiče při přepravě nebezpečných věcí vyplývají přímo z této dohody. Druhá skutková podstata podle písm. b) sankcionuje de facto nesprávné a neúplné výkaznictví o odpracované době, odpočinku. Což vyplývá z Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (nejčastěji označované zkratkou AETR z francouzského *Accord européen sûr les transports routiers*). Čl. 6 a 8 Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), vyhlášené pod č. 108/1976 Sb., čl. 6 a 8 nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě de facto normují nejen způsob výkaznictví, ale i povinnosti nejen provozovatele, ale i řidičů vést úplné a správné záznamy o dobách řízení, odpočinku atp. S tím pak souvisí i skutkové podstaty přestupků uvedených pod písm. c) a d). Nejvyšší správní soud v rozsudku č.j. 9 As 36/2007-59 ze dne 24. 1. 2008, (dostupného na www.nssoud.cz) judikoval: „*Nesplnění povinnosti tuzemského dopravce zajistit dodržování dob řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku řidičů daných mezinárodní úmluvou zakládá naplnění skutkové podstaty správního deliktu ve smyslu § 35 odst. 2 písm. b) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. K naplnění skutkové podstaty tohoto deliktu dochází za předpokladu, že nedodržení doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku řidičů bylo spolehlivě prokázáno. Odpovědnost za posuzovaný delikt je odpovědností za výsledek, neboť chráněný zájem, tj. zdraví a život všech účastníků silničního provozu, v tomto případě převažuje nad rizikem, že případné svévolné protiprávní jednání řidiče půjde k tíži dopravce*“, tyto závěry lze aplikovat i na řidiče. Smyslem a účelem této úpravy je eliminovat problémy spojené s přepravou nebezpečných věcí jako i nedodržováním bezpečnostních přestávek samotnými řidiči, neboť to může vést k fatálním následkům na životech, zdraví a majetku a jde o významné ohrožení bezpečnosti silničního provozu. S tímto problémem pak souvisí i manipulace s digitálními tachografickým zařízením

samotnými řidiči.¹³⁵ Užitková vozidla nad 3,5 t určená k přepravě nákladu a vozidla pro přepravu osob s více než osmi místy k sezení kromě místa řidiče, musejí být vybavena, jsou-li určeny k obchodním přepravám, záznamovým zařízením – tachografem. Pokud se jedná o vozidla uvedená do provozu po 1. 5. 2006, musejí být tato vozidla vybavena digitálním tachografem. Problematika používání tachografů v silniční dopravě je upravena v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě.¹³⁶ Zjištěná protiprávní jednání ve vztahu k manipulaci s tachografem byla doposud řešena výhradně jako přestupek řidiče podle § 23 odst. 1 dnes již neplatného zákona o přestupcích. Tato praxe je nyní zcela opuštěna a tyto zásahy jsou řešeny jako trestný čin uvedený v ustanovení § 230 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, tedy jako „*Neoprávněný přístup k počítačovému systému a nosiči informací*“. Toto ustanovení trestního zákoníku bylo zvoleno proto, že tachograf je podle Úmluvy o kybernetické kriminalitě počítačovým systémem, neboť se jedná o softwarově vybavený nástroj, v němž automatizovaně dochází ke zpracování digitálních dat podle nastaveného programu bez přímého lidského zásahu. K takovému závěru dospělo nejvyšší státní zastupitelství spolu s Ministerstvem vnitra na základě rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 14. 9. 2016, sp. zn. 7 Tdo 731/2015, kterých částí se trestnost manipulace s digitálním tachografem týká.¹³⁷ Čas ukáže další vývoj tohoto problému, jelikož v současné době z právní praxe přicházejí poznatky, že tato trestně právní politika je uplatňována i na jednání řidičů, kteří třeba použijí čipovou kartu jiného řidiče (tedy nijak k manipulaci s elektronickým zařízením nedochází) s tím, že dochází k vkládání dat na nosič informací neoprávněně a dochází ke zkreslování informací o činnosti řidiče. Takovéto počínání podle mého názoru je toliko přestupkovým jednáním podle § 34e odst. 3 písm. b) a c) zákona o silniční dopravě, protože takovéto jednání nesměruje k narušení funkčnosti digitálních tachografu, coby funkčního celku počítačového systému.

3.2.3 Přestupky řidičů podle zákona o silničním provozu ztěžující, či mařící státní kontrolu

¹³⁵ ŠPÁS, Milan. *Manipulace s tachografem stále v kurzu* [online]. 2. 5. 2017 [cit. 2018-05-05]. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/617-manipulace-s-tachografem-stale-v-kurzu>

¹³⁶ KOVÁŘ, Karel. *Manipulace s digitálním tachografem jako trestný čin* [online]. 5. 9. 2017 [cit. 2018-05-05]. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/manipulace-s-digitalnim-tachografem-jako-trestny-cin-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EvxbFivwckML01fg2EIPIJ0/>

¹³⁷ Vyjádření k návrhu stanoviska NSZ sp. zn. 1SL 710/2017-16 ze dne 20. 4. 2017, obdobně též Stanovisko MV ČR sp. zn. MV-16323/OBP-2017.

Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 zákona o silničním provozu se dopustí fyzická osoba tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo, na němž v rozporu s jiným právním předpisem není umístěna tabulka státní poznávací značky (dále jen „registrační značka“) nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena, a **přestupku podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 2 zákona o silničním provozu**, se dopustí fyzická osoba tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo, jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena anebo umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost. Oba přestupky spolu úzce souvisí, jelikož postihují ty řidiče, kteří úmyslně ztěžují identifikaci vozidla a jeho provozovatele. Objektem přestupků je jak uvedl nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 3. 6. 2015, č.j. 6 As 106/2014-25 (dostupném na www.nssoud.cz) zájem na možnosti identifikace vozidla a jeho provozovatele. S tím pak souvisí samotný smysl a účel této právní úpravy. Jak již bylo naznačeno výše, smyslem a účelem této právní úpravy má být postih snahy znemožnění identifikace, tj. jednání, které je způsobilé úmyslně mařit identifikaci vozidel, na které je veřejný zájem nejen orgánů veřejné moci, ale de facto každého účastníka silničního provozu, neboť registrační značka identifikuje provozovatele vozidla, což je důležité např. z hlediska uplatnění náhrady škody na provozovateli vozidla, jak má na mysli zákonodárce např. v ust. § 2910 a násl. nebo § 2927 a násl. Občanského zákoníku. Tedy tyto skutkové podstaty přestupků směřují k odrazení řidičů od úmyslného ztížení či zamezení nepřetržité identifikace vozidla.¹³⁸ Byť zákonodárce výslovně nezmiňuje úmyslnou formu zavinění, je třeba vycházet z objektu přestupku, kdy například odpadnuvší registrační značka za jízdy sice formální znaky přestupku naplňuje, nicméně je třeba zkoumat, zda řidič věděl, či měl a mohl vědět, že provozuje motorové vozidlo v rozporu se zákonem. Podle § 5 odst. 1 písm. a) zákona o provozu na pozemních komunikacích ve spojení s ust. § 38 odst. 1 zákona o provozu vozidel, řidič je povinen užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním předpisem. Neboť zde chybí materiální znak v podobě vyšší míry než nepatrné společenské nebezpečnosti takového jednání. Jednáním, které materiální znak přestupku bude, podle mého názoru, např. situace, kdy odpadne registrační značka z vozidla po servisním zásahu v podobě výměny rámečku registrační značky, aniž by řidič o tom, že postrádá registrační značku, věděl. Jiným

¹³⁸ VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 206. ISBN 978-80-7400-409-4.

jednáním by mohl být případ, kdy řidič např. po dopravní nehodě, při které dojde k poškození rámečku poznávací značky, poznávací značku umístí za přední okno, nicméně v důsledku jízdy dojde k jejímu náhlému uvolnění. Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu, č.j. 4 As 10/2010-58 ze dne 29. 7. 2010 (dostupného na www.nssoud.cz), kde mimo jiné uzavírá: „*Materiální znak byl podle Nejvyššího správního soudu naplněn tím, že stěžovatel užil k jízdě vozidlo bez tabulek registrační značky, stál s ním na zákazu státní, nepředložil doklad o tzv. povinném ručení, opakovaně užil k jízdě vozidlo bez registračních značek, přičemž v tom pokračoval nadále, ačkoliv mohl a měl vědět, že jeho jednání je v rozporu se zákonem, přičemž o tom byl prokazatelně poučen příslušníci Policie ČR. Takové jednání je společensky nebezpečné a škodlivé a je krajně nežádoucí.*“ Nejvyšší správní soud rovněž v této souvislosti v tomto rozsudku uzavírá: „*Je přitom všeobecně známou skutečností, jaký je účel a smysl registračních značek. Stěžovateli – držiteli řidičského oprávnění – muselo být zřejmé, že nesmí užít k jízdě automobil, který není osazen tabulkami registračních značek. Takové vozidlo nesplňuje technické podmínky k provozu na pozemních komunikacích.*“ Zjevně tedy u přestupku podle bodu 1 nebude každé jednání, které bude naplňovat formální znaky přestupku, ale bude záležet na všech okolnostech případu, zejména zda řidič věděl a měl vědět, že jeho vozidlo nesplňuje podmínky pro provoz na pozemních komunikacích a byla znemožněna či podstatně ztížena jeho identifikace. Krajský soud v Hradci Králové ve svém rozsudku ze dne 21. 10. 2014, č.j. 51 A 25/2013-30, se k této problematice vyjádřil takto: „*Nedodrželi-li provozovatel vozidla při montáži registračních značek na ně potřebnou míru opatrnosti, v důsledku čehož je při jízdě ztratí, je jeho odpovědnost za přestupek dle § 125c odst. 1 písm. a) bodu prvnímu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, založena na jeho nevědomé nedbalosti*“. Žalobce se v daném případě bránil, tak že tvrdil: „*...nedlouho před tím (konkrétně 3. 6. 2013) – tzn. den před tím, než jsem byl zastaven zasahující hlídkou Policie ČR) jsem montoval na vozidlo jiné plastové podložky – držáky registračních značek. Tyto podložky jsem montoval z důvodu velmi poškozených těch původních. Na tuto výměnu mám svědka pana M. H., bytem Újezd 78, neboť on i zapůjčil akumulátorovou vrtačku na přišroubování jiných podložek a této výměně byl přítomen. Jak přesně došlo ke ztrátě tabulek s RZ nejsem schopen sdělit a neumím si to vysvětlit, ale je pravda, že po mém přezkoumání podložek po nález tabulek s RZ při návratu na stanoviště jsem zjistil, že úchytky na plastových podložkách jsou částečně ulomené, což určité při montáži na vozidlo*

nebyly. *Výše uvedené skutečnosti jsem neuvedl na druhou stranu Oznámení o přestupku v místě určeném na vysvětlení, protože v té chvíli jsem si skutečnost, že tabulky s RZ nejsou na vozidle, neuměl vysvětlit a byl jsem poměrně šokován touto situací, neboť jako řidič z povolání jsem si byl vědom následků.*“ Krajský soud k takovéto obhajobě obviněného uvádí: „*V uvedených souvislostech nevědomé nedbalosti se je totiž třeba zabývat i tím, zda žalobce zachoval potřebnou míru opatrnosti, neboť právě ta je dána spojením objektivního a subjektivního hlediska při předvídání způsobení poruchy nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem (srov. obdobně Šámal, P. a kol. Trestní zákoník. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, s. 183–184). Žalobce zjevně nezachoval potřebnou míru opatrnosti, protože si evidentně nepřidělal plastové držáky registračních značek či do nich značky řádně neupevnil tak, aby je při jízdě neztratil. Sama tato skutečnost je dostatečná pro závěr, že se žalobce daného přestupku dopustil, když v důsledku své neopatrnosti způsobil, že v provozu na pozemní komunikaci řídil vozidlo, aniž by na něm byla umístěna tabulka státní poznávací značky (viz § 125c odst. 1 písm. a) bod první zákona o silničním provozu).*“

Řidiči a provozovatelé vozidel se často vyhýbají zejména odpovědnosti za přestupek řidičů, tím že učiní taková opatření, aby byla zakryta či pozměněna registrační značka.¹³⁹ Takovému jednání má předcházet skutková podstata přestupku podle bodu 2, které stíhá zakrytí, nečitelnost, úpravu nebo umístění registrační značky způsobem, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost. Je patrné, že tato skutková podstata je aplikovatelný toliko na jednání, které je způsobilé znemožnit či podstatně ztížit identifikaci vozidla. Mezi takovéto situace jistě nebude patřit skutkové zjištění, že v důsledku nečistoty na vozovce, hustého sněžení nebo námrazy došlo k zakrytí či znečitelnění registrační značky nečistotami, sněhem či námrazou. Stejně tak nelze tuto skutkovou podstatu aplikovat na již shora popsané jednání řidiče, který např. po dopravní nehodě umístění odpadnuvší registrační značku za přední sklo vozu, nebo jiné místo vozidla, za účelem naopak zajištění identifikace vozidla. Zde bude aplikovatelná skutková podstata přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, neboť jednání řidiče nesměřovalo ke změření či ztížení identifikace vozidla.¹⁴⁰

¹³⁹ PROCHÁZKOVÁ, Martina; SMLSAL, Matěj. *Kamufláž, která nefunguje: nálepky na SPZ proti radarům jsou vyhozené peníze* [online]. 18. 4. 2018 [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: https://auto.idnes.cz/nalepky-sprej-spz-prekryti-kamuflaz-prestupek-policie-zakon-pokuta-registracni-znacka-gue-/automoto.aspx?c=A180326_141436_automoto_taj

¹⁴⁰ VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 210. ISBN 978-80-7400-409-4.

Správní trest

Za přestupek se uloží pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti od 6 měsíců do jednoho roku. Za tyto přestupky se body v bodovém hodnocení řidiče nepřičítají.

Fyzická osoba se dopustí podle § 125c odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu tím, že v provozu na pozemních komunikacích se v rozporu s § 5 odst. 1 písm. f) a g) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou. Tento přestupek je ve vztahu speciality k přestupku podle § 5 odst. 1 písm. a) zákona o některých přestupcích (zákon č. 251/2016 Sb.), stejně jako k přestupku podle § 35 odst. 1 písm. o) a p) zákona č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek.¹⁴¹ Předně je třeba poukázat na skutečnost, že objektem této skutkové podstaty je zájem společnosti na zjišťování, zda řidič je či není pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky než alkoholu. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 12. 2. 2015, č.j. 3 As 92/2014-32 (dostupném na www.nssoud.cz) dospěl k závěrům, že „objektem ochrany uložené povinnosti v § 125c odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu je zájem společnosti identifikovat, zda řidič je či není pod vlivem alkoholu, a nikoli zájem na to, aby řidič vozidla byl ve stavu způsobitelném k řízení (tedy nebyl pod vlivem alkoholu), který je chráněn mj. ust. § 274 odst. 1 trestního zákoníku. Doba, po kterou je možno zjistit přítomnost alkoholu či jiné návykové látky, je omezena prakticky na dobu bezprostředně poté, co je řidič kontrolován. Poté, co je alkohol z těla vyloučen, nemohou již dechová zkouška i odběr krve či moči přinést odpověď. Prokázání ovlivnění řidiče alkoholem později, např. v rámci trestního dokazování, je bez důkazů, zjištěných bezprostředně po kontrole velmi obtížné.“ Aby došlo k naplnění dané skutkové podstaty, musí dojít ke kumulativnímu naplnění čtyř podmínek. První podmínka spočívá v tom, že přestupek je spáchán v provozu na pozemních komunikacích.¹⁴² Řidičem, na něhož se vztahuje povinnost vymezená v § 5 odst. 1 písm. f) resp. písm. g) zákona o silničním provozu, bude řidič, který je sice vyzýván ke splnění povinnosti v době, kdy už řidičem není, nicméně musí však existovat na první pohled zjevná souvislost

¹⁴¹ Srovn. rozsudek NS 30 Cdo 4469/2017.

¹⁴² Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 3. 2012, č.j. 2 As 130/2011-63. „Oprávněný dle § 5 odst. 1 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, může osobu vyzvat, aby se podrobila vyšetření vedoucímu ke zjištění, zda není ovlivněna alkoholem, jen tehdy, pokud se tato osoba přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Takovou osobou již není ten, kdo se po odstavení motorového vozidla již hodinu věnuje jiné činnosti, pokud tato činnost není zakázána a nemá přímou souvislost s provozem na pozemních komunikacích.“

mezi důvodem k výzvě a účasti osoby, coby řidiče v provozu na pozemních komunikacích.¹⁴³ Jinak by tomu mělo být v případech, kdy je pouze podezření, že určitá osoba, která nebyla účastníkem dopravní nehody, např. před delším časem řídila vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, avšak v době výzvy se již přímým způsobem neúčastní provozu na pozemních komunikacích. Vychází se zde z argumentu, že požívání návykových látek po řízení vozidla není v takových případech, tak jako po účasti na dopravní nehodě, zakázáno. Druhou podmínkou je použití kvalifikované výzvy¹⁴⁴ řidiči, aby se podrobil vyšetření, podle zvláštního právního předpisu ke zjištění zda není ovlivněn alkoholem resp. jinou návykovou látkou než alkoholem. Výzva učiněná oprávněnou osobu musím být dostatečně zřetelná a nepřipouštět vyzývanému možnost volby.¹⁴⁵ Výzva formulovaná nepřesně s tím, že se vyzývaný může podrobit stanovenému vyšetření, ale není se mu povinen podrobit, je výzvou nedostačující.¹⁴⁶ Samotné přiznání povinného ke konzumaci alkoholických nápojů ještě před provedením stanoveného vyšetření nezabavuje vyzývanou osobu odpovědnosti za daný přestupek.¹⁴⁷ Pro vznik odpovědnosti za tento přestupek se vůbec nezohledňuje, zda vyzývaná osoba skutečně požila či nepožila návykovou látku, to je zcela irelevantní. Samotný projev vůle povinného řidiče nepodrobit se požadovanému vyšetření, je třetí podmínkou k naplnění skutkové podstaty tohoto přestupku. Čtvrtou a poslední podmínkou k naplnění této skutkové podstaty přestupku je, že vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví vyšetřovaného. „Povinnost stěžovatele podrobit se lékařskému vyšetření jistě není absolutní a byl-li by odběrem tělních tekutin skutečně ohrožen jeho život či by došlo k vážnému ohrožení jeho zdraví, zakládalo

¹⁴³ Srov. rozsudek Nejvyššího správního soud ze dne 22. 2. 2011 č.j. 2 As 1/2011-60.

¹⁴⁴ Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 10. 2006 č.j. 2 As 45/2006-56 „*Vyšetření na alkohol se provádí dechovou zkouškou, a je-li výsledek pozitivní, i lékařským vyšetřením krve. Z dikce tohoto ustanovení jasně vyplývá, že k provedení vyšetření a odběru není třeba opakované výzvy, a povinnost podrobit se tomuto vyšetření vzniká kontrolované osobě automaticky ve chvíli, kdy výsledek dechové zkoušky je pozitivní.*“

¹⁴⁵ Srov. ust. § 10 odst. 5 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁴⁶ Srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2010, č.j. 1 As 59/2010-149.

¹⁴⁷ Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 10. 2007 č.j. 1 As 33/2007-150. „*Pro prokázání přestupku spočívajícího v odmítnutí odborného lékařského vyšetření ke zjištění alkoholu po pozitivní dechové zkoušce není vůbec podstatné, zda pachatel skutečně byl nebo nebyl pod vlivem alkoholu, ale postačuje objektivní fakt, že dechová zkouška byla pozitivní (a to i v případě, že by tento výsledek byl způsoben vadným dechovým přístrojem) a že následně došlo ze strany pachatele k odmítnutí podrobit se lékařskému vyšetření.*“ „*Za odmítnutí lékařského vyšetření nelze považovat pouze výslovný projev vůle, ale např. i podmiňování podstoupení lékařského vyšetření různými nesplnitelnými podmínkami. Účelem zde není trestat řízení motorového vozidla po požití alkoholu, ale zajistit potřebnou spolupráci podezřelého se správními orgány, resp. trestat odmítnutí takové spolupráce, která je nutná pro řádné vyšetření případného jiného přestupku na úseku ochrany před alkoholismem a jinými toxikomanii.*“

by to překážku k provedení tohoto odběru. V této souvislosti je však nutné zdůraznit, že podle ustanovení § 16 zákona č. 379/2005 Sb., lékařské vyšetření provádí zdravotnické zařízení k takovým úkonům odborně a provozně způsobilé, resp. kvalifikovaný personál, který je na základě informací poskytnutých vyšetřovaným schopen posoudit otázku zdravotního rizika plynoucího z vyšetření.... Vyloučil-li stěžovatel možnost posouzení zdravotních rizik kvalifikovanou osobou tím, že lékařské vyšetření odmítl, vyloučil tím tedy i možnost uplatnění výjimky z povinnosti se vyšetření podrobit, neboť neumožnil posouzení svého zdravotního stavu ve vztahu k požadovaným odběrům biologického materiálu.“¹⁴⁸ Nejvyšší správní soud pak upřesnil v rozsudku ze dne 24. 10. 2007 č.j. 1 As 33/2007-150, že „Za odmítnutí lékařského vyšetření nelze považovat pouze výslovný projev vůle, ale např. i podmiňování podstoupení lékařského vyšetření různými nesplnitelnými podmínkami. Účelem zde není trestat řízení motorového vozidla po požití alkoholu, ale zajistit potřebnou spolupráci podezřelého se správními orgány, resp. trestat odmítnutí takové spolupráce, která je nutná pro řádné vyšetření případného jiného přestupku na úseku ochrany před alkoholismem a jinými toxikomaniemi.“

Správní trest

Za tento přestupek se uloží pokuta od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti od jednoho do dvou let. Řidiči se zaznamená 7 bodů v bodovém hodnocení řidiče.¹⁴⁹

Přestupky podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 až 6 zákona o silničním provozu úzce souvisejí se způsobilostí řidiče k řízení motorového vozidla.

Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu se dopustí fyzická osoba tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo a v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) není držitelem příslušného řidičského oprávnění. Při zvažování tohoto přestupku je třeba od sebe odlišovat dva pojmy – řidičský průkaz a řidičské oprávnění. V daném případě je sankcionováno toliko řízení motorového vozidla řidičem, který nedisponuje řidičským oprávněním. Řídit motorové vozidlo může jen osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel (srov. § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu). Řízení motorového vozidla řidičem, který v rozporu s ust. § 6 odst. 7, nemá při sobě řidičský průkaz naproti tomu, může založit skutkovou podstatu přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním

¹⁴⁸ Srov. Rozsudek Nejvyššího správního soud ze dne 16. 7. 2009 č.j. 7 As 49/2009-83.

¹⁴⁹ Srov. § 125c odst. 5 písm. a) a odst. 6 písm. a) zákona o silničním provozu.

provozu (pokud např. řidičský průkaz zapomněl, nebo jej ztratil). Řidičský průkaz je veřejnou listinou, která osvědčuje, údaje v něm zapsané (srov. § 103 odst. 1 zákona o silničním provozu). Druhy řidičských průkazů nalezneme v ust. § 104 odst. 1 a 3 zákona o silničním provozu. Řidičské oprávnění v zásadě opravňuje jeho držitele jen k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny, pro kterou je řidičské oprávnění uděleno (§ 80 zákona o silničním provozu). Držení řidičského průkazu osobou, která není držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel, je narušením veřejného zájmu na rychlém a spolehlivém zjištění, zda je řidič držitelem příslušného řidičského oprávnění.¹⁵⁰ Důvody pozbytí řidičského oprávnění jsou v zásadě uvedeny v ust. § 94 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Další forma ztráty řidičského oprávnění vyplývá z ust. § 93 zákona o silničním provozu, kde jsou upraveny způsoby podmínění a omezení řidičského oprávnění. Dalším způsobem ztráty řidičského oprávnění, je pozastavení řidičského oprávnění ve smyslu ust. § 95 zákona o silničním provozu. Dalším způsobem pozbytí řidičského oprávnění, je zákonem předvídaný postup podle § 94a zákona o silničním provozu, coby důsledek uložení trestu nebo správního trestu zákazu činnosti. Posledním způsobem, je pak zákonem předvídaný způsob pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3 zákona o silničním provozu. Tento způsob pozbytí řidičského oprávnění je z pohledu právní praxe poněkud nepředvídatelný, neboť nejde o pozbytí řidičského oprávnění v důsledku autoritativního rozhodnutí o vině či trestu, nebo autoritativního rozhodnutí o tom, že určitá osoba práva má či nemá, ale jde o toliko důsledek dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, coby systému sankcí sui generis postihující řidiče motorových vozidel za spáchání některého taxativně vyjmenovaného jednání v příloze zákona o silničním provozu. Posuzovaného přestupku je možné se dopustit za situace, kdy řidič, buď vůbec není držitelem řidičského oprávnění, nebo řidičské oprávnění z některého důvodu pozbyl, nebo se jej sám vzdal (srov. § 94 odst. 3 zákona o silničním provozu), případně držitelem řidičského oprávnění je, nicméně nikoliv pro tu kterou skupinu motorových vozidel. V této souvislosti nelze

¹⁵⁰ Podle rozsudku Krajského soudu v Ostravě ze dne 12. 2. 2015, č.j. 22 A 37/2013-15. „*Detence řidičského průkazu bez existence řidičského oprávnění narušuje veřejný zájem na rychlém a spolehlivém zjištění, zda je řidič držitelem řidičského oprávnění, neboť se jedná o veřejnou listinu, která osvědčuje řidičské oprávnění držitele a jeho rozsah [§ 103 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)]. Ten, kdo si ponechává řidičský průkaz, aniž by byl skutečným držitelem řidičského oprávnění, tedy vytváří podmínky pro znesnadnění odhalení jeho případné protiprávní činnosti. Současně tím vyjadřuje svůj ledabylý postoj k plnění povinností řidiče stanovených citovaným zákonem, tzn., vede takový způsob života, který nezaručuje, že další výkon zákazu činnosti není potřebný.*“

přehlédnout, že nutně nemusí dojít k pozbytí řidičského oprávnění z jednoho konkrétního důvodu. Krajský soud v Ústí nad Labem k tomu ve svém rozsudku ze dne 1. 10. 2014, č.j. 15 A 20/2014-2 uvádí: „Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, předpokládá situaci, že řidič může pozbyt řidičské oprávnění na základě pravomocného rozhodnutí vydaného správním orgánem, jímž bude uložen zákaz činnosti (§ 94a odst. 1 citovaného zákona), a následně v důsledku tohoto rozhodnutí může pozbyt řidičské oprávnění i podle bodového systému (§ 123c odst. 3 citovaného zákona). Počátky dob, od nichž řidič pozbývá řidičské oprávnění, se určují nezávisle na sobě.“ K naplnění subjektivní stránky tohoto přestupku postačí i forma nedbalosti nevědomé.¹⁵¹ K odpovědnosti za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu postěžuje s ohledem na ust. § 13 ve spojení s ust. § 15 zákona o odpovědnosti za přestupky zavinění z nedbalosti, a to i nevědomé. Pokud by však fyzická osoba v rozporu s ust. § 3 odst. 3 zákona o silničním provozu řídila motorové vozidlo úmyslně, dopustila by se tak přečinu maření úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) Trestního zákoníku.¹⁵²

Nejvyšší správní soud v souvislosti s řidiči, kteří v době zákazu činnosti začnou vykonávat úkony směřující k znovu navrácení řidičského oprávnění ve svém rozsudku ze dne 22. 7. 2015, č.j. 10 As 33/2015-34 uvedl: „Ustanovení § 3 odst. 3 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, dle něhož motorové vozidlo může řídit také osoba, která se pod dohledem učitele autoškoly připravuje k přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel nebo skládá zkoušku v rámci tohoto přezkoušení, je svou povahou speciální vůči § 3 odst. 3 písm. a) tohoto zákona. Řízením motorového vozidla v průběhu přípravy k přezkoušení či zkoušky v rámci tohoto přezkoušení tudíž nemůže dojít k naplnění skutkové podstaty přestupku dle § 125c odst. 1 písm. e) bodu 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích, tj. řízení motorového vozidla bez příslušného řidičského oprávnění ve smyslu § 3 odst. 3 písm. a) téhož zákona. Roční lhůta uvedená v § 123d odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, dle něhož řidič, který podle § 123c odst. 3 tohoto zákona pozbyl řidičské oprávnění, je oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění, se vztahuje pouze na

¹⁵¹ Srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 8. 2011, č.j. 8 As 13/2011-54.

¹⁵² Obdobně i BUŠTA, Pavel; KNĚŽÍNEK, Jan; SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Venice Music Produktion, 2013. s. 238. ISBN 978-80-904270-4-4. Nebo BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: Computer Press, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2.

podání této žádosti, a nikoli na přezkoušení odborné způsobilosti dle § 123d odst. 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích. “

Správní trest

Za tento přestupek se uloží pokuta od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti od jednoho do dvou let. Zaznamenají se 4 body v bodovém hodnocení řidiče.

***Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 2 zákona o silničním provozu se dopustí fyzická osoba tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo a byl jí zadržen řidičský průkaz podle § 118b odst. 1.** Nejvyšší správní soud ke skupině přestupků podle § 125c odst. 1 písm. e) bodů 1 až 6 v rozsudku ze dne 5. 5. 2010, č.j. 1 As 33/2010-67 (dostupného na www.nssoud.cz) uvádí: „Všechny zde uvedené skutkové podstaty přestupků jsou založeny na objektivní existenci nějakého jevu, bez ohledu na to, zda kontrolovaný může v okamžiku silniční kontroly konkrétní situaci prokázat, či nikoliv. Podstatné tedy je, zda k okamžiku prováděné silniční kontroly je řidič např. držitelem příslušné skupiny řidičského oprávnění, zda mu není k tomuto okamžiku zadržen řidičský průkaz či zda má platný posudek o zdravotní způsobilosti vydaný podle zákona o provozu na pozemních komunikacích a ve shodě s vyhláškou Ministerstva zdravotnictví č. 277/2004 Sb., lhostejno, zdali jej má zrovna u sebe, či nikoliv. Pro úvahu o spáchání předmětného přestupku je tedy důležité, aby byl prokázán stav, zda objektivně, k okamžiku prováděné silniční kontroly, měl žalobce platný posudek o zdravotní způsobilosti (zdali již fakticky existoval), bez ohledu na to, předložil-li jej kontrolním orgánům v době silniční kontroly. “ Smyslem a účelem této právní úpravy je potrestat neukázněné řidiče, kteří nerespektují zákonem stanovený předběžný zákaz řídit motorové vozidlo po dobu zadržení řidičského průkazu ze zákonem stanovených, pro společnost zvláště nebezpečných důvodů.¹⁵³ Zadržením řidičského průkazu, nedochází k pozbytí řidičského oprávnění, ale k dočasné suspendaci práva řídit motorová vozidla a to do doby pravomocného skončení o přestupku nebo trestném činu.¹⁵⁴ Sporné může být, zda tato skutková podstata přestupku dopadá na zadržení řidičského průkazu policistou ve smyslu ust. § 118b odst. 1 zákona o silničním provozu, nebo na zadržení řidičského průkazu autoritativním rozhodnutím správního orgánu obce s rozšířenou působností podle §*

¹⁵³ Srov. Rozsudek Krajského soudu v ústní nad Labem, pobočka Liberec, č.j. 60A 3/2014 ze dne 28. 8. 2014.

¹⁵⁴ BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: Computer Press, 2014. s. 195. ISBN 978-80-264-0260-2.

118c zákona o silničním provozu. Zákonodárce mezi oběma způsoby zadržení řidičského průkazu nedělá žádné rozdíly, přičemž spolu s oprávněním policisty zadržet řidičský průkaz je spojen výslovný zákaz držiteli řidičského průkazu neřídít motorová vozidla, pravděpodobně se skutková podstata přestupku bude vztahovat na obě situace, ačkoliv okolnost zadržení řidičského průkazu policistou není nezbytně spojena s autoritativním rozhodnutím o zadržení řidičského průkazu správního orgánu obce s rozšířenou působností. Pro odpovědnost za přestupek podle Nejvyššího správního soudu postačí „*Pro úvahu o spáchání přestupku dle § 20 odst. 1 písm. e) bod 4. zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, je podstatné, aby bylo prokázáno, zda objektivně k okamžiku prováděné silniční kontroly měl pachatel platný posudek o zdravotní způsobilosti (tedy zdali již fakticky existoval) bez ohledu na to, předložil-li jej kontrolním orgánům v době silniční kontroly.*“¹⁵⁵ Nicméně podle mého názoru by se tato skutková podstata přestupku měla vztahovat toliko na zadržení řidičského průkazu až autoritativním rozhodnutím správního orgánu, kterým je de facto ed de iure omezeno právo řídit motorová vozidla držiteli řidičského průkazu, neboť právě na základě tohoto rozhodnutí dochází následně k faktické blokaci řidičského oprávnění v registru řidičů a zaznamenání takové skutečnosti do evidenční karty řidiče. Tím se zadržení řidičského průkazu policistou stává faktickým úkonem policisty, coby správního orgánu, kterým je řidičský průkaz odňat z dispozice jeho držiteli z některého ze zákonem aprobovaných důvodů, teprve následný postup správního orgánu, jehož výsledkem je autoritativní rozhodnutí ve smyslu § 9 Správního řádu, může fakticky zasáhnout držitele řidičského průkazu na jeho objektivních právech. Nicméně takovému zásahu musí předcházet zákonný proces a nelze po řidiči spravedlivě požadovat, aby se zdržel činnosti řídit motorové vozidlo po dobu od zadržení řidičského průkazu policistou do doby např. jeho vrácení správním orgánem, neboť dobu, kdy držitel řidičského průkazu nesměl řídit motorová vozidla, nelze reálně jakkoliv zhojit. *V řízení o otázce, zda bude řidiči zadržen řidičský průkaz do doby pravomocného rozhodnutí o přestupku (§ 118c odst. 1 ve spojení s § 118a odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu), svěřuje zákon rozhodujícímu orgánu správní uvážení („lze rozhodnout o zadržení řidičského průkazu“). Správní orgán tak nemůže automaticky rozhodnout o zadržení řidičského průkazu jen proto, že byla naplněna některá z podmínek stanovených v § 118a odst. 1 [zde konkrétně písm. d), tj.*

¹⁵⁵ Srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 5. 2010, č.j. 1 As 33/2010-67.

podezření z řízení pod vlivem alkoholu]. K automatickému následku v žádném případně nevede to, že zákon nestanoví žádná kritéria pro užití správního uvážení. Je na správním orgánu, aby taková rozumná kritéria našel a míru jejich naplnění v konkrétním případě popsal ve svém rozhodnutí. (takto rezultoval nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 18. 4. 2018, č.j. 10 As 174/2017-27), tedy je zjevné, že zásah do objektivních práv řidiče řídit motorová vozidla, by měl být nejen zcela nezbytný, aby odpovídal zásadám proporcionality, ale i rozumně a srozumitelně odůvodněný. V této souvislosti nelze přehlédnout, že právě institut zadržení řidičského průkazu, jako i další instituty, např. uložení kauce, je policií nadužíván, neboť absolutní čísla těchto donucovacích opatření, jsou často kritériem hodnocení policistů.^{156,157} Podle mého názoru, by této právní úpravě prospěla změna v té podobě, že by se zadržením řidičského průkazu policistou byla spojena jeho držitelův povinnost dostavit se do dvou pracovních dnů na příslušný obecní úřad s rozšířenou působností, kde by správní orgán na místě rozhodl o zadržení či vrácení řidičského průkazu, obdobná úprava platí např. pro zadržení osvědčení o registraci vozidla osobě, která jej nemá při sobě. K takové úvaze mě vede toliko to, že suspendace objektivního práva řídit motorová vozidla by měla být spojena s toliko autoritativním rozhodnutím k tomu určeného správního orgánu po řízení, jehož parametry jsou normované právním předpisem, a nikoliv po neformálním řízení policistou, který je hodnocen, mimo jiné tak, že je zohledňováno, nakolik je ve své úřední činnosti „úspěšný“.

¹⁵⁶ JEDINÁK, Petr. *Hodnocení příslušníků Policie ČR: nástroj kariérního postupu a zlepšování image policie* [online]. 16. 5. 2009 [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: <http://www.hrforum.cz/hodnoceni-prislusniku-policie-cr-nastroj-karierniho-postupu-a-zlepsovani-image-policie/>

¹⁵⁷ Obdobně také Časopis POLICISTA, 2009, č. 3 (příloha – Hodnocení policistů, s. I-IV).

Správní trest

Za tento přestupek se uloží pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku.¹⁵⁸ Započítává se 7 bodů v bodovém hodnocení řidiče.

Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 3. zákona o silničním provozu se dopustí fyzická osoba tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo a v rozporu s § 3 odst. 4 není k jeho řízení profesně způsobilá podle zvláštního právního předpisu) nebo na základě rozhodnutí příslušného orgánu jiného členského státu nebo Švýcarské konfederace. Podle § 3 odst. 4 zákona o silničním provozu motorového vozidla zařazené do skupiny vozidel C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E může řídit dále pouze osoba, která je profesně způsobilá k řízení těchto vozidel podle zvláštního právního předpisu nebo na základě rozhodnutí příslušného orgánu jiného členského státu nebo Švýcarské konfederace. Profesní způsobilost k řízení vozidla zařazeného do některé ze skupin C1, C1+E, C a C+E platí pro řízení vozidla zařazeného do kterékoliv z těchto skupin. Profesní způsobilost k řízení vozidla zařazeného do některé ze skupin D1, D1+E, D a D+E platí pro řízení vozidla zařazeného do kterékoliv z těchto skupin. Tato podmínka profesní způsobilosti se podle § 3 odst. 5 zákona o silničním provozu nevztahuje na řidiče, který není občanem ČR, Švýcarské konfederace nebo jiného členského státu a který nevykonává závislou práci pro zaměstnavatele usazeného na území některého z těchto států ani na tomto území nepodniká, a dále na řidiče:

- a) vozidel, jejichž nejvyšší povolená rychlost nepřesahuje 45 km.h⁻¹,
- b) vozidel používaných ozbrojenými silami České republiky, Policií České republiky, obecní policií, Vězeňskou službou České republiky, Celní správou České republiky, Generální inspekcí bezpečnostních sborů a zpravodajskými službami České republiky,
- c) vozidel Hasičského záchranného sboru České republiky a jednotek požární ochrany, poskytovatele zdravotnické záchranné služby a Správy státních hmotných rezerv,
- d) vozidel používaných při zabezpečování civilní ochrany a báňské záchranné služby,

¹⁵⁸ Srov. § 125c odst. 5 písm. d) a odst. 6 písm. b) zákona o silničním provozu.

- e) vozidel ve zkušebním provozu a při zkušební jízdě v souvislosti s jejich opravou a údržbou,
- f) vozidel používaných při výcviku a zkouškách při získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu,
- g) vozidel používaných při přepravě věcí, které řidič využije při výkonu své závislé práce nebo podnikání, pokud řízení není hlavním předmětem výkonu závislé práce nebo podnikání řidiče,
- h) vozidel používaných pro vlastní potřeby, nebo
- i) zemědělských a lesnických traktorů.

Průkaz profesní způsobilosti podle § 6 odst. 7 zákona o silničním provozu musí mít při sobě řidič při řízení u sebe, neboť má povinnost na požádání osob uvedených v ust. § 6 odst. 8 tohoto zákona předložit. Tato skutková podstata přestupku stíhá to, že řidič, který podle § 3 odst. 4 zákona o silničním provozu není držitelem profesního či obdobného oprávnění. Samotné nepředložení profesního průkazu je toliko přestupkem podle § 125c odst. 1 písm. k) tohoto zákona. *Nezbytné pro úvahu o spáchání přestupku dle § 20 odst. 1 písm. e) bod 4. zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, je podstatné, aby bylo prokázáno, zda objektivně k okamžiku prováděné silniční kontroly měl pachatel platný posudek o zdravotní způsobilosti (tedy zdali již fakticky existoval) bez ohledu na to, předložil-li jej kontrolním orgánům v době silniční kontrol.*¹⁵⁹

Správní trest

Za tento přestupek se uloží pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku.¹⁶⁰ Zaznamenávají se 3 body v bodovém hodnocení řidiče.

Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 4 zákona o silničním provozu se dopustí fyzická osoba tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo a není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti. Zákon o silničním provozu v ust. § 84 odst. 1 normuje, že „držitel řidičského oprávnění musí mít zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel“. Tato podmínka trvá po celou dobu držení řidičského oprávnění. Pokud tato podmínka není naplňována, dochází k podmínění a omezení řidičského oprávnění podle § 93 zákona o silničním provozu, nebo až odnětí pro pozbytí zdravotní

¹⁵⁹ Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 5. 2010, č.j. 1 As 33/2010-67.

¹⁶⁰ Srov. § 125c odst. 5 písm. d) a odst. 6 písm. b) zákona o silničním provozu.

způsobivosti. Zdravotní způsobilostí je přitom míněna tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel (srov. § 84 odst. 1 zákona o silničním provozu). Smyslem a účelem této právní úpravy je sankcionovat porušení povinnosti neúčastnit se silniční dopravy těmi, jejichž zdravotní stav bezprostředně ohrožuje nejen je samé, ale i ostatní účastníky silničního provozu. Zákonodárce dokonce v ust. § 84 odst. 3 zákona o silničním provozu, stanovil, fikci, že nezpůsobilým je ten, kdo „*má poruchy chování způsobené závislostí na alkoholu nebo jiných psychoaktivních látkách podle posudku o zdravotní způsobilosti.*“ Zdravotní stav řidiče v průběhu plynutí času doznává změn, proto zákonodárce v ust. § 87 odst. 1 zákona o silničním provozu normoval, která kategorie řidičů je povinna se podrobovat pravidelným lékařským prohlídkám. Jedná se o řidiče, kteří:

- a) řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré barvy, případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení,
- b) řidič, který řídí motorové vozidlo v pracovněprávním vztahu a u něhož je řízení motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě,
- c) řidič, u kterého je řízení motorového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti prováděné podle zvláštního právního předpisu,
- d) držitel řidičského oprávnění pro skupinu C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E, pokud řídí motorové vozidlo zařazené do některé z těchto skupin vozidel,
 - a. držitel osvědčení pro učitele řidičů pro výcvik v řízení motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu.

Další kategorií řidičů, majících povinnost podrobit se pravidelnému lékařskému vyšetření jsou držitelé řidičského oprávnění, kteří sice nejsou osobou uvedenou výše, nicméně s ohledem na zralý věk mají povinnost podrobit pravidelné lékařské prohlídce, a to nejdříve šest měsíců před dovršením 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku pak každé dva roky. Povinné osoby, které nedisponují platným posudkem o zdravotní způsobilosti, se tak stávají zdravotně nezpůsobilými k řízení motorových vozidel.

Správní trest

Za přestupek se uloží pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku. Body v bodovém hodnocení řidiče se nepřidělují.¹⁶¹

Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 5 zákona o silničním provozu se dopustí fyzická osoba tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo a pozbyl jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropské unie, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky podle § 123c odst. 7. Speciálním subjektem tohoto přestupku, je řidič – držitel cizozemského řidičského průkazu. Tohoto přestupku se může takový řidič v zásadě dopustit jen tím, že řídí motorové vozidlo, aniž by mu objektivně bylo známo, že na území ČR pozbyl právo k řízení motorových vozidel. K pozbytí práva k řízení motorových vozidel, může v zásadě dojít buď z důvodů podle § 94a zákona o silničním provozu, neboť došlo k nabytí právní moci rozhodnutí, kterým takovému řidiči byl uložen správní trest či trest zákazu činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu. Druhým takovým důvodem může být dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, kdy zákonodárce s touto situací podle § 123c odst. 7 zákona o silničním provozu spojuje důsledek pozbytí práva k řízení motorových vozidel na území ČR, a to na dobu jednoho roku ode dne, kdy mu byla uložena bloková pokuta nebo nabylo právní moci rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu, který byl spáchán jednáním zařazeným do bodového hodnocení řidičů, na jehož základě řidič dosáhl dvanácti bodů v bodovém hodnocení řidiče.¹⁶² Takového přestupku, není možné se dopustit ve formě úmyslu, či srozměnění, neboť by takovým jednáním byly naplněny znaky přečinu podle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku, neboť by byl naplněn povinný znak takové skutkové podstaty trestného činu to to úmysl pachatele mařit jiné rozhodnutí orgánu veřejné moci. Podle usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 10. 2013, sp. zn. 7 Tdo 986/2013 (dostupného

¹⁶¹ Srov. § 125c odst. 5 písm. d) a odst. 6 písm. b) zákona o silničním provozu.

¹⁶² Podle rozsudku Krajského soudu v Plzni ze dne 31. 7. 2013, č.j. 17 A 10/2012-37. „Okolnost, zda řidič má český řidičský průkaz nebo je držitelem řidičského průkazu vydaného cizím státem, je právně irelevantní ve fázi záznamu bodů v registru řidičů (pro obě kategorie řidičů platí stejný režim taxativního výčtu protiprávních jednání a počtů bodů, které za tato jednání budou zaznamenány), nikoliv ve fázi dosažení celkového počtu 12 bodů, v níž každá kategorie řidičů má vlastní, specifický režim právních důsledků. Řidič „český“ pozbývá řidičské oprávnění (§ 123c odst. 3 věta druhá zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu), kdežto „cizí“ „jen“ právo k řízení motorového vozidla na území České republiky (§ 123c odst. 7 téhož zákona), odlišně je upravena právní skutečnost určující počátek lhůty pozbytí řidičského oprávnění (§ 123c odst. 3 věta druhá), resp. práva k řízení motorového vozidla na území České republiky (§ 123c odst. 8), způsob, kterým se vrací řidičské oprávnění (§ 123d odst. 1, 3 – správní řízení), resp. způsob, kterým znovu nabývá práva k řízení motorového vozidla (§ 123c odst. 7, 8 – uplynutím lhůty jednoho roku ex lege) atd.“

na www.nsoud.cz) „Citované stanovisko senátu Nejvyššího soudu 8 Tdo podle nejvyššího státního zástupce koresponduje racionální úvaze, že řidič, který po uplynutí zákonné lhůty nepožádá o navrácení řidičského oprávnění, se z praktického hlediska ocitá ve stejné situaci jako osoba, která řidičské oprávnění nikdy nevlastnila. Jestliže by řidič, který rezignoval na obnovení oprávnění k řízení vozidel, měl být v principiálně horším právním postavení než občan, který řidičem nikdy nebyl, zakládalo by to stav právní nejistoty a očividné, bezdůvodné nerovnosti mezi občany. Žádná právní norma přitom nestanoví, kdy by po uplynutí zákonné roční lhůty ve smyslu § 123c odst. 7, 8 zákona č. 361/2000 Sb. měla skončit doba, během níž – podle dřívějších rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tz 56/2012 či 7 Tdo 625/2013 – by mohl být občan postižen za řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění jako za přečin podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku. Z tohoto pohledu tedy není zcela nemístná úvaha, že občan, který po uplynutí roční lhůty podle § 123c odst. 7, 8 zákona č. 361/2000 Sb. nepožádá o navrácení řidičského oprávnění, by byl via facti postaven do stejného právního režimu, jako by měl vysloven časově nijak nelimitovaný zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, protože může být za řízení vozidla postižen zcela shodně, jako kdyby porušil vyslovený trest zákazu činnosti.“

Správní trest

Za tento přestupek se uloží pokuta od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti od jednoho do dvou let.¹⁶³ Toto jednání bodově hodnoceno není.

Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 6 zákona o silničním provozu se dopustí fyzická osoba tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo a řidičské oprávnění jí bylo pozastaveno podle § 95 nebo exekučním příkazem podle exekučního řádu. Tento přestupek se sestává ze dvou skutkových podstat přestupků, které stíhají řízení motorového vozidla v době, kdy bylo řidiči pozastaveno řidičské oprávnění. Pozastavení řidičského oprávnění v obou případech suspenduje oprávnění držitele k řízení motorových vozidel po dobu platnosti takové suspendace. Pozastavení řidičského oprávnění podle § 95 zákona o silničním provozu, je možné jen tehdy, je-li třeba mezitímně pozastavit právo držitele řidičského oprávnění, a to v případech, kdy to vyžaduje veřejný zájem na zatímním zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Typicky se jedná o situace, kdy se správní orgán dozví objektivní skutečnost, že držitel

¹⁶³ § 125c odst. 5 písm. a) a odst. 6 písm. a) zákona o silničním provozu.

řidičského oprávnění např. trpí poruchou chování způsobenou závislostí na alkoholu. V takovémto případě je správní orgán oprávněn pozastavit řidičské oprávnění jeho držiteli do doby, než se držitel řidičského oprávnění podrobí posouzení zdravotní způsobilosti podle § 85 odst. 1 zákona o silničním provozu. Takovéto rozhodnutí ex lége nemá odkladný účinek (§ 113 odst. 2 zákona o silničním provozu ve spojení s ust. § 61 odst. 2 Správního řádu). Poněkud odlišným případem je pozastavení řidičského oprávnění podle § 58 a násl. Exekučního řádu. Podle § 71a odst. 1 Exekučního řádu může exekuční příkaz k pozastavení řidičského oprávnění povinnému vydat pouze tehdy, jestliže je v exekuci vymáhán nedoplatek výživného na nezletilé dítě.

Správní trest

Za tento přestupek se uloží pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku. Bodovému hodnocení takového protiprávní jednání nepodléhá.

Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 11 zákona o silničním provozu se fyzická osoba dopustí tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla neoprávněně stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením nebo v rozporu s § 67 odst. 4 neoprávněně použije parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo při jízdě. Zákonodárce, právě touto skutkovou podstatou přestupku, pamatuje na vyšší ochranu zdravotně postižených osob, které se účastní silničního provozu. Skutková podstata přestupku je složena ze dvou samostatných skutkových podstat stíhajících neoprávněné stání s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním omezením, a dále pak neoprávněné použití parkovacího průkazu pro osoby se zdravotním postižením v rozporu s § 67 odst. 4 zákona o silničním provozu.¹⁶⁴

Správní trest

Za tento přestupek lze uložit pokutu od 5 000 Kč do 10 000 Kč.¹⁶⁵ Bodovému hodnocení tento přestupek nepodléhá.

Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. j) zákona o silničním provozu se fyzická osoba dopustí tím, že v provozu na pozemních komunikacích v rozporu s § 3 odst. 6 použije antiradar. Zákon o silničním provozu v ust. § 3 odst. 6

¹⁶⁴ Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 12. 2008, č.j. 9 As 7/2008-55.

¹⁶⁵ Srov. § 125c odst. 5 písm. d) zákona o silničním provozu.

výslovně stanoví povinnost každému nepoužívat technické prostředky a zařízení, které znemožňují nebo ovlivňují funkci technických prostředků používaných při dohledu ba bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Skutková podstata tohoto přestupku směřuje k potírání oprávnění k tomu zmocněných orgánů, zejména měřit rychlost vozidel, tak jak má na mysli zákonodárce v ust. § 79a zákona o silničním provozu. Nezákonné je nejen maření výkonu dohledu technickými prostředky,¹⁶⁶ ale i jejich jakékoliv ovlivňování, nebo i zjišťování a to pomocí technických zařízení.¹⁶⁷

Správní trest

Za přestupek se uloží pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč.¹⁶⁸ Bodové hodnocení na takovéto jednání nepamatuje.

Přestupku podle § 125c odst. 4 písm. a) zákona o silničním provozu dopustí fyzická osoba tím, že se v rozporu s § 87a odst. 1 nebo 2 nepodrobí dopravně psychologickému vyšetření. Tohoto přestupku se mohou reálně dopustit toliko osoby vyjmenované v ust. § 87b odst. 1 zákona o silničním provozu, tj. držitelé řidičského oprávnění pro skupinu C1+E, C nebo C+E, pokud řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo jízdní soupravu, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo ze speciálního automobilu a přípojného vozidla a jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 7 500 kg, jako i držitelé řidičského oprávnění pro skupinu D1+E, D nebo D+E, pokud řídí motorové vozidlo zařazené do některé z těchto skupin vozidel. Osoby uvedené v ust. § 87b odst. 2 nemohou reálně tuto skutkovou podstatu přestupku naplnit, neboť zde stanovená povinnost jim svědčí toliko tehdy, žádá-li taková osoba o vrácení řidičského oprávnění, které pozbyla v důsledku dosažení celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů, soudem uloženého trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, správním orgánem uloženého správního trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, byl-li tento správní trest uložen na dobu nejméně 6 měsíců, nebo podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, v průběhu, jehož zkušební doby se zavázala zdržet se řízení motorových vozidel.

¹⁶⁶ BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: Computer Press, 2014. s. 58. ISBN 978-80-264-0260-2.

¹⁶⁷ BUŠTA, Pavel; KNĚŽÍNEK, Jan; SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Venice Music Produktion, 2013. s. 16. ISBN 978-80-904270-4-4.

¹⁶⁸ Srov. § 125c odst. 5) písm. d) zákona o silničním provozu.

Tedy jde o zákonem předvídané splnění podmínek pro navrácení řidičského oprávnění ve smyslu ust. § 100 a násl. zákona o silničním provozu. Pokud se osoba, která žádá o vrácení řidičského oprávnění, takovému vyšetření nepodrobí, logicky nesplní povinnosti předvídané zákonem, a tedy jí nebude navráceno řidičské oprávnění. V daném případě jde pravděpodobně o drobný nonsens zákonodárce. Osoby uvedené v ust. 1 § 87b zákona o silničním provozu mají povinnost podrobit se psychologickému vyšetření před zahájením činnosti a dalšímu dopravně psychologickému vyšetření pak nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let a dále pak každých pět let.

Správní trest

Za tento přestupek se uloží pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč. Ani porušení této povinnosti není spojeno se záznamem bodů v bodovém hodnocení řidiče.

Přestupku podle § 125c odst. 4 písm. a) zákona o silničním provozu dopustí fyzická osoba tím, že v rozporu s § 94a odst. 2, § 113 odst. 1 nebo 2 nebo § 123c odst. 5 neodevzdá řidičský průkaz, mezinárodní řidičský průkaz nebo potvrzení o oznámení ztráty, odcizení, poškození anebo zničení řidičského průkazu nebo v rozporu s § 6b odst. 4 neodevzdá osvědčení o registraci vozidla. Tato skutková podstata je složena ze čtyř skutkových podstat, kterými je postihováno porušení povinnosti odevzdat některé doklady vydávajícímu orgánu, pokud je jejich držitel drží bez právního důvodu. Podle § 94a odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu držitel řidičského oprávnění pozbývá řidičské oprávnění dnem právní moci rozhodnutí, kterým mu byl soudem uložen trest nebo příslušným správním úřadem uložen správní trest zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, kterým bylo uloženo v trestním řízení přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo kterým bylo rozhodnuto o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání, v průběhu jehož zkušební doby se držitel řidičského oprávnění zavázal zdržet se řízení motorových vozidel. Řidičský průkaz je povinen odevzdat držitel řidičského průkazu příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností do 5 pracovních dnů ode dne, kdy nabylo právní moci rozhodnutí orgánu veřejné moci, nesplnění povinnosti podle § 94a je sankcionováno prvou skutkovou odstavou.

Podle § 113 odst. 1 zákona o silničním provozu je držitel řidičského průkazu povinen odevzdat, jehož řidičský průkaz je neplatný, nebo kterému bylo podmíněno nebo omezeno řidičské oprávnění, nebo který se vzdal řidičského oprávnění pro některou skupinu vozidel, odňato řidičské oprávnění, nebo který se vzdal

řidičského oprávnění podle § 94, nebo kterému byl uložen trest nebo správní trest zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, trest, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo upuštěno od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo který se zavázal zdržet se řízení motorových vozidel během zkušební doby podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, pozastaveno řidičské oprávnění podle § 95 tohoto zákona, zrušeno podmínění nebo omezení řidičského oprávnění podle § 98 nebo § 99 tohoto zákona nebo pozastaveno řidičské oprávnění v řízení podle exekučního řádu. Porušení těchto povinností sankcionuje druhá skutková podstata.

Podle § 123c odst. 5 zákona o silničním provozu řidič, který pozbyl odbornou způsobilost podle odstavce 3, je povinen výzvu podle odstavce 3 splnit. Tedy třetí skutková podstata stíhá porušení povinností řidiče, tuzemce, který v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení nesplnil povinnost odevzdat řidičský průkaz. Poslední skutková podstata dopadá na provozovatele vozidla, tedy se jí nebudeme zabývat.

Správní trest

Za přestupek se uloží pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč.¹⁶⁹ Body v bodovém hodnocení se nepřičítají.

Ze skupiny výše uvedených přestupků se poněkud se vymyká skutková podstata přestupku podle § 16 odst. 1 písm. c) zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, který pamatuje na porušení povinnosti řidiče předložit policii v rámci kontroly doklad prokazující povinné smluvní pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla. Zákonodárce paradoxně nepamatuje na povinnost prokázat se potvrzením o povinně smluvním pojištění a tuto skutkovou podstatu zařadil do jiného zákona. Nicméně tento přestupek ve své podstatě rovněž směřuje k maření kontroly policií, a to plnění dalších povinností v souvislosti s provozem motorového vozidla.

Fyzická osoba se dopustí přestupku podle § 16 odst. 1 písm. c) zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla tím, že jako řidič vozidla v rozporu s § 17 odst. 1 nepředloží zelenou kartu, nebo doklad o hraničním pojištění. Zákonodárce normuje právě v ust. § 17 odst. 1 zákona o pojištění

¹⁶⁹ Srov. § 125c odst. 5 písm. f) zákona o silničním provozu.

odpovědnosti při provozu vozidla na pozemní komunikaci povinnost řidiči mít u sebe zelenou kartu nebo doklad o hraničním pojištění a na požádání jej předložit příslušníku Policie České republiky. To neplatí pro řidiče vozidla s výjimkou z pojištění odpovědnosti a řidiče cizozemského vozidla, jehož pojištění odpovědnosti je zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu. Takováto povinnost by, podle mého názoru, měla být zakotvena standardně v ust. § 6 odst. 7 zákona o silničním provozu vedle povinnosti předložit např. osvědčení o registraci vozidla, jelikož jde o přirozený požadavek na to, aby všechna motorová vozidla byla účastna na systému povinného pojištění za škodu.

Správní trest

Za přestupek lze uložit pokutu ve výši od 1 500 Kč do 3 000 Kč. Příkazem na místě lze za přestupek podle odstavce 2 uložit pokutu do 1 500 Kč. Body v bodovém hodnocení se za tento přestupek nezaznamenávají.

3.3 Dopravní přestupky ohrožující plynulost a bezpečnost silničního provozu

Dopravní přestupky **ohrožující plynulost a bezpečnost silničního provozu, obdobně jako** obecně nebezpečné jsou přestupky (část. 3.1), u kterých nemusí dojít k přímému ohrožení jiného účastníka silničního provozu, nicméně samotná okolnost porušení právních povinností směřuje k vyvolání ohrožení, tj. reálné možnosti vzniku poruchy na zájmech chráněných zákonem o silničním provozu, zahrnují zejména taková jednání, s kterými je spojeno nebezpečí ovlivnění schopností řidiče ovládat bezpečně vozidlo v důsledku nevěnování se řízení motorového vozidla. Stejně jako u obecně nebezpečných přestupků je objektem těchto deliktů veřejný zájem na ochraně života, zdraví a majetku, jako i na dodržování pravidel organizace silniční dopravy na pozemních komunikacích, které směřují k zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a předcházení dopravním nehodám, neboť zejména nevěnování se řízení motorového vozidla „bylo v roce 2017 nevěnování se řízení vozidla (20,03 % těchto nehod).“¹⁷⁰ Z těchto příčin jsem do této kategorie zařadil zejména přestupky podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 1, 3 a 4, a § 125c odst. 1 písm. g) zákona o silničním provozu, neboť ve své podstatě k naplnění skutkové podstaty shora uvedených přestupků dochází

¹⁷⁰ Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2017 [online]. 2018 [cit. 2018-06-20]. Dostupné z: https://Informace_o_nehodovosti_-_prosinec_2017.pdf

porušením povinností řidiče, které samo o sobě není závažné (o čemž svědčí i skutečnost, že zákonodárce takové jednání buď sankcionuje 2 nebo 3 body v bodovém hodnocení řidiče, nebo jej nesankcionuje v bodovém hodnocení vůbec, nicméně porušení této povinnosti, může mít za následek vznik dopravní nehody), ale příčinou dopravní nehody mohou být teprve, přidají-li se k tomuto porušení další okolnosti.

Fyzická osoba se dopustí přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 1, zákona o silničním provozu tím, že v provozu na pozemních komunikacích, při řízení vozidla v rozporu s § 7 odst. 1 písm. c) drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení. Tato skutková podstata sankcionuje porušení přímého zákazu držet v ruce nebo jiným způsobem za jízdy telefonní přístroj nebo jiné hovorové zařízení. Tento zákaz se ovšem nevztahuje na řidiče bezpečnostních sil, bezpečnostních sborů, vojenského zpravodajství jednotek požární ochrany, jako i obecní policie při plnění služebních povinností (srov. § 7 odst. 5 zákona o silničním provozu). Nejvyšší správní soud k důvodům tohoto zákazu ve svém rozsudku ze dne 27. 5. 2011, č.j. 5 As 77/2010-156 uvádí: „Ze smyslu a účelu ust. § 22 odst. 1 písm. f) bodu 1. zákona o přestupcích přitom jednoznačně vyplývá požadavek na zamezení situace, kdy řidičova pozornost při řízení je snížena ovládním jiného technického prostředku („zařízení“) než vozidla samotného.“ Určitým problémem při aplikaci této skutkové podstaty přestupku může být výklad neurčitého pojmu „jiné hovorové nebo záznamové zařízení“. Zákonodárce žádný výčet takových zařízení neuvádí a ani nijak blíže tento právní pojen nezpřesňuje. Nejvyšší soud ve výše uvedeném rozsudku co je míněno záznamovým zařízením „definici „záznamového zařízení“ obsahuje jen Nařízení Rady (ES) č. 3821/85, a to v příl. I. oddílu I. písm. a) jako „přístroj určený k zabudování do silničních vozidel pro automatickou nebo poloautomatickou indikaci a záznam údajů o provozu těchto vozidel a o některých pracovních dobách jejich řidičů“. Oproti tomu pojem „záznamové zařízení“ je užíván i v předpisech upravujících soudní řízení, kdy takovým zařízením se pořizuje záznam jednání v občanském soudním řízení (§ 21a vyhl. č. 37/1992 Sb.). Stejný pojem je tak zde užit pro zcela jiný přístroj, neboť lze s úspěchem vyloučit situaci, kdy by bylo lze záznam o soudním jednání poříditi „přístrojem určeným k zabudování do silničních vozidel pro automatickou nebo poloautomatickou indikaci a záznam údajů o provozu těchto vozidel a o některých pracovních dobách jejich řidičů“. Pojem „záznamové zařízení“ tedy není obecně v právním řádu České republiky definován. Proto je

nutno při výkladu tohoto pojmu vycházet z jeho obecného chápání ve společnosti. „Záznamovým zařízením“ se pak obecně myslí produkt lidské činnosti (výrobek, zařízení), jímž je možno poříditi záznam, ať již zvukový, obrazový, písemný či jiný, a to bez ohledu na to, zda se jedná o záznam delšího děje (např. videozáznam) či záznam jednotlivého okamžiku (fotografie).“ Zákaz držet telefonní přístroj nebo záznamové zařízení se vztahuje toliko na řidiče za jízdy. V této souvislosti nelze ovšem přehlédnout smysl a účel právní úpravy, jak ji vystihl nejvyšší správní soud, ale také odborná literatura např. Michálek ve své publikaci *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*, kde na straně 170 uvádí: „...Předpokladem bezpečného řízení vozidla je dostatečné věnování se jeho řízení. Při řízení vozidla řidiče rozptyluje mnoho podnětů, které různou měrou ovlivňují jeho reakce na situace v silničním provozu. Vzhledem k pokroku techniky jsou jedním z nejčastějších rušivých elementů telefonní přístroje nebo jiná záznamová nebo hovorová zařízení. Současným držením těchto zařízení při jejich používání při řízení dochází k odpoutání pozornosti, kdy se řidič musí částečně věnovat těmto zařízením na úkor bezpečného řízení vozidla...“¹⁷¹ Je tedy otázkou, zda okolnost výslovného dovolení nevěnovat se řízení motorového vozidla řidiči ozbrojených sborů atp., je důvodná a rozumná s ohledem na to, že zejména řidiči vozidel ozbrojených sborů řídí motorová vozidla při plnění služebních povinností ve vyšších rychlostech, mají výslovné dovolení nerespektovat určité povinnosti řidiče typicky rychlost jízdy v obci (srov. § 41 zákona o silničním provozu), nicméně o to více musí dbát potřebné opatrnosti, aby neohrožoval bezpečnost a plynulost silničního provozu. Je s podivem, že řidiči vozidla, který při plnění zvláštních povinností využívá zvláštního modrého světla modré barvy, případně doplněného o zvukové výstražné znamení, je sice za jízdy výslovně zakázáno jíst a kouřit (srov. § 41 odst. 5 zákona o silničním provozu) nicméně držet telefonní přístroj či jiné hovorové zařízení je dovoleno, ačkoliv z odborné literatury i judikatury je zřejmé, že držení telefonního zařízení je způsobilé velmi negativně ovlivnit ovládání vozidla řidičem. Domnívám se, že takovéto oprávnění je zcela nadbytečné a nevyvážené, neboť řidič vozidla ozbrojeného sboru atp., není lépe disponován, než např. řidič kamionu, nebo autobusu a případné negativní důsledky držení hovorového zařízení, např. v podobě dopravní nehody, jsou neomluvitelné stejně jako u jiných řidičů, kterým takovéto oprávnění nesvědčí.

¹⁷¹ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Linde, 2000.

Správní trest

Za tento přestupek se uloží příkazem na místě pokuta ve výši do 1 000 Kč, ve správním řízení od 1 500 Kč do 2 500 Kč.¹⁷² Za toto jednání se zaznamenávají řidiči 2 body v bodovém hodnocení řidiče.

Fyzická osoba se dopustí přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3, zákona o silničním provozu tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla, překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km.h⁻¹ a více nebo mimo obec o 30 km.h⁻¹ a více.

Správní trest

Za tento přestupek se uloží pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč a příkazem na místě do 2 500 Kč. Tomu, kdo spáchal tento přestupek v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát, se uloží zákaz činnosti na dobu od jednoho měsíce do 6 měsíců.¹⁷³ Za přestupek podle bodu 3 se započítává řidiči motorového vozidla 3 body v bodovém hodnocení řidiče.

Fyzická osoba se dopustí přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4, zákona o silničním provozu tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla, překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o méně než 20 km.h⁻¹ nebo mimo obec o méně než 30 km.h⁻¹.

Správní trest

Za tento přestupek se uloží pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč a příkazem na místě do 1 000 Kč.¹⁷⁴ Za přestupek podle bodu 4 se započítává řidiči motorového vozidla 2 body v bodovém hodnocení řidiče, pokud přestupek spočívá v překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h⁻¹ a méně než 20 km.h⁻¹ v obci nebo o více než 10 km.h⁻¹ a méně než 30 km.h⁻¹ mimo obec.

Jak již bylo naznačeno výše, zejména překročení nejvyšší dovolené rychlosti je způsobilé přinejmenším ztížit splnění povinností jiných účastníků silničního provozu, zejména těch důležitých, v podobě splnění povinnosti dát přednost v jízdě, neohrozit či neomezit. Shora uvedené skutkové podstaty přestupků, tak potírají překročení nejvyšší dovolené rychlosti. S tím je spojeno i samotné bodové hodnocení řidiče. Nikoliv každé překročení dovolené rychlosti je totiž způsobilé založit záznam v bodovém hodnocení řidiče.

¹⁷² Srov. § 125c odst. 5 písm. g) a odst. 7 písm. b) zákona o silničním provozu.

¹⁷³ Srov. § 125c odst. 5 písm. f) a odst. 6 písm. c) ve spojení s odst. 7 písm. c) zákona o silničním provozu.

¹⁷⁴ Srov. § 125c odst. 5 písm. g) a odst. 7 písm. b) zákona o silničním provozu.

Se záznamem bodů v bodovém hodnocení řidiče je totiž spojen záznam bodů jen za překročení nejvyšší dovolené rychlosti o více jak 5 km.h⁻¹ v obci a o více jak 10 km.h⁻¹ mimo obec.

S problematikou sankcionování přestupků a záznamem bodů pak spojen problém s vlastní aplikací skutkových podstat přestupků. Pojem **dovolená rychlost** a **povolená rychlost** není synonymem, neboť zákonodárce důsledně rozlišuje oba tyto pojmy a každý tento pojem se užívá v jiné souvislosti (srov. ust. § 18 odst. 5), 7) a 9). V těchto souvislostech pak ani nelze přehlédnout, že zákonodárce pracuje i v příloze zákona o silničním provozu – Přehled jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za toto jednání, s toliko s pojmem „překročení dovolené rychlosti“ a nikoliv „povolené rychlosti“, kdy normuje záznam bodů za přestupky spojené právě s překročením nejvyšší dovolené rychlosti, což může v rámci řízení o námitkách způsobovat těžkosti při záznamu bodů, neboť příloha zákona obsahuje uzavřený výčet jednání, za které lze záznamy toho kterého počtu bodů provést. Překročení povolené rychlosti je de facto překročením konstrukční rychlosti vozidla a s ohledem na zákaz plynoucí z ust. § 18 odst. 5 zákona o silničním provozu, a tedy nedůslednost v používání těchto pojmů může, podle mého názoru, typicky v blokovém řízení vyústit v postih v rozporu se zásadou „nulla poena sine lege“, neboť pokud správní orgán bude tvrdit, že „řidič překročil nejvyšší povolenou rychlost v obci“, a přitom odkazovat např. na ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu, s ohledem na použití nesprávné terminologie podřadil skutkové závěry pod nepřiléhavou právní kvalifikaci přestupku.¹⁷⁵ Nadto každé překročení rychlosti, ať již dovolené, či povolené je způsobilé vyvolat škodlivé následky, neboť překročení konstrukční rychlosti vozidla resp. rychlosti, na kterou je vozidlo homologováno, je de facto překročení stanovených technických možností vozidla,¹⁷⁶ v důsledku čehož může dojít např. k nestabilitě vozidla a následné jeho neovladatelnosti. Což jsou naprosto shodné důsledky překročení rychlost, či obdobné důsledky jako v případě provozování zcela technicky nezpůsobilého vozidla (o tom bylo pojednáno v části o přestupku § 125c odst. 1 písm. a) bod 3, jejímž znakem), jehož následkem stejně jako v těchto případech může být ztížená či zcela vyloučená ovladatelnost vozidla a dopravní

¹⁷⁵ Viz příloha č. 1 (obrázek 3 – Blok na pokutu).

¹⁷⁶ Srov. např. vyhl. MD č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

nehoda, coby škodlivý následek. Zákon o silničním provozu, ani jiný právní předpis, neobsahuje přesnou hranici překročení dovolené rychlosti, která je způsobilá založit odpovědnost za přestupek. Jisté vodítko tak můžeme nalézt v Přehledu jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za toto jednání, kde zákonodárce spojuje se záznamem bodů jednání spočívající „překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h⁻¹ a méně než 20 km.h⁻¹ v obci nebo o více než 10 km.h⁻¹ a méně než 30 km.h⁻¹ mimo obec“. V této souvislosti Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 6. 1. 2012, č.j. 5 As 106/2011-77, (dostupné na www.nssoud.cz) mimo jiné rezultoval, že správní orgány jsou povinny zkoumat vždy, zda určité jednání je přestupkem, neboť „samotná skutečnost, že řidič vozidla v provozu na pozemní komunikaci sice překročil nejvyšší dovolenu rychlost stanovenou právním předpisem nebo dopravní značkou, nicméně rychlost jeho jízdy se hranici nejvyšší dovolené rychlosti blížila, sama o sobě nepostačuje pro závěr o tom, že byla naplněna materiální stránky přestupku“, tedy je třeba zkoumat všechny okolnosti daného případu, neboť sice mírné překročení rychlosti, nutně nemusí být s ohledem na všechny okolnosti jednání přestupkem, v protikladu pak jistě budou ty případy, kdy nebudou žádné pochybnosti o naplnění materiální stránky přestupku, a to zejména v těch situacích, kdy i mírné překročení nejvyšší dovolené rychlosti bude mít nějaké negativní důsledky, např. vznik dopravní nehody.¹⁷⁷

K odpovědnosti za přestupky podle § 125 odst. 1 písm. f) bodů 2 až 4 zákona o silničním provozu pak lze podotknout, že judikatura nejvyššího správního soudu nahlíží na protiprávní jednání řidičů v těchto souvislostech poměrně příkře i za situace, kdy se řidič brání a dokládá, že mu nefungoval rychloměr. Jisté lze argumentaci nejvyššího správního soudu uvedenou rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 10. 2009, č.j. 1 As 73/2009-78 (dostupné na www.nssoud.cz) pochopit v projednávaném případě, kdy řidič motorového vozidla v obci překročil nejvyšší dovolenou rychlost o 31 km v hodině. Nicméně, takto nelze na problematiku přestupků nazírat generálně, neboť překročení nejvyšší dovolené rychlosti v řádu např. do 10 km v hodině, nemusí být schopen řidič ani reálně

¹⁷⁷ Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 10. 2010, č.j. 4 As 15/2010-60. „V obci smí jet řidič zásadně rychlostí nejvýše 50 km/h (§ 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu). Pokud tuto rychlost překročí a v přímé souvislosti s tím nastane dopravní nehoda, jde o zaviněné jednání, které ohrožuje zájem společnosti, tedy se jedná o přestupek (podle § 22 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích).“

rozpoznat, tím méně řidič, bez dostatečných řidičských schopností, navíc, který se třeba řídí i jinými pomůckami než rychloměrem typicky navigační jednotkou vozidla, která vypočítává rychlost vozidla z polohy vozidla vůči signálům z družicových polohových systémů a signalizuje řidiči, zda došlo či nedošlo k překročení nastavených rychlostních limitů.

Závěrem k této skupině přestupků nelze než podotknout, že překročení nejvyšší dovolené rychlosti paradoxně není nejčastějším důvodem vzniku dopravní nehody. Podle statistiky nehodovosti vydané policejním prezidiem „...v období od ledna do května roku 2018 Policie České republiky šetřila 41 095 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo 186 osob usmrceno, 770 osob zraněno těžce a 9 143 osob zraněno lehce. Celková hmotná škoda odhadnutá policisty na místě dopravní nehody dosáhla 2 574,4 milionů Kč.“ Dále je ze zprávy policejního prezidia zřejmé, že „Co se týče příčin dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, na počtu dopravních nehod se ve sledovaném období nejvýrazněji podílí nesprávný způsob jízdy (66,1 % nehod), při těchto nehodách bylo usmrceno 74 osob. Za obdobně tragickou příčinu dopravních nehod lze i v tomto období označit nepřiměřenou rychlost, která se sice na počtu dopravních nehod podílí „pouze“ 16 %, ale usmrceno při těchto nehodách bylo 63 osob (tj. 37,3 % osob usmrcených při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel).“¹⁷⁸ O subjektech oprávněných měřit rychlost bylo pojednáno výše. V této souvislosti pak ani nelze přehlížet, že z měření rychlosti je poměrně výdělečný podnik pro soukromoprávní subjekty,¹⁷⁹ které pronajímají měřiče rychlosti obcím a participují na výkonu veřejné moci, ať již otevřeně nebo skrytě.¹⁸⁰

Fyzická osoba se dopustí přestupku podle § 125c odst. 1 písm. g), zákona o silničním provozu tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla, v rozporu s § 43 poruší omezení jízdy některých vozidel. Omezení jízdy některých vozidel je zakotveno v ust. § 43 zákona o silničním provozu. Zákonodárce zde normuje, že:

¹⁷⁸ Statistika nehodovosti. Statistické údaje o nehodovosti na území ČR [online]. 2018 [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.spx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>

¹⁷⁹ ELIÁŠEK, Martin. *Měření rychlosti soukromým subjektem* [online]. 23. 2. 2015 [cit. 2018-01-10]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/judikatura/spravni-pravo/mereni-rychlosti-soukromym-subjektem>

¹⁸⁰ Měření úsekové rychlosti [online]. 2018 [cit. 2018-02-19]. Dostupné z: <http://camea.cz/cz/doprava/dopravni-prestupky/mereni-usekove-rychlosti/>

(1) Na dálnici a na silnici I. třídy je zakázána jízda nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 7 500 kg a nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg s připojeným přípojným vozidlem

- a) v neděli a ostatních dnech pracovního klidu podle zvláštního právního předpisu (dále jen „den pracovního klidu“) v době od 13.00 hodin do 22.00 hodin,
- b) v sobotu v období od 1. července do 31. srpna v době od 7.00 hodin do 13.00 hodin,
- c) v pátek v období od 1. července do 31. srpna v době od 17.00 hodin do 21.00 hodin.

(2) Na silnici I. třídy mimo obec je v období od 15. dubna do 30. září zakázána jízda zvláštním vozidlům, potahovým vozidlům a ručním vozíkům o celkové šířce větší než 600 mm

- a) v poslední pracovní den před sobotou nebo dnem pracovního klidu v době od 15.00 hodin do 21.00 hodin,
- b) v první den pracovního klidu a v sobotu, pokud následuje po pracovním dnu, v době od 7.00 hodin do 11.00 hodin,
- c) v poslední den pracovního klidu v době od 15.00 hodin do 21.00 hodin.

(3) Zákaz jízdy podle odstavců 1 a 2 neplatí pro vozidla užitá při

- a) kombinované přepravě zboží po železnici nebo po vnitrozemské vodní cestě a pozemní komunikaci od zasilatele až k nejbližšímu překladišti kombinované dopravy nebo z nejbližšího překladiště kombinované dopravy k příjemci,
- b) nezbytné zemědělské sezonní přepravě,
- c) činnostech bezprostředně spojených s prováděnou údržbou, opravami a výstavbou pozemních komunikací,
- d) přepravě zboží podléhajícího rychlé zkáze, pokud toto zboží zabírá nebo v průběhu přepravy zabíralo nejméně jednu polovinu objemu nákladového prostoru vozidla nebo jízdní soupravy,
- e) přepravě živých zvířat,
- f) přepravě pohonných hmot určených k plynulému zásobování čerpacích stanic pohonných hmot,
- g) nakládce a vykládce letadel, lodí nebo železničních vagonů na vzdálenost nepřesahující 100 km,

- h) přepravě poštovních zásilek,
- i) jízdě bez nákladu, která je v souvislosti s jízdou podle písmen a) až h),
- j) živelní pohromě,
- k) jízdě vozidel ozbrojených sil, ozbrojených sborů a hasičských záchranných sborů,
- l) přepravě chemických látek podléhajících teplotním změnám nebo krystalizaci,
- m) výcviku řidičů,
- n) odstranění havárií vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu.

Omezení uvedená v odstavci 1 a 2 neplatí pro vozidla vybavená zvláštním světelným zařízením modré barvy a zvláštním zvukovým výstražným znamením. Ze zákazu jízdy podle odstavců 1 a 2 může místně příslušný krajský úřad z důvodu hodného zvláštního zřetele povolit výjimku. Výjimky přesahující působnost kraje povoluje ministerstvo. Povolení musí být časově omezeno, nejdéle však na dobu jednoho roku.

Porušení zákazu jízdy je způsobilé založit ohrožení plynulosti silničního provozu, jde o jediný dopravní přestupek s vlastní skutkovou podstatou, jehož objektem je veřejný zájem na dodržování pravidel organizace silniční dopravy na pozemních komunikacích, které směřují k zajištění plynulosti silničního provozu.

Správní trest

Za tento přestupek se uloží Příkazem na místě pokuta do 2 500 Kč. Ve správním řízení pak pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč. Pokud jde o recidivu, a to spáchání stejného přestupku v době po sobě jdoucích 12 měsíců dvakrát a vícekrát, vedle pokuty od 2 500 Kč do 5 000 Kč, se uloží i zákaz činnosti od jednoho do šesti měsíců.¹⁸¹ Body v bodovém hodnocení se nepřičítají.

3.4 Dopravní přestupky související s dopravní nehodou

Nejčastější příčinou dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice byl v roce 2017 podle zdrojů Policie ČR nesprávný způsob jízdy (65,4 % nehod), při těchto nehodách bylo v roce 2017 usmrceno 191 osob. Za obdobně tragickou příčinu dopravních nehod lze v tomto období označit nepřiměřenou rychlost, která se sice na počtu dopravních nehod podílí pouze

¹⁸¹ Srov. § 125c odst. 5 písm. f), odst. 6 písm. c) bod 1, odst. 7 písm. c) zákona o silničním provozu.

16,1 %, ale usmrceno při těchto nehodách bylo 169 osob (tj. 36,7 % osob usmrcených při těchto nehodách). Nejčtenější příčinou nehod řidičů motorových vozidel bylo v roce 2017 nevěnování se řízení vozidla (19,61 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), dále následuje nesprávné otáčení nebo couvání (10,47 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (9,41 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel) a další.¹⁸² Jen pro srovnání příčin dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, do května 2018 se na počtu dopravních nehod se nejvýrazněji podílí nesprávný způsob jízdy (66,1 % nehod), při těchto nehodách bylo usmrceno 74 osob. Za obdobně tragickou příčinu dopravních nehod lze i v tomto období označit nepřiměřenou rychlost, která se sice na počtu dopravních nehod podílí „pouze“ 16 %, ale usmrceno při těchto nehodách bylo 63 osob (tj. 37,3 % osob usmrcených při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel).¹⁸³ Je tedy zjevné, že zejména potírání překračování nejvyšší dovolené rychlosti, jako nečastější důvod fatálních následků dopravních nehod zjevně nenaplnuje očekávání a zřejmě ani zamýšlené změny v bodovém hodnocení řidičů, jako i zpřísnování správního trestání přestupků z pera Ministerstva vnitra a Ministerstva dopravy¹⁸⁴ nemá kýžené důsledky, ba právě naopak. Podle mého názoru, je třeba spíše preventivně působit na řidiče fyzickou přítomností policistů na pozemních komunikacích a nikoliv realizováním skrytého dohledu nad silničním provozem.¹⁸⁵ Se způsobením dopravní nehody pak souvisí zejména přestupky podle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu jako i skutkové podstaty přestupků podle § 125c odst. 1 písm. i) body 1 až 4 tohoto zákona. Objektem těchto deliktů je lidský život a jeho ochrana jako i veřejný zájem na včasném oznámení a vyšetření všech okolností dopravní nehody a poskytnutí neodkladné pomoci zraněným účastníkům dopravní nehody.

¹⁸² Viz příloha č. 4 – Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2017. s. 5.

¹⁸³ Viz příloha č. 5 – Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice a období leden – květen 2018. s. 5.

¹⁸⁴ Řidiči pozor! Bodový systém se změní, tresty budou tvrdší! [online]. 12. 1. 2018 [cit. 2018-01-19]. Dostupné z: <http://tn.nova.cz/clanek/ridici-pozor-bodovy-system-se-zmeni-tresty-budou-tvrdsi.html>

¹⁸⁵ TŘEČEK, Čeněk. *Nevěřte fámám, policie může měřit i z neoznačených aut* [online]. 19. 1. 2008 [cit. 2018-01-05]. Dostupné z: https://zpravy.idnes.cz/neverte-famam-policie-muze-merit-i-z-neoznacenyh-aut-pd0-/domaci.aspx?c=A080118_131206_domaci_cen

Fyzická osoba se dopustí přestupku podle § 125c odst. 1 písm. h), zákona o silničním provozu tím, že v provozu na pozemních komunikacích způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví.

Co se rozumí dopravní nehodou, normuje zákonodárce v ust. § 47 zákona o silničním provozu. V odborné literatuře lze nalézt charakteristiku dopravní nehody Doc Chmelíka: „Z teorie dopravních nehod a charakteristiky silničních dopravních nehod lze stanovit, že silniční dopravní nehodou je nezamýšlená, nepředvídaná událost v silničním provozu na veřejných pozemních komunikacích způsobená dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo majetku.“¹⁸⁶ Takovéto vymezení dopravní nehody, podle mého názoru, je nepřesné, neboť dopravní nehodu nelze determinovat toliko místem, tj. veřejnou pozemní komunikací. Zákon o pozemních komunikacích v ust. § 7 ve spojení s ust. § 2 definuje pozemních komunikaci jako dopravní cestu, bez ohledu na to, zda je veřejná či nikoliv. Podle mého názoru, tedy dopravní nehodu lze determinovat jejím místem tak, že musí jít o dopravní cestu, bez ohledu na způsob jejího využití, zda je užívána, coby veřejný statek širokou motoristickou veřejností, nebo slouží k dopravním účelům např. uvnitř soukromého areálu. V této souvislosti např. i Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 2. 12. 2015, č.j. 6 As 289/2014-59 (dostupného na www.nssoud.cz) dospěl k závěru, že „Zákaz řídit motorová vozidla v době zadržení řidičského průkazu dle § 118b odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, platí pro držitele řidičského oprávnění i v rámci školení bezpečné jízdy na výcvikové ploše školicího střediska. Nedodrží-li tento zákaz, nemůže ze svého protiprávního jednání čerpat výhodu odečtu bodů z registru řidičů dle § 123e odst. 4 téhož zákona.“ Dlužno uvést, že se jednalo o neveřejnou pozemní komunikaci uvnitř areálu, nicméně šlo o dopravní cestu sloužící ke spojení nemovitostí vícero vlastníků. Nejvyšší soud pak v rozsudku ze dne 21. 8. 2008 sp. zn. 21 Cdo 3797/2007 dospěl k závěru, že i na neveřejné – účelové komunikaci se uplatní pravidla silničního provozu. Zcela jistě tedy z hlediska hodnot a zájmů, které jsou chráněny zákonem o silničním provozu, bude jedním ze znaků dopravní nehody místo, a to dopravní cesta sloužící k dopravě, při které k události došlo. Dalším znakem bude jistě nepředvídatelnost události v silničním provozu. Tento znak jistě nebude splňovat okolnost, kdy dojde např. k úmyslnému střetu s jiným vozidlem za účelem vyvolání škody na již poškozeném

¹⁸⁶ CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 183. ISBN 978-80-7380-211-0.

vozidle a získání nezákonného prospěchu v podobě pojistného plnění.¹⁸⁷ Otázkou, zda jde o nahodilé jednání, však bude, pokud řidič např. úmyslně překračuje hrubým způsobem rychlost své jízdy, takový řidič si musí být vědom toho, že může dojít k situaci např. nenadálý pohyb chodce na přechodu atp., na který s ohledem na ztíženou ovladatelnost vozidla nebude schopen adekvátně reagovat. V takovémto případě nelze o čiré nahodilosti hovořit, jde zde spíše o srozumění s případným škodlivým následkem. Byť žádný jen trochu rozumný řidič, jistě nechce spáchat dopravní nehodu, v případě hrubého porušení pravidel silničního provozu se takový následek přímo nabízí, řidič se tak bez přiměřených důvodů se spoléhá na to, že se tak nenastane, přičemž jde o vědomou nedbalost, a tedy o nahodilost nelze vůbec hovořit.¹⁸⁸ Pachatelem shora označených přestupků může být toliko účastník silničního provozu, tedy i chodec.

V této souvislosti je třeba ještě vyložit pojem provoz vozidla. Tento pojem vyložil výstižně Nejvyšší soud v rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 18. 3. 2015, sp. zn. 25 Cdo 3925/2013, kdy rezultoval: „*Motorové vozidlo je v provozu i tehdy, jestliže v důsledku selhání řidiče vytvoří překážku pro ostatní účastníky provozu (i provozu jiného druhu), která pro ně představuje bezprostřední nebezpečí kolize, a to bez ohledu na skutečnost, zda je v okamžiku škodné události v chodu motor takového vozidla nebo zda se vozidlo stalo bezprostředně před škodnou událostí nepojízdným a z jakých důvodů. Selháním řidiče se rozumí jakékoliv volní i mimovolní chování, jež je v příčinné souvislosti se vznikem škody, od úmyslného jednání (sebevražedný pokus, útok vozidlem, záměrné poškození vozidla), přes nedbalostní jednání (běžné nehody způsobené porušením pravidel silničního provozu), až po nezaviněná jednání (nezvládnutí složité dopravní situace, zdravotní indispozice).*“

K naplnění znaků přestupku podle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu je třeba naplnit kumulativně podmínky, a to musí dojít k ublížení na zdraví jiné osobě než řidiči, který dopravní nehodu zavinil a musí se tak stát v přímé souvislosti s dopravní nehodou. Zákon o odpovědnosti za přestupky, ani zákon o silničním provozu, nedefinuje pojem ublížení na zdraví, jeho definici můžeme nalézt v ust. § 122 odst. 1 Tr. zákoníku. Podle trestního zákoníku se ublížením na zdraví „*rozumí takový stav záležející v poruše zdraví*

¹⁸⁷ HOLÝ, David. *Za fingoanou dopravní nehodu hrozí až 10 let* [online]. [cit. 2018-03-11]. Dostupné z: <https://www.epojisteni.cz/aktuality-fingovani-dopravni-nehody/>

¹⁸⁸ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 23. 11. 2011 č.j. 6 Tdo 1337/2011. Dostupný na www.nsoud.cz.

nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření.“ V této souvislosti je třeba poukázat na to, že ne každé zranění automaticky navozuje povinnost aplikovat právě ustanovení této skutkové podstaty přestupku. Je totiž možné aplikovat i ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, a to zejména v situacích, kdy nedojde k porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí, nebo není vůbec zvažováno znesnadnění obvyklého způsob života poškozeného, event. které nevyžaduje lékařského ošetření. V praxi se bude jednat např. o naražení prstu, drobné oděrky atp. Obdobně bude postupováno, pokud poškozený nedá souhlas s vydáním lékařských zpráv.¹⁸⁹ Stran posuzování existence zranění, resp. ublížení na zdraví, ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 9. 6. 2011, č.j. 5 As 35/2010-101 uvádí: „*O zranění osoby ve smyslu § 22 odst. 1 písm. h) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění od 1. 7. 2006 do 21. 8. 2007 se jednalo tehdy, pokud takovéto zranění mělo vliv na obvyklou činnost či obvyklý způsob života poškozeného.*“ K obdobným závěrům pak dospěl nejvyšší správní soud i v rozsudku ze dne 3. 5. 2007, č.j. 2 As 93/2006-84, (dostupný na www.nssoud.cz). Stran samotného dokazování Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 28. 8. 2008, č.j. 5 As 32/2008-51 (dostupného na www.nssoud.cz) uvedl: „*Nelze automaticky vinit ze spáchání přestupku dle § 22 odst. 1 písm. h) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, porušením povinnosti stanovené v § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, řidiče automobilu, který, jakkoli nestandardní chování chodců ve vozovce předvídá a počíná si s maximální opatrností, nemůže již střetu nijak zabránit. Zavinění obviněného ze spáchání přestupku nutno posuzovat také s ohledem na tzv. princip omezené důvěry, podle něhož po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal veškerá možná porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky, tedy i chodci, v daném případě pohybujícími se na komunikaci s možností výskytu (byť omezeného) motorových vozidel. Příčina dopravní nehody je zásadním skutkovým zjištěním pro zjištění zavinění a rozhodnutí o spáchání přestupku. Není proto bez významu, zda ke střetu s vozidlem došlo vinou neopatrné jízdy řidiče, nebo to byl naopak chodec, který náhle bez rozhlédnutí do vozovky vstoupil.*“ Určujícím kritériem pro aplikaci této skutkové podstaty

¹⁸⁹ VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 335. ISBN 978-80-7400-409-4.

přestupku, tak bude intenzita ublížení na zdraví, jelikož přichází v úvahu i úvaha, zda jednání v souvislosti se škodlivým následkem nemůže nenaplňovat některý ze znaků trestných činů podle § 147 Tr. zákoníku (těžké ublížení na zdraví z nedbalosti) event. podle § 148 Tr. zákoníku (Ublížení na zdraví z nedbalosti). Další otázkou zásadního významu z hlediska podaného aplikace této skutkové podstaty je problematika příčinné souvislosti mezi jednáním řidiče a vzniklým následkem v podobě újmy na zdraví na straně poškozeného. Otázka příčinné souvislosti (tzv. kauzální nexus) je právě v případech dopravních nehod jednou z nejdůležitějších otázek z hlediska posouzení viny obviněného, neboť je jedním ze základních předpokladů jeho trestní odpovědnosti. Příčinný vztah, který spojuje jednání s následkem, je obligatorním znakem objektivní stránky jak přestupku, tak i trestného činu, a proto je příčinná souvislost objektivní kategorií. Samotná příčinná souvislost mezi protiprávním jednáním pachatele a způsobeným trestněprávně relevantním následkem k jeho trestní odpovědnosti nestačí, neboť vývoj příčinné souvislosti musí být zahrnut zaviněním alespoň v hrubých rysech (k tomu přiměřeně srov. rozhodnutí publikovaná pod č. 69/1953, č. 20/1981 a č. 21/1981 Sb. rozh. trest.). Požadavek příčinného vztahu znamená, že určitá osoba může být trestná jen tehdy, jestliže svým jednáním následek skutečně způsobila. Závěrem je třeba poukázat na úpravu určitého omezení vyplývajícího z ust. § 125c odst. 10 zákona o silničním provozu, kde zákonodárce podmiňuje realizaci řízení o přestupku podle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu spáchaného mezi osobami blízkými souhlasem osoby přímo postižené spáchaním přestupku, tj. řízení lze zahájit a v již zahájeném řízení pokračovat pouze se souhlasem osoby přímo postižené spáchaním přestupku, která je k pachateli přestupku v poměru osoby blízké ve smyslu ust. § 22 Občanského zákoníku.

Správní trest

Za tento přestupek se uloží pokuta od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let.¹⁹⁰

Fyzická osoba se dopustí přestupku podle § 125c odst. 1 písm. i) bod 1, zákona o silničním provozu tím, v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo.

¹⁹⁰ Srov. § 125c odst. 5 písm. a) a odst. 6 písm. a) zákona o silničním provozu.

Fyzická osoba se dopustí přestupku podle § 125c odst. 1 písm. i) bod 2, zákona o silničním provozu tím, v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) neohlásí dopravní nehodu policistovi.

Fyzická osoba se dopustí přestupku podle § 125c odst. 1 písm. i) bod 3, zákona o silničním provozu tím, v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě.

Fyzická osoba se dopustí přestupku podle § 125c odst. 1 písm. i) bod 4, zákona o silničním provozu tím, v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody.

Shora uvedených přestupků se může dopustit toliko řidič, který měl účast na dopravní nehodě.¹⁹¹ Zákonodárce normuje v ust. § 47 odst. 2 zákona o silničním provozu řidiči vozidla neprodleně zastavit vozidlo, zdržet se požití alkoholického nápoje a užití jiné návykové látky po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty (v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi), učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody, a spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.

Účastníci dopravní nehody jsou zákonodárcem v ust. § 47 odst. 3 zákona o silničním provozu zavázáni:

- a) učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,
- b) oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby,
- c) označit místo dopravní nehody,
- d) umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,

¹⁹¹ BUŠTA, Pavel; KNĚŽÍNEK, Jan; SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Venice Music Produktion, 2013. s. 79. ISBN 978-80-904270-4-4.

- e) neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,
- f) prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,
- g) v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.

Pozn. autora: Na škodu výkladu není zřejmé, koho konkrétně zákonodárce oním „účastníkem dopravní nehody“ vlastně míní. Prostým jazykovým výkladem, lze dospět k závěru, že je to každý, kdo měl účast na dopravní nehodě obdobně, jako je vyložen v ust. § 2 písm. a) zákona o silničním provozu pojem „účastník provozu na pozemních komunikacích“, kterým zákonodárce míní každého, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Nicméně není jasné, proč by zákonodárce normoval např. spolujezdci či přepravované osobě povinnosti jako je např. „označení dopravní nehody“, „umožnění obnovení provozu“, nebo dokonce „sepsání společného záznamu o nehodě a jeho předání pojistiteli“ atp. zvláště-li toto ustanovení upravuje povinnosti řidiči, který měl účast na dopravní nehodě. Zde by jistě právní úpravě prospělo, pokud by byl řidič oprávněn ukládat zúčastněným osobám pokyny a ty se byly povinny řidičovými pokyny řídit, a to např. do doby příchodu policisty. Jakákoliv „kreativita“ zúčastněných osob v daném případě by byla spíše na škodu, než ku prospěchu věci, jelikož řidič jakožto pojištěný má práva a povinnosti např. aby za něho pojistitel plnil a spolupracovat na šetřeních pojistitele.¹⁹²

Zákonodárce dále normuje v ust. § 47 odst. 4 tohoto zákona povinnost účastníkům dopravní nehody povinnost, dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč,

- a) neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,
- b) zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména, je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné

¹⁹² Srov. § 6 a násl. zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,

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

V daném případě, oznamovací povinnost dává smysl u dalších zúčastněných osob, stejně jako jejich povinnost zdržet se všeho, co by mohlo zmařit žádné objasnění věci.

Shora uvedené povinnost podle odstavce 4 platí i v případě, kdy při dopravní nehodě dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle, nebo dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích, nebo účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Při této příležitosti nelze přehlédnout povinnost řidiče podle § 47 odst. 2 písm. d) zákona o silničním provozu, spolupracovat při zjišťování skutkového stavu. Ve své podstatě porušením této povinnosti se vystavuje řidič trestnímu postihu za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, ačkoliv mu, podle mého názoru, svědčí právo žádným způsobem nepřispívat ke svému trestnímu obvinění a spolupracovat na něm. Sankcionování takového spolupráce by, podle mého názoru, bylo v rozporu se zásadou zákazu k sebeobviňování.¹⁹³ Odpovědnost za řádné zjištění skutkového stavu má policie s ohledem na jejich oprávnění konat vyšetřování.¹⁹⁴

Správní trest

Za přestupek podle bodů 1 až 4 se uloží pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč. Zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců se vedle pokuty uloží i zákaz činnosti, spáchal-li přestupek v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát. V případě, že jednání řidiče spočívalo v neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody

¹⁹³ Srov. náleží Ústavního soudu ze dne 18. 2. 2010, sp. zn. 1 ÚS 1849/08, nebo rozsudek NSS ze dne 22. 1. 2009, č.j. 1As 96/2008-115.

¹⁹⁴ Srov. např. § 161 Trestního řádu.

po poskytnutí nebo přivolání pomoci, se řidiči zaznamená 7 bodů v bodovém hodnocení řidiče.

3.5 Bodové hodnocení řidiče

Podle odborné publikace Dopravní právo je „Bodové hodnocení řidiče bylo vtěleno do zákona o silničním provozu zákonem č. 411/2005 Sb., kterým byl změněn zákon o silničním provozu. Důvodová zpráva k tomuto zákonu uvádí „*Bodový systém obecně spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel jsou za vybrané přestupky a trestné činy proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zaznamenávány „trestné“ body do určité výše, popřípadě odečítány do předem stanoveného základu. Tyto body nejsou sankcí za přestupek nebo trestem za trestný čin, jsou pouze administrativním opatřením ohodnocujícím nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu a registrujícím jeho spáchání.*“¹⁹⁵ Byť zákonodárcův úmysl byl zjevně jiný, zavedením bodového hodnocení řidiče byl vytvořen souběžný způsob sankcí sui generis, které jsou aplikovány toliko na řidiče motorových vozidel pro porušení povinností, které jsou taxativně uvedeny v příloze zákona o silničním provozu.

3.5.1 Účel, smysl bodového hodnocení řidiče

Jak již bylo naznačeno v části 1.4 této rigorózní práce, Trestní právo správní tresty, jakož i sadou ochranných opatření dosahuje ochrany před protiprávním jednáním. Katalog správních trestů, jako i skutkových podstat některých přestupků, nalezneme v ust. § 125c odst. 5 a 6 zákona o silničním provozu. Se správním trestáním řidičů je však neoddelitelně spjat od roku 2006 další systém sankcí sui generis, který je zcela mimo rámec Trestního práva správního jako i Trestního práva, a tím je bodové hodnocení řidiče. Bodové hodnocení řidičů je spíše preventivně represivním opatřením, jehož cílem je ochrana vybraných zájmů vyjádřených v příloze zákona o provozu na pozemních komunikacích. Jako represivní prostředek svého druhu pak v případě dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče nastupuje autoritativní odnětí řidičského oprávnění zákonem předvídaným mechanismem.¹⁹⁶ Tento systém netrestních sankcí se svou podstatou velmi blíží Ochranným opatřením, jak je známe např. z ust. § 51 a násl. zákona o

¹⁹⁵ VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 396. ISBN 978-80-7400-409-4.

¹⁹⁶ Srov. § 123a a násl. zákona o silničním provozu.

odpovědnosti za přestupky. Zákonodárce v Přehledu jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za toto jednání, který je přílohou zákona o silničním provozu totiž pamatuje na vybrané porušení právních povinností řidiče taxativně uvedeným počtem bodů v bodovém hodnocení řidiče. Důsledky bodového hodnocení jsou obdobné, jako uložení správního trestu zákazu činnosti, neboť řízení motorového vozidlo poté, co řidič pozbude zákonem předvídaným mechanismem podle § 123c odst. 4 zákona o silničním provozu, je způsobilé založit trestní odpovědnost za přečin podle 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku, neboť takové jednání vykazuje znaky maření nebo podstatného ztížení výkonu rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že řidič vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána, nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl.

Trestněprávní ochrana, v tomto případě s přihlédnutím ke smyslu a účelu bodového hodnocení, směřuje k ochraně celospolečenského zájmu na tom, aby nebyla vykonávána určitá činnost osobou, jíž byl výkon této činnosti rozhodnutím orgánu moci výkonné zakázán.¹⁹⁷ Zákonodárce tak v ust. § 123a a násl. zákona o silničním provozu vedle Trestních sankcí správních podle § 125c a násl. tohoto zákona založil netrestní sankci za opakované páchání vybraného jednání řidičů, kterým má snahu naplňovat a posilovat ochrannou a nápravnou funkci tohoto zákona.¹⁹⁸ Z mého pohledu jde ovšem o zásah do práva na spravedlivý a férový proces, jelikož se řidič o provedení jednotlivého záznamu bodů za přestupek nedozví a dozví de facto až o dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, což s ohledem na mnohost a nepřehlednost právní úpravy jako i samotnou neformálnost provedení záznamu bodů v konečném důsledku ztěžuje samotnou obranu řidiče před nesprávností či nezákonností toho kterého záznamu bodů. Neboť jak konstatoval rozšířený senát Nejvyššího správního soudu ve svém usnesení ze dne 30. 9. 2015, č.j. 6As 114/2014-55 *„Přechodné ustanovení čl. II bodu 1 zákona č. 133/2011 Sb., které přikazuje použít zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v dosavadním znění (tj. z pohledu bodového postihu stěžovatele přísnějším), je třeba s ohledem na pojetí bodů zaznamenávaných do registru řidičů jako trestu ve smyslu čl. 40 odst. 6 věty druhé*

¹⁹⁷ Srov. Usnesení Nejvyššího soudu České republiky sp. zn. 15 Tdo 876/2013, ze dne 18. 9. 2013. Obdobně o cizozemských řidičských průkazech i Usnesení Nejvyššího soudu České republiky sp. zn. 7 Tdo 1511/2011-24.

¹⁹⁸ Srov. Rozsudek NSS ze dne 10. 12. 2009, č.j. 2 As 19/2009-93.

Listiny základních práv a svobod vyložit tak, že se vztahuje pouze na procesní postup zaznamenávání bodů, nikoli na pravidla hmotněprávní, jež vymezují počet bodů, jež má být do registru řidičů zaznamenán.“ V této souvislosti pak Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 30. 9. 2015, č.j. 6 As 114/2014-55 rezultoval, že „Záznam stanoveného počtu bodů v registru řidičů podle § 123b odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, je „trestem“ ve smyslu čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod a čl. 7 odst. 1 věty druhé Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod.“ Je tedy zjevné, že záznam stanoveného počtu bodů, v bodovém hodnocení řidiče, je trestem a měl by tedy být ve smyslu čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv, by měl být ukládán zákonem předvídaným způsobem ve formalizovaném řízení. Podle mého názoru, by tedy měl zákonodárce napříště správní tresty řidičů spojit i se stanoveným počtem bodů, aby byl řidič od samého počátku obeznámen s tím, jaký mu hrozí nejen správní trest, ale i administrativní opatření za to, které protiprávní jednání, což by přispělo i k naplňování principu právní jistoty v praxi, coby legitimní předvídatelnost postupu orgánů veřejné moci v souladu s právem a zákonem stanovenými požadavky. Případně, by měl písemně oznámit řidiči provedení záznamu bodů v bodovém hodnocení řidiče a poučit jej o tom, jakým způsobem se případně může nesprávnému záznamu bodů bránit.

3.5.2 Provedení záznamu bodů, námitkové řízení, oprava záznamu bodů

Způsob započítávání bodů v bodovém hodnocení řidiče nalezneme v hlavě V. zákona o silničním provozu v ust. § 123b a 123c tohoto zákona.

Podle § 123b odst. 1 zákona o silničním provozu *je zřejmé*, že se body zaznamenávají a evidují v registru řidičů a že se tak děje přičítáním. Základní podmínkou existence záznamu bodů je existence pravomocného rozhodnutí nebo rozsudku, z něhož je zřejmé, že za protiprávní jednání zařazené do bodového hodnocení byla uložena pravomocně sankce. Zde vyjádřené hmotně právní pravidlo pro záznam bodů v bodovém hodnocení řidiče, ukazuje na to, že provedení záznamu bodů je spojeno toliko s konkrétním porušením právní povinnosti řidiče a nikoliv se samotnou skutkovou podstatou přestupku, nicméně existence pravomocného rozhodnutí je zákonným předpokladem.

Zákonodárce v ust. § 123b odst. 2 zákona o silničním provozu normuje základní pravidlo o zpětném záznamu bodů, a to ke dni právní moci rozhodnutí,

kteře bylo podkladem pro záznam bodů. O provedení záznamu bodů se nevede žádné správní řízení, provedení záznamu bodů není spojeno s autoritativním rozhodnutím o provedení záznamu bodů v bodovém hodnocení řidiče, jde o faktický zákonem předvídaný úkon k tomu zmocněného správního evidenčního orgánu. Rozhodnutí o správnosti provedení záznamu bodů je vydáno až v případě, kdy postižený řidič zpochybňuje oprávněnost provedení záznamu bodů námitkami.¹⁹⁹ Nejvyšší správní soud rozsudku ze dne 24. 8. 2010, č.j. 5 As 39/2010-76, rezultuje: „*Oznámení policie, na základě kterých je prováděno hodnocení dosaženého počtu bodů (§ 123b odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu), poskytuje správnímu orgánu pouze určitou informaci o věci; nelze však z něj bez dalšího vycházet v případech, vyskytnou-li se v řízení pochybnosti o údajích zde zaznamenaných. K dokazování průběhu události popsanych v úředním záznamu je proto třeba v takovém případě vyžádat další důkazy prokazující skutečnosti zde uvedené, např. část pokutového bloku prokazující, že přestupek byl v blokovém řízení projednán. Tento záznam sám o sobě však nemůže být důkazem, na základě něhož by správní orgán bez dalšího vzal za prokázané, že se stěžovatel přestupku dopustil, že byl projednán v blokovém řízení a že existuje právní podklad pro provedení záznamu v registru řidičů.*“ V případě nastolení objektivních pochybností o správnosti záznamu bodů provedených na základě Oznámení o uložení pokuty bude třeba ze strany evidenčního správního orgánu dále prokázat oprávněnost záznamu bodů dalšími důkazy, ze kterých bude zřejmé naplnění hmotně právní podmínky podle § 125b odst. 1 zákona o silničním provozu. Nejvyšší správní soud v těchto souvislostech v rozsudku ze dne 4. 9. 2012, č.j. 7 As 94/2012-20 uvedl: „*pokutový blok (§ 84 a násl. zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích) není způsobilý podklad pro záznam bodů do registru (§ 123b zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích), není-li na něm přestupek jako konkrétní, individualizované jednání vůbec vymezen.*“

V ust. § 123b odst. 3 a 4 zákona o silničním provozu zákonodárce stanoví lhůty pro plnění oznamovací povinnosti příslušných orgánů. Jde o pořádkové lhůty splnění oznamovací povinnosti, a to do 5 dnů, která zásadně dopadá na orgán veřejné moci, který protiprávní jednání řidiče v příslušném sankčním řízení projednal v prvním stupni, a to i v případě, že ve věci proběhlo u druhostupňového

¹⁹⁹ Srov. § 123f odst. 1 ve spojení s ust. § 123f odst. 3 zákona o silničním provozu.

orgánu řízení o řádném opravném prostředku. Oznámení nebo rozhodnutí uvedená v odstavci 2 se považují za doručena dnem, kdy je příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností obdrží. Není-li rozhodnutí opatřeno doložkou právní moci, považuje se za nedoručené. Místo rozhodnutí lze doručit oznámení o nabytí právní moci rozhodnutí, které má být doručeno. Požadavky na vyznačení nabytí právní moci rozhodnutí zjevně souvisí s naplnění hmotně právní podmínky pro záznam bodů vyjádřené v ust. § 123b odst. 1 zákona o silničním provozu a že se body zaznamenávají zpětně ke dni nabytí právní moci rozhodnutí, které je podkladem pro záznam bodů.

Bodový systém je postaven na přičítání bodů, jak již bylo naznačeno výše, přičemž každý řidič do něho vstupuje s bodovým skóre „0“ bodů, teprve na základě projednání protiprávního jednání řidiče, které je zařazeno do bodového hodnocení a za něž mu byla pravomocným rozhodnutím uložena sankce, se řidiči motorového vozidla, či trolejbusu podle § 123b odst. 1 zaznamená příslušný počet bodů.²⁰⁰ Podle § 123b odst. 5 ve spojení s ust. § 121 zákona o silničním provozu dává možnost řidiči na jeho žádost poskytnout výdej dat z registru řidičů, což zahrnuje i vydání výpisu z bodového hodnocení řidiče. Dopustí-li se řidič více přestupků nebo trestných činů, spáchaných jednáním zařazeným do bodového hodnocení a projednaných ve společném řízení, zaznamená příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností počet bodů stanovených pro nejzávažnější z nich. Zaznamenat tak lze pouze příslušný počet bodů za takové jednání, které je postižitelné nejpřísnějším postihem v případech sankčního řízení, zákonodárce zde nečiní žádných rozdílů mezi jednočinným a vícečinným souběhem jednání zařazeného do bodového hodnocení řidiče (srov. ust. § 123c odst. 2 zákona o silničním provozu).

Na řidiče, kteří jsou příslušníky zpravodajských služeb, se vůbec nevztahují ustanovení o bodovém hodnocení řidiče, neboť jim nelze body zaznamenat, nemohou se tedy uplatnit, ani další související ustanovení (srov. ust. § 123b odst. 7 zákona o silničním provozu). Zpravodajskými službami jsou bezpečnostní informační služba, Úřad pro zahraniční styky a informace a Vojenské zpravodajství.²⁰¹

²⁰⁰ Srov. § 123c odst. 1 zákona o silničním provozu.

²⁰¹ Úřad pro zahraniční styky a informace [online]. 2016 [cit. 2018-02-13]. Dostupné z: <http://www.uzsi.cz/cz/zpravodajske-sluzby>. Srov. zákon č. 153/1994 Sb., o zpravodajských službách České republiky.

Dosažením celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče má pro řidiče tyto důsledky:

- 1) pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3 zákona o silničním provozu,
- 2) pozbytí práva řídit motorová vozidla na území ČR na dobu 12 měsíců podle § 123c odst. 7 zákona o silničním provozu,
- 3) založení právní povinnosti odevzdat řidičský průkaz a mezinárodní řidičský průkaz podle § 123c odst. 3 ve spojení s odst. 5 pod sankcí pokuty za spáchání přestupku.

Pozbytí řidičského oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče je pro řidiče, který má řidičský průkaz vydaný v ČR, je de facto trvalým opatřením, neboť po uplynutí 12 měsíců nedochází k automatickému navrácení řidičského oprávnění. Řidič musí požádat o navrácení řidičského oprávnění podle § 123d odst. 1 zákona o silničním provozu a splnit požadavky podle § 123d, resp. podle § 101 a § 102 zákona o silničním provozu. Nesplní-li řidič zákonem předvídané požadavky, řidičský průkaz mu není navrácen a je nadále tzv. „neřidičem“.

Pozbytí práva řidiče, jenž je držitelem řidičského průkazu vydaného jiným státem než ČR, řídit motorová vozidla na území ČR je dočasným opatřením, a to na dobu 12 měsíců od nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu. Jde tedy o zásadní rozdíl mezi odnětím řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3 a pozbytím práva řídit motorová vozidla podle § 123c odst. 7 zákona o silničním provozu.

Proti záznamu bodů se lze bránit podáním námitek ve smyslu ust. § 1253f zákona o silničním provozu. Řízení o námitkách proti záznamu počtu bodů je navazující část na řízení o záznamu bodů vedených z úřední povinnosti, bez ohledu na to, že jeho další část vyvolal účastník řízení, a že předmětem řízení o námitkách v daném případě je oprávněnost záznamů bodů za jednotlivé přestupky (srov. č.j. 2 As 19/2011-78 ze dne 30. 5. 2011 dostupné na www.nssoud.cz). Pokud shledá obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky oprávněné, do 10 pracovních dní sporný záznam bodů opraví a neprodleně o tom písemně vyrozumí řidiče.²⁰² Podle § 123f odst. 4 tohoto zákona, shledá-li obecní úřad obce s rozšířenou působností

²⁰² Srov. § 123f odst. 2 zákona o silničním provozu.

námítky neodůvodněné, rozhodnutím námítka zamítne a provedený záznam potvrdí.

3.6 Přehled bodově hodnoceného jednání a jak se „nevybodovat“

Zásadní změny ve struktuře bodovaných přestupků a trestných činů nastaly 1. 8. 2011, kdy v platnost vstoupil zákon č. 133/2011, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Zrušuje se ohodnocení jedním a šesti body a dochází k úpravě zařazení některých jednání v rámci bodových kategorií. Nejčastěji evidovaných jednání zařazených do bodového systému je jednání spočívající překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h⁻¹ a méně než 20 km.h⁻¹ v obci nebo o více než 10 km.h⁻¹ a méně než 30 km.h⁻¹ mimo obec, a to v cca 42 %, následováno je porušením povinností být připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu, a to v 18,01 %, držením telefonního nebo obdobného přístroje v 13,14 %, překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h⁻¹ a více v obci nebo o 30 km.h⁻¹ a více mimo obec, a to v 12,57 %. Tedy více jak 54 % se na všech záznamech bodů podílí právě překročení nejvyšší dovolené rychlosti, přičemž ostatní bodově hodnocení jednání, které je výrazně nižší, ačkoliv je paradoxně např. porušení povinnosti dát přednost v jízdě příčinou dopravních nehod.²⁰³ Zjevně, se tak ukazuje zaměření na postihování porušení povinností jet toliko dovolenou rychlostí, což jen podtrhuje trend měřit rychlost, místo postihu skutečných příčin dopravních nehod.

Tedy, pokud se řidiči vyvarují zejména překročení nejvyšší dovolené rychlosti, mají více jak 50% jistotu, že jim nebude zaznamenán záznam bodů v bodovém hodnocení řidiče.

3.6.1 Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání

Tabulka 1 Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za toto jednání

²⁰³ Informace o stavu bodového systému v České republice. Přestupky a trestné činy [online]. 2017 [cit. 2018-03-11]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(2\)/Zprava_B-Prestupky.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(2)/Zprava_B-Prestupky.pdf.aspx)

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po jeho požití, po kterou je řidič ještě pod vlivem alkoholu, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, 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	7
odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	7
neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	7
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	7
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	7
neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života	7
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	7
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržán řidičský průkaz	7
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 50 km.h ⁻¹ a více mimo obec	5
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5
ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	5
při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejití vozovky	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů	4

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	4
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 30 km.h ⁻¹ a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	3
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h ⁻¹ a méně než 20 km.h ⁻¹ v obci nebo o více než 10 km.h ⁻¹ a méně než 30 km.h ⁻¹ mimo obec	2
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	2

Zdroj:²⁰⁴

V souvislosti s bodovým systémem je opakovaně ministerstvem dopravy prezentováno, že se chytají další změny bodového hodnocení řidičů, novela zákona o silničním provozu, kterou chtěl prosadit ministr dopravy Dan Ťok, stojí na principu dvakrát a dost: „*Pokud by se řidič dvakrát během jednoho roku dopustil závažného přestupku, automaticky by přišel o řidičský průkaz.*“ Změna má spočívat v novém uspořádání přestupků, a to systémem 6, 4 a 2 bodových přestupků. Řidič by tak za nejzávažnější přestupek „získal“ 6 bodů, za méně závažné 4 body a nejméně závažné 2 body. V praxi by to vypadalo, že pokud by řidič spáchal 2x nejtěžší přestupek dospěl by do hranice 12 bodů, u méně závažných přestupků by tento přestupek spáchal 3x.²⁰⁵ Podle mého názoru, takovéto úpravy nevedou k tomu, k čemu by vést měli, a to ochraně zájmů společnosti na bezpečném silničním provozu, neboť z přehledů přestupků a bodovaného jednání, je patrné, že v síti vybodovaných řidičů „neuvíznou“, pachatelé závažných přestupků, ale toliko aktivní řidiči. V současné době je preferováno zejména postihování překročení

²⁰⁴ Sbírka předpisů ČR. *Předpis 00-361aa (AKT-2000)* [online]. © 2018 [cit. 2018-06-20]. Dostupné z: <https://www.sbirka.com/predpis?p=AKT-2000/00-361aa.htm>

²⁰⁵ Bič na řidiče se odkládá. Změny v bodovém systému nechá Ťok na nového ministra [online]. 22. 5. 2018 [cit. 2018-06-20]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2486302-bic-na-ridice-se-odklada-zmeny-v-bodovem-systemu-necha-tok-na-noveho-ministra>

nejvyšší dovolené rychlosti, coby jedné z hlavních příčin dopravních nehod, přičemž v takovémto sítu logicky uvíznou ti řidiči, kteří mají vysoký kilometrový nájezd.²⁰⁶ Podle mého názoru, nemůže odradit pachatele dopravních přestupků bodový systém, pokud je řidiči skrytý, není spojen s konkrétní skutkovou podstatou přestupku a řidiči často ani netuší, že s tím kterým přestupkovým jednáním, je spojen právě určitý záznam bodů v bodovém hodnocení řidiče.

²⁰⁶ Viz příloha č. 6 – Přehled dopravních přestupků a bodového hodnocení.

Závěr

Právní úprava trestního práva správního, jakož i trestních sankcí v oblasti bezpečnosti silničního provozu je vzhledem ke zvyšující se hustotě silniční dopravy, a poměrně časté ingerenci politiků, velice dynamický obor, který je často novelizován. Zákonodárci se snaží novou právní úpravou reagovat na aktuální problémy silniční dopravy, nicméně tyto změny nepřichází od motoristické veřejnosti, ale zpravidla jsou výsledkem politického zadání nebo, což je snad ještě horší, coby návrh orgánů veřejné moci oprávněných dohlížet na silniční provoz. Sebedokonalejší právní úprava nenaplní svůj účel, nebude-li právo dostatečně předvídatelné pro jeho adresáty, tj. účastníky silničního provozu, a tito adresáti právních norem se s normami žádoucího chování nebudou ochotni vnitřně identifikovat. V současné době jsme svědky spíše snahy o vynucení plnění povinností řidičů pomocí trestního správa správního, jakož i sankcemi v podobě systému bodového hodnocení řidiče, bez toho, aby vedle represe šla ruku v ruce i odpovídající snaha o předcházení protiprávnímu jednání řidičů. Snad „nekonečná“ oprava dálnice D1, a vytváření „pastí“ na řidiče v opravovaných úsecích dálnice v podobě zřizování nových úseků stacionárního měření rychlosti úsekovými měřiči rychlosti, nebo dohledem policejních vozidel v civilním provedení, nemohou na řidiče pozitivně a preventivně působit, neboť řidič není často obeznámen s tím, že je podroben kontrole rychlosti. Samotná existence paušálních rychlostních limitů a politická podpora sledování a sankcionování rychlosti řidičů, jako i dlouhodobé přesvědčování motoristické a laické veřejnosti, že největší hrozbou bezpečnosti na silnicích je rychlá jízda, vede k tomu, že jsou postihovány jen ty přestupky, které lze dobře zdokumentovat technickými prostředky a s ohledem na objektivní odpovědnost provozovatele vozidla i dobře vymáhat v podobě sankce. Divoké změny právních předpisů z podnětu ředitelství Služby dopravní policie či Ministra dopravy,²⁰⁷ namísto konzistentního právního prostředí tvořeného legislativci, např. profesory právnických fakult, činí právo jednak nestabilním, rovněž i obtížně předvídatelným. Neustále se zpřísňující sankce tak nemají, podle mého názoru, žádnou objektivní oporu v realitě. Ze statistik nehodovosti je patrné, že nepřiměřená rychlost se podílí na vzniku dopravních nehod z „pouhých“ 16 % (jde o setrvalý

²⁰⁷ Ministr Ťok: Změny bodového systému jsou namířeny proti pirátům silnic [online]. 12. 1. 2018 [cit. 2018-06-11]. Dostupné z: <https://www.parlamentnilisty.cz/politika/politici-volicum/Ministr-Tok-Zmeny-bodoveho-systemu-jsou-namireny-proti-piratum-silnic-519743>

trend, kdy usmrcených je cca 37 % z celkového počtu obětí dopravních nehod), přičemž v celých 67 % (na vrub této příčině je přičítáno 43 % usmrcených) se na vzniku dopravních nehod podílí nesprávný způsob jízdy. Nicméně překročení nejvyšší dovolené rychlosti je nejčastějším důvodem pro provedení záznamu bodů v bodovém hodnocení řidiče a to v 32,8 %. Je tedy patrné, že orgány veřejné moci se soustřeďují na odhalování a sankcionování přestupků za překročení nejvyšší dovolené rychlosti, ačkoliv potírání jiných podstatných porušování pravidel silničního provozu, která jsou pravými příčinami dopravních nehod, je poněkud upozaděno. Rychlost vozidel lze snadno měřit dostupnými technickými prostředky, kterými je vybavena nejen Policie ČR, ale disponují jimi i soukromoprávní subjekty. Nicméně to vede k tomu, že dochází k rozmachu pronájmu měřičů rychlosti soukromoprávními subjekty zejména obcím se zřízenou obecní policií, přičemž se tyto soukromoprávní subjekty svou činností, ať již skrytě, či otevřeně podílejí na výkonu veřejné moci, což je nezákonné a ve výsledku to ani nevede k potlačení nežádoucích a negativních jevů v silniční dopravě, ale výsledkem je toliko přesun části objemu prostředků získaných z pokut směrem k soukromému sektoru. S tím souvisí i to, že nebývá problém zajistit technické důkazy o porušení právní povinnosti řidiče, nicméně tyto důkazy jsou často zpochybňovány právě proto, že nejde o zákonný důkaz zjištěný zákonným způsobem, neboť na měření participují soukromoprávní subjekty. K samotnému nadužívání měření rychlosti vozidel se vyjádřil i poměrně kriticky šéf Policejní unie v australském Queenslandu Ian Leavers, který k tomuto problému uvedl: „...**skryté měření a tajné kamery nesnižují počet nehod. Nejsou nic víc, než jen plánovaný zdroj příjmu pro státní správu. Slouží jen ke zvýšení rozpočtových příjmů, prostě a jednoduše, všichni to víme,**“. Leavers pak dodal: „*V jakékoli jiné organizaci, když něco zkusíte a nefunguje to, zkusíte něco jiného. V případě rychlostních kamer, i když víme, že nefungují, místo vyzkoušení něčeho jiného vedení policie začne prostě více měřit. To nedává smysl.*“²⁰⁸ Je tedy otázkou, zda zavedení velice přísných sankcí za správní delikty, vztahující se k bezpečnosti silničního provozu, bylo reakcí na neustále se zvyšující nekázeň účastníků provozu na pozemních komunikacích, která má za následek zvýšený počet dopravních nehod se značnými škodami v podobě zmařených lidských životů, zranění či škod na majetku, nebo je příčinou

²⁰⁸ MAZAL, Mirek. *V pekle začalo sněžit? Šéf policejní unie přiznal, že měření rychlosti je k ničemu* [online]. 22. 1. 2018 [cit. 2018-02-09]. Dostupné z: <http://www.autoforum.cz/zajimavosti/v-pekle-zacalo-snezit-sef-policejni-unie-priznal-ze-mereni-rychlosti-je-k-nicemu/>

tohoto trendu jiný důvod, např. politická objednávka, či lobbying soukromých pronajímatelů měřičů rychlosti, či snaha o získání většího objemu příjmů z uložených pokut.

S trendem postihu přestupků je spojena i zřejmá snaha, zejména u přestupků uvedených v zákoně o silničním provozu, výrazným způsobem omezit správní uvážení sankčního orgánu, který nejenže nemůže vyřešit přestupek uložením napomenutí, ale dokonce nemůže ani snížit pokutu pod stanovenou spodní hranici zákonem normované sankce a zohlednit tak všechny okolnosti přestupku. Takovéto omezení správního uvážení sice vede k jednotě v rozhodování správních orgánů v rámci projednávání typově shodných přestupků, nicméně vede také k paušalizaci závažnosti protiprávního jednání a omezení možnosti individualizace ukládaných správních sankcí a podle mého názoru i vytváří prostor pro korupční jednání, neboť vysoké sankce vybízejí ke klientelismu.

Má dosavadní právní praxe mi ukazuje, že spodní hranice správní sankce zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel ve výši jednoho roku nebo i šesti měsíců mohou být pro pachatele přestupků zcela likvidační a často nemusí splňovat podmínku přiměřenosti, neboť obdobného výchovného účinku by mohlo být dosaženo např. uložením méně omezující správní sankce, popř. podmíněným upuštěním od výkonu správní sankce nebo mimořádným snížením výměry pokuty, což však u dopravních přestupků není možné. Zajímavou cestou, s ohledem na funkci správního trestání, zvolili na Slovensku, kde je možné na místo správní sankce pokuty alternativně uložit výkon veřejně prospěšných prací. Takový přístup by mohlo vést k tomu, že by přestupci narušený veřejný zájem, který svým protiprávním jednáním neodůvodněně narušili, mohl být restaurován právě veřejně prospěšnou činností, např. v komunálních službách nebo při údržbě veřejných komunikací.²⁰⁹ Za rozumné řešení v oblasti ukládání správních sankcí za přestupky považuji obligatorní uložení sankce zákazu činnosti na spodní hranici jeden měsíc s následnou progresí v případě recidivy. Zprvu mírná sankce zákazu činnosti dostatečně postihne pachatele přestupku, současně není nadměrně přísná a likvidační a varuje řidiče před opakováním obdobného jednání. Rovněž z poznatků, které mi každodenní praxe přináší vím, že řidič postižený, byť jen „krátkou“ sankcí zákazu činnosti, netenduje k recidivě přestupků (tedy až na určité výjimky notorických přestupců). Samotná přísnost hrozících správních trestů za dopravní přestupky má

²⁰⁹ § 88a odst. 1 zákona o priestupkoch.

rovněž zásadní vliv na způsob obhajoby obviněných, kteří často využívají všech možných prostředků k tomu, aby se zbavili odpovědnosti za přestupek. Jde zejména o nastolení procesních „peripetií“ omluvami z úředního jednání počínaje, přes předstírání nemocí, až po vytváření různých objektivních příčin, bránících obviněnému v účasti na úředních jednáních, a to vše s hlavním cílem oddálit rozhodnutí ve věci za účelem dosažení zániku odpovědnosti za přestupek. Dalším negativem s tím spojeným je pak i nadužívání řádných opravných prostředků. V případě skutečně výchovných sankcí, by řidiči netendovali k opravným řízením, ale zpravidla by rozumný trest akceptovali. Na druhou stranu za výrazný deficit považuji skutečnost, že podání správní žaloby proti rozhodnutí orgánu veřejné moci, kterým byl uložen správní trest zákazu činnosti, není na požádání žalobce přiznán odkladný účinek, tak jak tomu bylo v předchozí právní úpravě přestupků. Dobu strpení správního trestu zákazu činnosti v případě úspěchu žaloby není možné jakkoliv restaurovat, v takovém případě jde o morální a nikoliv faktické vítězství žalobce, který se tímto způsobem bránil nezákonnému a třeba i nespravedlivému rozhodnutí. V této souvislosti považuji roční, resp. tříletou prekluzivní lhůtu pro projednání přestupku, která je přerušována taxativně vyjmenovanými úkony správního orgánu, resp. pro zánik odpovědnosti za přestupek za nadměru dlouhou. Na správní orgán, coby orgán veřejné moci, který je nadán vrchnostenskou pravomocí vůči spravovaným subjektům, tak není vytvářen tlak pro ofenzivní vedení řízení o přestupku. Správní sankce přicházející za banální, nebo i závažný přestupek s odstupem, např. doby delší než jeden rok, tudíž nemůže mít onen výchovný účinek, jelikož za dobu více než jednoho roku se zpravidla výrazně promění nejen osobní situace přestupce, ale společenská nálada, atp. Domnívám se, že prekluzivní doba jednoho roku, resp. dvou let, jak byla stanovena do doby přijetí zákona o odpovědnosti za přestupky, byla dostatečně dlouhá, aby věc mohla být spravedlivě a kvalitně projednána a případně proběhlo i odvolací řízení.

S dopravními přestupky úzce souvisí i systém bodového hodnocení řidiče, který se tak stal systémem sankcí řidičů motorových vozidel sui generis. Dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče je spojeno s následkem odnětí řidičského oprávnění na dobu 12 měsíců, tedy sankcí srovnatelnou se správní sankcí zákazu činnosti řízení motorových vozidel všeho druhu na dobu 12 měsíců. Za jeden z nejzávažnějších nedostatků bodového systému tak vnímám okolnost, že systém bodového hodnocení existuje právě vedle správních trestů a není jejich součástí. Zákonodárce nespojuje záznam určitého počtu bodů s konkrétní skutkovou

podstatou přestupků, ale s porušením té které právní povinnosti řidiče. Problém může vyvstat zejména v situacích, kdy skutková podstata přestupku neodpovídá konkrétnímu porušení právní povinnosti. Typicky tak mohou vznikat důvodné pochybnosti o záznamu 3 bodů za „porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem“, kdy zákonodárce tuto právní povinnost řidiči neuložil generálně, neboť z této povinnosti existují četné liberační důvody. V praxi tak může být problém zapsat záznam 3 bodů za porušení povinnosti řidiče, která sice dopustí, aby existovalo rozhodnutí o přestupku v podobě Příkazu na místě, ale současně prokáže, např. kódem uvedeným na ŘP, že povinnost být připoután bezpečnostním pásem de facto et de iure nemá, neboť mu v tom brání např. zdravotní důvody. V právní praxi tak neztřídka dochází k situacím, kdy existuje pravomocné rozhodnutí orgánu veřejné moci o tom, že řidič porušil právní povinnost, kterou de facto et de iure neměl a byl za to pravomocně potrestán. Dalším obdobným problémem může být, pokud orgán, který vydal rozhodnutí o přestupku, a to v jakémkoliv podobě, nebude důsledně dodržovat správné právní pojmy a zamění pojem „dovolená“ a „povolená rychlost“, neboť záznamem bodů je stíháno toliko překročení „dovolené rychlosti“.

U právní úpravy jednotlivých dopravních přestupků považuji za problematickou zejména existenci souhrnné skutkové podstaty přestupků podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, která postihuje i protiprávní jednání, která jsou spojena se záznamem bodů. V praxi v souvislosti s realizací příkazního řízení na místě řidič nemá možnost seznat v případě aplikace této skutkové podstaty přestupku, jakého konkrétního protiprávního jednání se vlastně dopustil a zda za toto protiprávní jednání bude sankcionován i záznamem bodů. Podle mého názoru přehlednosti bodového hodnocení by prospělo, s ohledem na to, že jde o systém sankcí svého druhu, aby bylo součástí správního trestání řidičů a současně, aby každé protiprávní jednání, které podléhá bodovému hodnocení, mělo svou vlastní skutkovou podstatu přestupku, aby se řidič mohl dopředu obeznámit s tím, jaké jednání je sankcionováno, ale i jakým způsobem konkrétně.

De lege ferenda považuji za vhodné vytvořit skutkové podstaty těch přestupků, které jsou typicky spojeny se záznamem bodů v bodovém hodnocení řidiče. Rovněž považuji za vhodné upravit jednotlivé skutkové podstaty přestupků obdobně, po vzoru trestního zákoníku, tj. hypotéza, dispozice, sankce a vedle jednotlivých skutkových podstat přestupků vyznačit i konkrétní správní trest podle zákona o odpovědnosti za přestupky spolu s konkrétním počtem bodů v bodovém

hodnocení řidiče. Rovněž by bylo přínosné zcela opustit zbytkovou, resp. souhrnnou skutkovou podstatu těch přestupků, na které zákonodárce nepamatuje samostatnou skutkovou podstatou přestupku, resp. do budoucna pozitivně vyjádřit porušení těch právních povinností řidiče, které jsou způsobilé naplnit souhrnnou skutkovou podstatu přestupků. Případně zcela opustit bodový systém, neboť nedopadá na řidiče, ale toliko na řidiče motorových vozidel, kteří se tak často stávají „lovnou zvěří“ policistů, kteří jsou hodnoceni toliko za objem pokut a počty zjištěných přestupků. Další, podle mého názoru žádoucí změnou, by měl být návrat k jednomu kodexu přestupků, který by obsahoval všechny skutkové podstaty přestupků, obdobně, jako je tomu v Trestním zákoníku. Navrhované změny by přispěly jednak k vyšší předvídatelnosti práva, jakož i k vyšší informovanosti všech adresátů práva, neboť by se mohli bez jakýchkoliv obtíží seznámit s tím, jaké jednání je sankcionováno a jakým způsobem a bylo by tak možné posilovat i preventivní funkci správního trestání, neboť pokud se přestupky řidičů nalézají v celé řadě právních předpisů, není možné rozumně požadovat po každém adresátovi práva, aby bezpečně věděl, co přesně je nežádoucím chováním v souvislosti s řízením motorového vozidla. V současné době jsou skutkové podstaty přestupků roztříštěny do několika právních předpisů podle klíče, kterým je ochrana konkrétního zájmu upraveného tím kterým zákonným předpisem, což je podle mého názoru zavádějící. Takovéto dělení přestupků mi přijde ne zcela příhodné, neboť subjektem těchto přestupků je řidič a objektem chráněným zákonem je téměř vždy zájem na ochraně života, zdraví a majetku, jako i bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Do systému sankcí za přestupky by, podle mého názoru, měla být citlivě včleněna i výchovná opatření cílící na řidiče obecně. Zcela chybí možnost autoritativně uložit řidiči výchovné opatření v podobě povinného školení bezpečné jízdy, nebo absolvování určitého psychologického programu pro provinilé řidiče. Např. Dopravní akademie DEKRA, a.s., se zabývá mimo jiné i programem pro provinilé řidiče, což se, z mého pohledu, zdá být vhodným prostředkem výchovy provinivšího se řidiče a vhodným prostředkem pro předcházení negativních stereotypů v silniční dopravě.

Conclusion

The legal regulation of administrative criminal law and punitive sanctions in the field of road safety is a very dynamic field, due to the increasing density of road transport and the relatively frequent interference of politicians, which is often, I would even say randomly, amended. Legislators attempt to react to the current problems of road transport with new legislation, but these changes do not come from the motoring public, but as a result of political input, or perhaps even worse, as a proposal by public authorities authorized to oversee road traffic. More and more precise legislation will not fulfill its purpose unless the law is sufficiently predictable for its addressees, i.e. road users, and those addressees of legal standards will not be willing to internally identify themselves with behavioral norms. At present, we are seeing more efforts to enforce drivers' obligations through administrative criminal administration, as well as sanctions in the form of a driver's point assessment system, without a corresponding effort to prevent the unlawful conduct of drivers going hand-in-hand with the repression. Perhaps the "endless" repair of the D1 motorway, the creation of "traps" for drivers in repaired sections of the motorway in the form of setting up new sections of stationary speed measurement by sectional speed meters, or by the supervision of police vehicles in civilian form. The existence of flat-rate speed limits and the political support of monitoring and sanctioning drivers' speeds and the long-term conviction of both motorists and the general public that the greatest threat to road safety is fast driving, leads to only those offenses that can be well documented being punishable. Wild changes to legislation at the initiative of the Directorate of the Traffic Police Service or the Minister of Transport²¹⁰, instead of legislators, makes the law both unstable and difficult to predict. The ever-increasing sanctions do not, in my opinion, have any objective support. Accident statistics show that speeding contributes to the occurrence of "only" 16% of traffic accidents (this is a steady trend, killing about 37% of the total number of road accident victims), while bad driving is involved in the occurrence of a total of 67% of traffic accidents (43% of those killed are attributed to this). However, exceeding the maximum allowed speed is the most common reason for recording points in the driver's point assessment system 32.8%

²¹⁰ Minister Ťok: Changes to the point system are directed against pirates of the roads [online]. 12. 1. 2018 [cit. 2018-06-11]. Available from: <https://www.parlamentnilisty.cz/politika/politico-volicum/Ministr-Tok-Zmeny-bodoveho-systemu-jsou-namireny-proti-piratum-silnic-519743>

of the time. It is therefore evident that authorities authorized to measure speed focus on detecting and sanctioning offenses for exceeding the maximum allowable speed, although tackling other substantial violations of road traffic rules, which are the real causes of road accidents, is somewhat pushed to the side. Vehicle speed can be readily measured by available technical means that not only the Police are equipped with. However, a boom in the rental of speed meters by private legal entities in particular by municipalities has occurred, while these entities are involved in the exercise of public authority through their activities, whether secret or open, which is illegal. This is also related to the fact that it is not a problem to provide technical evidence of a violation of the driver's legal duty, nevertheless this evidence must be legally established. The actual overuse of vehicle speed measurement was addressed, quite critically, by the Chief of the Police Union in Queensland, Australia Ian Leavers, who on this issue, said: „... **hidden measurements and secret cameras do not reduce the number of accidents.** *It is nothing more than just a planned source of revenue for government. It only serves to increase budget revenue, plain and simple, we all know it.*” Leavers then added: *“In any other organization, if you try something and it doesn't work, you try something else. In the case of speed cameras, even though we know they do not work, instead of testing something else, the police just start to measure more. It doesn't make sense.”*²¹¹ It is therefore questionable whether the introduction of very severe sanctions for administrative offenses related to road safety was a response to the ever-increasing insubordination of road users, which has resulted in an increased number of road accidents with significant damage in the form of the loss of human life, injury or damage to property, or whether the cause of this trend is another reason, for example a political order.

It is therefore evident that there is an apparent effort to significantly reduce the administrative discretion of the sanctioning authority in the offenses mentioned in the Road Traffic Act, which not only cannot resolve an offense by imposing an admonition but cannot even reduce the fine below the prescribed lower limit of the legally defined sanction, thus taking into account all the circumstances of the offense. Such a constraint on administrative discretion although leading to unity in the decision-making of administrative authorities in the context of dealing with the

²¹¹ MAZAL, Mirek. *It started snowing in hell? The police chief admitted that speed measurement is useless* [online]. 22. 1. 2018 [cit. 2018-02-09]. Available from: <http://www.autoforum.cz/zajimavosti/v-pekle-zacalo-snezit-sef-policejni-unie-priznal-ze-mereni-rychlosti-je-k-nicemu/>

same types of offenses, also leads to a generalization of the gravity of the infringement and a restriction on the possibility of individualizing imposed administrative sanctions, and in my opinion also creates room for corrupt practices, since high sanctions invite clientelism, and the application of such sanctions can lead to corrupt behavior.

My practice of law has demonstrated to me that the lower limit of an administrative sanction of the prohibition of activity of one year or even six months may be wholly liquidating for offenders and often does not have to satisfy the condition of proportionality, because a similar educational effect would be achieved e.g. by imposing less restrictive administrative sanctions, or the conditional abandonment of the administrative sanction or an extra reduction of the fine, but this is not possible for traffic offenses. An interesting way, with regard to the preventive function of administrative punishment, has been chosen in Slovakia, where it is possible to choose the performance of publicly beneficial works instead of the administrative penalty. Such an approach could lead to offenders being able to restore the disturbed public interest which they comprised by their unlawful behavior, through publicly beneficial activities, such as in communal services or in the maintenance of public roads.²¹² I consider the mandatory sanctioning of the ban on activity at the lower limit of one month, with a subsequent progression in case of recidivism as a reasonable solution to the imposition of administrative sanctions for offenses. In the first place, the moderate sanction of the prohibition of activity sufficiently affects the perpetrator of an offense, at the same time it is not excessively severe and liquidating and warns the driver against repeating similar behavior. In addition, from the lessons brought to me by my everyday practice, I know that a driver who suffers from, albeit a "short" sanction of prohibition of activity, does not tend towards the recidivism of offenses, except for certain exceptions of notorious offenders. The actual severity of the imminent administrative penalties for traffic offenses also has a major impact on the defense of the accused, who often uses all means to deny responsibility for the offense. In particular, it involves the establishment of procedural "peripetias" of excuses from formal hearings, starting from the pretense of illnesses, to the creation of various objective causes that prevent the accused from taking part in official negotiations, all with the main purpose of delaying the decision on the case in the matter of

²¹² Section 88a 1 of the Infringement Act.

achieving the cessation of responsibility for the offense. Another downside is the overuse of proper remedies. On the other hand, I consider the fact that adjudicatory action against a decision of a public authority from which an administrative penalty for the prohibition of activity has been imposed, does not have a suspensive effect upon the petitioner's submission, as a significant deficit. The period of sufferance of the administrative penalty of the prohibition of activity in the event of the success of the petitioner cannot be restored in any way, it is thus a moral and not a factual victory of the petitioner, who thus defended himself/herself against an unlawful and even unjust decision. In this context, I consider the one-year or three-year period of extinction for dealing with an offense, which is interrupted by exhaustive acts of the administrative authority, respectively for the extinguishment of responsibility for the offense, to be too long. The administrative authority, as a public authority, which is endowed with superior authority over administered bodies, is thus not put under pressure to offensively conduct the infringement proceedings. Administrative sanctions for banal or even serious misconduct, for example, for more than one year, cannot have the same educational effect, since in the course of more than one year, not only the personal situation of the offender, but also the social mood, etc. will change significantly. I believe that the two-year period of extinction, as it was set before the adoption of the Act on Liability for Offenses, was long enough so that the matter could be fairly and properly negotiated and, if appropriate, undergo the appeal procedure.

Traffic offenses are closely related to the driver's point assessment system, which is a system of sanctions for motor vehicle drivers *sui generis*, wherein as a consequence of reaching 12 points in the driver's point assessment system, the loss of the driving license occurs for a period of 12 months, a sanction comparable to the administrative ban on the prohibition of activity. I see one of the most serious shortcomings of the point system in that the point assessment system exists separately from the administrative penalties and is not part of them. The legislator does not associate a record of a certain number of points with the specific nature of the offenses, but with the breach of that legal obligation. The problem may arise especially in situations where the facts of the offense do not correspond to a specific breach of legal duty. Typically, there may be reasonable doubts about the 3-point record for a "breach of the duty to wear one's seatbelt while driving", where the legislator has not imposed this legal obligation on the driver in general, as there are numerous liberating reasons for this obligation. In practice, the problem may be to

write a record of 3-points for the violation of the obligation for a person who permits the occurrence of a decision on the violation in the form an on-the-spot order, but at the same time proves, for example, by the code indicated on the driver's license that he/she does not have the obligation to wear a seatbelt de facto de jure because, for example, health reasons hinders him/her from it. Another similar problem can be, if the authority which issued a decision about the offence, in whatever form, does not consistently follow the correct nomenclature, and mixes up the terms "permissible" and "allowed speed", as the record of the points prosecutes only the exceeding of the "allowed speed".

Regarding the legal regulation of individual traffic offenses, I consider in particular the existence of a summary of the facts of offenses under Section 125c (1) k) of the Road Traffic Act, which also covers the infringements which are connected with the recording of the points, as problematic. In practice, in the context of the implementation of the on-the-spot order proceedings, the driver has no opportunity to get familiar with the facts of the offense, which concrete offense was actually to be committed and whether he/she will be penalized for this offense also by the recording of points. This is also related to the fact that the point-assessed behavior, considering that it is a system of sanctions of its kind, should be part of its own administrative punishment, but any conduct that is subject to point-assessed behavior should have its own facts of the offense so that the driver can get acquainted not only with what actions are sanctioned, but also in what way.

De lege ferenda, I consider it appropriate to create the facts of those offenses which are typically associated with the recording of points in the driver's point assessment, in addition to the administrative penalties under the Offense Liability Act, and to include in the list of offenses committed by motor vehicle drivers the specific number of points recorded by the driver and completely abandon the residual, summarizing factual nature of those offenses, to which the legislature does not recall the factual nature of the offense. Or to abandon the point system completely, because it does not affect drivers, but only drivers of motor vehicles who thus often become "game animals". Another, desirable change in my view, should be the return to a single code of offenses, which would contain all the facts of the offenses, similar to the Criminal Code. The proposed changes would contribute to a higher predictability of the law as well as to greater awareness of all addressees of the law, as they would be able to learn without any difficulty what practices are sanctioned and how as well as how the preventive function of

administrative punishment could be strengthened, because if the misconduct of a driver is found in a whole range of legislation, it is not reasonable to require every addressee of the law to safely know exactly what the undesirable behavior in the context of driving a vehicle is, since the facts of the offense are fragmented into many legal regulations, by which the protection of a particular interest is regulated by a law. Such a division of violations is not entirely appropriate because the subject is the driver and the object protected by the law is the interest in complying with the law in order to protect a particular interest. In my view, educational measures aimed at the driver in general should also be sensitively incorporated into the system of sanctions for offenses. There is a total lack of the possibility of authoritatively imposing educational measures in the form of compulsory safe driving training or passing a certain psychological program for guilty drivers. For example, the Transport Academy DEKRA, a.s., engages in, among other things, with a program for guilty drivers, which in my view seems to be an appropriate means of educating a guilty driver and a suitable means of preventing negative stereotypes in road transport.

Závěrečná poznámka autora:

Zákonem č. 193/2018 Sb., s účinností od 1. října 2018 byl novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, jako i související právní předpisy, zejména zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Tato práce zmíněnou novelu nezohledňuje, s ohledem na to, že byla vypracována předtím, než novela nabyla účinnosti a novela se jen dílčím způsobem dotýká témata práce. Zmiňovaná novela přináší zejména ustanovení o vytváření „záchranářské uličky“ v pomalu se pohybujících nebo stojících kolonách vozidel, „novinkou“ jsou technické kontroly v oblasti technických silničních kontrol a užívání zvláštních výstražných světel modré nebo modré a červené barvy vozidly s právem přednosti v jízdě. Změnou ve vztahu k dopravním přestupkům je posílení pravomocí Policie ČR vyzvat řidiče k provedení technické silniční kontroly, jako i posílení pravomocí Obecní policie projednávat příkazem na místě některé dopravní přestupky. Zásadní změnou pak je výslovné vyloučení možnosti uložit napomenutí v souvislosti s dopravními přestupky.

Seznam použité literatury

Knižní zdroje

- 1) BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: Computer Press, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2.
- 2) BUŠTA, Pavel; KNĚŽÍNEK, Jan; SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Venice Music Produktion, 2013. ISBN 978-80-904270-4-4.
- 3) HENDRYCH, Dušan a kol. *Správní Právo. Část pátá: Správní trestání*. 7. vyd. Praha: C. H. Beck 2009. ISBN 978-80-7400-049-2.
- 4) CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
- 5) KELBLOVÁ, Miloslava. *Encyklopedie nápojů*. 1. vyd. Praha: Grada, 1996. ISBN 80-900250-8-0.
- 6) KINCL, Jaromír; URFUS, Valentin; SKŘEJPEK, Michal. *Římské právo*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 1995. ISBN 80-7179-031-1.
- 7) KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 1995. ISBN 80-7179-028-1.
- 8) KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vyd. Praha: Leges, 2011. ISBN 978-80-87576-01-4.
- 9) MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Linde, 2000.
- 10) NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní právo hmotné*. 3. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2010. ISBN 978-80-7380-291-2.
- 11) PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. ISBN 978-80-7502-221-9.
- 12) PRÁŠKOVÁ, Helena. Ústavní základy správního trestání. In: MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 6. vyd. Praha C. H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-567-1.
- 13) PRÁŠKOVÁ, Helena. *Základy odpovědnosti za správní delikty*. 1. vyd. Praha C. H. Beck, 2013. ISBN 978-80-7400-456-8.
- 14) PRŮCHA, Petr. *Správní právo – obecná část*. 8. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012. ISBN 978-80-7239-281-0.

- 15) REPÍK, Bohumil. *Evropská úmluva o lidských právech a trestní právo*. Praha: Orac, 2002. ISBN 80-86199-57-6.
- 16) ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní právo hmotné*. 8. vyd. Praha: Wolter Kluwer ČR, 2016. ISBN 978-80-7552-358-7.
- 17) VÁLKOVÁ, Helena; KUČHTA, Josef a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012. ISBN 978-80-7400-429-2.
- 18) VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2016. ISBN 978-80-7400-409-4.

Internetové zdroje

- 1) Americký cyklista zabil chodce, soud to označil za těžký zločin [online]. 16. 8. 2013 [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: https://www.denik.cz/ze_sveta/americky-cyklista-zabil-chodce-soud-to-oznacil-za-tezky-zlocin-20130816.html
- 2) Bič na řidiče se odkládá. Změny v bodovém systému nechá Ťok na nového ministra [online]. 22. 5. 2018 [cit. 2018-06-20]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2486302-bic-na-ridice-se-odklada-zmeny-v-bodovem-systemu-necha-tok-na-noveho-ministra>
- 3) BUREŠ, Michal. *Které odvody a dávky ovlivní růst minimální mzdy v roce 2018?* [online]. 2. 1. 2018 [cit. 2018-01-09]. Dostupné z: <https://www.finance.cz/496590-minimalni-mzda>
- 4) Centrum služeb pro silniční dopravu. *Vážení, nebojte se vážení* [online]. [cit. 2018-06-12]. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/storage/files/vazeni.pdf>
- 5) Český metrologický institut. *Opatření obecné povahy* [online]. 29. 11. 2010 [cit. 2018-06-12]. Dostupné z: [https://www.cmi.cz/sites/all/files/public/download/Uredni_deska/OOP/3411-ID-C_3411-ID-C%20\(5\).pdf](https://www.cmi.cz/sites/all/files/public/download/Uredni_deska/OOP/3411-ID-C_3411-ID-C%20(5).pdf)
- 6) ELIÁŠEK, Martin. *Měření rychlosti soukromým subjektem* [online]. 23. 2. 2015 [cit. 2018-01-10]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/judikatura/spravni-pravo/mereni-rychlosti-soukromym-subjektem>
- 7) Fólie „neviditelnosti“? Přelepení SPZ podle odborníků před radary neochrání [online]. 1. 2. 2016 [cit. 2018-06-20]. Dostupné z <https://www.blesk.cz/clanek/zpravy-udalosti/370999/folie-neviditelnosti-prelepeni-spz-podle-odborniku-pred-radary-neochrani.html>

- 8) HOLÝ, David. *Za fingoanou dopravní nehodu hrozí až 10 let* [online]. [cit. 2018-03-11]. Dostupné z: <https://www.epojisteni.cz/aktuality-fingovani-dopravni-nehody/>
- 9) Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2017 [online]. 2018 [cit. 2018-06-20]. Dostupné z: https://Informace_o_nehodovosti_-_prosinec_2017.pdf
- 10) Informace o stavu bodového systému v České republice. Přestupky a trestné činy [online]. 2017 [cit. 2018-03-11]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(2\)/Zprava_B-Prestupky.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(2)/Zprava_B-Prestupky.pdf.aspx)
- 11) JEDINÁK, Petr. *Hodnocení příslušníků Policie ČR: nástroj kariérního postupu a zlepšování image policie* [online]. 16. 5. 2009 [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: <http://www.hrforum.cz/hodnoceni-prislusniku-policie-cr-nastroj-karierniho-postupu-a-zlepsovani-image-policie/>
- 12) JIRSA, Jaromír. *Princip omezené důvěry v dopravě* [online]. 25. 11. 2016 [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/ustavni-pravo/princip-omezene-duvery-v-doprave>
- 13) KOVÁŘ, Karel. *Manipulace s digitálním tachografem jako trestný čin* [online]. 5. 9. 2017 [cit. 2018-05-05]. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/manipulace-s-digitalnim-tachografem-jako-trestny-cin-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EvxbFIvwckML01fg2EIPIJ0/>
- 14) MAZAL, Mirek. *V pekle začalo sněžit? Šéf policejní unie přiznal, že měření rychlosti je k ničemu* [online]. 22. 1. 2018 [cit. 2018-02-09]. Dostupné z: <http://www.autoforum.cz/zajimavosti/v-pekle-zacalo-snezit-sef-policejni-unie-priznal-ze-mereni-rychlosti-je-k-nicemu/>
- 15) Ministr Ťok: Změny bodového systému jsou namířeny proti pirátům silnic [online]. 12. 1. 2018 [cit. 2018-06-11]. Dostupné z: <https://www.parlamentnilisty.cz/politika/politici-voicum/Ministr-Tok-Zmeny-bodoveho-systemu-jsou-namireny-proti-piratum-silnic-519743>
- 16) MRÁZEK, Pavel. Zapomenutý pomník u Jesenice (u Prahy). In *Panorama*. Praha, 2015, s. 19. Dostupné z: <http://doc.arsviva.cz/file/panorama/PANORAMA-2015.pdf>
- 17) Muž ujížděl policii na kradeném skútru, SPZ přepsal fixem [online]. [cit. 2018-03-11]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/pozmenenaspz/r~6aa>

0ed562c3511e49cb9002590604f2e/r~0e4e37562c3b11e48a740025900fea04/
?redirected=1523183195

- 18) PROCHÁZKOVÁ, Martina; SMLSAL, Matěj. *Kamufláž, která nefunguje: nálepky na SPZ proti radarům jsou vyhozené peníze* [online]. 18. 4. 2018 [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: https://auto.idnes.cz/nalepky-sprej-spz-prekryti-kamuflaz-prestupek-police-zakon-pokuta-registracni-znacka-gue-automoto.aspx?c=A180326_141436_automoto_taj
- 19) Řidiči pozor! Bodový systém se změní, tresty budou tvrdší! [online]. 12. 1. 2018 [cit. 2018-01-19]. Dostupné z: <http://tn.nova.cz/clanek/ridici-pozor-bodovy-system-se-zmeni-tresty-budou-tvrdsi.html>
- 20) Sbírka předpisů ČR. *Předpis 00-361aa (AKT-2000)* [online]. © 2018 [cit. 2018-06-20]. Dostupné z: <https://www.sbirka.com/predpis?p=AKT-2000/00-361aa.htm>
- 21) Senát podpořil nový návrh na mírnou toleranci alkoholu u cyklistů [online]. 25. 4. 2018 [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: <http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/senat-podporil-novy-navrh-na-mirnou-toleranci-alkoholu-u-cyklistu/1613879>
- 22) Statistika nehodovosti. Statistické údaje o nehodovosti na území ČR [online]. 2018 [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>
- 23) Statistiky dopravních nehod – rok 2017 [online]. 2018 [cit. 2018-03-20]. Dostupné z: <https://www.podalnici.cz/statistiky-dopravnich-nehod-rok-2017/>
- 24) ŠPÁS, Milan. *Manipulace s tachografem stále v kurzu* [online]. 2. 5. 2017 [cit. 2018-05-05]. Dostupné z: <https://www.cpspd.cz/617-manipulace-s-tachografem-stale-v-kurzu>
- 25) TŘEČEK, Čeněk. *Nevěřte fámám, policie může měřit i z neoznačených aut* [online]. 19. 1. 2008 [cit. 2018-01-05]. Dostupné z: https://zpravy.idnes.cz/neverte-famam-police-muze-merit-i-z-neoznacenyh-aut-pd0-/domaci.aspx?c=A080118_131206_domaci_cen
- 26) Určování advokátů dle § 18 odst. 2 zákona o advokacii [online]. 2015 [cit. 2018-03-12]. Dostupné z: <https://www.cak.cz/scripts/detail.php?id=1680>
- 27) Úřad pro zahraniční styky a informace [online]. 2016 [cit. 2018-02-13]. Dostupné z: <http://www.uzsi.cz/cz/zpravodajske-sluzby>
- 28) Bílá kniha. Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroj

- [online]. 2011 [cit. 2018-09-27]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho-prostoru-%E2%80%93-vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravniho-systemu-ucinne-vyuzivajiciho-zdroje.pdf.aspx>
- 29) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu [online]. 2015 [cit. 2018-09-27]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32015L0413>
- 30) Čl. 2 směrnice 2015/413, plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroj.
- 31) Section Control: towards a more efficient and better accepted enforcement of speed limits? [online]. ETSC, 2009 [cit. 2018-09-27]. Dostupné z: http://archive.etsc.eu/documents/copy_of_copy_of_Speed%20Fact%20Sheet%205.pdf
- 32) Respektujte proměnné dopravní značení [online]. 14. 8. 2017 [cit. 2018-04-04]. Dostupné z: <http://www.tunelblanka.info/respektujte-promenne-dopravni-znaceni/>
- 33) Evropská úmluva o ochraně lidských práv [online]. [cit. 2018-01-12]. Dostupné z: https://www.echr.coe.int/Documents/Convention_CES.pdf
- 34) Měření úsekové rychlosti [online]. 2018 [cit. 2018-02-19]. Dostupné z: <http://www.camea.cz/cz/doprava/dopravni-prestupky/mereni-usekove-rychlosti/>
- 35) HU-GO. Elektronický systém výběru mýtného [online]. [cit. 2018-06-12]. Dostupné z: <https://www.hu-go.hu/articles/category/aktuln>
- 36) Ministerstvo dopravy ČR [online]. © 2018 [cit. 2018-06-10]. Dostupné z <https://www.mdcz.cz/Vyhledavani?searchtext=dopravn%C3%AD+zna%C4%8Dky&searchmode=allwords>
- 37) ASFINAG Webshop [online]. [cit. 2018-06-12]. Dostupné z: <https://shop.asfinag.at/en/>
- 38) Národní diaľničná spoločnosť [online]. [cit. 2018-06-12]. Dostupné z: <https://www.ndsas.sk/>

Právní předpisy

- 1) Úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod ve znění navazujících protokolů, publikovaná pod č. 209/1992 Sb., ve znění č. 41/1996 Sb., č. 243/1998 Sb. a č. 48/2010 Sb., mezinárodních smluv
- 2) Ústava České republiky a Listina základních práv a svobod
- 3) Vyhláška MD č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- 4) Zákon 141/1961 Sb., trestní řád
- 5) Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- 6) Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích
- 7) Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- 8) Zákon č. 153/1994 Sb., o zpravodajských službách České republiky
- 9) Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich
- 10) Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole
- 11) Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách
- 12) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- 13) Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník
- 14) Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád
- 15) Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- 16) Zákon č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže
- 17) Zákon č. 85/1995 Sb., o advokacii

Zahraníční právní předpisy

- 1) Zákon SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch
- 2) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413
- 3) Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke

Seznam judikatury

- 1) Usnesení Nejvyššího soudu České republiky sp. zn. 15 Tdo 876/2013, ze dne 18. 9. 2013
- 2) Rozsudek NS 30 Cdo 4469/2017

- 3) Rozsudek OS v Novém Jičíně spis. zn. 2T 71/97 ze dne 21. 3. 1998
- 4) Nález Ústavního soudu ze dne 27. 6. 2001, sp. zn. Pl.16/99 publikovaný pod č. 276/2001 Sb.
- 5) Nález Ústavního soudu ze dne 13. 2.2002, sp. zn. III. ÚS 611/01
- 6) Rozsudek ESLP Joost Falk proti Nizozemí, ze dne 19. října 2004, č. 66273/01
- 7) Rozsudek NS č.j. 7 As 18/2004-478 ze dne 17. 2. 2005
- 8) Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 10. 2005 č.j. 6 As 65/2004-59
- 9) Rozsudek NSS č.j. 8 As 17/2007-135 ze dne ze dne 31. 5. 2007
- 10) Usnesení Ústavního soudu ze dne 30. 6. 2008, sp. zn. IV 813/08
- 11) Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 12. 2008, č.j. 9 As 7/2008-55
- 12) Rozsudek NSS ze dne 22. 1.2009, č.j. 1 As 96/2008-115
- 13) Rozsudek Nejvyššího správního soud ze dne 16. 7. 2009 č.j. 7 As 49/2009-83
- 14) Rozsudek NSS ze dne 10. 12. 2009, č.j. 2 As 19/2009-93
- 15) Nález Ústavního soudu ze dne 18. 2. 2010, sp. zn. 1 ÚS 1849/08
- 16) Rozsudek NSS sp. zn. 1 As 92/2009 ze dne 16. 3. 2010
- 17) Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 5.2010, č.j. 1 As 33/2010-67
- 18) Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 10. 2010, č.j. 4 As 15/2010-60
- 19) Rozsudek NSS ze dne 29. 8. 2011, č.j. 8 As 13/2011-54
- 20) Rozsudek NSS ze dne 5. 9. 2011, č.j. 8 As 41/2010-110
- 21) Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 23. 11. 2011 č.j. 6 Tdo 1337/2011
- 22) Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 31. 7. 2013, č.j. 17 A 10/2012-37
- 23) Nález ústavního soudu ze dne 23. 8. 2013 sp. zn. PL ÚS 13/12
- 24) Rozsudek KS v Ústní nad Labem, pobočka Liberec, č.j. 60A 3/2014 ze dne 28. 8. 2014
- 25) Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 12. 2. 2015, č.j. 22 A 37/2013-15
- 26) Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 8. 2016, č.j. 8 As 136/2015-51

Časopisy

- 1) Časopis POLICISTA, 2009, č. 3 (příloha – Hodnocení policistů, s. I-IV).

- 2) PRÁŠKOVÁ, Helena. Princip ne bis idem v řízení o správních deliktech. *Trestně právní revue*, 2012, č. 3. s. 53 a násl.

Archiv autora

- 1) Autor použil i podklady které shromažďoval a částečně i využil v rámci diplomové práce na téma BODOVÉ HODNOCENÍ, PORUŠENÍ POVINNOSTÍ STANOVENÝCH ZÁKONEM O SILNIČNÍM PROVOZU.
- 2) Blok na pokutu ze dne 29. 1. 2014
- 3) Konkrétní metrologické a technické požadavky na vysokorychlostní vážení stanovuje opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-10, č.j. 0312/003/10/Pos. vydáno Českým metrologickým institutem, účinné ode dne 14. 10. 2010
- 4) Metodická pomůcka k provádění vysokorychlostního kontrolního vážení silničních motorových vozidel schválená poradou ministra dopravy ze dne 22. 9. 2009
- 5) Průvodce novou právní úpravou zákona o odpovědnosti za přestupky, vydaného MV ČR
- 6) Stanovisko MV ČR spi. zn. MV-16323/OBP-2017
- 7) Svátek, Zdeněk. *Z historie pravidel silničního provozu*. Příloha Metodického zpravodaje autoškol BESIP, 2003.
- 8) Vyjádření k návrhu stanoviska NSZ spis. zn. 1SL 710/2017-16 ze dne 20. 4. 2017
- 9) Vzor Příkaz – první úkon v řízení
- 10) Vzor Rozhodnutí o narovnání
- 11) Autor použil ze svého osobního archivu fragmenty dalších podkladů, které shromáždil v rámci své dosavadní právní praxe na téma dopravní přestupky

Seznam obrázků a tabulek

Seznam tabulek

Tabulka 1 Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za toto jednání	138
--	-----

Seznam obrázků

Obrázek 1 Příkazový blok na pokutu na místě zaplacenou	164
Obrázek 2 Příkaz na pokutu na místě nezaplacenou	164
Obrázek 3 Blok na pokutu ze dne 29. 1. 2014	165

Seznam příloh

Příloha č. 1 Bloky na pokutu	164
Příloha č. 2 Příkaz – první úkon v řízení – vzor	166
Příloha č. 3 Rozhodnutí o narovnání – vzor	168
Příloha č. 4 Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2017	170
Příloha č. 5 Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice a období leden – květen 2018	201
Příloha č. 6 Přehled dopravních přestupků a bodového hodnocení	228
Příloha č. 7 Informační dopis – Spáchání dopravního přestupku v Rakousku: výzva k zaplacení; informační dopis podle směrnice (EU) 2015/413	239

Přílohy

Příloha č. 1 Bloky na pokutu

BLOK NA POKUTU NA MÍSTĚ ZAPLACENOU Číslo bloku: **C0000000**

1. Jméno, příjmení 2. Datum narození

3. Adresa místa trvalého pobytu

4. Totožnost ověřena

5. Popis skutku – čas, místo, způsob spáchání.....

6. Pokuta uložena za přešůpek podle § zák. č. Sb., ve znění p.p.

7. Forma zavinění: **úmysl / nedbalost** (nehodící se škrtněte)

8. Celková výše uložené pokuty Kč, slovy Kč

Platí jako stvrzka o zaplacení pokuty.

Podpisem obviněného se příkazový blok stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím.

9. V dne 20

10. Označení správního orgánu, jméno a příjmení, funkce nebo služební číslo či identifikační číslo oprávněné úřední osoby a její podpis

11. Souhlasím s projednáním přešůpku v příkazním řízení na místě, potvrzuji, že údaje uvedené na všech částech bloku souhlasí, a potvrzuji převzetí části B bloku, dne 20 podpis obviněného

26 6401 MFIn 6401 - vzor č. 1

otisk úředního razítka

Část A bloku - Série AC / 2017

Obrázek 1 Příkazový blok na pokutu na místě zaplacenou

BLOK NA POKUTU NA MÍSTĚ NEZAPLACENOU Číslo bloku: **B0000000**

1. Jméno, příjmení 2. Datum narození

3. Adresa místa trvalého pobytu

4. Totožnost ověřena

5. Popis skutku – čas, místo, způsob spáchání.....

6. Pokuta uložena za přešůpek podle § zák. č. Sb., ve znění p.p.

7. Forma zavinění: **úmysl / nedbalost** (nehodící se škrtněte)

8. Celková výše uložené pokuty Kč, slovy Kč

Podpisem obviněného se příkazový blok stává pravomocným rozhodnutím.

9. Tímto blokem uloženou pokutu jste povinen zaplatit nejdéle do 15 dnů ode dne následujícího po dni, kdy Vám byla uložena.
Uloženou pokutu zaplatě ve lhůtě splatnosti na účet uvedený na složence nebo na místě. Při placení pokuty v hotovosti předložte k nahlédnutí tento blok. Po zaplacení pokuty obdržíte na zaplacenou částku stvrzku. Nezaplatíte-li pokutu v uvedené lhůtě uvedeným způsobem, příkazový blok se stane vykonatelným rozhodnutím a pokuta bude vymáhána.

10. V dne 20

11. Označení správního orgánu, jméno a příjmení, funkce nebo služební číslo či identifikační číslo oprávněné úřední osoby a její podpis

12. Souhlasím s projednáním přešůpku v příkazním řízení na místě, potvrzuji, že údaje uvedené na všech částech bloku souhlasí, a potvrzuji převzetí části B bloku, dne 20 podpis obviněného

26 6400 MFIn 6400 - vzor č. 1

otisk úředního razítka

Část A bloku - Série AB / 2017

Obrázek 2 Příkaz na pokutu na místě nezaplacenou

Série: GF / 2013 číslo bloku: **F 0091051**

1. Jméno a příjmení _____

2. Rodné číslo / datum narození _____

3. Adresa místa pobytu _____

4. Totožnost ověřena _____

BLOK NA POKUTU

5. Přestupkové jednání – doba, místo a popis *Třetnovek Poleské ulice
překročení povolené rychlosti, maximálně 63 km/h
116.12 hodina, 116.12*

6. Pokuta uložena za přestupek dle § *125c 114* zák. č. *361/2003* Sb., ve znění p.p.

7. Celková výše uložené pokuty *200,-* Kč, slovy *podset* Kč

Proti uložení této pokuty se nelze odvolat. Platí jako stvrženka o zaplacení pokuty.

8. Místo *Třetnovek* dne *29. 1* 20 *14*

podpis a uvedení jména, příjmení a funkce nebo služebního či identifikačního čísla oprávněné osoby *Yluc 027*

9. Souhlasím s převzetím této pokuty v blokovém řízení, potvrzuji, že údaje uvedené na obou částech bloku souhlasí a potvrzuji převzetí části A bloku dne *29. 1* 20 *14* podpis přestupce *[Signature]*

MĚSTO TRUTNOV
MĚSTSKÁ POLICIE

Část B bloku

Obrázek 3 Blok na pokutu ze dne 29. 1. 2014

Přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu s popisem přestupkového jednání v podobě „překročení povolené rychlosti“.

Příloha č. 2 Příkaz – první úkon v řízení – vzor

Příkaz (první úkon v řízení) – fyzická osoba

Obecní/Městský úřad/Komise pro projednávání přestupků

Datum vyhotovení:

Vypraveno dne:

Č.j.:

Sp. zn.:

Vyřizuje:

P ř í k a z

Obecní/Městský úřad/Komise pro projednávání přestupků jako věcně a místně příslušný správní orgán podle § 60 odst. 2 (u komise podle § 61 odst. 1) a 62 odst. 1 (nebo podle okolností odst. 2, 3 nebo 4) zákona č. 250/2016, o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon č. 250/2016 Sb.“) vydává na základě § 90 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb. a § 150 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) tento příkaz:

I.....(jméno, příjmení, datum narození, trvalý pobyt obviněného) se uznává vinným ze spáchání přestupku protipodle §.....odst. ... písm. ...) zákona č. 251/2016, o některých přestupcích (dále jen „zákon č. 251/2016 Sb.“), kterého se dopustil dne... v ... hodin tím, že ... (skutková věta), tedy úmyslně/z nedbalosti ... (právní věta).

Např.:

Jan Novák, nar. 1. 1. 1970, trvale bytem Květová 7, České Budějovice se uznává vinným ze spáchání přestupku proti majetku podle § 8 odst. 1 písm. a) bod 1. zákona č. 251/2016 Sb., kterého se dopustil dne 15. 8. 2017 kolem 16 hodiny tím, že odcizil v prodejně AA, ulice Nová, České Budějovice 1 ks čokolády Milka, tedy úmyslně způsobil škodu na cizím majetku krádeží. Poškozený nárok na náhradu škody neuplatnil.

Varianta A:

II. Za spáchání uvedeného přestupku se obviněnému ukládá podle § 35 písm. a) a 90 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb. správní trest **napomenutí**.

Varianta B:

II. Za spáchání uvedeného přestupku se obviněnému ukládá podle § 35 písm. b) a § 90 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb. a § ... odst. ... (např. § 8 odst. 4) zákona č. 251/2016 Sb. správní trest **pokuty ve výši ... Kč**, která je splatná do ... dnů ode dne nabytí právní moci tohoto příkazu na účet číslo ..., v hotovosti na pokladně obecního úřadu/připojenou složenkou.

Odůvodnění

V odůvodnění se dle § 68 odst. 3 správního řádu uvedou důvody výroku rozhodnutí, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů.

*Je nutné podřadit konkrétní skutkové okolnosti pod znaky skutkové podstaty přestupku, zabývat se všemi podmínkami odpovědnosti (zejm. § 15 – zavinění), včetně materiálního znaku přestupku, tj. společenské škodlivosti (§ 5 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky), jakož i tím, zda jednání fyzické osoby naplnilo znaky skutkové podstaty přestupku.
V případě napomenutí - § 45 zákona č. 250/2016 Sb.*

Při odůvodnění uloženého správního trestu je třeba zabývat se zejména okolnostmi uvedenými v § 37 zákona č. 250/2016 Sb., povahou a závažností přestupku podle kritérií uvedených v § 38 zákona č. 250/2016 Sb., včetně polehčujících a přitěžujících okolností v § 39 a 40 zákona č. 250/2016 Sb. U pokuty se odůvodní její přiměřenost a potřebnost z hlediska preventivně-represivní funkce, a to v rámci zákonného rozpětí s přihlédnutím k povaze a závažnosti přestupku.

Poučení

Proti tomuto příkazu lze podle § 150 odst. 3 správního řádu podat odpor, a to nejpozději do 8 dnů ode dne oznámení příkazu, písemně k(orgánu, který příkaz vydal). Včasným podáním odporu se příkaz ruší a správní orgán pokračuje v řízení. Zpětvzetí odporu není přípustné.

Příkaz, proti němuž nebyl podán odpor, se stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím.

otisk úředního razítka
jméno, příjmení, funkce, podpis oprávněné úřední osoby

Obdrží:

- ...
- spis

Poznámky:

- *Příkaz může správní orgán vydat, považuje-li skutkové zjištění za dostatečné; vydání příkazu může být prvním úkonem v řízení. (150 odst. 1 správního řádu)*
- *Pokud je vydání příkazu prvním úkonem v řízení, musí příkaz obsahovat odůvodnění.*
- *Jestliže je vydání příkazu prvním úkonem v řízení, nelze v něm uložit povinnost nahradit náklady řízení. (§ 150 odst. 4 správního řádu)*

Příloha č. 3 Rozhodnutí o narovnání – vzor

Obecní/Městský úřad/Komise pro projednávání přestupků

Datum:

Č.j.:

Sp. zn.:

Vyřizuje:

Rozhodnutí o schválení dohody o narovnání

Obecní úřad jako orgán věcně a místně příslušný podle § 60 odst. 2 a § 62 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon č. 250/2016 Sb.“) rozhodl podle § 87 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb. takto:

1. **Dohoda o narovnání** uzavřená dne ... mezi obviněným ..., nar. ..., bytem ... a poškozeným ... nar. ... bytem ... ve věci přestupku podle § ... zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích, kterého se dopustil obviněný tím, že..... (popis skutku s označením místa, času a způsobu spáchání), tedy(právní kvalifikace) ve formě (nedbalost/úmysl) **se schvaluje**. Obviněný se s poškozeným dohodl na úhradě vzniklé škody ve výšiKč, a to tak že byla v celé výši zaplácena ke dni uzavření dohody o narovnání. Částka určená k veřejně prospěšným účelům byla ve výši..... Kč ve prospěch ... (název příjemce) složena na účet správního orgánu dne....
2. **Řízení** ve věci přestupku podle § ... zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích, kterého se dopustil obviněný tím, že ... (popis skutku s označením místa, času a způsobu spáchání), tedy ... (právní kvalifikace) ve formě (nedbalost/úmysl) **se zastavuje**.
3. (pouze v případě uplatnění náhrady nákladů řízení poškozeným)

Obviněný je povinen uhradit podle § 95 odst. 2 zákona č. 250/2016 Sb. poškozenému náhradu účelně vynaložených nákladů spojených s uplatněním nároku na náhradu škody ve výši Kč na účet poškozeného do ... dnů ode dne právní moci tohoto rozhodnutí.

Odůvodnění

Správnímu orgánu byl ze strany Policie ČR oznámen přestupek..., kterého se dopustil obviněný. Přestupkem byla způsobena škoda(komu) ve výši ... Kč. Poškozený nárok na náhradu škody uplatnil dne... Ve věci bylo zahájeno řízení, v rámci ústního jednání konaného dne ... prohlásil, že skutek, který je mu kladen za vinu, spáchal. Správní orgán nemá důvodné pochybnosti o tom, že jeho prohlášení bylo učiněno svobodně, vážně a určitě. Správní orgán sdělil obviněnému na jeho žádost částku určenou k veřejně prospěšným účelům. Částka ve výši ... Kč ve prospěch ... byla složena na účet správního orgánu dne.....

Dne.....uzavřel obviněný s poškozeným dohodu o narovnání, ve které je uvedeno..... Obviněný uhradil poškozenému jím požadovanou náhradu škody ve výši... Kč hotově ke dni uzavření dohody.

Správní orgán před vydáním rozhodnutí o schválení dohody vyslechl dneobviněného a poškozeného podle § 87 odst. 3 zákona č. 250/2016 Sb. Obviněný byl poučen o právních důsledcích schválení dohody o narovnání.

Schválení dohody o narovnání není v rozporu s veřejným zájmem a je dostačující vzhledem k povaze a závažnosti přestupku, k míře, jakou byl přestupkem dotčen veřejný zájem a osobě obviněného a jeho osobním poměrům.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí se může dle § 96 odst. 3 zákona č. 250/2016 Sb. odvolat ten, kdo schválenou dohodu o narovnání uzavřel, zákonný zástupce a opatrovník mladistvého obviněného a orgán sociálně-právní ochrany dětí, a to do 15 dnů po jeho oznámení ke Krajskému úřadu Jihočeského kraje, prostřednictvím (orgán, který usnesení vydal).

Otisk úředního razítka

Jméno, příjmení, funkce, podpis oprávněné úřední osoby

Poznámky ke vzoru: z metodické pomůcky MV ze dne 6. 2. 2017

- Nejprve obviněný požádá správní orgán o určení příjemce a výše částky určené k obecně prospěšným účelům. Správní orgán obviněnému sdělí určeného příjemce a výši částky, pokud lze předpokládat, že budou splněny podmínky pro narovnání. Mezitím může obviněný uzavřít dohodu o narovnání s poškozeným. Ta obsahuje především určení výše škody způsobené spácháním přestupku a způsob jejího nahrazení nebo určení výše bezdůvodného obohacení získaného spácháním přestupku a způsob jeho vydání, případně další vzájemná práva a závazky mezi jejími stranami.
- Správní orgán v návaznosti na uzavření dohody vyslechne obviněného a poškozeného o způsobu a okolnostech uzavření dohody o narovnání, zda dohoda o narovnání mezi nimi byla uzavřena dobrovolně a zda souhlasí s jejím schválením. Obviněného současně poučí o právních důsledcích schválení dohody o narovnání. Následně správní orgán dohodu rozhodnutím schválí, pokud byly splněny všechny podmínky pro její uzavření.
- Narovnání představuje způsob vyřešení projednávaného přestupku (tzv. odklon) bez vyslovení viny a s tím spojených negativních následků (např. zápisu do evidence přestupků vedené Rejstříkem trestů). Prohlášení obviněného o tom, že projednávaný přestupek spáchal, je nezbytné, aby mohlo být narovnání považováno za projednání přestupku konkrétní osoby. Ačkoliv tedy není vyslovena vina obviněného, narovnání zakládá překážku věci rozhodnuté. Právní mocí rozhodnutí o narovnání se řízení končí.

Příloha č. 4 Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2017



Pomáhat a chránit

POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY

Ředitelství služby dopravní policie



Praha 5. ledna 2018

Počet listů: 16

Přílohy: 1/15

INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2017

V roce 2017 Policie České republiky šetřila 103 821 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo 502 osob usmrceno, 2 339 osob zraněno těžce a 24 740 osob zraněno lehce. Celková hmotná škoda odhadnutá policií na místě dopravní nehody dosáhla 6 316,3 milionů Kč.

Porovnání základních ukazatelů s rokem 2016

Pokles v kategorii:

- | | | |
|------------------------|------------|-------------|
| • usmrcených osob | o 43 osob | tj. o 7,9 % |
| • těžce zraněných osob | o 241 osob | tj. o 9,3 % |

Nárůst v kategorii:

- | | | |
|------------------------|-----------------|-------------|
| • počet nehod | o 4 957 nehod | tj. o 5,0 % |
| • lehce zraněných osob | o 239 osob | tj. o 1,0 % |
| • hmotná škoda | o 512,1 mil. Kč | tj. o 8,8 % |

Počet osob usmrcených při nehodách je za rok 2017 nejnižší od roku 1961, od něhož dopravní policie disponuje souvislou statistikou dopravní nehodovosti. Naopak nejvíce osob bylo při dopravních nehodách usmrceno v roce 1969 (1 758 usmrcených osob).

Počet těžce zraněných osob je za předmětné období také nejnižší od roku 1961, nejvíce těžce zraněných bylo v roce 1969 (9 258 těžce zraněných).

Strana 1 (celkem 31)

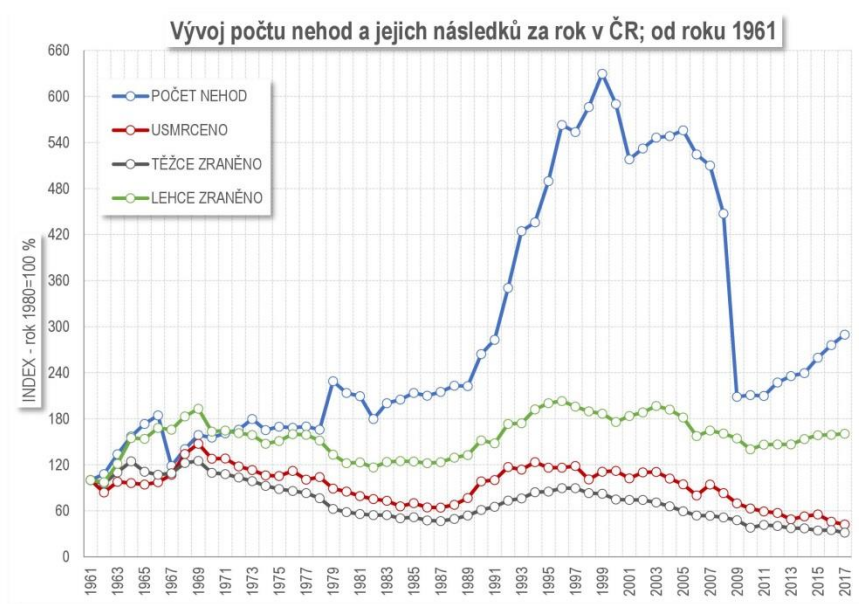
www.policie.cz

Následující tabulka obsahuje počty dopravních nehod a jejich následků za uplynulých 10 let.

Počet nehod a následků, ČR, 2008 - 2017	počet nehod	z toho následky na životě a zdraví	usmrceno	těžce zraněno osob	lehce zraněno osob
2008	160 376	22 481	992	3 809	24 776
2009	74 815	21 706	832	3 536	23 777
2010	75 522	19 676	753	2 823	21 610
2011	75 137	20 487	707	3 092	22 519
2012	81 404	20 504	681	2 986	22 590
2013	84 398	20 342	583	2 782	22 577
2014	85 859	21 054	629	2 762	23 655
2015	93 067	21 561	660	2 540	24 426
2016	98 864	21 386	545	2 580	24 501
2017	103 821	21 263	502	2 339	24 740

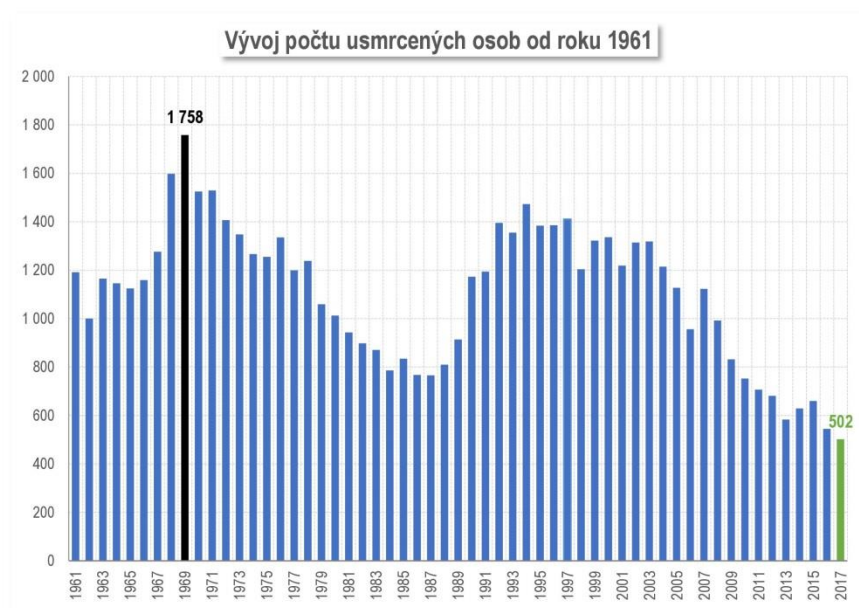
Každý den Policie ČR šetřila v průměru 284,44 nehod, bylo usmrceno 1,38 osoby, téměř 74,2 osob bylo zraněno. Co se týče odhadu hmotné škody, na každý den připadá v průměru škoda 17 304 813 Kč.

Výše uvedené lze interpretovat také tak, že Policie ČR šetřila dopravní nehodu každých 5,06 minuty, každých 17,45 hodin došlo na pozemních komunikacích k usmrcení osoby a každých 19,41 minuty byl zraněn účastník silničního provozu. Na každou hodinu připadá hmotná škoda ve výši 721 033,9 Kč a průměrná škoda připadající na jednu nehodu je 60 838,- Kč.



Strana 2 (celkem 31)

www.policie.cz



Časové rozložení dopravních nehod

Z vyhodnocení základních statistických dat o počtu dopravních nehod a jejich následků vyplývá, že nejhorším měsícem co do počtu dopravních nehod byl v roce 2017 říjen (9 941 dopravních nehod). Nejtragičtějším měsícem se stal červen, jelikož při těchto nehodách došlo k usmrcení 62 osob.

Nehody a následky po měsících, 2017	počet nehod	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	hmotná škoda
leden	8 626	30	94	1 524	496 123 700
únor	6 969	26	114	1 255	395 223 500
březen	7 714	30	166	1 560	449 178 700
duben	7 934	35	181	1 886	494 650 600
květen	9 228	40	236	2 339	537 449 100
červen	9 426	62	325	2 728	567 458 300
červenec	8 280	45	229	2 403	484 123 100
srpen	9 028	56	275	2 631	532 305 800
září	8 930	43	190	2 150	564 106 200
říjen	9 941	48	195	2 332	645 266 200
listopad	8 983	42	187	1 925	571 175 200
prosinec	8 762	45	147	2 007	579 196 300
Celkem	103 821	502	2 339	24 740	6 316 256 700

Nejvíce nehod se stalo v pátek (17 453 nehod), nejméně naopak v neděli (11 067). Nárůst počtu nehod ve srovnání s předešlým rokem byl zaznamenán u všech dnů v týdnu (přičemž nejvýraznější nárůst počtu nehod byl zaznamenán u nehod nedělních – o 1 017). K nárůstu počtu usmrcených osob oproti roku 2016 došlo u čtvrtečních, pátečních a sobotních nehod (nejvíce u čtvrtečních nehod

Strana 3 (celkem 31)

www.policie.cz

- o 20 osob). Největší pokles počtu usmrcených zaznamenáváme při nehodách, které se staly v pondělí (o 42 osob).

Den v týdnu	počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2016	počet usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2016
Pondělí	15 935	347	61	-42
Úterý	15 460	835	58	-10
Středa	15 961	832	61	-2
Čtvrtek	16 108	846	80	20
Pátek	17 453	951	91	1
Sobota	11 837	129	88	3
Neděle	11 067	1 017	63	-13

Nejvíce dopravních nehod šetřili policisté v pátek 1. září 2017 (447 nehod), nejméně v neděli 31. prosince 2017 (116 nehod). Nejtragičtějším dnem v roce 2017 byla sobota 24. června 2017, kdy bylo při dopravních nehodách na pozemních komunikacích usmrceno 8 osob. V roce 2017 zaznamenali policisté celkem 101 dnů bez usmrcení při dopravních nehodách.

Osoby usmrcené při dopravních nehodách

V roce 2017 bylo při dopravních nehodách na pozemních komunikacích usmrceno 174 řidičů osobních automobilů, 101 chodců, 80 spolujezdců v osobním vozidle, 60 řidičů motocyklů a 44 cyklistů. Nejvýraznější meziroční pokles počtu usmrcených zaznamenáváme u řidičů osobních automobilů (o 35 usmrcených osob) a spolujezdců v osobním vozidle (o 11 usmrcených). Za povšimnutí však stojí také pokles počtu usmrcených chodců oproti minulému roku (o 10 usmrcených osob). Meziročně se nejvíce zvýšil počet cyklistů (o 5 osob) usmrcených při dopravních nehodách.

počet usmrcených	Kategorie osoby	rozdíl
174	řidič osobního vozidla	-35
101	chodec	-10
80	spolujezdec v osobním vozidle	-11
60	řidič motocyklu	1
44	cyklista	5
19	řidič nákladního vozidla	-2
3	spolujezdec na motocyklu	3
3	spolujezdec v osobním vozidle s přívěsem	2
3	spolujezdec v nákladním vozidle	-3
2	spolujezdec v nákladním vozidle s návěsem	2
2	cestující v autobusu	2
2	řidič nákladního vozidla s přívěsem	0
2	řidič nákladního vozidla s návěsem	0
1	řidič mopedu	1
1	řidič osobního vozidla s přívěsem	1
1	spolujezdec v traktoru	1
1	cestující v tramvaji	1
1	řidič jiného motorového vozidla	1
1	řidič jiného nemotorového vozidla	1
1	řidič traktoru	0
0	řidič malého motocyklu	-1
0	spolujezdec v nákladním vozidle s přívěsem	-2
502	CELKEM	-43

Strana 4 (celkem 31)

www.policie.cz

Dopravní nehody dle zavinění

Řidiči motorových vozidel zavinili 83 % dopravních nehod, při nichž přišlo o život 461 osob (což představuje 91,8 % všech osob usmrčených při dopravních nehodách v roce 2017). Oproti loňskému roku je usmrčených při těchto nehodách o 35 méně. K usmrcení došlo dále u nehod zaviněných řidiči nemotorových vozidel (26 osob), chodci (13 osob), lesní zvěří (1 osoba) a jiným zaviněním (1 osoba).

Nehody podle zavinění	počet nehod	tj. % z celkového počtu nehod	rozdíl nehod oproti roku 2016	usmrčeno osob	tj. % z celkového počtu usmrčených	rozdíl usmrčených oproti roku 2016
řidičem motorového vozidla	86 187	83,0	3 206	461	91,8	-35
řidičem nemotorového vozidla	2 559	2,5	-66	26	5,2	2
z toho dětmi	229	0,2	-14	0	0,0	-1
chodcem	1 140	1,1	7	13	2,6	-8
z toho dětmi	397	0,4	3	0	0,0	0
jiným účastníkem	142	0,1	3	0	0,0	0
závadou komunikace	347	0,3	130	0	0,0	0
technickou závadou komunikace	428	0,4	1	0	0,0	0
lesní zvěří, domácím zvířetem	12 494	12,0	1 577	1	0,2	0
jiné zavinění	524	0,5	99	1	0,2	-2

Příčiny dopravních nehod

Co se týče příčin dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, na počtu dopravních nehod se nejvýrazněji podílí nesprávný způsob jízdy (65,4 % nehod), při těchto nehodách bylo v roce 2017 usmrčeno 191 osob. Za obdobně tragickou příčinu dopravních nehod lze v tomto období označit nepřiměřenou rychlost, která se sice na počtu dopravních nehod podílí pouze 16,1 %, ale usmrčeno při těchto nehodách bylo 169 osob (tj. 36,7 % osob usmrčených při těchto nehodách).

Hlavní příčina nehody (jen řidiči mot. vozidel)	počet nehod	podíl na celkovém počtu nehod	usmrčeno osob	podíl na celkovém počtu usmrčených	rozdíl usmrčených oproti roku 2016
nepřiměřená rychlost	13 910	16,1	169	36,7	-23
nesprávné předjíždění	1 564	1,8	27	5,9	8
nedání přednosti	14 369	16,7	74	16,1	-18
nesprávný způsob jízdy	56 343	65,4	191	41,4	-2

Nejčtenější příčinou nehod řidičů motorových vozidel bylo v roce 2017 nevěnování se řízení vozidla (19,61 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), dále následuje nesprávné otáčení nebo couvání (10,47 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (9,41 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel) a další.

Pořadí	Nejčtenější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	16 901
2.	nesprávné otáčení nebo couvání	9 021
3.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	8 106
4.	jiný druh nesprávné jízdy	7 830
5.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	6 741
6.	nezvládnutí řízení vozidla	4 774
7.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	4 176
8.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	3 990
9.	nepřizpůsobení rychlosti dopravní technickému stavu vozovky	3 972
10.	vjetí do protisměru	2 738

Strana 5 (celkem 31)

www.policie.cz

Nejtragičtější příčinou nehod řidičů motorových vozidel bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (70 usmrcených, tj. téměř 15,2 %), nevěnování se řízení vozidla (65 usmrcených, tj. 14,1 %), vjetí do protisměru (61 usmrcených, tj. 13,23 %) a další.

Pořadí	Nejtragičtější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	počet usmrcených
1.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	70
2.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	65
3.	vjetí do protisměru	61
4.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	47
5.	nezvládnutí řízení vozidla	22
6.	nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	22
7.	jiný druh nesprávné jízdy	19
8.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	19
9.	nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	18
10.	jiný druh nepřiměřené rychlosti	13

Dopravní nehody podle druhu

Nejčetnějším i nejtragičtějším druhem nehody je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, při které zemřelo 234 osob (což představuje pokles o 8 usmrcených v porovnání s předchozím rokem). Druhým nejčetnějším druhem dopravní nehody je srážka s vozidlem zaparkovaným, u kterého došlo k nárůstu o 1 567 nehod v porovnání s rokem 2016. Druhým nejtragičtějším druhem dopravní nehody je srážka s pevnou překážkou, kdy při těchto nehodách došlo k usmrcení 117 osob, v rámci druhů nehod se však jedná také o nejvyšší pokles počtu usmrcených (o 12 osob v porovnání s rokem 2016). Nejvyšší nárůst počtu dopravních nehod ve srovnání s rokem 2016 byl zaznamenán u srážky s lesní zvěří (o 1 595 nehod více), při těchto nehodách však byla usmrcena pouze 1 osoba.

Nehody podle druhu	počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2016	počet usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2016
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	36 039	938	234	-8
srážka s vozidlem zaparkovaným	21 882	1 567	7	-7
srážka s pevnou překážkou	21 293	273	117	-12
srážka s chodcem	3 420	-16	96	-7
srážka s lesní zvěří	12 043	1 595	1	0
srážka s domácím zvířetem	504	-7	0	0
srážka s vlakem	152	7	16	-2
srážka s tramvají	678	88	1	1
havárie	5 452	222	25	-6
jiný druh nehody	2 358	290	5	-2

Dopravní nehody podle druhu vozidla

V roce 2017 celkem 52 485 dopravních nehod zavinili řidiči osobních automobilů bez přívěsu a při těchto nehodách bylo usmrceno 319 osob. Oproti roku 2016 evidujeme v počtu usmrcených osob při nehodách zaviněných řidičem osobního automobilu bez přívěsu pokles o 45 usmrcených. Naopak nárůst v počtu usmrcených zaznamenáváme především u nehod zaviněných řidičem motocyklu (o 11 osob) a u nehod zaviněných řidičem traktoru (o 5 osob).

Celkem 17 556 nehod bylo zaviněno řidičem, který z místa dopravní nehody ujel (nárůst o 1 429 nehod). Při nehodách, kdy viník z místa ujel, bylo usmrceno celkem 7 osob (což je o 3 osoby méně než v roce 2016).

Nehody podle druhu vozidla	počet nehod	rozdíl nehod	tj. rozdíl nehod v %	usmrčeno osob	rozdíl usmrčených	tj. rozdíl usmrčených v %
moped	71	-37	-34,3	1	1	.
malý motocykl	86	-25	-22,5	0	-2	-100,0
motocykl	1 684	75	4,7	40	11	37,9
osobní automobil bez přívěsu	52 485	804	1,6	319	-45	-12,4
osobní automobil s přívěsem	497	9	1,8	6	1	20,0
nákladní automobil	8 094	587	7,8	43	-12	-21,8
nákladní automobil s přívěsem	772	-4	-0,5	7	2	40,0
nákladní automobil s návěsem	2 945	51	1,8	24	4	20,0
autobus	1 343	182	15,7	4	1	33,3
traktor	346	77	28,6	7	5	250,0
tramvaj	126	15	13,5	1	1	.
trolejbus	69	15	27,8	1	1	.
jiné motorové vozidlo	218	28	14,7	1	-1	-50,0
jízdní kolo	2 395	-81	-3,3	25	2	8,7
povoz, jízda na koni	5	0	0,0	0	0	.
jiné nemotorové vozidlo	47	20	74,1	1	1	.
vlak	4	3	300,0	0	0	.
nezjištěno, řidič ujel	17 556	1 429	8,9	7	-3	-30,0
jiný druh vozidla	3	-8	-72,7	0	0	.

Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu

U 4 251 nehod (pokles o 134 nehod) bylo u viníka dopravní nehody zjištěno požití alkoholu. Při těchto nehodách došlo k usmrcení 48 osob (tj. o 4 osoby méně než v roce 2016). Drogy byly zjištěny u řidiče motorového vozidla v případě 231 dopravních nehod, 4 osoby při nich byly usmrčeny (pokles o 6 osob oproti loňskému roku). V 66 případech byla u řidiče zjištěna přítomnost alkoholu a drog současně.

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek	počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2016	počet usmrčených	rozdíl usmrčených oproti roku 2016
Alkohol u viníka do 0,24‰	187	5	3	-2
Alkohol u viníka 0,24 až 0,5‰	290	-13	3	-1
Alkohol u viníka 0,6 až 0,8‰	295	-35	0	-3
Alkohol u viníka 0,8 až 1,0‰	198	4	5	0
Alkohol u viníka 1,0 až 1,5‰	664	38	13	6
Alkohol u viníka 1,5‰ a více	2551	-140	23	-5
Alkohol a drogy	66	7	1	1
Drogy u viníka	231	-20	4	-6

Dopravní nehody dle místa

Z celkového počtu nehod a jejich následků došlo v obcích k:

- 68,8 % počtu nehod,
- 30,3 % usmrcení osob,
- 51,5 % těžkých zranění,
- 56,4 % lehkých zranění,
- 57,9 % vzniklých škod a
- 71,8 % nehod pod vlivem alkoholu.

Místo nehody	počet nehod	usmrceno osob	těžce zraněno	lehce zraněno	hmotná škoda v mil. Kč
V obci	71 457	152	1204	13965	3658,0
<i>Index-rok 2016 = 100 %</i>	103,75	83,52	86,49	100,20	109,13
Mimo obec	32 364	350	1 135	10 775	2 658,2
<i>Index-rok 2016 = 100 %</i>	107,92	96,42	95,54	102,00	108,40
z toho dálnice	4387	25	91	840	606,9
<i>Index-rok 2016 = 100 %</i>	103,30	59,52	107,06	98,59	105,09

Nejvíce nehod se stalo na místních komunikacích a na silnicích I. a II. třídy. K poklesu počtu nehod došlo na sledovaných křižovatkách a ostatních účelových komunikacích. Z pohledu následků na životě jsou nejtragičtější nehody na silnicích I. a II. třídy, a to přestože se počet usmrcených osob na tomto typu komunikací oproti údajům z roku 2016 snížil (celkem o 14 osob). S výjimkou sledovaných komunikací (kde byl zaznamenán nárůst počtu usmrcených osob o 1 osobu) došlo v roce 2017 k poklesu počtu usmrcených osob na všech druzích komunikací. Nejvíce tragické následky poklesly na dálnicích (v porovnání s rokem 2016 o 17 usmrcených osob méně).

Druh komunikace	počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2016	počet usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2016
dálnice	4 387	140	25	-17
silnice I. třídy	14 463	790	186	-7
silnice II. třídy	15 398	843	117	-7
silnice III. třídy	12 936	988	87	-2
sledovaná křižovatka	2 750	-18	7	-3
sledovaná komunikace	10 739	276	25	1
místní komunikace	38 432	1 884	52	-3
účelová komunikace - polní, lesní cesty apod.	390	107	1	-2
účelová komunikace - ostatní	4 326	-53	2	-3

Dopravní nehody v krajích

K největšímu počtu dopravních nehod došlo v roce 2017 na území hl. m. Prahy (23 032 nehod, tj. 22,18 % všech dopravních nehod na území ČR), následují kraje Středočeský (14,17 %), Ústecký (10,25 %), Moravskoslezský (9,27 %) a další. Nejvíce usmrcených osob evidujeme v kraji Středočeském (63 usmrcených osob, tj. 12,55 % z celkového počtu usmrcených v ČR), Jihomoravském kraji (59 osob, tj. 11,75 %) atd.

V absolutním vyjádření došlo v porovnání s rokem 2016 k nejvyššímu nárůstu počtu nehod ve Středočeském kraji (o 874 dopravních nehod), v Ústeckém kraji (o 636 dopravních nehod) a v Moravskoslezském kraji (o 552 dopravních nehod). V procentuálním vyjádření došlo ve srovnání se rokem 2016 k nejvyššímu nárůstu počtu dopravních nehod v Karlovarském kraji (o 10,9 %), Libereckém (8,5 %) a Královéhradeckém kraji (o 8,1 %).

Nejvyšší nárůst počtu usmrcených osob v absolutním vyjádření byl zaznamenán v Ústeckém kraji (o 15 osob). Největší absolutní pokles počtu usmrcených osob byl zachycen ve Středočeském kraji (o 43 osob, tj. o 40,6 %).

Nehody a následky v krajích; období leden - prosinec 2017	počet nehod	usmrceno osob	těžce zraněno	lehce zraněno	hmotná škoda v tis. Kč
Hlavní město Praha	23 032	17	156	1 951	1 564 696
<i>Index - rok 2016=100 %</i>	<i>100,68</i>	<i>80,95</i>	<i>80,41</i>	<i>98,39</i>	<i>111,38</i>
Středočeský kraj	14 707	63	337	3 477	1 020 760
<i>Index - rok 2016=100 %</i>	<i>106,32</i>	<i>59,43</i>	<i>76,42</i>	<i>106,79</i>	<i>110,49</i>
Jihočeský kraj	4 301	52	258	1 973	326 846
<i>Index - rok 2016=100 %</i>	<i>101,85</i>	<i>101,96</i>	<i>135,08</i>	<i>94,90</i>	<i>105,97</i>
Píseňský kraj	3 590	53	83	1 828	243 206
<i>Index - rok 2016=100 %</i>	<i>107,10</i>	<i>129,27</i>	<i>77,57</i>	<i>98,65</i>	<i>91,20</i>
Ústecký kraj	10 638	47	198	1 833	485 546
<i>Index - rok 2016=100 %</i>	<i>106,36</i>	<i>146,88</i>	<i>107,61</i>	<i>99,51</i>	<i>103,59</i>
Královéhradecký kraj	5 163	24	139	1 369	326 136
<i>Index - rok 2016=100 %</i>	<i>108,15</i>	<i>72,73</i>	<i>87,42</i>	<i>109,78</i>	<i>114,96</i>
Jihomoravský kraj	7 587	59	240	2 662	473 139
<i>Index - rok 2016=100 %</i>	<i>106,95</i>	<i>120,41</i>	<i>78,95</i>	<i>103,50</i>	<i>108,87</i>
Moravskoslezský kraj	9 624	44	218	2 054	493 998
<i>Index - rok 2016=100 %</i>	<i>106,08</i>	<i>97,78</i>	<i>96,04</i>	<i>95,05</i>	<i>113,75</i>
Olomoucký kraj	5 161	24	109	1 524	285 174
<i>Index - rok 2016=100 %</i>	<i>103,66</i>	<i>60,00</i>	<i>70,78</i>	<i>100,40</i>	<i>112,44</i>
Zlínský kraj	4 215	24	167	1 363	211 939
<i>Index - rok 2016=100 %</i>	<i>104,23</i>	<i>88,89</i>	<i>87,89</i>	<i>102,71</i>	<i>95,02</i>
Vysočina	4 423	29	145	1 394	295 304
<i>Index - rok 2016=100 %</i>	<i>106,55</i>	<i>96,67</i>	<i>122,88</i>	<i>96,47</i>	<i>99,96</i>
Pardubický kraj	3 970	30	140	1 466	233 858
<i>Index - rok 2016=100 %</i>	<i>107,44</i>	<i>78,95</i>	<i>98,59</i>	<i>102,23</i>	<i>121,23</i>
Liberecký kraj	4 443	24	92	1 233	201 583
<i>Index - rok 2016=100 %</i>	<i>108,52</i>	<i>126,32</i>	<i>91,09</i>	<i>106,48</i>	<i>106,61</i>
Karlovarský kraj	2 967	12	57	613	154 065
<i>Index - rok 2016=100 %</i>	<i>110,92</i>	<i>92,31</i>	<i>83,82</i>	<i>97,92</i>	<i>123,18</i>
Česká republika	103 821	502	2339	24 740	6 316 256
<i>Index - rok 2016=100 %</i>	<i>105,01</i>	<i>92,11</i>	<i>90,66</i>	<i>100,98</i>	<i>108,82</i>

Osobní nehody v krajích

Podrobnější členění osobních nehod, tj. nehod s následky na životě a zdraví, dle krajů je uvedeno v následující tabulce.

kraj	počet nehod	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno
Hl. m. Praha	1 765	17	156	1 951
Středočeský	2 957	63	337	3 477
Jihočeský	1 722	52	258	1 973
Plzeňský	1 463	53	83	1 828
Ústecký	1 557	47	198	1 833
Královéhradecký	1 148	24	139	1 369
Jihomoravský	2 305	59	240	2 662
Moravskoslezský	1 889	44	218	2 054
Olomoucký	1 333	24	109	1 524
Zlínský	1 230	24	167	1 363
Vysočina	1 157	29	145	1 394
Pardubický	1 227	30	140	1 466
Liberecký	1 010	24	92	1 233
Karlovarský	500	12	57	613
Česká republika	21 263	502	2 339	24 740

Dopravní nehody pod vlivem alkoholu a drog v krajích

Nejvíce dopravních nehod pod vlivem alkoholu se v roce 2017 stalo na území Středočeského kraje (508 nehod), Moravskoslezského kraje (428 nehod), Jihomoravského kraje (407 nehod) a dalších.

Drogy se u viníka dopravní nehody – řidiče motorového vozidla prokázaly především v Jihomoravském kraji (v případě 34 těchto nehod), Středočeském kraji (28 nehod), Moravskoslezském kraji (29 nehod) a Středočeském kraji (25 nehod) a dalších.

Alkohol a drogy u viníka - řidiče motorového vozidla - dle krajů	celkem nehod	z toho alkohol	tj. %	z toho drogy	tj. %2
Hl. m. Praha	23 032	349	1,52	14	0,06
Středočeský	14 707	508	3,45	25	0,17
Jihočeský	4301	292	6,79	9	0,21
Plzeňský	3590	319	8,89	16	0,45
Ústecký	10 638	296	2,78	18	0,17
Královéhradecký	5163	228	4,42	16	0,31
Jihomoravský	7587	407	5,36	34	0,45
Moravskoslezský	9 624	428	4,45	29	0,30
Olomoucký	5161	291	5,64	6	0,12
Zlínský	4215	238	5,65	9	0,21
Vysočina	4423	157	3,55	5	0,11
Pardubický	3970	232	5,84	12	0,30
Liberecký	4443	224	5,04	23	0,52
Karlovarský	2967	140	4,72	14	0,47
CELKEM	103 821	4109	3,96	230	0,22

Dopravní nehody v okresech

Nejvyšší počet nehod; 2017	počet nehod
Ostrava	2 978
Brno-město	2 853
Olomouc	2 188
Ústí nad Labem	2 090
Praha Východ	1 803

Nejnižší počet nehod; 2017	počet nehod
Rokycany	240
Prachatice	398
Písek	410
Jeseník	441
Domažlice	445

Největší nárůst počtu nehod; 2017	počet nehod	rozdíl
Brno-město	2 853	338
Kladno	1 657	233
Děčín	1 589	203
Hradec Králové	1 730	196
Frýdek Místek	1 722	185

Největší pokles počtu nehod; 2017	počet nehod	rozdíl
Jindřichův Hradec	490	-50
Rokycany	240	-48
Znojmo	552	-47
Praha Východ	1 803	-44
Karlovy Vary	1 400	-35

Nejvyšší počet usmrcených; 2017	počet usmrcených
Pízeň Venkov	20
Hodonín	14
Strakonice	13
Pízeň Město	13
Brno-venkov	12

Nejméně usmrcených; 2017	počet usmrcených
Jeseník	0
Vyškov	0
Domažlice	1
Havlíčkův Brod	2
Trutnov	2
Kolín	2

Největší nárůst počtu usmrcených; 2017	počet usmrcených	rozdíl
Litoměřice	9	8
Pízeň Venkov	20	8
Strakonice	13	7
Česká Lípa	9	6
Jihlava	10	6

Největší pokles počtu usmrcených; 2017	počet usmrcených	rozdíl
Mladá Boleslav	5	-10
Benešov	7	-10
Olomouc	4	-9
Hradec Králové	5	-9
Praha Východ	3	-8

Pozn. do přehledu dopravních nehod v okresech nebylo zahrnuto hlavní město Praha (Praha I, Praha II, Praha III a Praha IV).

Dopravní nehody v okresech zaviněné pod vlivem alkoholu

Nejvyšší počet nehod pod vlivem alkoholu; 2017	počet nehod
Olomouc	118
Ostrava	106
Frýdek Místek	102
Pižeň Město	100
Brno-město	94

Nejnižší počet nehod pod vlivem alkoholu; 2017	počet nehod
Třebíč	18
Prachatice	20
Most	21
Kutná Hora	23
Rokycany	23

Největší nárůst nehod pod vlivem alkoholu; 2017	počet	rozdíl
Pižeň Město	100	26
Liberec	87	22
Hodonín	70	21
Brno-venkov	82	20
Hradec Králové	62	19

Největší pokles nehod pod vlivem alkoholu; 2017	počet	rozdíl
Brno-město	94	-40
Opava	60	-25
Vyškov	23	-19
Jindřichův Hradec	46	-14
Ústí nad Labem	47	-13

Nejvyšší počet usmrcených osob při nehodách pod vlivem alkoholu; 2017	počet usmrcených
Pižeň Venkov	7
Tachov	3
Strakonice	3
Karviná	2
Benešov	2
Praha Východ	2
Děčín	2
Liberec	2
Pižeň Město	2

Největší nárůst počtu usmrcených osob při nehodách pod vlivem alkoholu; 2017	počet	rozdíl
Pižeň Venkov	7	6
Strakonice	3	3
Praha Východ	2	2
Děčín	2	2
Liberec	2	2
Pižeň Město	2	2

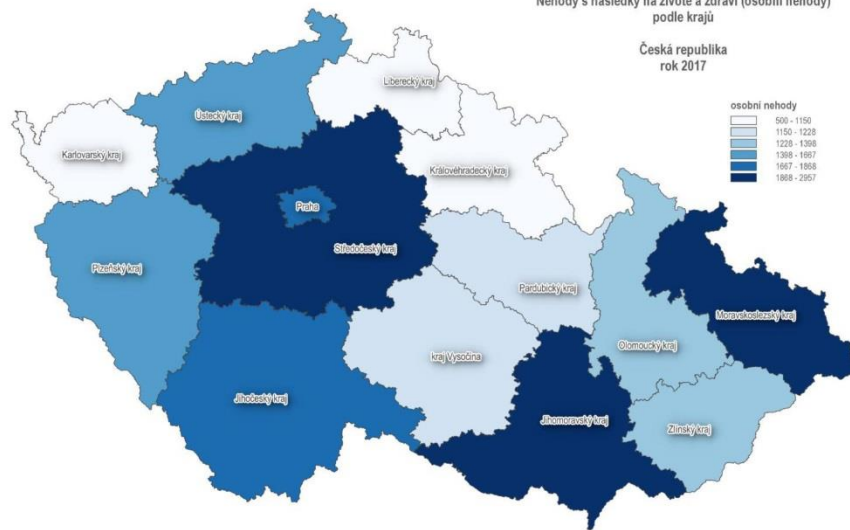
Největší pokles počtu usmrcených osob při nehodách pod vlivem alkoholu; 2017	počet	rozdíl
Opava	0	-4
Příbram	0	-3
Český Krumlov	1	-2
Blansko	1	-2
Havíčkův Brod	1	-2
Brno-město	0	-2
Prachatice	0	-2
Přerov	0	-2
Šumperk	0	-2
Ostrava	0	-2

Celkem 44 okresů v roce 2017 nevykázalo žádnou usmrcenou osobu při dopravní nehodě.

Pozn. do přehledu dopravních nehod v okresech nebylo zahrnuto hlavní město Praha (Praha I, Praha II, Praha III a Praha IV).

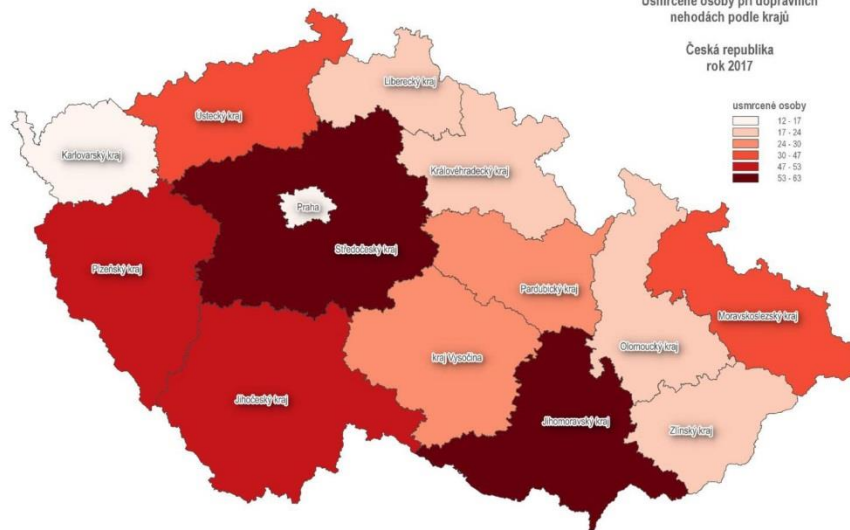
Nehody s následky na životě a zdraví (osobní nehody)
podle krajů

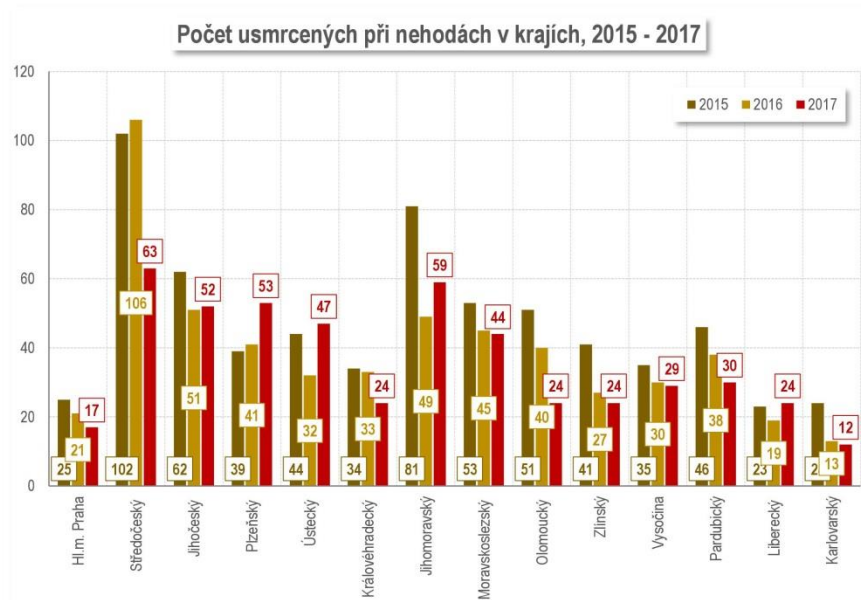
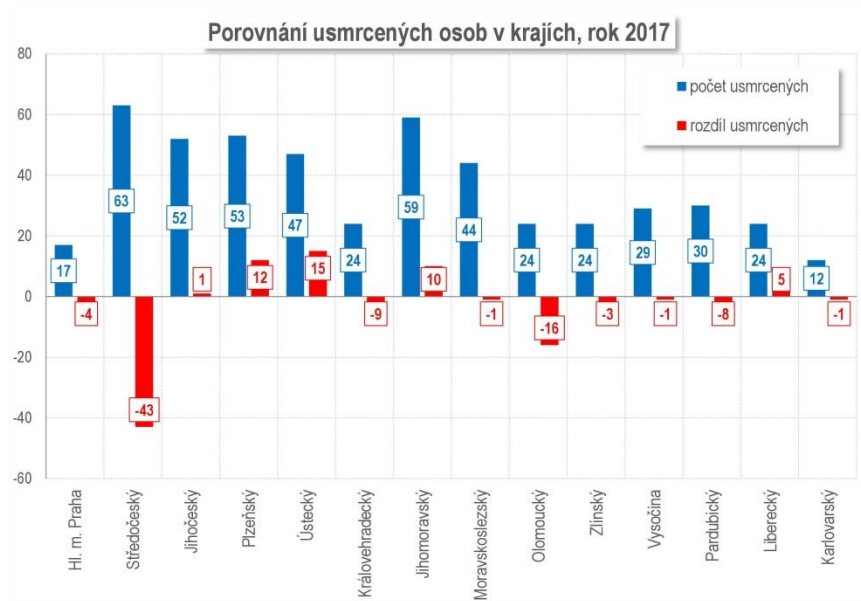
Česká republika
rok 2017

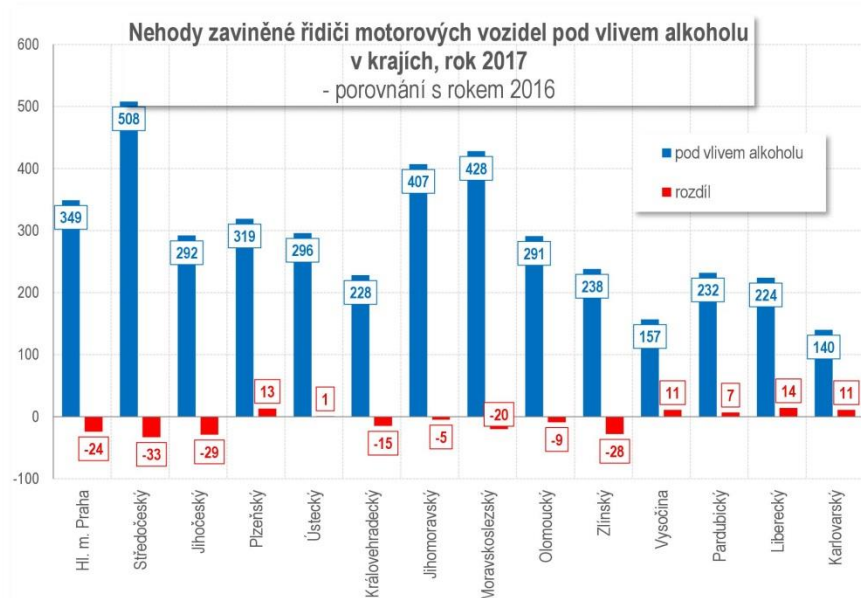
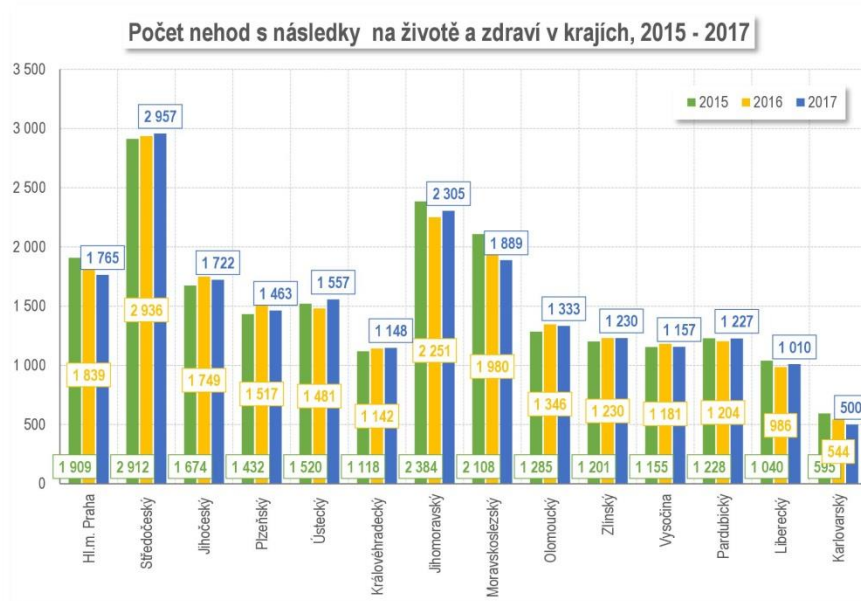


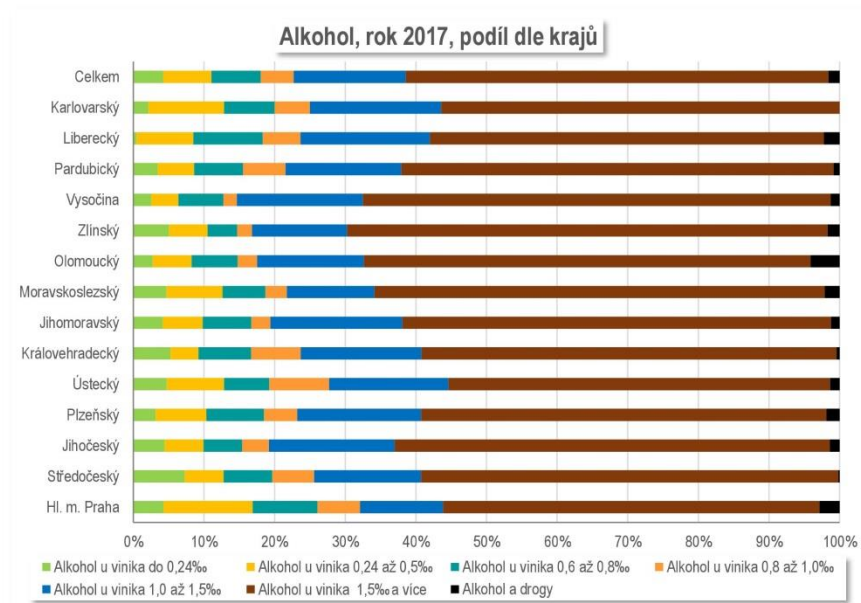
Usmrcené osoby při dopravních
nehodách podle krajů

Česká republika
rok 2017









Zpracovali: pplk. Mgr. Jan STRAKA, kpt. Ing. Jana FABIÁNOVÁ, tel. 974 834 584, 974 834 223

plk. Ing. Tomáš LERCH
ředitel služby dopravní policie
schváleno elektronicky

Příloha

**Mapy nehod s následky na životě a zdraví v jednotlivých krajích České republiky
v roce 2017**

Strana 17 (celkem 31)

Osobní nehody v roce 2017
Praha



- osobní nehody
- nehody se zraněním
 - s 1 usmrcenou osobou
 - se 2 usmrcenými osobami
 - se 3 usmrcenými osobami
 - se 4 usmrcenými osobami
- dálnice
silnice I. třídy
silnice II. třídy

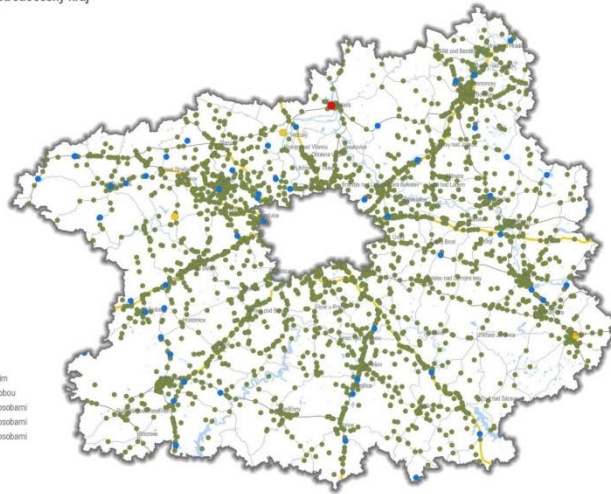
0 3 6 9 12 15 km

POLICEJÍ PŘEDZEMÍ ČR REPUBLIKY
Ředitelství a služby operativní
© 2018
Data poskytl PDR, OpenStreetMap

Osobní nehody v roce 2017
Středočeský kraj



- osobní nehody
- nehody se zraněním
 - s 1 usmrcenou osobou
 - se 2 usmrcenými osobami
 - se 3 usmrcenými osobami
 - se 4 usmrcenými osobami
- dálnice
silnice I. třídy
silnice II. třídy



0 10 20 30 40 50 km

POLICEJÍ PŘEDZEMÍ ČR REPUBLIKY
Ředitelství a služby operativní police
© 2018
Data poskytl PDR, OpenStreetMap

Osobní nehody v roce 2017
Jihočeský kraj

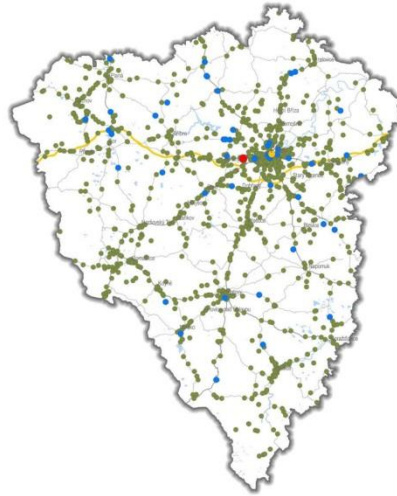


- osobní nehody
- nehody se zraněním
 - s 1 usmrcenou osobou
 - se 2 usmrcenými osobami
 - se 3 usmrcenými osobami
 - se 4 usmrcenými osobami
- dálnice
— silnice I. třídy
— silnice II. třídy

0 10 20 30 40 50 km

 POLICEJÍ PŘEDZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY
Ředitelství úcty a bezpečnosti
© 2018
Data poskytl PDR, OpenStreetMap

Osobní nehody v roce 2017
Plzeňský kraj

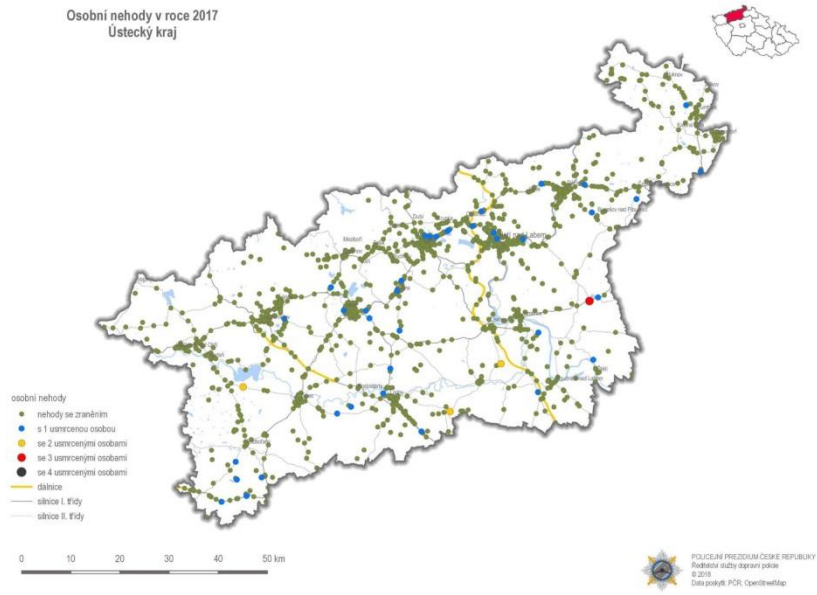


- osobní nehody
- nehody se zraněním
 - s 1 usmrcenou osobou
 - se 2 usmrcenými osobami
 - se 3 usmrcenými osobami
 - se 4 usmrcenými osobami
- dálnice
— silnice I. třídy
— silnice II. třídy

0 20 40 60 80 100 km

 POLICEJ PŘEDZEMÍ ČR REPUBLIKY
Ředitelství úcty a spolupráce
© 2018
Data poskytl PDR, OpenStreetMap

Osobní nehody v roce 2017
Ústecký kraj




Osobní nehody v roce 2017
Královéhradecký kraj



- osobní nehody
- nehody se zraněním
 - s 1 usmrcenou osobou
 - se 2 usmrcenými osobami
 - se 3 usmrcenými osobami
 - se 4 usmrcenými osobami
- dálnice
— silnice I. třídy
— silnice II. třídy

0 10 20 30 40 50 km

 POLICEJ PŘEDZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY
Ředitelství úcty a spravedlnosti
© 2018
Data poskytl PDR, OpenStreetMap

Osobní nehody v roce 2017
Jihomoravský kraj



- osobní nehody
- nehody se zraněním
 - s 1 usmrcenou osobou
 - se 2 usmrcenými osobami
 - se 3 usmrcenými osobami
 - se 4 usmrcenými osobami
- dálnice
— silnice I. třídy
— silnice II. třídy

0 10 20 30 40 50 km


POLICEJÍ PŘEDZEMÍ ČR REPUBLIKY
Ředitelství úcty a spravedlnosti
© 2018
Data poskytl PDR, OpenStreetMap

Osobní nehody v roce 2017
Moravskoslezský kraj



- osobní nehody
- nehody se zraněním
 - s 1 usmrcenou osobou
 - se 2 usmrcenými osobami
 - se 3 usmrcenými osobami
 - se 4 usmrcenými osobami
- dálnice
— silnice I. třídy
— silnice II. třídy

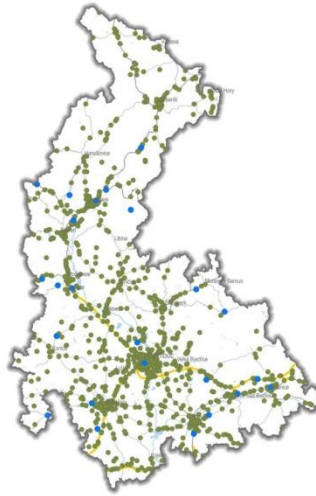
0 10 20 30 40 50 km

 POLICEJ PŘEDZEMÍ ČR - REPUBLIKY
Ředitelství inženýringu a plánování
© 2018
Data poskytl PDR, OpenStreetMap

Osobní nehody v roce 2017
Olomoucký kraj



- osobní nehody
- nehody se zraněním
 - s 1 usmrcenou osobou
 - se 2 usmrcenými osobami
 - se 3 usmrcenými osobami
 - se 4 usmrcenými osobami
- dálnice
— silnice I. třídy
— silnice II. třídy



0 20 40 60 80 100 km

 POLICEJ PŘEDZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY
Ředitelství úcty a spravedlnosti
© 2018
Data poskytl PDR, OpenStreetMap

Osobní nehody v roce 2017
Zlínský kraj

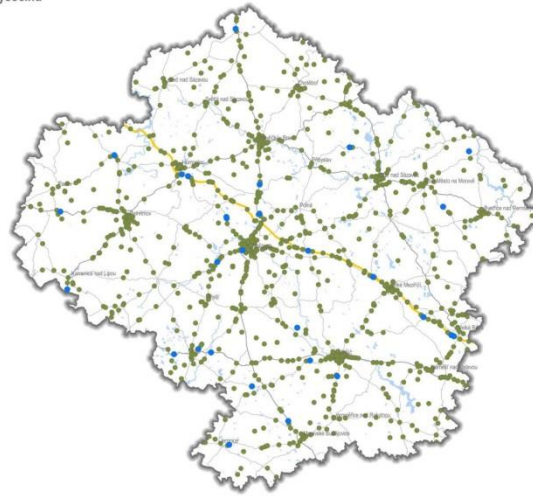


- osobní nehody
- nehody se zraněním
 - s 1 usmrcenou osobou
 - se 2 usmrcenými osobami
 - se 3 usmrcenými osobami
 - se 4 usmrcenými osobami
- dálnice
— silnice I. třídy
— silnice II. třídy



 POLICEJ PŘEDZEMÍ ČR REPUBLIKY
Ředitelství úcty a spolupráce
© 2018
Data poskytl PDR, OperativMap

Osobní nehody v roce 2017
kraj Vysočina



- osobní nehody
- nehody se zraněním
 - s 1 usmrtnou osobou
 - se 2 usmrtnými osobami
 - se 3 usmrtnými osobami
 - se 4 usmrtnými osobami
- dálnice
— silnice I. třídy
— silnice II. třídy

0 10 20 30 40 50 km

POJISITELNÁ PŘEZKOUMACÍ REPUBLIKY
Pojišťovna úcty opatrné péče
© 2018
Data poskytl PDR, OpenStreetMap

Osobní nehody v roce 2017
Pardubický kraj

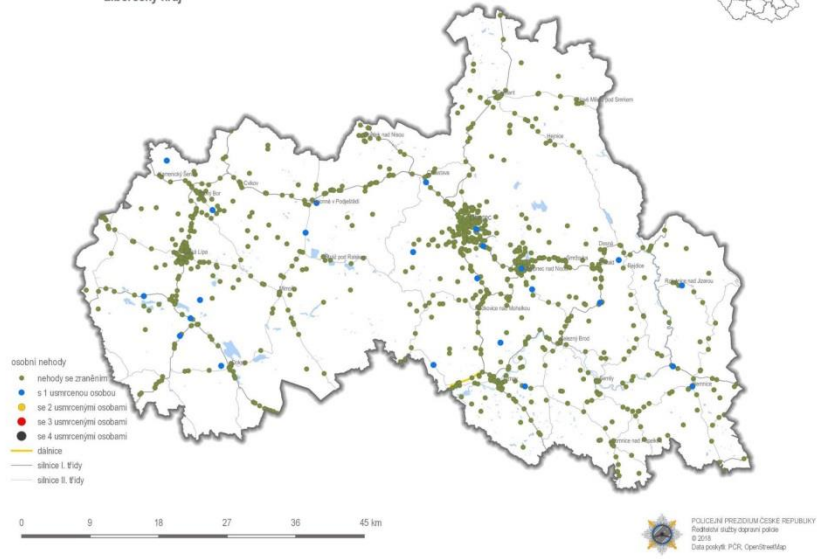


- osobní nehody
- nehody se zraněním
 - s 1 usmrtnou osobou
 - se 2 usmrtnými osobami
 - se 3 usmrtnými osobami
 - se 4 usmrtnými osobami
- dálnice
— silnice I. třídy
— silnice II. třídy

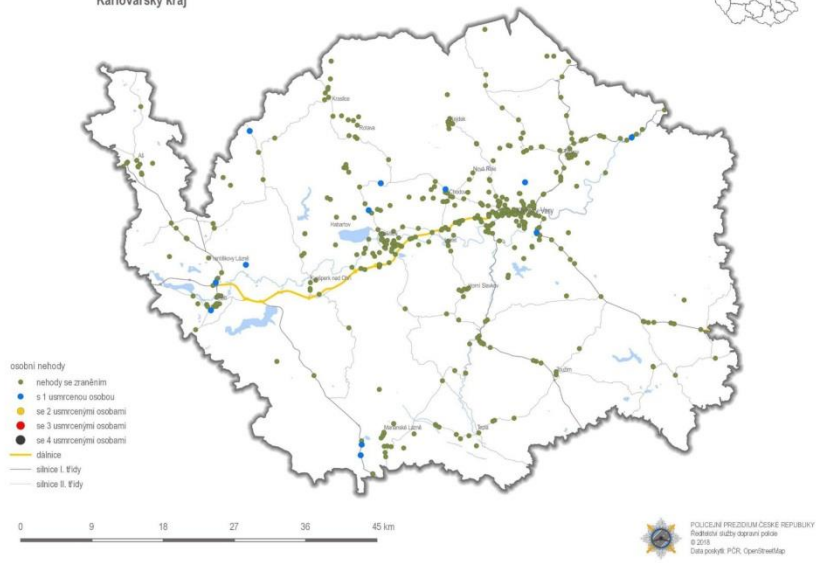


POJISITELNÁ PŘEZDUMIČKA REPUBLIKY
Rozšíření služby operativní police
© 2018
Data poskytl: PDR, OpenStreetMap

Osobní nehody v roce 2017
Liberecký kraj



Osobní nehody v roce 2017
Karlovarský kraj



Příloha č. 5 Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice a období leden – květen 2018



Pomáhat a chránit

POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY

Ředitelství služby dopravní policie



Praha 6. června 2018

Počet listů: 12

Přílohy: 1/15

INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za období leden - květen 2018

V období od ledna do května roku 2018 Policie České republiky šetřila 41 095 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo 186 osob usmrceno, 770 osob zraněno těžce a 9 143 osob zraněno lehce. Celková hmotná škoda odhadnutá policisty na místě dopravní nehody dosáhla 2 574,4 milionů Kč.

Porovnání základních ukazatelů s rokem 2017

Pokles v kategorii:

- těžce zraněných osob o 21 osob tj. o 2,7 %

Nárůst v kategorii:

- počet nehod o 624 nehod tj. o 1,5 %
- usmrcených osob o 25 osob tj. o 15,5 %
- lehce zraněných osob o 579 osob tj. o 6,8 %
- hmotná škoda o 201,8 mil. Kč tj. o 8,5 %

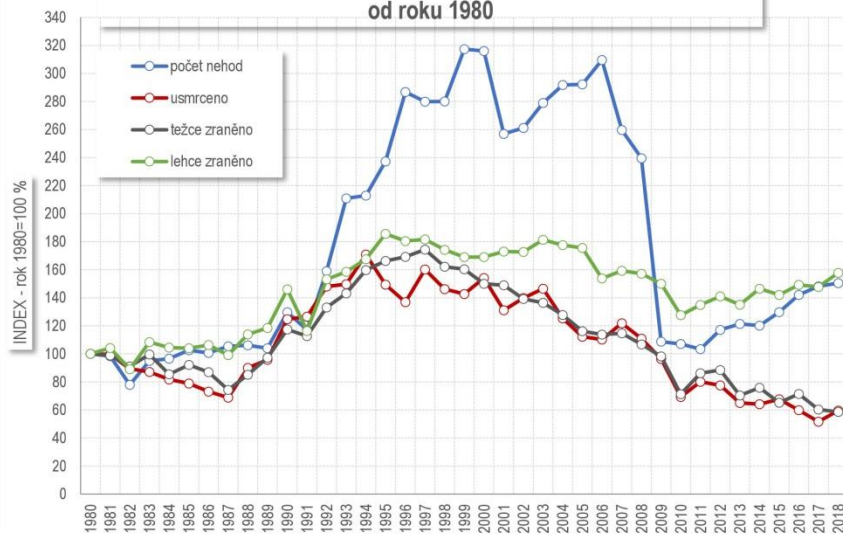
Počet osob usmrcených při nehodách v období leden – květen byl v období od roku 1961, od něhož dopravní policie disponuje souvislou statistikou dopravní nehodovosti, nejnižší v roce 2017 (161 usmrcených osob). Naopak nejvíce osob bylo při dopravních nehodách usmrceno v roce 1994 (533 usmrcených osob).

Počet těžce zraněných osob při nehodách v prvních pěti měsících je nejnižší od roku 1961 (770 osob), nejvíce těžce zraněných bylo v roce 1997 (2 290 těžce zraněných).

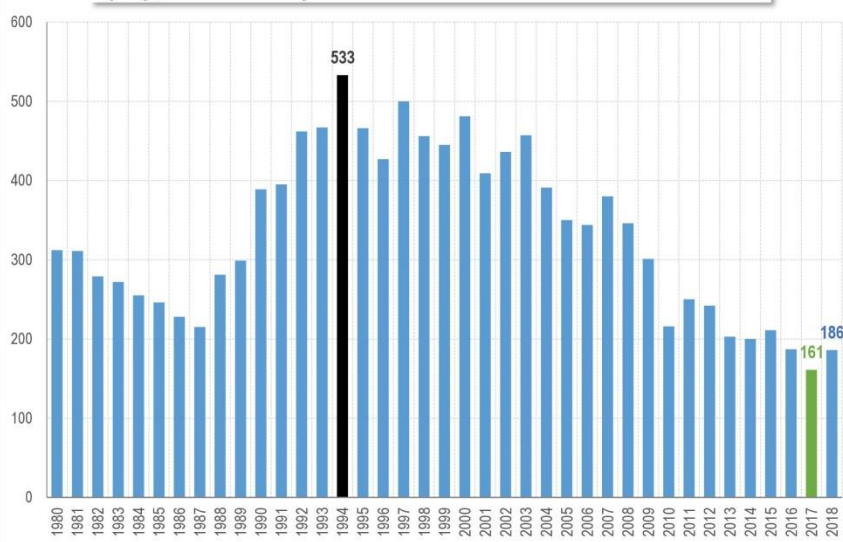
Strana 1 (celkem 27)

www.policie.cz

Vývoj počtu nehod a jejich následků za období leden - květen v ČR; od roku 1980



Vývoj počtu usmrcených osob za období leden - květen od roku 1980



Časové rozložení dopravních nehod

V následující tabulce je zachycen vývoj počtu nehod a následků v jednotlivých měsících.

Nehody a následky po měsících, 2018	počet nehod	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	hmotná škoda
leden	8 323	39	151	1 730	524 280 500
únor	6 948	22	112	1 252	427 185 600
březen	7 992	31	120	1 553	516 766 800
duben	8 549	39	210	2 158	526 905 800
květen	9 283	55	177	2 450	579 301 800

Nejvíce nehod se stalo ve středu (6 848 nehod), nejméně naopak v neděli (3 875). Pokles počtu nehod byl zaznamenán u pátečních a nedělních nehod. K nárůstu počtu usmrcených osob oproti roku 2017 došlo u každého dne v týdnu (nejvíce u pondělních nehod – o 7 osob).

Den v týdnu	počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2017	počet usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2017
Pondělí	6 584	401	32	7
Úterý	6 195	92	26	4
Středa	6 848	299	26	2
Čtvrtek	6 496	261	20	1
Pátek	6 498	-243	35	5
Sobota	4 599	156	26	1
Neděle	3 875	-342	21	5

Ve sledovaném období nejvíce dopravních nehod šetřili policisté v úterý 16. ledna 2018 (548 nehod), nejméně v neděli 7. ledna 2018 (128 nehod). Nejtragičtějším dnem v tomto období byl pátek 12. ledna 2018, kdy bylo při dopravních nehodách na pozemních komunikacích usmrceno 5 osob. V prvních pěti měsících roku 2018 zaznamenali policisté celkem 54 dnů bez usmrcení při dopravních nehodách.

Osoby usmrcené při dopravních nehodách

V období od ledna do května roku 2018 bylo při dopravních nehodách na pozemních komunikacích usmrceno 71 řidičů osobních automobilů, 49 chodců, 25 motocyklistů, 20 spolujezdců v osobním vozidle, další kategorie jsou uvedeny v tabulce. Nejvyšší nárůst počtu usmrcených byl zaznamenán u chodců a řidičů osobních vozidel (celkem u těchto kategorií o 29 osob oproti shodnému období roku 2017).

počet usmrcených	Kategorie osoby	rozdíl
71	řidič osobního vozidla	13
49	chodec	16
25	řidič motocyklu	5
20	spolujezdec v osobním vozidle	-2
13	cyklista	1
2	řidič nákladního vozidla	-6
2	řidič nákladního vozidla s návěsem	0
1	řidič nákladního vozidla s přívěsem	0
1	cestující v autobusu	0
1	spolujezdec v osobním vozidle s přívěsem	1
1	řidič autobusu	1

Strana 3 (celkem 27)

www.policie.cz

počet usmrcených	Kategorie osoby	rozdíl
0	spolujezdec v nákladním vozidle	-2
0	spolujezdec na motocyklu	-1
0	spolujezdec v nákladním vozidle s návěsem	-1
186	CELKEM	25

Dopravní nehody dle zavinění

Řidiči motorových vozidel zavinili 83,7 % dopravních nehod, při nichž přišlo o život 169 osob. Pět osob bylo usmrceno při nehodách zaviněných řidičem nemotorového vozidla, deset osob bylo usmrceno při dopravních nehodách zaviněných chodci a dvě osoby při nehodách zaviněných zvěří.

Nehody podle zavinění	počet nehod	tj. % z celkového počtu nehod	rozdíl nehod oproti roku 2017	usmrceno osob	tj. % z celkového počtu usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2017
řidičem motorového vozidla	34 380	83,7	415	169	90,9	17
řidičem nemotorového vozidla	884	2,2	165	5	2,7	-2
z toho dětmi	100	0,2	35	0	0,0	0
chodcem	481	1,2	14	10	5,4	9
z toho dětmi	167	0,4	-20	0	0,0	0
jiným účastníkem	56	0,1	-5	0	0,0	0
závadou komunikace	91	0,2	-72	0	0,0	0
technickou závadou komunikace	163	0,4	-13	0	0,0	0
lesní zvěří, domácím zvířetem	4 870	11,9	146	2	1,1	2
jiné zavinění	170	0,4	-26	0	0,0	-1

Příčiny dopravních nehod

Co se týče příčin dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, na počtu dopravních nehod se ve sledovaném období nejvýrazněji podílí nesprávný způsob jízdy (66,1 % nehod), při těchto nehodách bylo usmrceno 74 osob. Za obdobně tragickou příčinu dopravních nehod lze i v tomto období označit nepřiměřenou rychlost, která se sice na počtu dopravních nehod podílí „pouze“ 16 %, ale usmrceno při těchto nehodách bylo 63 osob (tj. 37,3 % osob usmrcených při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel).

Hlavní příčina nehody (jen řidiči mot. vozidel)	počet nehod	podíl na celkovém počtu nehod	usmrceno osob	podíl na celkovém počtu usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2017
nepřiměřená rychlost	5 517	16,0	63	37,3	6
nesprávné předjíždění	569	1,7	7	4,1	-2
nedání přednosti	5 575	16,2	25	14,8	0
nesprávný způsob jízdy	22 718	66,1	74	43,8	13

Nejčtenější příčinou nehod řidičů motorových vozidel bylo v prvních pěti měsících roku 2018 nevěnování se řízení vozidla (19,55 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), dále následuje nesprávné otáčení nebo couvání (10,57 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), jiný druh nesprávné jízdy (10,08 % z celkového počtu těchto nehod) a další.

Pořadí	Nejčtenější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	6 722
2.	nesprávné otáčení nebo couvání	3 634

Strana 4 (celkem 27)

www.policie.cz

Pořadí	Nejčtenější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	počet nehod
3.	jiný druh nesprávné jízdy	3 467
4.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	3 026
5.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	2 794
6.	nezvládnutí řízení vozidla	1 870
7.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	1 715
8.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	1 588
9.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	1 512
10.	vjetí do protisměru	1 036

Nejtragičtější příčinou nehod řidičů motorových vozidel bylo v prvních pěti měsících roku 2018 vjetí do protisměru (29 usmrčených osob, tj. 17,16 %), nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (26 usmrčených osob, tj. 15,38 %), nevěnování se řízení vozidla (24 usmrčených osob, tj. 14,2 %), a další.

Pořadí	Nejtragičtější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	počet usmrčených
1.	vjetí do protisměru	29
2.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	26
3.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	24
4.	jiný druh nepřiměřené rychlosti	10
5.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	9
6.	nezvládnutí řízení vozidla	8
7.	nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	7
8.	nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	6
9.	nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu	6
10.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	5

Dopravní nehody podle druhu

Nejčtenějším i nejtragičtějším druhem nehody je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, při které v období od ledna do května 2018 zemřelo 82 osob (což představuje nárůst o 1 usmrčenou osobu v porovnání s předchozím rokem). Druhým nejčtenějším druhem dopravní nehody je srážka s vozidlem zaparkovaným, ve srovnání s rokem 2017 došlo k nárůstu počtu těchto nehod o 119 nehod. Druhým nejtragičtějším druhem dopravní nehody je srážka s chodcem, kdy při těchto nehodách došlo k usmrcení 49 osob, tj. o 21 usmrčených osob více než ve shodném období předchozího roku.

Nehody podle druhu	počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2017	počet usmrčených	rozdíl usmrčených oproti roku 2017
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	13 822	-71	82	1
srážka s vozidlem zaparkovaným	9 147	119	2	0
srážka s pevnou překážkou	8 567	181	34	-3
srážka s chodcem	1 411	93	49	21
srážka s lesní zvěří	4 702	147	2	2
srážka s domácím zvířetem	189	-7	0	0
srážka s vlakem	54	-5	6	1
srážka s tramvají	271	-9	0	0
havárie	2 032	224	10	4
jiný druh nehody	900	-48	1	-1

Dopravní nehody podle druhu vozidla

V prvních pěti měsících roku 2018 celkem 20 933 dopravních nehod zavinili řidiči osobních automobilů bez přívěsu a při těchto nehodách bylo usmrceno 125 osob. Oproti roku 2017 evidujeme v počtu usmrcených osob při nehodách zaviněných řidičem osobního automobilu bez přívěsu nárůst o 15 usmrcených.

Celkem 7 274 nehod bylo ve sledovaném období zaviněno řidičem, který z místa dopravní nehody ujel (nárůst o 121 nehod). Při nehodách, kdy viník z místa ujel, byly usmrceny celkem 3 osoby (ve shodném období roku 2017 při těchto nehodách nebyl nikdo usmrcen).

Nehody podle druhu vozidla	počet nehod	rozdíl nehod	tj. rozdíl nehod v %	usmrceno osob	rozdíl usmrcených	tj. rozdíl usmrcených v %
moped	27	11	68,8	0	0	.
malý motocykl	27	1	3,8	0	0	.
motocykl	561	80	16,6	16	4	33,3
osobní automobil bez přívěsu	20 933	433	2,1	125	15	13,6
osobní automobil s přívěsem	193	32	19,9	1	1	.
nákladní automobil	3 023	-226	-7,0	12	-3	-20,0
nákladní automobil s přívěsem	324	16	5,2	3	-1	-25,0
nákladní automobil s návěsem	1 223	-44	-3,5	5	-4	-44,4
autobus	549	-19	-3,3	2	0	0,0
traktor	106	-11	-9,4	0	0	.
tramvaj	49	-1	-2,0	1	1	.
trolejbus	31	-2	-6,1	0	0	.
jiné motorové vozidlo	90	15	20,0	1	1	.
jízdní kolo	840	175	26,3	5	-2	-28,6
povoz, jízda na koni	4	3	300,0	0	0	.
jiné nemotorové vozidlo	8	-2	-20,0	0	0	.
vlak	0	-3	-100,0	0	0	.
nezjištěno, řidič ujel	7 274	121	1,7	3	3	.
jiný druh vozidla	2	1	100,0	0	0	.

Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu

U 1 682 nehod (nárůst o 189 nehod) bylo u viníka dopravní nehody zjištěno požití alkoholu. Při těchto nehodách došlo k usmrcení 13 osob (tj. o dvě osoby více než v prvních pěti měsících roku 2017). Drogy byly zjištěny u řidiče motorového vozidla v případě 97 dopravních nehod. V sedmácti případech byla u řidiče zjištěna přítomnost alkoholu a drog současně.

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek	počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2017	počet usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2017
Alkohol u viníka do 0,24‰	68	11	2	0
Alkohol u viníka 0,24 až 0,5‰	109	7	0	0
Alkohol u viníka 0,6 až 0,8‰	115	19	0	0
Alkohol u viníka 0,8 až 1,0‰	80	4	0	0
Alkohol u viníka 1,0 až 1,5‰	273	43	6	-1
Alkohol u viníka 1,5‰ a více	1020	117	5	3
Alkohol a drogy	17	-12	0	0
Drogy u viníka	97	1	0	-1

Dopravní nehody dle místa

Z celkového počtu nehod a jejich následků došlo v obcích k:

- 70,0 % počtu nehod,
- 33,3 % usmrcení osob,
- 54,3 % těžkých zranění,
- 56,6 % lehkých zranění,
- 59,2 % vzniklých škod a
- 71,8 % nehod pod vlivem alkoholu.

Místo nehody	počet nehod	usmrceno osob	těžce zraněno	lehce zraněno	hmotná škoda v mil. Kč
V obci	28 780	62	418	5174	1 523,1
<i>Index-rok 2017 = 100 %</i>	<i>100,16</i>	<i>116,98</i>	<i>97,44</i>	<i>102,15</i>	<i>107,12</i>
Mimo obec	12 315	124	352	3 969	1 051,4
<i>Index-rok 2017 = 100 %</i>	<i>104,92</i>	<i>114,81</i>	<i>97,24</i>	<i>113,43</i>	<i>110,57</i>
z toho dálnice	1 542	8	34	322	238,8
<i>Index-rok 2017 = 100 %</i>	<i>91,84</i>	<i>88,89</i>	<i>113,33</i>	<i>114,18</i>	<i>107,07</i>

Nejvíce nehod se stalo na místních komunikacích a na silnicích I., II. a III. třídy. K nejvyššímu nárůstu počtu nehod v porovnání se shodným obdobím loňského roku došlo u silnic II. třídy (o 296 nehod) a silnic III. třídy (o 285 nehod). Z pohledu následků na životě jsou nejtragičtější nehody na silnicích I. a II. třídy (ve sledovaném období celkem 116 usmrcených osob). K nejvyššímu nárůstu počtu usmrcených osob došlo na silnicích I. třídy – o 8 usmrcených osob více než v tomto období loňského roku.

Druh komunikace	počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2017	počet usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2017
dálnice	1 542	-137	8	-1
silnice I. třídy	5 427	246	71	8
silnice II. třídy	5 920	296	45	5
silnice III. třídy	5 152	285	26	-1
sledovaná křižovatka	1 194	44	5	3
sledovaná komunikace	4 372	27	12	5
místní komunikace	15 561	-13	17	4
úcelová komunikace - polní, lesní cesty apod.	130	-23	1	1
úcelová komunikace - ostatní	1 797	-101	1	1

Dopravní nehody v krajích

K nejvyššímu počtu dopravních nehod došlo v prvních pěti měsících roku 2018 na území hl. m. Prahy (9 292 nehod, tj. 22,61 % všech dopravních nehod na území ČR), následují kraje Středočeský 14,10 %, Ústecký (10,61 %), a další. Nejvíce usmrcených osob evidujeme v kraji Středočeském (36 usmrcených osob, tj. 19,35 % z celkového počtu usmrcených v ČR).

V absolutním vyjádření došlo v porovnání s prvními pěti měsíci roku 2017 k nejvyššímu nárůstu počtu nehod ve Středočeském kraji (o 184 dopravních nehod, tj. o 3,28 %). Nejvyšší nárůst počtu usmrcených osob v absolutním vyjádření byl zaznamenán také ve Středočeském kraji (o 15 osob, tj. o 71,43 %).

Nehody a následky v krajích; období leden - květen 2018	počet nehod	usmrceno osob	těžce zraněno	lehce zraněno	hmotná škoda v tis. Kč
Hlavní město Praha	9 292	15	66	776	662 368
<i>Index - rok 2017=100 %</i>	<i>98,21</i>	<i>214,29</i>	<i>124,53</i>	<i>105,58</i>	<i>109,99</i>
Středočeský kraj	5 802	36	145	1 229	392 069
<i>Index - rok 2017=100 %</i>	<i>103,28</i>	<i>171,43</i>	<i>128,32</i>	<i>98,01</i>	<i>108,16</i>
Jihočeský kraj	1 656	15	84	635	130 804
<i>Index - rok 2017=100 %</i>	<i>110,92</i>	<i>115,38</i>	<i>97,67</i>	<i>104,61</i>	<i>117,99</i>
Píseňský kraj	1 412	18	24	629	98 016
<i>Index - rok 2017=100 %</i>	<i>100,57</i>	<i>105,88</i>	<i>63,16</i>	<i>100,96</i>	<i>101,71</i>
Ústecký kraj	4 360	11	61	717	205 860
<i>Index - rok 2017=100 %</i>	<i>103,71</i>	<i>100,00</i>	<i>110,91</i>	<i>112,74</i>	<i>108,23</i>
Královéhradecký kraj	2 019	9	41	510	122 845
<i>Index - rok 2017=100 %</i>	<i>100,00</i>	<i>90,00</i>	<i>78,85</i>	<i>116,97</i>	<i>97,03</i>
Jihomoravský kraj	2 940	14	97	1 049	201 256
<i>Index - rok 2017=100 %</i>	<i>97,64</i>	<i>60,87</i>	<i>107,78</i>	<i>110,07</i>	<i>110,73</i>
Moravskoslezský kraj	3 927	17	76	830	214 501
<i>Index - rok 2017=100 %</i>	<i>103,04</i>	<i>113,33</i>	<i>90,48</i>	<i>112,47</i>	<i>111,44</i>
Olomoucký kraj	1 948	10	27	553	110 895
<i>Index - rok 2017=100 %</i>	<i>99,74</i>	<i>142,86</i>	<i>77,14</i>	<i>108,01</i>	<i>106,98</i>
Zlínský kraj	1 635	8	42	495	80 382
<i>Index - rok 2017=100 %</i>	<i>101,93</i>	<i>80,00</i>	<i>76,36</i>	<i>102,06</i>	<i>95,83</i>
Vysočina	1 627	10	35	558	121 617
<i>Index - rok 2017=100 %</i>	<i>104,29</i>	<i>125,00</i>	<i>120,69</i>	<i>134,78</i>	<i>125,25</i>
Pardubický kraj	1 630	10	27	538	99 713
<i>Index - rok 2017=100 %</i>	<i>107,24</i>	<i>125,00</i>	<i>51,92</i>	<i>98,18</i>	<i>101,08</i>
Liberecký kraj	1 674	7	26	394	80 689
<i>Index - rok 2017=100 %</i>	<i>101,76</i>	<i>100,00</i>	<i>83,87</i>	<i>96,57</i>	<i>114,05</i>
Karlovarský kraj	1 173	6	19	230	53 421
<i>Index - rok 2017=100 %</i>	<i>100,43</i>	<i>150,00</i>	<i>105,56</i>	<i>106,98</i>	<i>96,09</i>
Česká republika	41 095	186	770	9 143	2 574 440
<i>Index - rok 2017=100 %</i>	<i>101,54</i>	<i>115,53</i>	<i>97,35</i>	<i>106,76</i>	<i>108,51</i>

Osobní nehody v krajích

Podrobnější členění osobních nehod, tj. nehod s následky na životě a zdraví, dle krajů je uvedeno v následující tabulce.

kraj	počet nehod	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno
Hl.m. Praha	730	15	66	776
Středočeský	1 051	36	145	1 229
Jihočeský	579	15	84	635
Píseňský	543	18	24	629
Ústecký	594	11	61	717
Královéhradecký	448	9	41	510
Jihomoravský	895	14	97	1 049
Moravskoslezský	722	17	76	830
Olomoucký	468	10	27	553
Zlínský	435	8	42	495
Vysočina	436	10	35	558
Pardubický	458	10	27	538
Liberecký	342	7	26	394
Karlovarský	212	6	19	230
Česká republika	7 913	186	770	9 143

Strana 8 (celkem 27)

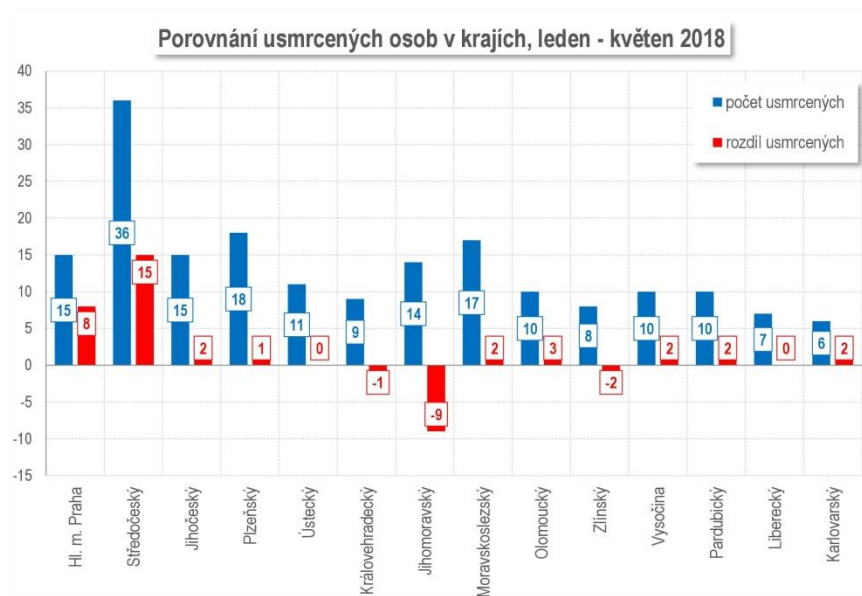
www.policie.cz

Dopravní nehody pod vlivem alkoholu a drog v krajích

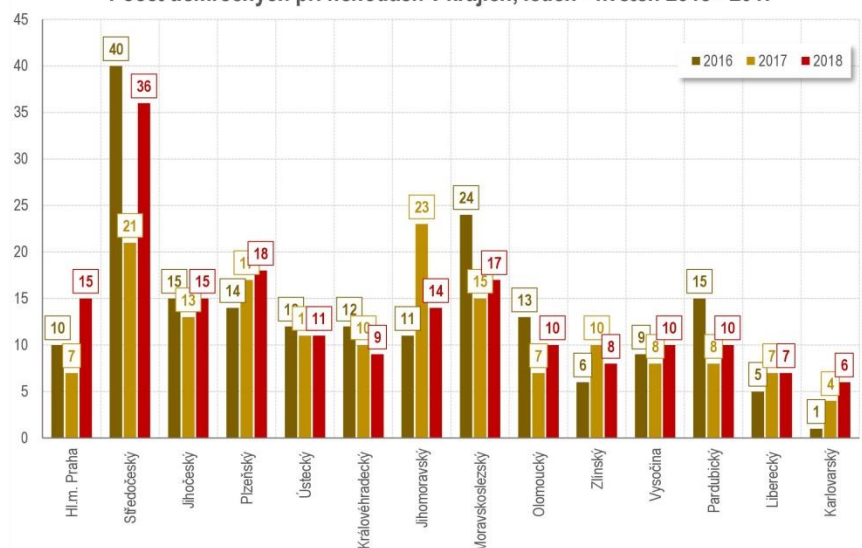
Nejvíce dopravních nehod pod vlivem alkoholu se v období od ledna do května roku 2018 stalo na území Středočeského kraje (238 nehod), Moravskoslezského kraje (159 nehod) a hl. m. Prahy (155 nehod) dalších.

Drogy se u viníka dopravní nehody – řidiče motorového vozidla prokázaly především v hl. m. Praze a ve Středočeském kraji.

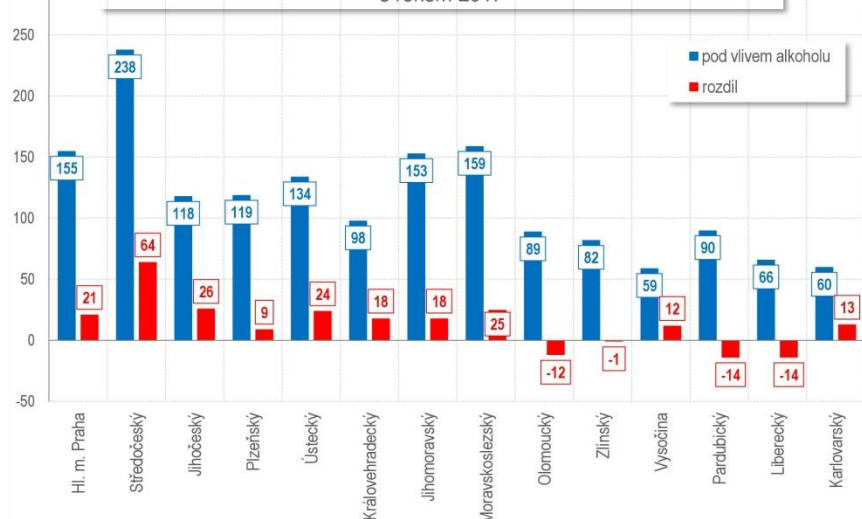
Alkohol a drogy u viníka - řidiče motorového vozidla - dle krajů	celkem nehod	z toho alkohol	tj. %	z toho drogy	tj. %
Hl. m. Praha	9 292	155	1,67	16	0,17
Středočeský	5 802	238	4,10	14	0,24
Jihočeský	1 656	118	7,13	2	0,12
Plzeňský	1 412	119	8,43	8	0,57
Ústecký	4 360	134	3,07	7	0,16
Královéhradecký	2 019	98	4,85	5	0,25
Jihomoravský	2 940	153	5,20	10	0,34
Moravskoslezský	3 927	159	4,05	12	0,31
Olomoucký	1 948	89	4,57	1	0,05
Zlínský	1 635	82	5,02	2	0,12
Vysočina	1 627	59	3,63	2	0,12
Pardubický	1 630	90	5,52	1	0,06
Liberecký	1 674	66	3,94	10	0,60
Karlovarský	1 173	60	5,12	5	0,43
CELKEM	41 095	1 620	3,94	95	0,23



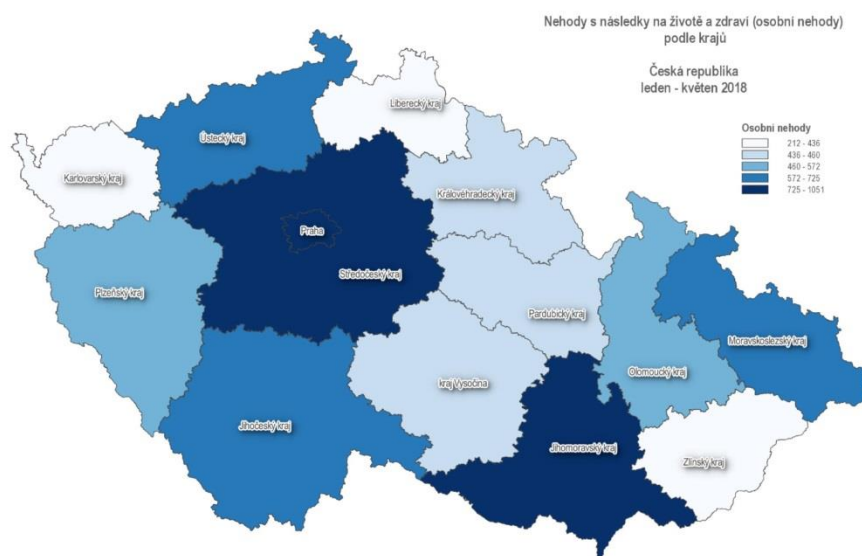
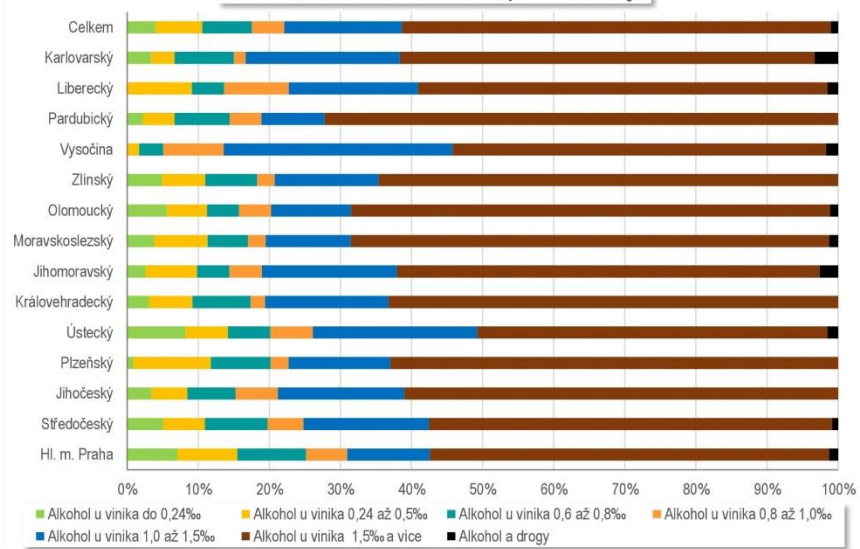
Počet usmrcených při nehodách v krajích, leden - květen 2015 - 2017

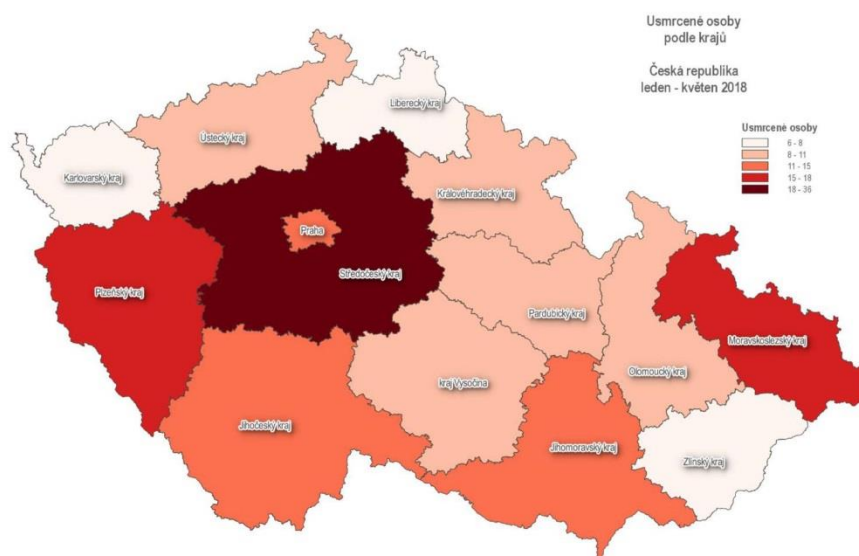


Nehody pod vlivem alkoholu v krajích, leden - květen 2018 - porovnání s rokem 2017



Alkohol, leden - květen 2018, podíl dle krajů





Zpracovali: pplk. Mgr. Jan STRAKA, kpt. Ing. Jana FABIÁNOVÁ, tel. 974 834 584, 974 834 223

plk. Ing. Tomáš LERCH
ředitel služby dopravní policie
schváleno elektronicky

Strana 12 (celkem 27)

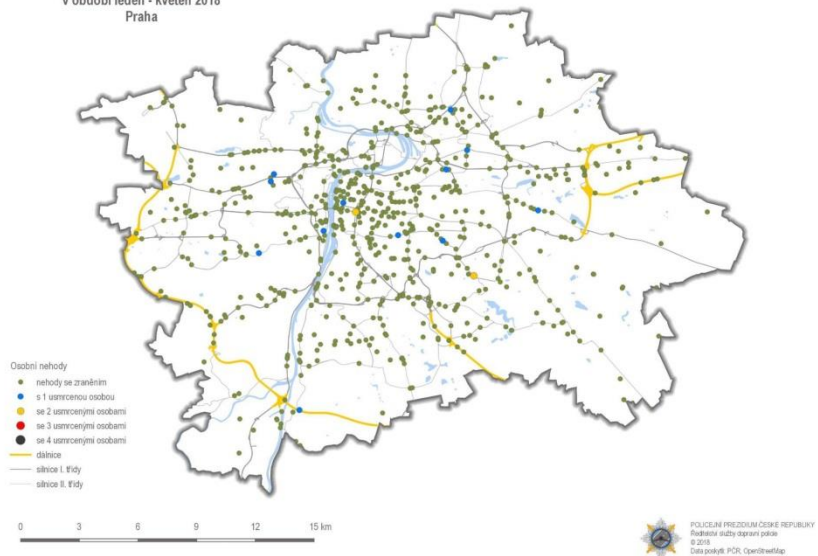


Příloha

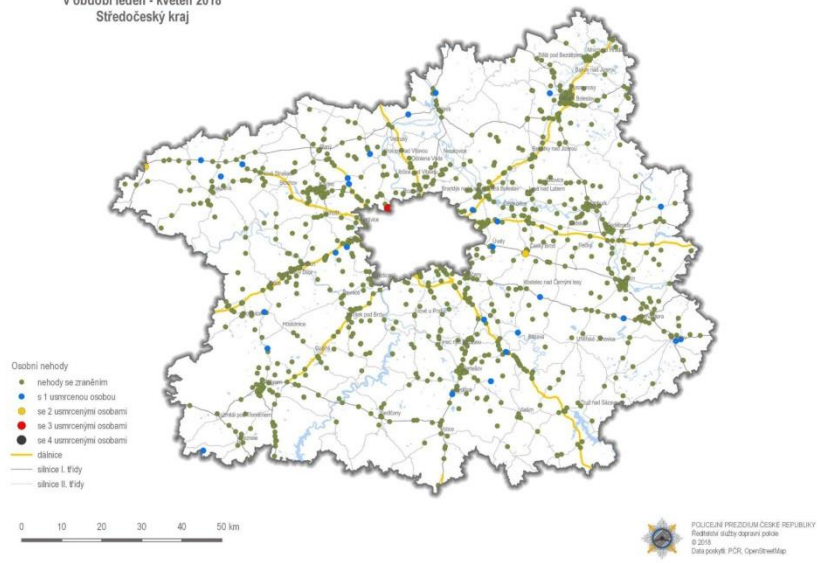
**Mapy nehod s následky na životě a zdraví v jednotlivých krajích České republiky
v období leden - květen 2018**

Strana 13 (celkem 27)

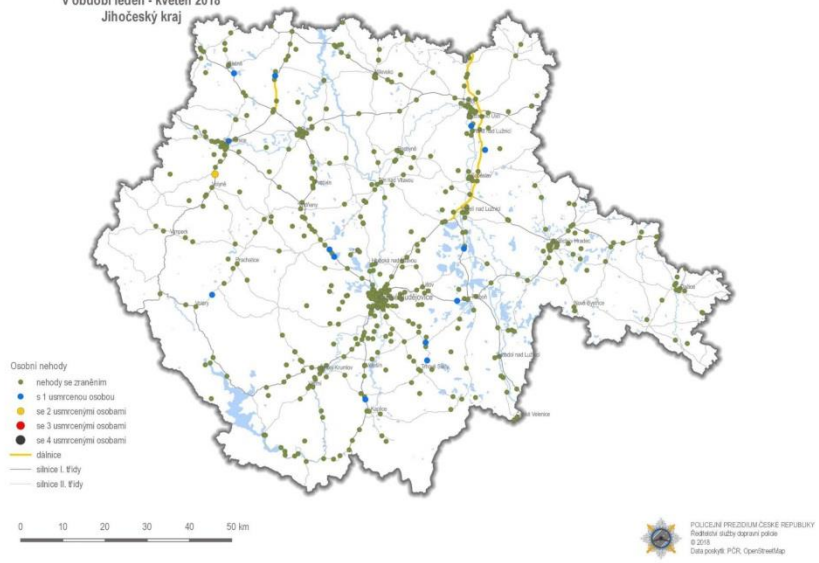
Osobní nehody
v období leden - květen 2018
Praha



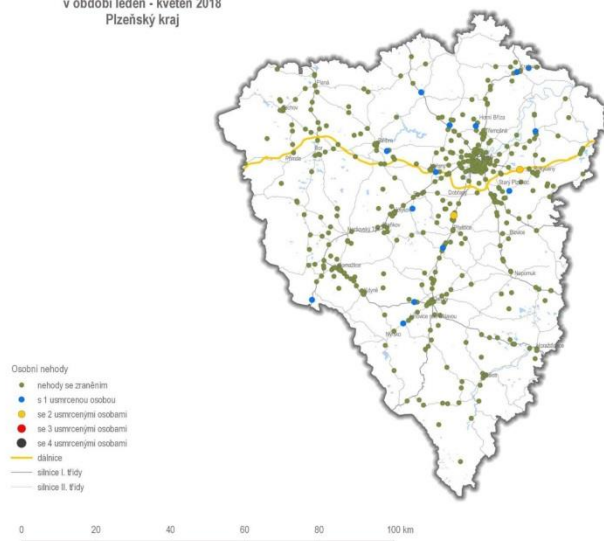
Osobní nehody
v období leden - květen 2018
Středočeský kraj



Osobní nehody
v období leden - květen 2018
Jihočeský kraj

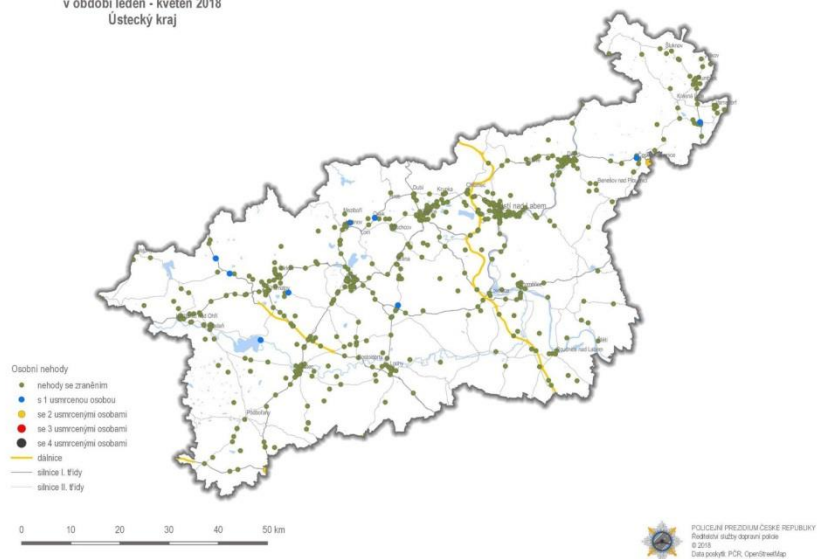


Osobní nehody
v období leden - květen 2018
Plzeňský kraj

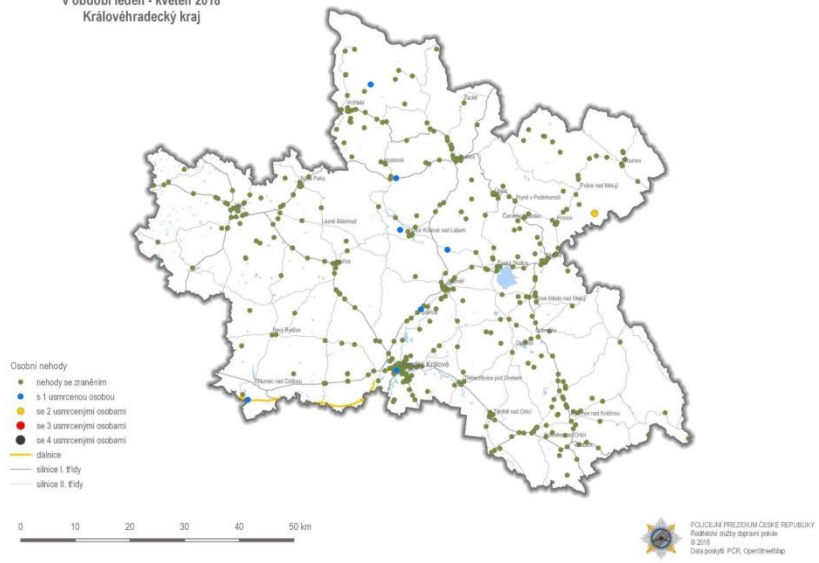


POLICEJ PŘEDZEMNÍ CESTY REPUBLIKY
Ředitelství úcty a bezpečnosti
© 2018
Data poskytl PDR, OpenStreetMap

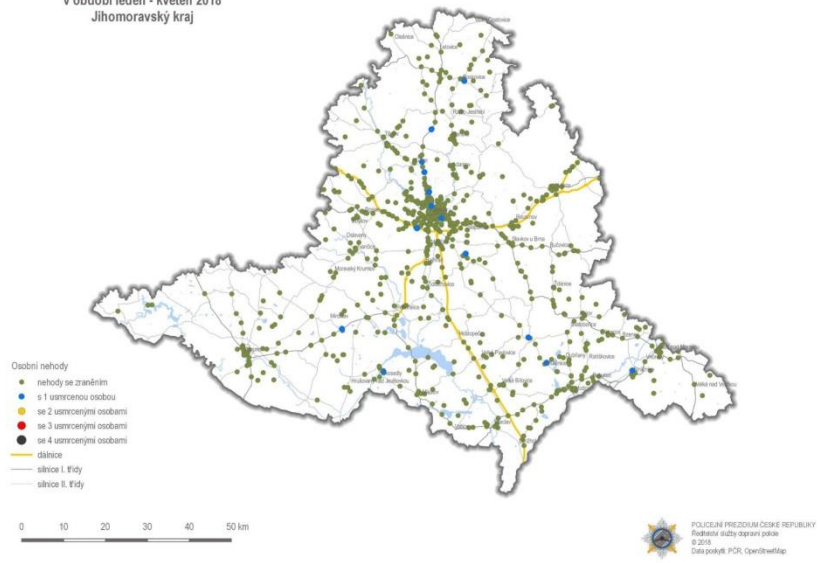
Osobní nehody
v období leden - květen 2018
Ústecký kraj



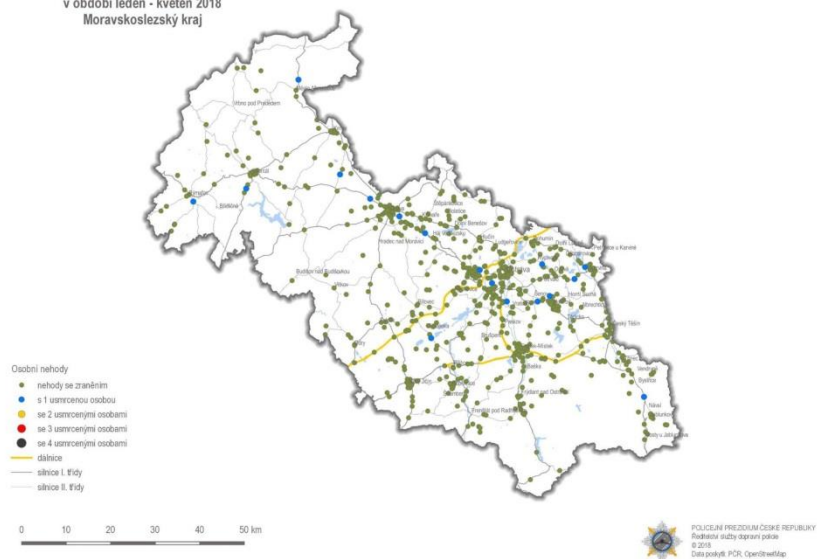
Osobní nehody
v období leden - květen 2018
Královéhradecký kraj



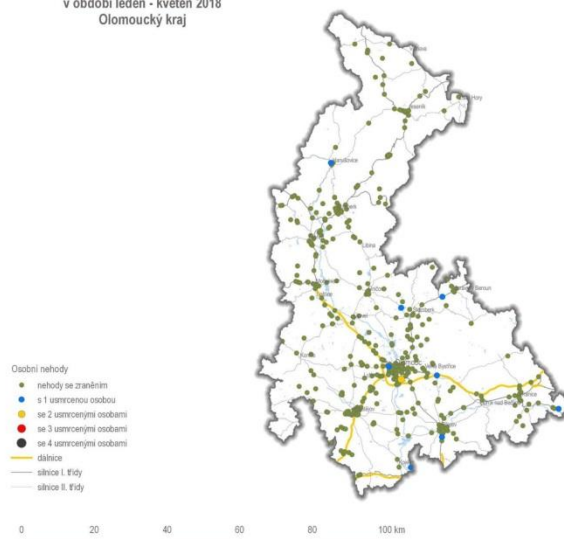
Osobní nehody
v období leden - květen 2018
Jihomoravský kraj



Osobní nehody
v období leden - květen 2018
Moravskoslezský kraj

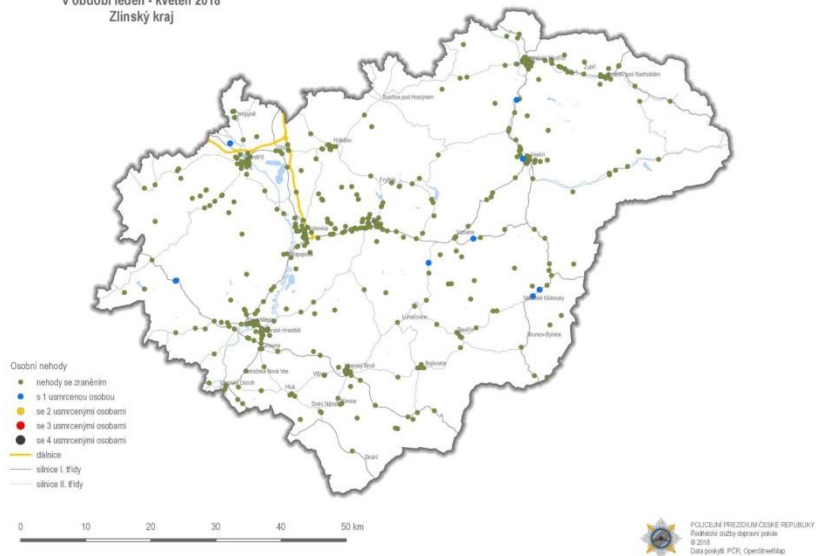


Osobní nehody
v období leden - květen 2018
Olomoucký kraj

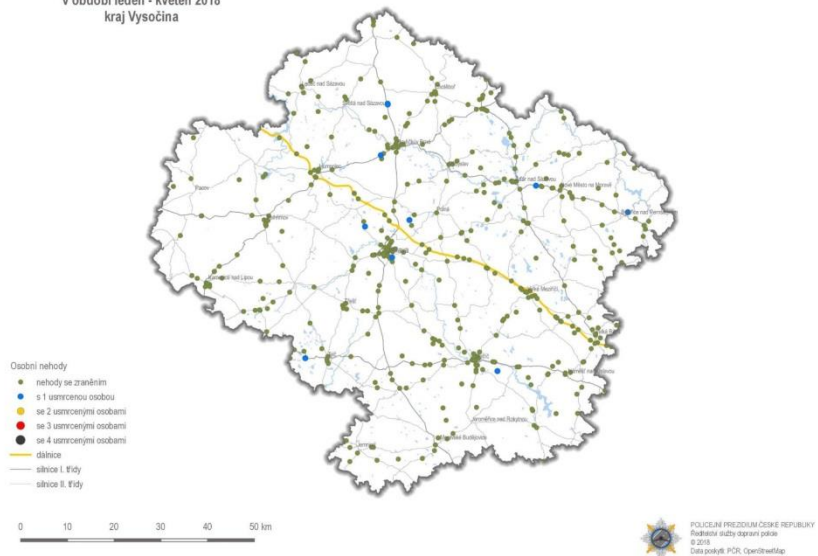


POLICEJÍ PŘEDZEMNÍ CESTNÉ REPUBLIKY
Ředitelství úcty a správy policie
© 2018
Data poskytl PDR, OpenStreetMap

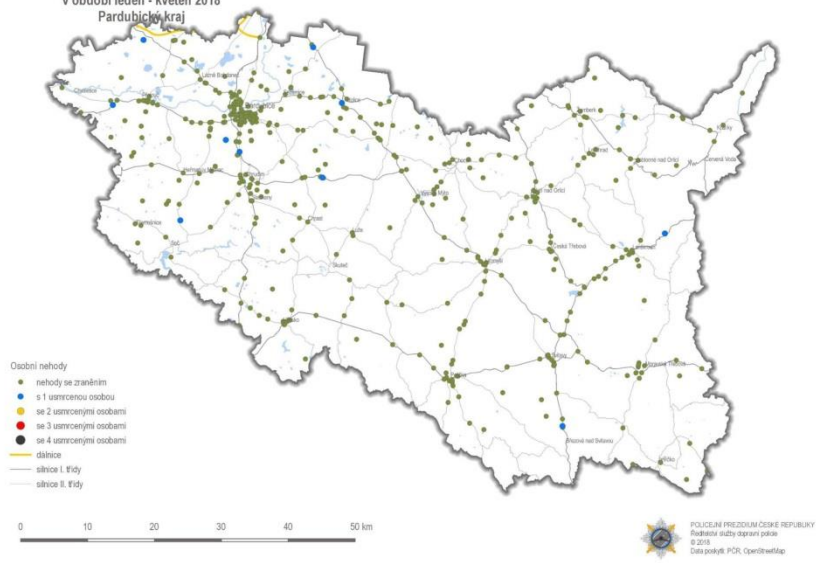
Osobní nehody
v období leden - květen 2018
Zlínský kraj



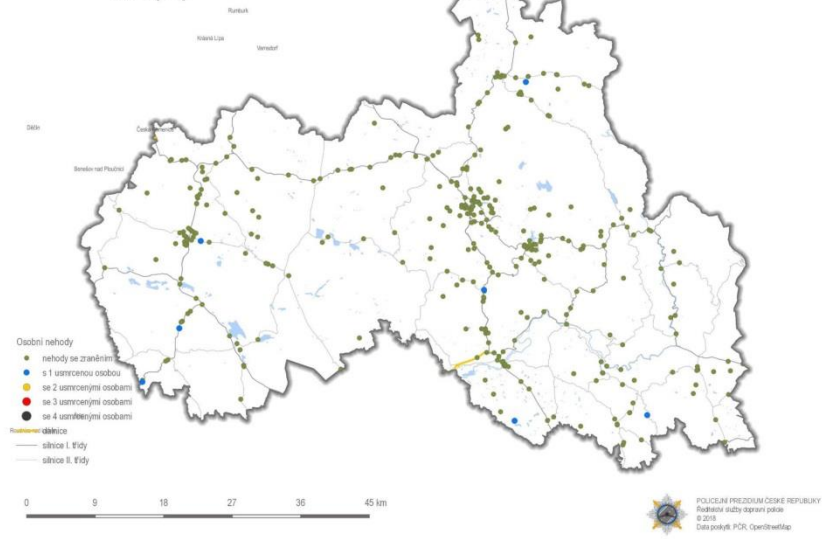
Osobní nehody
v období leden - květen 2018
kraj Vysočina



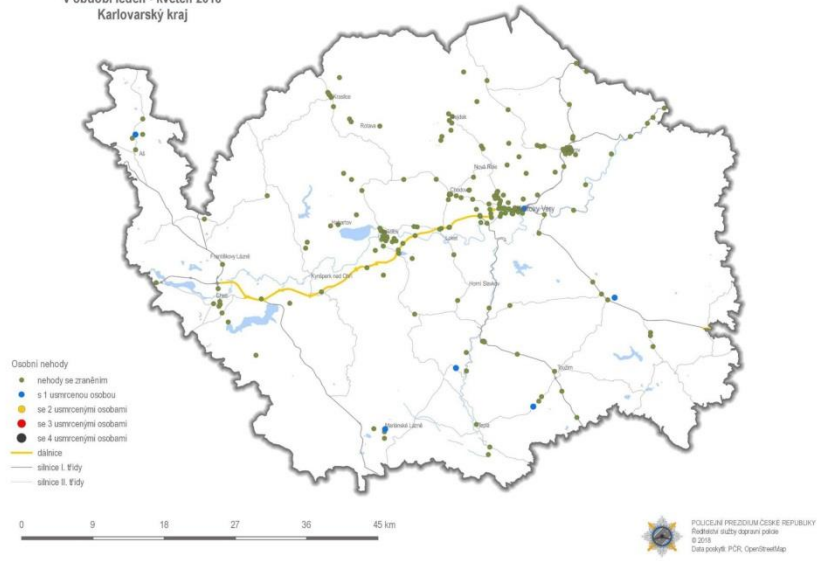
Osobní nehody
v období leden - květen 2018
Pardubický kraj



Osobní nehody
v období leden - květen 2018
Liberecký kraj



Osobní nehody
v období leden - květen 2018
Karlovarský kraj



Příloha č. 6 Přehled dopravních přestupků a bodového hodnocení



Rok 2017

INFORMACE
o stavu bodového systému
v České republice

PŘESTUPKY A TRESTNÉ ČINY



Obsah

Návod Ministerstva dopravy „Jak nedostat body“.....	3
Souhrn a evidence jednání podle jednotlivých zákonů.....	4
Srovnání evidence bodovaných jednání za rok 2016 podle krajů.....	5
Evidence bodovaných přestupků a trestných činů podle počtu bodů a krajů.....	6
Nejčastěji evidované přestupky a trestné činy - detailní rozbor.....	7
Alkohol a návykové látky - detailní rozbor.....	8
Kompletní přehled evidovaných jednání za rok 2016.....	9
Srovnání meziročních trendů.....	11

Návod Ministerstva dopravy „Jak nedostat body“

Ministerstvo dopravy pravidelně předkládá seznam nejčastějších přestupků a trestných činů, kterých se řidiči dopouštějí a za které jsou jim evidovány body. Zásadní změny ve struktuře bodovaných přestupků a trestných činů nastaly 1. 8. 2011, kdy v platnost vstoupil zákon č. 133/2011, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Zrušuje se ohodnocení jedním a šesti body a dochází k úpravě zařazení některých jednání v rámci bodových kategorií.

Přehled jednání, na základě kterých jsou řidičům nejčastěji udělovány body, uvádí tabulka 1.

Tabulka 1 - přehled nejčastěji evidovaných jednání zařazených do bodového systému

	Jednání	Body	Podíl
1	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h)	2	32,88%
2	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3	18,01%
3	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	2	13,14%
4	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km/h a více	3	9,07%
5	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km/h (ale více než 10 km/h)	2	8,53%
6	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	4	3,56%
7	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km/h a více	3	2,50%
8	řízení provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5	2,01%
9	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	7	1,66%
10	ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohli ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky	7	1,61%
	ostatní		7,04%

Pokud se řidiči vyvarují těchto deseti nejčastěji evidovaných jednání, nedopustí se 92,96 % případů evidence bodů.

Přes polovinu evidovaných bodovaných jednání tvoří:

- **překročení rychlosti v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h)**
- **nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neuzívání ochranné přilby**
- **používání mobilního telefonu**

Souhrn a evidence jednání podle jednotlivých zákonů

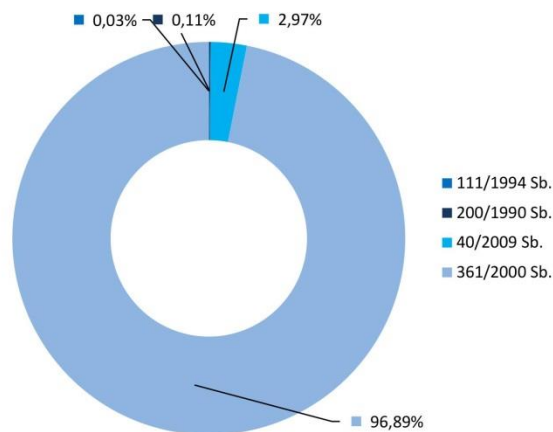
Celkem bylo v roce 2017, tj. od 1. 1. 2017 do 31. 12. 2017, evidováno 380 017 přestupků a trestných činů. Z tohoto počtu bylo evidováno 76 606 přestupků a trestných činů ženám - řidičkám, což činí 20,16 % všech evidovaných jednání. Rozdíly mezi jednotlivými kraji v poměru žen a mužů, kterým jsou evidována bodovaná jednání, jsou nepatrné a žádný z krajů se od republikového poměru výrazně nevyvíká (poměr žen je mezi 17,66 % a 22,36 %).

Průměrně byl za období roku 2017 evidován přírůstek 1 041 bodovaných jednání za den.

V ČR jsou body udělovány řidičům za přestupky a trestné činy, které jsou zakotveny v těchto zákonech: zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Tabulka 2 - stav evidence bodovaných jednání dle jednotlivých zákonů

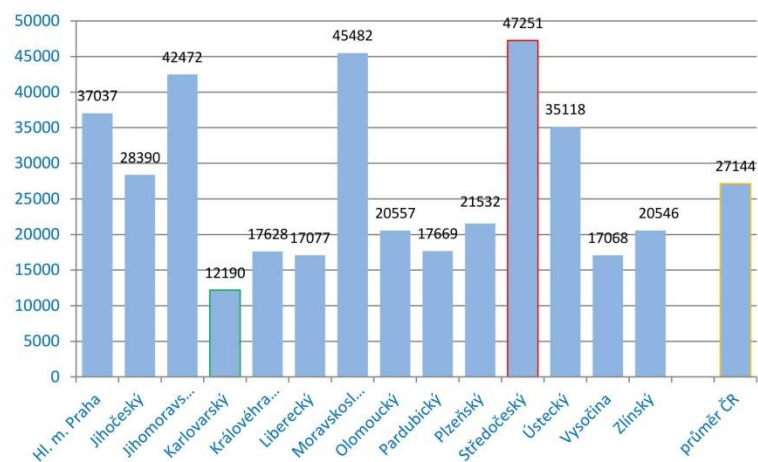
Zákon	Počet evidovaných přestupků	Podíl ze všech evidovaných přestupků
111/1994 Sb.	133	0,03%
200/1990 Sb.	411	0,11%
40/2009 Sb.	11274	2,97%
361/2000 Sb.	368199	96,89%



Graf 1 - stav evidence bodovaných jednání podle jednotlivých zákonů

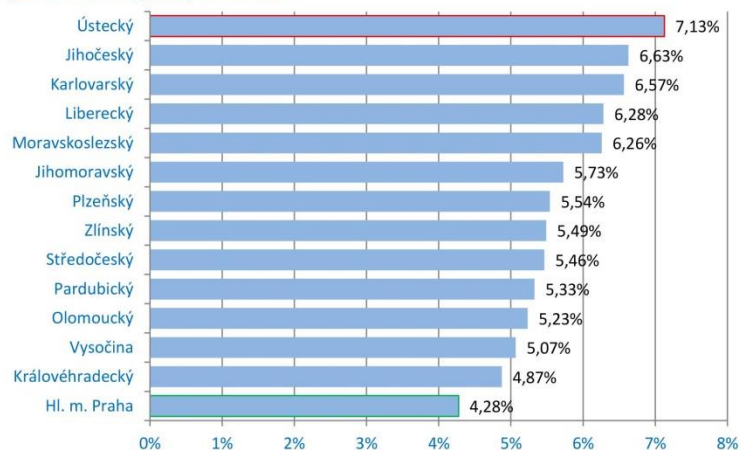
Srovnání evidence bodovaných jednání za rok 2016 podle krajů

Následující graf 2 zobrazuje počty přestupků a trestných činů v jednotlivých krajích. Barevně jsou odlišeny kraje s nejnižším a nejvyšším počtem evidovaných přestupků a trestných činů. Z grafu je možné vyčíst porovnání s průměrným počtem počtu evidovaných bodovaných jednání v ČR.



Graf 2 - počty evidovaných přestupků a trestných činů v jednotlivých krajích ČR

Následující graf 3 zachycuje podíl evidovaných jednání s přihlédnutím k počtu řidičů v daném kraji. Rozdíl mezi kraji je tak lépe vidět s vyšší vypovídající hodnotou.



Graf 3 - stav evidence jednání s přihlédnutím k počtu řidičů

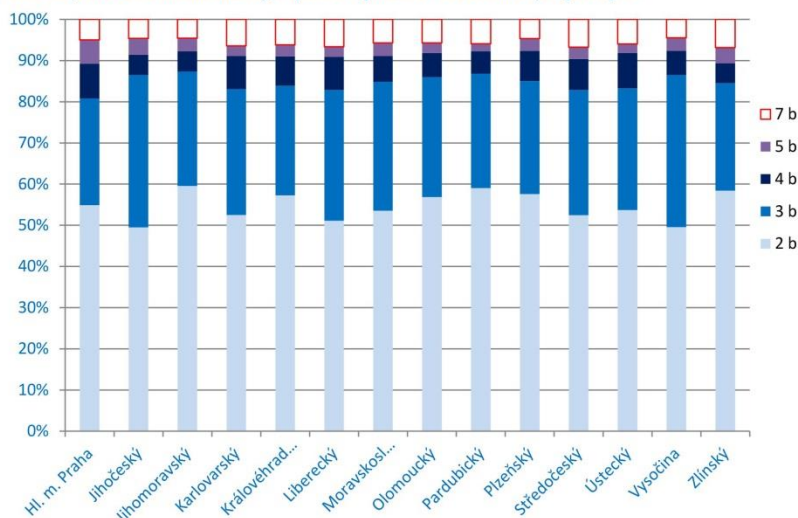
Evidence bodovaných přestupků a trestných činů podle počtu bodů a krajů

Detailní rozpis evidence bodovaných přestupků a trestných činů je uveden v následující tabulce.

Tabulka 3 - evidence jednotlivě ohodnocených přestupků a trestných činů v roce 2017 podle krajů

	Hl. m. Praha	Jihočeský	Jihomoravský	Karlovarský	Královéhradecký	Liberecký	Moravskoslezský	Olomoucký	Pardubický	Plzeňský	Středočeský	Ústecký	Vysočina	Zlínský	celkem
2 b	20328	14045	25301	6397	10099	8728	24340	11693	10427	12399	24788	18864	8458	12001	207868
3 b	9600	10515	11801	3733	4684	5418	14262	5973	4918	5908	14354	10373	6305	5357	113201
4 b	3131	1404	2060	970	1257	1372	2811	1213	945	1581	3578	2996	999	996	25313
5 b	2139	1109	1367	308	499	422	1475	503	336	633	1341	788	541	786	12247
7 b	1839	1317	1943	782	1089	1137	2594	1175	1043	1011	3190	2097	765	1406	21388
celkem	37037	28390	42472	12190	17628	17077	45482	20557	17669	21532	47251	35118	17068	20546	380017

Mezi kraji ČR není, co se týče složení evidence bodovaných přestupků a trestných činů, zásadní rozdíl. Z následujícího grafu však lze vyčíst některé drobné rozdíly, například v poměru dvou a tříbodových přestupků.



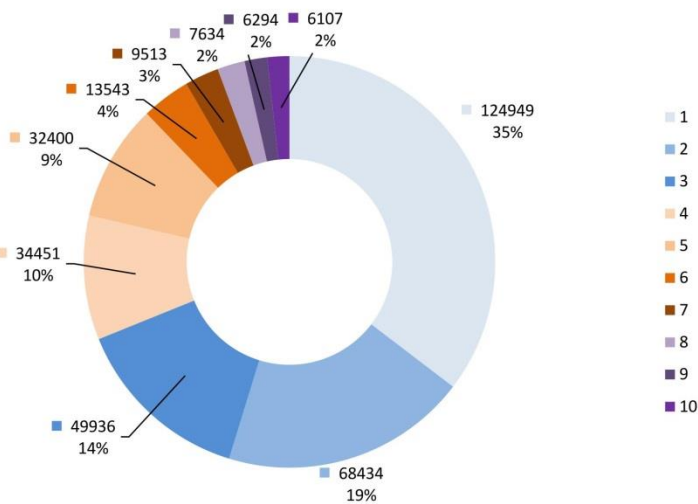
Graf 4 - poměry jednotlivě ohodnocených jednání v krajích

Nejčastěji evidované přestupky a trestné činy - detailní rozbor

Souhrn nejčastěji evidovaných přestupků a trestných činů uvádí tabulka 4. Jednotlivé přestupky nebo trestné činy jsou sestupně seřazeny podle četnosti evidence ve sledovaném období a očíslovány od 1 do 10. Grafické znázornění tohoto souhrnu uvádí graf 5.

Tabulka 4 - přehled deseti nejčastěji evidovaných přestupků a trestných činů

	Jednání	Body	Počet	Průměrně na den
1	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h)	2	124949	342
2	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3	68434	187
3	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	2	49936	137
4	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km/h a více	3	34451	94
5	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km/h (ale více než 10 km/h)	2	32400	89
6	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	4	13543	37
7	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km/h a více	3	9513	26
8	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj!" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5	7634	21
9	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	7	6294	17
10	ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky	7	6107	17
	ostatní		26756	73



Graf 5 - podíly deseti nejčastěji evidovaných přestupků a trestných činů (čísla 1 - 10 odpovídají označení ve výše uvedené tabulce)

Alkohol a návykové látky - detailní rozbor

Na základě jízdy pod vlivem návykové látky bylo v roce 2017 zaevidováno 18 201 přestupků a trestných činů. Podrobný přehled nabízí následující tabulka.

Tabulka 5 - podrobný přehled evidence jednání spojených s alkoholem a návykovými látkami

Jednání	Právní předpis	Body	Počet	Průměrně na den
ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky	40/2009 Sb. par. 274 odst. 1	7	6107	16,73
ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky - se způsobením havárie, dopravní nehody, ublížením jinému na zdraví nebo způsobením větší škody na cizím majetku nebo jiného závažného následku	40/2009 Sb. par. 274 odst. 2 písm. a	7	1260	3,45
ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky - při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řidi-li hromadný dopravní prostředek	40/2009 Sb. par. 274 odst. 2 písm. b	7	23	0,06
ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky - byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odněti svobody uloženého za takový čin propuštěn	40/2009 Sb. par. 274 odst. 2 písm. c	7	132	0,36
řidi vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	361/2000 Sb. par. 125 písm. c odst. 1 písm. b	7	6294	17,24
řidi vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky	361/2000 Sb. par. 125 písm. c odst. 1 písm. c	7	212	0,58
přes výzvu podle zvláštního právního předpisu se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	361/2000 Sb. par. 125 písm. c odst. 1 písm. d	7	4169	11,42
opilství - požitím nebo aplikací návykové látky se přivede, byť i z nedbalosti, do stavu nepřítomnosti	40/2009 Sb. par. 360 odst. 1	7	4	0,01

Kompletní přehled evidovaných jednání za rok 2016

Zákon	Par.	Pism.	Odst.	Pism.	Jednání	Body	Celkem	Ženy
361/2000 Sb.	125	e	1	f	při řízení vozidla dříve v nauce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo síťové zařízení	2	40936	12415
361/2000 Sb.	125	e	1	f	při řízení vozidla překročí nevyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h)	2	124049	29209
361/2000 Sb.	125	e	1	f	při řízení vozidla překročí nevyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km/h (ale více než 10 km/h)	2	32400	5381
361/2000 Sb.	125	e	1	k	neoznámení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič zpozoroval	2	583	32
361/2000 Sb.	125	e	1	e	řidič motorové vozidlo a není držitelem platného ověřovacího prokázání způsobilosti řídit	3	7	0
361/2000 Sb.	125	e	1	f	při řízení vozidla překročí nevyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km/h a více	3	34451	6429
361/2000 Sb.	125	e	1	f	při řízení vozidla překročí nevyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km/h a více	3	9513	1245
361/2000 Sb.	125	e	1	f	při řízení vozidla nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kdy je povinen tak učinit podle zvláštního právního předpisu	3	771	197
361/2000 Sb.	125	e	1	k	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užití ochrannou přilbu	3	68434	10976
361/2000 Sb.	125	e	1	e	řidič vozidlo, přestože není k jeho řízení profesně způsobilý	3	24	0
40/2009 Sb.	148		1		ublížení na zdraví z nebalosti – v důsledku překročení nevyšší dovolené rychlosti o 20 km/h a více v obci o 30 km/h a více mimo obec	3	1	0
361/2000 Sb.	125	e	1	e	řidič motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	4	4889	391
361/2000 Sb.	125	e	1	f	při řízení vozidla ohroží chodce na přechodu a neumožní chodci nerušené a bezpečné přejítí vozovky	4	438	111
361/2000 Sb.	125	e	1	f	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	4	13543	4094
361/2000 Sb.	125	e	1	k	porušení povinnosti použít dítiskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dítěte podle § 6 zákona č. 361/2000 Sb.	4	2604	635
40/2009 Sb.	337	1	a		maření nebo podjatné ztěžování výkonu rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci vykonáváním činnosti, která byla pachatelem takového rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu (řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění – v době po jeho poskytnutí na základě ústředního zákazu činnosti či jeho odnětí rozhodnutím příslušného orgánu)	4	3159	250
200/1990 Sb.	23	1	f		jako řidič vozidla při kontrole překročil maximální dobu řízení vozidla nebo nedodržel minimální dobu odpočinku o 20 % a více nebo nedodržel bezpečnostní přestávku o 33 % a více podle jiných právních předpisů	4	411	5
40/2009 Sb.	148		1		ublížení na zdraví z nebalosti – nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost jízdě	4	113	40
40/2009 Sb.	148		1		ublížení na zdraví z nebalosti v důsledku porušení povinnosti vyplývajících z povolení, namítání, funkce nebo postavení nebo stanovených zákonem - při řízení vozidla neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky	4	23	5
111/1994 Sb.	34	e	3	c	jako řidič vozidla při kontrole překročil maximální dobu řízení vozidla nebo nedodržel minimální dobu odpočinku o 20 % a více nebo nedodržel bezpečnostní přestávku o 33 % a více podle jiných právních předpisů	4	133	0
361/2000 Sb.	125	e	1	f	při řízení vozidla překročí nevyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 40 km/h a více	5	867	118
361/2000 Sb.	125	e	1	f	při řízení vozidla překročí nevyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 50 km/h a více	5	425	35
361/2000 Sb.	125	e	1	f	při řízení vozidla ohroží chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vyláčení na pozemní komunikaci nebo při otažení a couvání	5	82	21
361/2000 Sb.	125	e	1	k	ohrožení jiného řidiče při přejetí s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5	3082	589
361/2000 Sb.	125	e	1	a	řidič vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak zvažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5	129	7
40/2009 Sb.	148		1		ublížení na zdraví z nebalosti v důsledku porušení důležité povinnosti uložené zákonem (Uzavřít v jízděních pružích - § 12 odst. 5 a následně zákona č. 361/2000 Sb.)	5	11	4
361/2000 Sb.	125	e	1	f	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu říká zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5	7634	1367

40/2009 Sb.	148	1	ubližení na zdraví z nebalosti – v důsledku nezastavení vozidla na signál, který přikazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo pokyn "Stůj!"	5	17	7
40/2009 Sb.	145	1	těžké ublížení na zdraví - úmyslné	7	2	0
40/2009 Sb.	147	1	těžké ublížení na zdraví z nebalosti	7	191	40
40/2009 Sb.	147	2	těžké ublížení na zdraví z nebalosti - porušením důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložení podle zákona	7	170	36
40/2009 Sb.	274	1	ohrožení pod vlivem narkotické látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem narkotické látky	7	6107	650
40/2009 Sb.	274	2 a	ohrožení pod vlivem narkotické látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem narkotické látky - se způsobením havárie, dopravní nebo jiné nehody, ublížením jinému na zdraví nebo způsobením větší škody na uzem majetku nebo jiného závažného následku	7	1260	173
40/2009 Sb.	274	2 b	ohrožení pod vlivem narkotické látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem narkotické látky - při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je více narkotické látky nežli nebezpečná, zejména fald-ili komandný dopravní prostředek	7	23	1
40/2009 Sb.	274	2 c	ohrožení pod vlivem narkotické látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem narkotické látky - byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženo za takový čin propuštěn	7	132	4
40/2009 Sb.	143	1	umrtnení z nebalosti	7	17	3
40/2009 Sb.	143	2	umrtnení z nebalosti - porušením důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložení podle zákona	7	11	1
40/2009 Sb.	273	2 a	obecné ohrožení - z nebalosti, s následkem těžké újmy na zdraví	7	1	0
40/2009 Sb.	273	3 b	obecné ohrožení - z nebalosti, porušením důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce, s následkem těžké újmy na zdraví	7	1	0
361/2000 Sb.	125 c	1 b	řidič vozidla nebo jede na zvlášť ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požárem alkoholického nápoje nebo po užití jiné narkotické látky nebo v takové době po užití alkoholického nápoje nebo po užití jiné narkotické látky, po kterou je jedl pod vlivem	7	6294	596
361/2000 Sb.	125 c	1 c	řidič vozidla nebo jede na zvlášť ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požárem alkoholického nápoje nebo užitím jiné narkotické látky	7	212	13
361/2000 Sb.	125 c	1 d	přes výzvu podle zvláštního právního předpisu se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvlášť nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou narkotickou látkou, ačkoli takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	4169	545
361/2000 Sb.	125 c	1 e	řidič motorové vozidlo a byl mu zadržán řidičský průkaz	7	583	78
361/2000 Sb.	125 c	1 f	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno	7	337	45
361/2000 Sb.	125 c	1 f	při řízení vozidla vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	7	252	52
361/2000 Sb.	125 c	1 f	při řízení vozidla v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle zvláštního právního předpisu	7	20	5
361/2000 Sb.	125 c	1 h	způsobí dopravní nehodu, při které došlo k umrtnění nebo k těžké újme na zdraví jiné osoby	7	4	0
361/2000 Sb.	125 c	1 i	při dopravní nehodě neprohlédne nezastaví vozidlo	7	857	214
361/2000 Sb.	125 c	1 i	při dopravní nehodě nedovoleno opustit místo dopravní nehody nebo se neprohlédne nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ublížení dopravní nehody	7	710	177
40/2009 Sb.	360	1	opálení - požitím nebo aplikací narkotické látky se přivede, byl i z nebalosti, do stavu nepřítomnosti	7	4	3
40/2009 Sb.	148	1 a	ubližení na zdraví z nebalosti - při předjíždění ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích	7	2	0
40/2009 Sb.	151		neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku - neprohlédne nezastavil vozidlo nebo nedovoleno opustit místo dopravní nehody nebo se neprohlédne nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	7	8	3
40/2009 Sb.	273	2 b	obecné ohrožení - z nebalosti, porušením důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce pachatele nebo uložení mu podle zákona	7	4	1
40/2009 Sb.	148	1	ubližení na zdraví z nebalosti v důsledku porušení důležité povinnosti uložené zákonem (Předjíždění - § 17 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb.)	7	13	3
40/2009 Sb.	277	1	poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nebalosti - z hrubé nebalosti poškodil obecně prospěšné zařízení v souvislosti s porušením § 29 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.	7	4	0

Srovnání meziročních trendů

Přehled nejčastějších bodovaných přestupků a trestných činů, kterých se řidiči dopouštějí, i jejich počet během roku jsou poměrně stabilní, jak vyplývá z meziročního srovnání vývoje v letech 2016 a 2017. Pouze jednání pod čísly 4 a 5 a dále 8 a 10 si v letech 2016 a 2017 vyměnila pořadí.

Tabulka 6 - přehled deseti nejčastěji evidovaných přestupků a trestných činů v letech 2016 a 2017

Jednání	Body	2016		2017	
		Počet	Podíl	Počet	Podíl
1 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h)	2	143889	34,13%	124949	32,88%
2 porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3	77569	18,40%	68434	18,01%
3 při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	2	50497	11,98%	49936	13,14%
4 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km/h a více	3	37614	8,92%	34451	9,07%
5 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km/h (ale více než 10 km/h)	2	39252	9,31%	32400	8,53%
6 při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	4	12918	3,06%	13543	3,56%
7 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km/h a více	3	11525	2,73%	9513	2,50%
8 při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj!" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5	6086	1,44%	7634	2,01%
9 řidič vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	7	6813	1,62%	6294	1,66%
10 ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky	7	7060	1,67%	6107	1,61%
ostatní		28409	6,74%	26756	7,04%
celkem		421632		380017	

Následující tabulka je srovnáním počtů a podílů nezákonných jednání podle příslušných zákonů.

Tabulka 7 - přehled evidovaných přestupků a trestných činů podle příslušných zákonů v letech 2016 a 2017

Zákon		2016		2017	
		Počet	Podíl	Počet	Podíl
361/2000 Sb.	o provozu na pozemních komunikacích	408270	96,83%	368199	96,89%
40/2009 Sb.	trestní zákoník	12544	2,98%	11274	2,97%
200/1990 Sb.	o přestupcích	816	0,19%	411	0,11%
111/1994 Sb.	o silniční dopravě			133	0,03%
13/1997 Sb.	o pozemních komunikacích	1	0,00%		
140/1961 Sb.	trestní zákon	1	0,00%		
celkem		421632		380017	

Příloha č. 7 Informační dopis – Spáchání dopravního přestupku v Rakousku: výzva k zaplacení; informační dopis podle směrnice (EU) 2015/413

RAKOUSKÁ REPUBLIKA
REPUBLIC ÖSTERREICH
.LPD  LANDESPOLIZEIDIREKTION OBERÖSTERREICH

Číslo jednací: VStV/918301191383/2018

LPD Oberösterreich SVA 1 - Straftamt
Nietzschestraße 33, 4020 Linz, Rakousko

Linz, dne 23.08.2018

Referent: Aigner Barbara, FOI
LPD Oberösterreich Sich.- u verwaltpol. Angel. (SVA)
SVA 1 - Straftamt
Nietzschestraße 33
4020 Linz
Österreich

Tschechische Republik

UP-Code: UP03560 DVR: 0012173
Tel: +43/59133/406124
Fax: +43 59133 40 7892
LPD-O-SVA-Straftamt@polizei.gv.at

BEGEHUNG EINES VERKEHRSDELIKTES IN ÖSTERREICH
Spáchání dopravního přestupku v Rakousku:
výzva k zaplacení; informační dopis podle směrnice (EU) 2015/413

Originální znění v německém jazyce je přiloženo k tomuto dopisu.

Dne 25-07-2018 byl v Rakousku spáchán řidičem vozidla s registrační značkou 6AJ5412 dopravní přestupek ohrožující bezpečnost silničního provozu ve smyslu článku 2 směrnice (EU) 2015/413 (překročení nejvyšší dovolené rychlosti).

V okamžiku spáchání dopravního přestupku jste byl(a) registrován(a) jako držitel(ka) uvedeného vozidla.

Peněžitý trest za tento dopravní přestupek činí € 50,00 a musí být uhrazen do 4 týdnů od vyhotovení tohoto dopisu (SEPA transfer).

Upozornění: V případě včasného uhrazení peněžitého trestu nebude proti Vám ani proti skutečnému řidiči vozidla zahájeno trestní řízení. Dopravní přestupek nebude dále sledován a ani nebudou vyrozuměny žádné další orgány. Pokud je řidič neznámý, lze k předmětnému dopravnímu přestupku sdělit pouze informace, které jsou uvedené v části B.

A. Pokyny pro platbu / oznámení řidiče vozidla:

1. částka pokuty: € 50,00
2. IBAN (SEPA): AT74 0100 0000 0502 0047
3. BIC: BUNDATWW
4. identifikační číslo: 918301191383
5. platební lhůta: do 4 týdnů od vyhotovení tohoto dopisu

Aby bylo možno upustit od zahájení správního řízení sankční povahy, musí být u platby peněžitého trestu bezpodmínečně uvedeno identifikační číslo.

V případě neuhrazení peněžitého trestu jste Vy, jako držitel(ka) vozidla, povinen/povinna uvedenému orgánu do 2 týdnů od doručení tohoto dopisu písemně oznámit řidiče vozidla, přičemž musíte použít přiložený odpovědní formulář (část C) (Oznámení řidiče vozidla).

VStV 72 - Infoletter

Bankverbindung: IBAN: AT74 0100 0000 0502 0047 | BIC: BUNDATWW

Version: 26.03.2018

Seite 1 von 9

0227062 - 0149 - 1/10

1403 / 7084

Nemůžete-li řidiče vozidla oznámit, jste povinen/povinna označit osobu, která může řidiče oznámit (oznámení osoby povinné podat informaci).

Upozorňujeme, že neposkytnutí informace, jakož i poskytnutí nesprávné nebo neúplné informace se trestá jako správní přestupek podle § 103 odst. 2 ve spojení s § 134 odst. 1 KFG (rakouského zákona o silničním provozu) peněžitým trestem až do € 5.000,-.

Proti výzvě k zaplacení popř. proti výzvě k oznámení řidiče vozidla (popř. osoby povinné podat informaci) není přípustný žádný opravný prostředek.

B. Podrobné údaje o dopravním přestupku:

a) Údaje týkající se přestupku:

- Místo: Linz, A 7, StrKm 16.228, Richtung Süd
- Datum, čas: 25-07-2018, 17:24
- Druh právního zařazení dopravního přestupku: překročení nejvyšší dovolené rychlosti (Směrnice (EU) 2015/413; Úřední věstník EU 68/9 z 13-3-2015)
- Rakouské právní předpisy: § 52 lit. a Zif. 10 a StVO; § 99 Abs. 3 lit. a StVO - rakouská pravidla silničního provozu (StVO)
- Popis dopravního přestupku: S Vaším dále uvedeným vozidlem došlo k překročení povolené rychlosti:
- Povolená rychlost: 100 km/h
- Naměřené překročení rychlosti (po odečtení tolerance měření): 16 km/h
- Důkazový prostředek: policejní udání

b) Údaje týkající se vozidla:

- Registrační značka: 6AJ5412
- Země schválení / mezinárodní rozlišovací značka: CZ

Upozornění:

- V případě neuhrazení peněžitého trestu zašlete prosím přiložený formulář správně, úplně a čitelně vyplněný do 2 týdnů uvedenému orgánu.
- Pamatujte prosím, že ve styku s rakouskými orgány je nutno používat německý jazyk.
- Tento dokument byl vyhotoven elektronicky ve smyslu rakouského zákona o elektronické veřejné správě (E-GovG, BGBl I. Nr. 10/2004). Elektronický podpis se nachází na konci přiloženého originálního vyhotovení v německém jazyce.

vyhotoveno elektronicky:

vedoucí úřadovny:

Aigner Barbara, FOI