

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Diplomová práce

Zánik oprávnění k řízení motorových vozidel

Petra Vacíková

Plzeň 2023

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2022/2023

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení:	Petra VACÍKOVÁ
Osobní číslo:	R18M0437P
Studijní program:	M6805 Právo a právní věda
Studijní obor:	Právo
Téma práce:	Zánik oprávnění k řízení motorových vozidel
Zadávací katedra:	Katedra správního práva

Zásady pro vypracování

Osnova

1. Úvod
2. Prameny právní úpravy
3. Vymezení základních pojmů
4. Důvody k zániku řídičského oprávnění
5. Omezení vyplývající z trestního a exekučního řízení
6. Vzdání se řídičského oprávnění
7. Dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení
8. Rozhodovací praxe soudů České republiky
9. Závěr

Rozsah diplomové práce: **50**
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování diplomové práce: **elektronická**

Seznam doporučené literatury:

- PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. Teoretik. ISBN 978-80-7502-221-9.
- VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.
- KOPECKÝ, Martin, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Správní právo: obecná část*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7.
- KOVALČÍKOVÁ, Daniela, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy texty zákonů s komentářem. ISBN 978-80-7400-418-6.
- KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2008. Komentátor. ISBN 978-80-7502-292-9.
- ŠČERBA, Filip. *Trestní zákoník: komentář*. [Praha]: C.H. Beck, [2020]. Beckova edice komentované zákony. ISBN 978-80-7400-807-8.

Vedoucí diplomové práce: **Prof. JUDr. Martin Kopecký, CSc.**
Katedra správního práva

Datum zadání diplomové práce: **24. března 2022**
Termín odevzdání diplomové práce: **31. března 2023**


JUDr. et PhDr. Stanislav Balík, Ph.D.
děkan




Prof. JUDr. Martin Kopecký, CSc.
vedoucí katedry

V Plzni dne 29. září 2022

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Katedra správního práva

Magisterský studijní program „Právo a právní věda“

Obor „Právo“

Vedoucí práce:

Prof. JUDr. Martin Kopecký, CSc.

Katedra správního práva

Diplomová práce

Zánik oprávnění k řízení motorových vozidel

Petra Vacíková

Plzeň 2023

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma: Zánik oprávnění k řízení motorových vozidel zpracovala sama. Veškeré prameny a zdroje informací, které jsem použila k sepsání této práce, byly citovány v poznámkách pod čarou a jsou uvedeny v seznamu použitých pramenů a literatury.

V Plzni dne 31. března 2023

Petra Vacíková

Poděkování

*Na tomto místě bych ráda poděkovala **prof. JUDr. Martinovi Kopeckému, CSc.**, za jeho ochotu, cenné rady, připomínky a vstřícnost, kterou mi v průběhu vedení této práce věnoval. Dále bych ráda poděkovala mé mamince, která mi byla po celou dobu studia velkou inspirací a oporou, babičce a dědečkovi za jejich celoživotní podporu a motivaci ke studiu. V neposlední řadě bych ráda poděkovala mému příteli za jeho stálou podporu a trpělivost.*

Obsah

ÚVOD	1
1. VÝVOJ PRÁVNÍ ÚPRAVY DOPRAVNÍHO PRÁVA V ČESKÉ REPUBLICĚ.....	3
1.1. HISTORIE PRÁVNÍ ÚPRAVY DOPRAVNÍHO PRÁVA SE ZAMĚŘENÍM NA VÝVOJ ŘIDIČSKÉHO OPRÁVNĚNÍ.....	3
1.1.1. Právní úprava před vznikem První republiky	4
1.1.2. Právní úprava po první světové válce	6
1.1.3. Právní úprava v období Protektorátu Čechy a Morava	9
1.1.4. Právní úprava po druhé světové válce.....	11
1.1.5. Právní úprava po roce 1989	13
1.2. SOUČASNÁ PRÁVNÍ ÚPRAVA DOPRAVNÍHO PRÁVA V ČESKÉ REPUBLICĚ.....	14
1.2.1. Zákon o pozemních komunikacích.....	14
1.2.2. Zákon o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu).....	15
1.2.3. Správní řád	16
1.2.4. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich	17
1.2.5. Trestní zákoník	17
1.2.6. Exekuční řád	18
2. VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	19
2.1. ŘIDIČSKÉ OPRÁVNĚNÍ	19
2.1.1. Vznik řidičského oprávnění.....	20
2.1.2. Podmínky udělení a držení řidičského oprávnění	20
2.2. ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ	34
2.2.1. Druhy řidičských průkazů.....	36
3. PRÁVNÍ DŮVODY ZÁNIKU ŘIDIČSKÉHO OPRÁVNĚNÍ.....	38
3.1. ODNĚTÍ ŘIDIČSKÉHO OPRÁVNĚNÍ	38
3.1.1. Odnětí řidičského oprávnění z důvodu pozbytí zdravotní způsobilosti	39
3.1.2. Odnětí řidičského oprávnění z důvodu pozbytí odborné způsobilosti.....	42
3.1.3. Odnětí řidičského oprávnění z důvodu nesplnění podmínek	44
3.2. VZDÁNÍ SE ŘIDIČSKÉHO OPRÁVNĚNÍ.....	45
3.3. POZBYTÍ ŘIDIČSKÉHO OPRÁVNĚNÍ	46
3.3.1. Správní trest zákazu činnosti.....	46
3.3.2. Trest zákazu činnosti	47
3.3.3. Dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení	48
3.3.4. Omezení v trestním řízení.....	49
3.3.5. Podmíněné odložení podání návrhu	51
4. PRÁVNÍ DŮVODY POZASTAVENÍ ŘIDIČSKÉHO OPRÁVNĚNÍ.....	54
ZÁVĚR.....	56

RESUMÉ.....	58
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	59
SEZNAM ZKRATEK.....	63
SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK	65

Úvod

Ústředním tématem této diplomové práce je řídičské oprávnění a jeho zánik. Téma jsem si vybrala, abych uceleně a podrobně shrnula jeden ze základních institutů silničního práva. Považuji je za zajímavé, jelikož zánik oprávnění k řízení motorových vozidel může mít velké dopady do profesního a rodinného života valné části dnešní populace.

Náš každodenní život je velmi ovlivněn silniční dopravou a s okamžikem vzniku řídičského oprávnění se pojí velká míra odpovědnosti spjatá s důsledným dodržováním pravidel silničního provozu. V případě nedodržení těchto pravidel je ohrožen majetek, zdraví a život nejen všech účastníků silničního provozu, nýbrž i těch, kteří se silničního provozu zrovna aktivně neúčastní. Bezpečnost silničního provozu je imanentním znakem silniční dopravy, a tak jakýkoliv prohřešek proti pravidlům silničního provozu je přísně trestán. V konečném důsledku může dojít i k pozbytí podmínek pro udělení a držení řídičského oprávnění, když jednou ze skutečností vedoucích k zániku řídičského oprávnění je právě výkon správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajících v zákazu řízení motorových vozidel. Zmíněné druhy trestání mají motivovat a vychovávat držitele řídičských oprávnění k dodržování pravidel silničního provozu. Samostatnou kapitolou jsou pak skutečnosti vedoucí k zániku řídičského oprávnění s dodržováním pravidel silničního provozu nikterak nesouvisející. Jedná se o exekuci pozastavením řídičského oprávnění, která má přispět k vymožení splnění povinnosti spojené s placením výživného. V neposlední řadě je třeba zmínit skutečnost uložení přiměřeného omezení spočívajícího ve zdržení se řízení motorových vozidel v trestním řízení.

Mým cílem je vymezit v této práci jednotlivé druhy zániku oprávnění k řízení motorových vozidel, ať již z pohledu práva správního, trestního nebo exekučního. Než se však budu věnovat této hlavní problematice, považuji za nezbytné pojednat o hlavních historických milnících vývoje dopravního práva od jeho vzniku až po současnost. V úvodní kapitole se proto soustředím na historický vývoj právní úpravy základních institutů dopravního práva se zaměřením zejména na samotný vznik a vývoj řídičského oprávnění. Ve druhé kapitole se zabývám

výkladem základních legislativních pojmů v rámci platné právní úpravy souvisejících se vznikem a trváním řídičského oprávnění a řídičského průkazu. Tato část je velmi podstatná pro pochopení podstaty a souvislostí jednotlivých skutečností vedoucích k zániku řídičského oprávnění. Třetí a čtvrtou kapitolu věnuji zániku řídičského oprávnění. Vymezuji jeho jednotlivé druhy ve spojení se skutečnostmi k zániku vedoucími.

Cílem této diplomové práce je za pomoci odborné literatury, článků, relevantní judikatury a správních rozhodnutí popsat z teoretického hlediska podstatu a druhy zániku řídičského oprávnění. Problematice se věnuji z pohledu práva hmotného, ale i procesního.

1. Vývoj právní úpravy dopravního práva v České republice

Dopravní právo z hlediska automobilové silniční dopravy je relativně novým právním odvětvím, které si v posledních 130 letech prošlo značným vývojem. Až do 19. století převládala na našem území doprava železniční, která byla po celé jedno století dominantní mechanizovanou dopravou na našem území.¹ Ve 20. století se poprvé společnost setkala s fenoménem tohoto století – automobilem. Tento vynález výrazně ovlivnil život nás všech a je neodmyslitelnou součástí nejen našeho každodenního života, ale i právního řádu.²

Vzhledem k častým a poměrně složitým změnám právní úpravy dopravního práva v minulosti zmíním v kapitole 1.1. pouze její důležité mezníky a zaměřím se zejména na historický vývoj řídičského oprávnění. V kapitole 1.2. se již budu zabývat platnou právní úpravou dopravního práva, přičemž i tato kapitola bude zaměřena především na právní předpisy upravující problematiku řídičského oprávnění a zejména pak jeho zániku.

1.1. Historie právní úpravy dopravního práva se zaměřením na vývoj řídičského oprávnění

Vůbec první udělení řídičského oprávnění je spojeno s vývojem automobilismu. V roce 1888 si o jeho vydání zažádal zakladatel značky Mercedes-Benz – Carl Friedrich Benz. Německý vynálezce si nechal patentovat první vozidlo s benzinovým pohonem. V reakci na stížnosti sousedů na hluk motoru a zápach vycházející z výfuku jeho auta požádal městskou správu o vydání písemného povolení, aby mohl řídit své auto na veřejných cestách. Povolení mělo formu pouhého listu papíru. Řídičský průkaz v podobě jak ho známe dnes byl poprvé povinně zaveden až v Prusku v roce 1903.³

¹ KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 20. ISBN 80-903-1849-5.

² ŠTENBERK, Jan. *Automobilista v zasetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. V Praze: Karolinum, 2008, s. 9. ISBN 9788024614618.

³ *Rodinné listy: Z historie řídičského průkazu [online]. 12/2015. Wolters Kluwer [cit. 2023-02-22]. Dostupné z:*

1.1.1. Právní úprava před vznikem První republiky

Kolem roku 1900 se začaly na silnicích dnešní České republiky postupně objevovat vozy, které poháněl spalovací motor. Zprvu se vyskytovaly velmi ojediněle a zejména ve velkých městech. Z dochovaných informací se podává, že v celém tehdejší Rakousko-Uhersku bylo pouhých 90 automobilů.⁴ Spolu s rozvojem automobilismu a pohybem aut na veřejných komunikacích vznikla potřeba nastavení silničních pravidel a s tím spojená povinnost řidičů podrobit se výcviku včetně složení závěrečné řidičské zkoušky. Zřejmě v roce 1907 vznikla na území Mladé Boleslavi, v rámci automobilové továrny Laurin&Klement, první autoškola v Čechách.⁵

Prvním legislativním dokumentem, který upravoval podmínky jízdy vozů s motorovým pohonem na území českých zemí, bylo poměrně obsáhlé prozatímní nařízení královského místodržitelství č. 10351 (13/1900 z.z., kterým se vydávají prozatímní ustanovení o jízdě vozy automobilními a koly motorovými na veřejných silnicích a cestách pro Čechy s výjimkou Prahy), vydané dne 29. ledna 1900. Toto nařízení bylo dočasné a z dnešního pohledu obsahovalo místy až úsměvná ustanovení o regulaci rychlosti automobilu, jako například „*Rychlost jízdy nesmí býti v uzavřených osadách větší, než kolik obnáší rychlost koně v čerstvém klusu*“.⁶ V uvedeném nařízení nebylo zatím nikterak upraveno povinné složení řidičských zkoušek. Řidiči se připravovali v rámci továren, ve kterých auta byla vyráběna. Při prodeji vozu byl jeho majitel proškolen s jeho ovládním a uvedením do provozu.⁷

Nařízení královského místodržitelství č. 10351 bylo v platnosti celkem 5 let, poté jej dne 27. září 1905 nahradilo jednotné nařízení ministerstva vnitra č. 156/1905 ř.z., o jízdách silostrojích, které platilo pro celé území Rakouska-Uherska. Poprvé se v tomto nařízení setkáváme s definicí úředního povolení k samostatnému řízení motorového vozidla s výjimkou motocyklů, které se

<https://www.aspi.cz/casopis/rodinnelisty/Um9MaS8yMDE1L1JvTGktMjAxNS0xMi5wZGY6TS14Nk9iZEI2R1RZSlByYVRlOWFJLV9aMFVv>

⁴ KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 20-21. ISBN 80-903-1849-5.

⁵ *Právněhistorické studie: Vývoj přípravy řidičů v českých zemích do roku 1989* [online]. 51/1. Nakladatelství Karolinum, 2021, s. 90. [cit. 2023-02-22]. ISSN 0079-4929. Dostupné z: https://karolinum.cz/data/cascislo/8943/PHS_51_1.pdf

⁶ KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 21. ISBN 80-903-1849-5.

⁷ *Právněhistorické studie: Vývoj přípravy řidičů v českých zemích do roku 1989* [online]. 51/1. Nakladatelství Karolinum, 2021, s. 88. [cit. 2023-02-22]. ISSN 0079-4929. Dostupné z: https://karolinum.cz/data/cascislo/8943/PHS_51_1.pdf

nazývalo „jízdna licence“. Jízdná licence byla dokonce opatřena fotografií řidiče a svým zpracováním se již podobala dnešnímu řidičskému průkazu.⁸ Ustanovení § 21 nařízení č. 156/1905 ř.z., o jízdách silostrojích, stanovilo: „*Ze samostatného řízení jízdých strojů jsou vyloučeny takové osoby, kterým není aspoň 18 let*“. Podmínkou pro udělení jízdny licence bylo dosažení věkové hranice 18 let. Dále musely žadatelé prokázat svoji způsobilost k řízení před komisařem jmenovaným místodržitelstvím. Komisař ověřoval zejména jejich znalosti o fungování strojního zařízení vozidla a praktickou způsobilost k řízení. Aby žadatel mohl vykonat praktickou zkoušku, musel si zpravidla opatřit svůj vlastní automobil.⁹

Na začátku 20. století již byly automobily schopny překračovat hranice, z čehož vyvstala potřeba a stanovení základních pravidel dopravního práva na mezinárodní úrovni.¹⁰ Dne 11. října 1909 byla v Paříži přijata Mezinárodní smlouva o jízdě automobily č. 505 (dále jen jako „Pařížská úmluva“), která upravovala jízdu automobilů na veřejných pozemních komunikacích. Jednou ze smluvních stran bylo Rakousko-Uhersko a Pařížská úmluva tak platila i na území českých zemí, tj. závazky z ní plynoucí musely být promítnuty do vnitrostátního řádu.¹¹ Pařížská úmluva nastavila základní bezpečnostní požadavky a opatření, které musely splňovat automobily užívané k přeshraniční jízdě. Článek 1 Pařížské úmluvy vymezoval zejména technické předpoklady, když stanovil: „*Zařízení automobilu musí býti spolehlivé a musí býti provedeno tak, aby zamezilo, pokud jest možno, každé nebezpečí ohně nebo výbuchu, nesmí plašiti svým hlukem zvířata jízdna neb tažná, nesmí způsobovati žádné jiné nebezpečí pro silniční vozbu a obtěžovati dýmem nebo parou příliš mimojdoucí*“. Zatímco v článku 2 Pařížské úmluvy byly stanoveny podmínky, kterým musel vyhovět řidič automobilu, jenž musel být starší 18 let a musel vlastnit řidičské oprávnění. Hlavním předpokladem pro jízdu do zahraničí byl mezinárodní jízdny výkaz osvědčující, že řidič, vozidlo

⁸ *Právněhistorické studie: Vývoj přípravy řidičů v českých zemích do roku 1989* [online]. 51/1. Nakladatelství Karolinum, 2021, s. 89. [cit. 2023-02-23]. ISSN 0079-4929. Dostupné z: https://karolinum.cz/data/cascislo/8943/PHS_51_1.pdf

⁹ Tamtéž, s. 89.

¹⁰ ŠTENBERK, Jan. *Automobilista v zasetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. V Praze: Karolinum, 2008, s. 77. ISBN 9788024614618.

¹¹ *Právněhistorické studie: Vývoj přípravy řidičů v českých zemích do roku 1989* [online]. 51/1. Nakladatelství Karolinum, 2021, s. 89. [cit. 2023-02-23]. ISSN 0079-4929. Dostupné z: https://karolinum.cz/data/cascislo/8943/PHS_51_1.pdf

i mezinárodní poznávací značka odpovídají administrativním a technickým nezbytnostem.¹²

V návaznosti na Pařížskou úmluvu bylo nutné přistoupit ke změnám i ve vnitrostátním právu. Původní nařízení č. 156/1905 ř.z., o jízdách silostrojích, bylo zrušeno a nahrazeno dne 25. dubna 1910 nařízením ministerstva vnitra č. 81/1910 ř.z., jímž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu jízdých silostrojů (automobilů, motorových vlaků a motorových kol). Tento výnos platil na našem území i po zániku Rakouska-Uherska, kdy k Pařížské úmluvě v roce 1921 přistoupilo Československo a zákonem č. 505/1921 Sb., o jízdě automobily, převzalo podmínky provozu na veřejných silnicích.¹³ Nové nařízení se příliš nelišilo od nařízení předchozího. Podrobněji byly například rozvedeny podmínky týkající se schvalování vozidel k provozu na silnicích a větší pozornost byla také věnována samotnému řidičskému oprávnění. Ustanovení § 22 nařízení č. 81/1910 ř.z., jímž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu jízdých silostrojů (automobilů, motorových vlaků a motorových kol), stanovilo, že samostatně řídit jízdé silostroje o více než jedné koleji, je dovoleno pouze těm osobám, které vykazují svoji odbornou způsobilost. Odborná způsobilost se osvědčovala úředním povolením s fotografií řidiče, nazývaným „vůdčí list“, který se rozděloval do 3 skupin – k řízení motocyklů s postranním vozíkem, motorových vozidel pro přepravu osob a motorových vozidel pro přepravu nákladů, přičemž k řízení motocyklu bez postranního vozíku nebylo žádné oprávnění vyžadováno. Spolu se zájmem o řidičské oprávnění vzrostla potřeba rozvoje autoškol, které vyžadovaly přísný dohled.¹⁴

1.1.2. Právní úprava po první světové válce

V období první světové války vývoj dopravního práva logicky stagnoval. Ze strany exekutivy došlo ke značnému omezení soukromé motorové dopravy, automobily byly považovány za věci zbytečné a přepychové. Příkladem takového omezení je vládní nařízení č. 258/1919 z. a n., o zákazu jízd soukromými osobními

¹² ŠTENBERK, Jan. *Automobilista v zajetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. V Praze: Karolinum, 2008, s. 78. ISBN 9788024614618.

¹³ KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 35. ISBN 80-903-1849-5.

¹⁴ ŠTENBERK, Jan. *Automobilista v zajetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. V Praze: Karolinum, 2008, s. 81-82. ISBN 9788024614618.

automobily, přičemž výjimku z tohoto zákazu měli pouze lékaři nebo osoby se zvláštním povolením. Tresty za porušení tohoto nařízení byly relativně vysoké, až 5000 Kč či 6 týdnů zbavení osobní svobody. Nařízení omezilo i přeshraniční automobilovou dopravu a základním dopravním prostředkem mezi státy se tak stala železnice. Zákaz jízdy osobními automobily byl zrušen až 2 roky po skončení války v roce 1921. V tomto období se začala utvářet nová legislativa na úseku dopravního práva. Nařízení presidenta zemské správy politické v Praze č. 310/1920 Sb. z. a n., o vyzkoušení motorových vozidel, jakož i zkouškách řidičů takových vozidel v Čechách, ze dne z 22. dubna 1920, upravilo podmínky pro vydání povolení k provozu na veřejných silnicích, zejména upřesnilo pravidla pro zkoušky budoucích řidičů. Řidičské zkoušky prováděli zkušení komisaři, kteří byli rozděleni do obvodů. O připuštění ke zkoušce bylo nutné žádat u zemské správy politické.¹⁵

S dalším rozvojem automobilismu se stávající právní úprava dopravního práva ukazovala jako zastaralá a nedostačující. S nárůstem zájmu o řidičské průkazy začala na silnicích stoupat nehodovost. Ze statistik policejních orgánů vyplynulo, že nejčastěji se dopravních nehod účastnili mladí řidiči s nedostatkem zkušeností, kteří neuměli reagovat na situace v rámci silničního provozu, nedokázali odhadnout chování jiných účastníků silničního provozu či na silnicích příliš riskovali. V reakci na tato zjištění vznikaly návrhy nových legislativních předpisů ke zpřísnění pravidel silničního provozu a tím k omezení časté nehodovosti. V roce 1921 byl dvěma tehdejšími senátory předložen návrh na vydání zákona, který by zvyšoval věkovou hranici k získání řidičského oprávnění motorových vozidel na 19 let a zároveň měly být k závěrečné zkoušce připuštěny pouze osoby vyučené v rámci kovoobráběcích oborů. Tento návrh neměl úspěch, byl diskriminační a zcela neslučitelný s mezinárodními závazky, zejména s Pařížskou úmluvou z roku 1909, s níž musela být tehdejší vnitrostátní právní úprava v souladu.¹⁶

V listopadu 1935 proběhla velká rekodifikace dopravního práva, jež sjednotila silniční provoz na území celého tehdejšího Československa. Základní pravidla dopravního provozu tehdy upravil zákon č. 81/1935 Sb. z. a n., o jízdě

¹⁵ ŠTENBERK, Jan. *Automobilista v zajetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. V Praze: Karolinum, 2008, s. 86-88. ISBN 9788024614618.

¹⁶ *Právněhistorické studie: Vývoj přípravy řidičů v českých zemích do roku 1989* [online]. 51/1. Nakladatelství Karolinum, 2021, s. 92. [cit. 2023-02-25]. ISSN 0079-4929. Dostupné z: https://karolinum.cz/data/cascislo/8943/PHS_51_1.pdf

motorovými vozidly (dále jen jako „zákon o jízdě motorovými vozidly“), který nabyl účinnosti dne 1. listopadu 1935. Jedná se o velmi obsáhlý právní předpis 30. let 20. století členěný do 16 oddílů a 97 paragrafů, který s drobnými změnami tvoří základ dnešní právní úpravy dopravního práva. Právě tento zákon vymezuje podmínky pro udělení řidičského oprávnění tak, jak je zná současná právní úprava. Podle ustanovení § 12 odst. 1 zákona o jízdě motorovými vozidly, mohl řidičské oprávnění získat každý československý občan, který dosáhl 18 let věku a zároveň úspěšně složil zkoušku. Za řidiče byl oproti původní právní úpravě považován i řidič motocyklu.¹⁷ K získání řidičského oprávnění bylo třeba splnit rovněž podmínku odborné způsobilosti k příslušné řidičské kategorii, která se prokazovala zkouškou před zkušebním komisařem jmenovaným zemským úřadem. O duševní a tělesné způsobilosti rozhodoval úřední lékař.¹⁸ Zákon obsahoval navíc ustanovení týkající se přestupků na úseku dopravního práva, a to včetně trestů za porušení jeho ustanovení či ustanovení provádějícího nařízení. Okresním úřadem mohla být uložena pokuta ve výši až 2000 Kč nebo trest odnětí svobody až na 5 dnů, v případě přitěžujících okolností pokuta až do výše 5000 Kč nebo trest odnětí svobody až na 14 dnů.¹⁹ Uvedený zákon v neposlední řadě upravoval institut zániku řidičského oprávnění, přičemž ustanovení § 14 zákona o jízdě motorovými vozidly, stanovilo, že oprávnění řídit motorové vozidlo zaniká, zemře-li oprávněná osoba, vzdá-li se osoba řidičského oprávnění či bylo-li této osobě navždy řidičské oprávnění odňato. Odejmout řidičské oprávnění mohl správní úřad pouze za splněných podmínek uvedených v § 15 zákona o jízdě motorovými vozidly.

Vládní nařízení č. 203/1935 Sb. z. a n., kterým se provádí zákon o jízdě motorovými vozidly, v ustanovení § 68 odst. 1 uvádí 4 různé kategorie řidičského oprávnění – do I. kategorie patřila všechna dvoukolová motorová vozidla, do II. kategorie motorová vozidla více než dvoukolová do celkové hmotnosti 2,6 tuny, III. kategorie patřila motorovým vozidlům o hmotnosti od 2,6 tuny do 3,5 tuny. Do poslední IV. kategorie se řadila všechna motorová vozidla o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny. V rámci těchto kategorií se dále rozlišovaly 3 typy pohonů – spalovací,

¹⁷ *Právněhistorické studie: Vývoj přípravy řidičů v českých zemích do roku 1989* [online]. 51/1. Nakladatelství Karolinum, 2021, s. 93. [cit. 2023-02-25]. ISSN 0079-4929. Dostupné z: https://karolinum.cz/data/cascislo/8943/PHS_51_1.pdf

¹⁸ § 12 odst. 3 zákona č. 81/1935 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly

¹⁹ § 80 odst. 1 odst. 1 zákona č. 81/1935 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly

parní a elektrický. Řidič s oprávněním spadajícím do vyšší kategorie měl zároveň nárok řídit vůz kategorie nižší.²⁰

1.1.3. Právní úprava v období Protektorátu Čechy a Morava

Vytvoření Protektorátu Čechy a Morava, výnosem č. 75/1939 Sb. z. a n., ze dne 16. března 1939, velmi zasáhlo a ovlivnilo každodenní životy místních obyvatel, včetně řidičů na silnicích. Automobilové dopravě byla v tehdejší době věnována velká pozornost, neboť měla během válečného konfliktu strategickou úlohu. Od září 1939 mohla být motorová vozidla užívána jen ve veřejném zájmu, přičemž k jízdě muselo být vždy uděleno zvláštní povolení vydávané okresními úřady a zástupci německé správy. V tomto období byla přijata téměř zcela nová komplexní úprava pravidel silničního provozu, dosavadní právní řád musel být harmonizován s tehdejšími platnými právními předpisy na území Německa. Dne 27. září 1939 byla s účinností od 1. listopadu 1939 přijata celkem 3 vládní nařízení. Prvním takovým právní předpisem bylo vládní nařízení č. 241/1939 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly, jehož obsahem byla základní obecná ustanovení o podmínkách uvedení motorového vozidla do provozu, o řidičích motorových vozidel, o povinném ručení a o přestupcích na úseku dopravního práva.²¹ Ustanovení § 2 odst. 2 vládního nařízení č. 241/1939 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly, stanovilo povinnost prokazovat oprávnění k řízení motorových vozidel řidičským průkazem.

Dalším nařízením bylo vládní nařízení č. 242/1939 Sb. z. a n., o chování v silniční dopravě (dopravní řád silniční). Toto nařízení upravovalo chování všech účastníků silničního provozu. Především byl uzákoněn pravostranný provoz a stanoveny nové rychlostní limity. V obci byla stanovena nejvyšší povolená rychlost 40 km/h, mimo obec a na dálnicích pro osobní auta a motocykly pak 80 km/h. Pro ostatní motorová vozidla platil rychlostní limit 60 km/h. Uvedené nařízení dále

²⁰ § 68 odst. 3 vládního nařízení č. 203/1935 Sb. z. a n., kterým se provádí zákon o jízdě motorovými vozidly

²¹ ŠTENBERK, Jan. *Automobilista v zajetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. V Praze: Karolinum, 2008, s. 118-119. ISBN 9788024614618.

upravovalo přednost v jízdě či vzhled osvětlení vozidel, jakož i přestupky proti bezpečnosti na silnicích.²²

Vládní nařízení č. 243/1939 Sb. z. a n., o připuštění osob a vozidel k dopravě (řád o připuštění k silniční dopravě), stanovilo zejména podmínky pro získání a vydání řidičského průkazu a podmínky pro provoz motorových vozidel po komunikaci.²³ Tímto vládním nařízením byly zavedeny zcela nové 4 kategorie řidičských oprávnění, přičemž skupiny dle pohonu zůstaly zachovány. Do I. třídy spadala všechna motorová vozidla jejichž obsah válců přesahoval 250 cm³, II. třída umožňovala řídit všechna vozidla s vlastní hmotností převyšující 3,5 tuny, III. byla vymezena negativně, přičemž opravňovala řídit všechna vozidla, která nespadala do žádné kategorie. Do poslední IV. kategorie patřila menší vozidla, jejichž válec nepřesahoval 250 cm³ a jejichž rychlost dosáhla maximálně 20 km/h. Řídit vozidlo patřící do IV. třídy mohla osoba starší 16 let, zbylé tři třídy mohly řídit osoby od 18 let. K získání řidičského oprávnění již nemuseli žadatelé prokazovat svoji zdravotní způsobilost lékařským posudkem. To však neplatilo v případě, když komisař při skládání zkoušky pojal podezření o stavu zdravotní způsobilosti uchazeče. Řidičské oprávnění bylo možné získat jen po absolvování kurzu, k jehož navštěvování musel uchazeč získat povolení. Bez povolení bylo možné získat pouze řidičské oprávnění IV. třídy. Povolení udělovaly oberlandráty, a to pouze ve zvláště důležitých případech. V souvislosti s poněkud složitým procesem získání řidičského oprávnění výrazně poklesl samotný zájem o jeho získání, což v konečném důsledku vedlo ke zrušení autoškol. Například pouze v roce 1940 ukončilo svoji činnost 44 autoškol. Rasová diskriminace této doby se promítla i do dopravního práva. Dne 11. ledna 1941 byly oběžníkem protektorátního ministerstva vnitra č. 38 vybídnuty okresní úřady, aby Židům odňaly řidičské a jízdni průkazy. Zároveň platilo, že nové řidičské či jízdni průkazy nebyly Židům již vydávány.²⁴

Z důvodu silného poněmčování byla v roce 1941 vládním nařízením č. 179/1941 Sb. z. a n., o výměně řidičských průkazů pro motorová vozidla, stanovena výměna řidičských průkazů vydaných před 1. listopadem 1939. Nové řidičské průkazy byly dvojjazyčné a nové zkoušky z řidičovy odborné způsobilosti se již

²² ŠTENBERK, Jan. *Automobilista v zajetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. V Praze: Karolinum, 2008, s.119-120. ISBN 9788024614618

²³ Tamtéž, s. 120.

²⁴ *Právněhistorické studie: Vývoj přípravy řidičů v českých zemích do roku 1989* [online]. 51/1. Nakladatelství Karolinum, 2021, s. 94-95. [cit. 2023-02-27]. ISSN 0079-4929. Dostupné z: https://karolinum.cz/data/cascislo/8943/PHS_51_1.pdf

nekonaly. Výměna musela být provedena do 15. května 1942, tímto dnem také pozbývaly platnosti stará řidičská oprávnění.²⁵

1.1.4. Právní úprava po druhé světové válce

Po druhé světové válce byla jedním z nejdůležitějších cílů oprava poškozených a zničených silnic, přičemž v tomto období zároveň docházelo k vyčíslení způsobených škod. K jejich úhradě však nikdy nedošlo.²⁶

Právní předpisy, které byly vydané v období Protektorátu Čechy a Morava, zůstaly v účinnosti i po konci druhé světové války a to i přes to, že se v červenci roku 1945 ministerstvo dopravy dohodlo se Slovenskou národní radou na tom, že se právní unifikace automobilového práva vrátí k právnímu stavu dle zákona č. 81/1935 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly. Ministerstvo dopravy však záhy změnilo svůj názor a začalo trvat na platnosti všech dopravních právních předpisů, které byly vydány za období protektorátu. Tím došlo k rozdvojení právní úpravy dopravního práva v českých zemích a na Slovensku. Nejednotná právní úprava představovala řadu komplikací a ve společnosti panovala právní nejistota. V tomto období byla vydána řada směrnic, které se snažily tyto komplikace vyjasnit – například byly uznávány nejen vyměněné protektorátní řidičské průkazy dle vládního nařízení č. 179/1941 Sb. z. a n., o výměně řidičských průkazů pro motorová vozidla, ale i staré meziválečné vůdčí listy.²⁷

Od 1. dubna 1949 bylo oběžníkem ministerstva dopravy zrušeno povolení k jízdě, které bylo vydáváno pouze ve veřejném zájmu. Od tohoto okamžiku mohla být používána všechna evidovaná vozidla bez omezení, následkem čehož došlo ke zvýšení provozu na silnicích o 30-50 %. V důsledku zvýšení provozu na silnicích zavedlo ministerstvo dopravy povinné přezkušování a doškolování řidičů z důvodu dlouhé absence řízení automobilu. Přezkoušení byli všichni řidiči, kteří získali řidičský průkaz před 1. říjnem 1948 a v případě jejich neúspěchu jim bylo řidičské

²⁵ *Právněhistorické studie: Vývoj přípravy řidičů v českých zemích do roku 1989* [online]. 51/1. Nakladatelství Karolinum, 2021, s. 96. [cit. 2023-02-27]. ISSN 0079-4929. Dostupné z: https://karolinum.cz/data/cascislo/8943/PHS_51_1.pdf

²⁶ KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 57-58. ISBN 80-903-1849-5.

²⁷ *Právněhistorické studie: Vývoj přípravy řidičů v českých zemích do roku 1989* [online]. 51/1. Nakladatelství Karolinum, 2021, s. 97. [cit. 2023-03-01]. ISSN 0079-4929. Dostupné z: https://karolinum.cz/data/cascislo/8943/PHS_51_1.pdf

oprávnění odebráno. V roce 1949 začala vzkvétat prestiž autoškol a jejich vývoj směřoval k jednoznačné centralizaci přípravy budoucích řidičů.²⁸

V roce 1949 byla přijata na konferenci v Ženevě Mezinárodní úmluva o silničním provozu. Československá vláda vyslovila s touto úmluvou souhlas dne 20. prosince 1949 a prezident ji ratifikoval dne 26. září 1950. Úmluva zejména obsahovala zásady bezpečné jízdy a základní technické požadavky na stav vozidel. V zemích, kde byl pravostranný provoz, stanovila úmluva „pravidlo pravé ruky“ na neznačených křižovatkách.²⁹ Nově bylo zavedeno unifikované dělení skupin řidičských oprávnění A-E. Mezinárodní úprava se promítla i do vnitrostátního právního řádu, konkrétně prováděcí vyhláškou ministerstva dopravy č. 328/1951 Ú. l., o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu, ze dne 22. října 1951.³⁰

V roce 1950 byl vydán zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích, který obsahoval celkem 24 paragrafů, v jejichž jednotlivých ustanoveních odkazoval na prováděcí předpisy. Tento zákon rovněž zrušil dosavadní koncese soukromých autoškol, které provozovaly výcvik řidičů motorových vozidel. Důvodem vedoucím k jejich zrušení byl jejich primární zájem o podnikatelský zisk, který převládal nad kvalitou přípravy řidičů. Na základě výše zmíněného zákona byla vydána vyhláška č. 407/1950 Ú. l., o organizačním řádu učilišť pro výcvik řidičů motorových vozidel, která stanovila přesnou učební osnovu a minimální hodinovou dotaci v rámci přípravy na jednotlivé skupiny řidičských oprávnění.³¹

Zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích, byl zanedlouho zrušen vládním nařízením č. 54/1953, o provozu na silnicích. Na základě tohoto nařízení nově vznikly dopravní inspektoráty, jejichž hlavním úkolem byla péče o bezpečnost a plynulost provozu na silnicích.³² Vládní nařízení č. 54/1953, o provozu na silnicích, provázely další vyhlášky ministerstva vnitra. Příkladem může být vyhláška ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu, či vyhláška ministerstva vnitra č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, která ve svém

²⁸ ŠTENBERK, Jan. *Automobilista v zasetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. V Praze: Karolinum, 2008, s.133. ISBN 9788024614618

²⁹ Tamtéž, s. 135-136.

³⁰ *Právněhistorické studie: Vývoj přípravy řidičů v českých zemích do roku 1989* [online]. 51/1. Nakladatelství Karolinum, 2021, s. 100. [cit. 2023-03-01]. ISSN 0079-4929. Dostupné z: https://karolinum.cz/data/cascislo/8943/PHS_51_1.pdf

³¹ Tamtéž, s. 99.

³² § 1 odst. 1 vládního nařízení č. 54/1953, o provozu na silnicích.

§ 10 stanovila: *Po úspěšném složení zkoušky vydá okresní dopravní inspektorát žadateli o řidičské oprávnění řidičský průkaz s vložkou. V této vložce vyznačují orgány Veřejné bezpečnosti závažnější dopravní přestupky. Řidič má nárok na vydání nové vložky po uplynutí šesti měsíců od posledního vyznačeného přestupku.*“ Tato vyhláška byla zrušena až 31. ledna 2001 vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 31/2001, o řidičských průkazech a o registru řidičů.

Dle inventarizace, která proběhla k 31. prosinci 1986, bylo československé dopravní právo upraveno zhruba 4 000 právními předpisy.³³

1.1.5. Právní úprava po roce 1989

Po sametové revoluci v roce 1989 si naše společnost procházela uvolněním morálních zásad a všeobecným úpadkem, který se v konečném důsledku promítl i do dopravního práva. Vážnost předpisů upravující provoz na silnicích výrazně poklesla v porovnání se situací, která se zde vyskytovala před rokem 1989. Problematiku bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích upravovalo dlouhých 44 let již výše zmíněné vládní nařízení č. 54/1953, o provozu na silnicích a dále prováděcí předpisy s ním související na jeho základě vydané. Jedním z takových prováděcích předpisů vydaných v tomto období byla vyhláška č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, o jejíž platnosti panovaly ve společnosti jisté pochybnosti. Ty se později promítly do chování některých účastníků silničního provozu, ve smyslu jejího nedodržování, ale také ve smyslu zpochybňování pravomocí orgánů policie.³⁴

Z důvodu opovrženého chování řidičů na pozemních komunikacích představujícího vysoké riziko ohrožení na životech, zdraví a majetku ostatních účastníků na pozemních komunikacích, bylo příslušnými kompetentními orgány rozhodnuto o výrazné změně legislativní úpravy dopravního práva.³⁵

³³ KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 97. ISBN 80-903-1849-5.

³⁴ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi, aneb, Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. Praha: Linde, 2002, s. 14. ISBN 80-7201-321-1.

³⁵ Tamtéž, s. 15.

1.2. Současná právní úprava dopravního práva v České republice

Oblast silničního provozu se řídí mnoha právními předpisy a pravidla chování pro konkrétní situace tak mohou být vyjádřena v několika různých právních předpisech zároveň.³⁶ V souvislosti s tím je zapotřebí vycházet z premisy, kterou vyslovil Nejvyšší správní soud (dále jen jako „NSS“) v rozsudku ze dne 13. května 2004, č.j. 1 As 9/2003-90: *„Právní řád České republiky tvoří jednotný celek, jehož jednotlivé části jsou spolu ve vzájemných systémových souvislostech. Konkrétní pravidlo chování proto bývá vyjádřeno často nikoliv v jediném předpise, ale v několika předpisech, případně neposkytují-li jeden právní předpis jednoznačnou odpověď na určitou právní otázku, je nezbytné vyložit ji v systémových souvislostech s předpisy ostatními tak, aby tato otázka byla spravedlivě a rozumně zodpovězena.“*³⁷

V současné době dopravní právo upravuje v platném českém právním řádu celá řada zákonných i podzákonných právních předpisů, jejichž hlavním společným účelem je zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Stěžejními právními předpisy, které komplexně upravují a ve kterých je kodifikováno dopravní právo v České republice, je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění (dále jen jako „ProvPoz“) a zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění (dále jen jako „PozKom“).

1.2.1. Zákon o pozemních komunikacích

Dne 1. dubna 1997 na našem území nabyl účinnosti PozKom, k jehož přijetí vedla tehdejší potřeba legislativních změn. Jak uvádí důvodová zpráva k návrhu PozKom, právní úprava, která platila před přijetím tohoto zákona, již nevyhovovala tehdejšímu politickému a ekonomickému podmínkám. Zároveň byla předchozí platná právní úprava technicky velmi zastaralá a nebyla ani v souladu s tehdejšími

³⁶ NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, s. 3. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941.

³⁷ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13.05.2004, č.j. 1 As 9/2003-90.

předpisy platnými v ostatních státech Evropské Unie (dále jen jako „EU“).
Důvodová zpráva se již zmiňuje o plánu přijetí ProvPoz.³⁸

Předmětem PozKom je zejména kategorizace pozemních komunikací, jejich stavba, podmínky užívání a jejich ochrana, dále práva a povinnosti pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.³⁹ Definici pozemní komunikace uvádí Prozkom v ustanovení § 2 odst. 1, kdy za pozemní komunikaci označuje dopravní cestu určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a zároveň i bezpečnosti. Odstavec 2 téhož ustanovení dále rozděluje pozemní komunikace na tyto kategorie: dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.

1.2.2. Zákon o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu)

I ProvPoz byl přijat z důvodu tehdejší zastaralosti právní úpravy a potřeby legislativních změn. Stěžejní předpis, který upravoval řídicí oprávnění před přijetím tohoto zákona, byl vydán v roce 1964. Tehdy na našem území rovněž probíhala reforma veřejné správy. V roce 2001 došlo k přenesení působnosti, kterou do té doby vykonávaly dopravní inspektoráty Policie České republiky, na tehdejší okresní úřady a dále k přenesení působnosti, kterou do té doby vykonávalo Ministerstvo vnitra jako ústřední orgán státní správy, na Ministerstvo dopravy a spojů. V kompetenci Policie České republiky nadále zůstal dohled nad bezpečností silničního provozu, objasňování dopravních nehod a projednávání přestupků na úseku bezpečnosti silničního provozu v blokovém řízení.⁴⁰

ProvPoz nabyl účinnosti dne 1. ledna 2001. Hlavním účelem tohoto zákona je především stanovení podmínek k zajištění bezpečného provozu na veřejně přístupných pozemních komunikacích, a to zejména cestou stanovení práv a

³⁸ Důvodová zpráva k zákonu č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích [online]. [cit. 2023-02-03]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/eknih/1996ps/tisky/t004300c.htm>

³⁹ § 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

⁴⁰ Vládní návrh na vydání zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, vč. důvodové zprávy. Sněmovní tisk 477/0 [online]. Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR [cit. 2022-02-03] Dostupné také z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=28282>

povinností účastníků silničního provozu a vymezení působnosti a pravomoci orgánů státní správy pro uvedenou oblast.⁴¹

Z pohledu problematiky a řídičského oprávnění a jeho zániku je ProvPoz stěžejním zákonem. Dle ustanovení § 1 ProvPoz tento zákon upravuje práva a povinnosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení na pozemních komunikacích, řídičská oprávnění a řídičské průkazy, působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech pozemních komunikací. S ohledem na časté novelizace není tento výčet kompletní, chybí zde například zmínka o právní úpravě bodového systému nebo přestupků, není zde zmíněna ani právní úprava registru řídičů. ProvPoz rovněž upravuje i výkon státní správy, státní odborný dozor a vrchní státní odborný dozor ve věcech na pozemních komunikacích.⁴² Ustanovení obsažená v tomto zákoně jsou dále podrobněji upravena v prováděcích vyhláškách, jimiž je například vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 31/2001 Sb. o řídičských průkazech a o registru řídičů.

ProvPoz zavedl rovněž v ustanovení § 2 řadu legislativních zkratk, které dále používá v ostatních svých ustanoveních.

1.2.3. Správní řád

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen jako „SpŘ“) má povahu obecného procesního předpisu neboli předpisu *lex generalis*. Obsahem ustanovení SpŘ je obecná úprava správních postupů při výkonu působnosti v oblasti veřejné správy. Tyto postupy mohou být dále upravovány speciálními zákony. *Lex specialis* dále stanoví podrobnosti či odchylky od této obecné právní úpravy, přičemž se uplatňuje pravidlo „*lex specialis derogat legi generali*“. SpŘ má vůči speciálním zákonům subsidiární charakter⁴³, který je vyjádřen v samotném ustanovení § 1 odst.

⁴¹ Vládní návrh na vydání zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, vč. důvodové zprávy. Sněmovní tisk 477/0 [online]. Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR [cit. 2022-02-03] Dostupné také z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=28282>

⁴² VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4. s. 195.

⁴³ KOPECKÝ, Martin, Josef STAŠA a kol. *Správní řád: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764224. s. 7.

2 SpŘ, který říká, že „*Správní řád se použije vždy, pokud zvláštní zákon nestanoví jiný postup.*“

V ustanovení § 129 ProvPoz je blíže specifikován vztah ProvPoz ke SpŘ. Specialitu ProvPoz k obecné úpravě obsažené v SpŘ můžeme například spatřit při odvolání proti rozhodnutí o odnětí řídičského oprávnění, omezení řídičského oprávnění nebo o zadržení řídičského průkazu. V obecné úpravě konkrétně v ustanovení § 85 odst. 1 SpŘ je stanoveno, že „*Nestanoví-li zákon jinak, má včas podané a přípustné odvolání odkladný účinek*“. ProvPoz v ustanovení § 129 odst. 3 stanoví, že se tento odkladný účinek při odvolání proti rozhodnutí o odnětí řídičského oprávnění, omezení řídičského oprávnění nebo o zadržení řídičského průkazu, vylučuje. V tomto případě se jedná o vyloučení odkladného účinku na základě zákona.

1.2.4. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

Řízení o dopravních přestupcích podrobněji upravuje zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen jako „PřesZ“) a dále SpŘ, přičemž PřesZ má povahu speciálního zákona k obecné úpravě obsažené v SpŘ. PřesZ upravuje též druhy správních trestů, ochranných opatření a zásady pro jejich ukládání.⁴⁴ V souvislosti s tématem této diplomové práce bude věnována pozornost správnímu trestu zákazu činnosti, který je upraven v ustanovení § 47 PřesZ, a to konkrétně správnímu trestu zákazu činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel.

1.2.5. Trestní zákoník

Protiprávní činy na úseku silničního provozu, které již nelze zařadit do kategorie přestupků, neboť nesou znaky závažnějších a společensky škodlivějších protiprávních činů⁴⁵ naplňujících skutkovou podstatu některého z trestného činu, upravuje zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník (dále jen jako „TrZ“). K odpovědnosti za trestný čin je zapotřebí úmyslného zavinění, pokud zákon

⁴⁴ § 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

⁴⁵ § 12 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

nestanoví, že postačí pouze zavinění z nedbalosti.⁴⁶ Z pohledu trestního zákoníku se budu v této diplomové práci zabývat pouze trestem zákazu činnosti uvedeným v ustanovení § 73 TrZ, který je typickou trestněprávní sankcí za nejzávažnější porušení pravidel silničního provozu, ale i alternativním trestem k nepodmíněnému trestu odnětí svobody. Je ukládán soudy zejména ve spojení s jiným trestem. Může být však uložen i samostatně, jsou-li k tomu splněny podmínky stanovené zákonem.⁴⁷

1.2.6. Exekuční řád

Zákon č. 120/2001 Sb., o soudních exekutorech a exekuční činnosti (exekuční řád) a o změně dalších zákonů (dále jen jako „EŘ“), vymezuje v ustanovení § 59 odst. 1 různé druhy možností, jak provést exekuci ukládající zaplacení peněžité částky. Jednou z těchto možností je i pozastavení řidičského oprávnění. Uvedená možnost přichází však v úvahu pouze při vymáhání pohledávek dlužného výživného na nezletilé dítě anebo na zletilé dítě do 26 let věku, které se studiem soustavně připravuje studiem na své budoucí povolání.⁴⁸ Pozastavení řidičského oprávnění není zánikem tohoto oprávnění, ale je jeho značným omezením, neboť po dobu tohoto opatření se držitel řidičského oprávnění musí zdržet řízení motorového vozidla. V této diplomové práci bude předmětný institut více rozveden a zároveň bude též vysvětlen rozdíl mezi pozbytím a pozastavením řidičského oprávnění.

⁴⁶ § 13 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

⁴⁷ § 73 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

⁴⁸ § 71a odst. 1 zákona č. 120/2001 Sb., zákon o soudních exekutorech a exekuční činnosti (exekuční řád) a o změně dalších zákonů

2. Vymezení základních pojmů

V souvislosti s tématem této diplomové práce považuji za důležité nejprve vymežit dva základní pojmy, jimiž jsou řídičské oprávnění a řídičský průkaz. Jedná se o dva úzce spolu související pojmy, avšak zároveň o pojmy zcela odlišné, které jsou často promiscue zaměňovány či dokonce považovány za pojem jediný. To, že se jedná o dva rozdílné pojmy, naznačuje i fakt, že jsou definovány ve dvou rozdílných ustanoveních v ProvPoz, a to konkrétně v Hlavě III.

Rovněž považuji za důležité se zabývat i samotným vznikem řídičského oprávnění a podmínkami pro tento vznik určujícími, neboť nesplnění některé z těchto podmínek vede v konečném důsledku k zániku řídičského oprávnění. Větší pozornost v následujících podkapitolách bude věnována zejména podmínce zdravotní a odborné způsobilosti, jelikož v případě jejich ztráty dochází k odnětí řídičského oprávnění.

2.1. Řídičské oprávnění

Obecně oprávnění chápeme jako subjektivní právo, které stanovuje míru možnosti chování neboli právo osoby chovat se určitým způsobem v zákonných mezích. Veřejné subjektivní právo nelze přenést na jinou osobu, pokud zákon nestanoví něco jiného.⁴⁹

V rámci dopravního práva hovoříme o oprávnění řídičském, jehož obsahem je veřejnoprávní oprávnění k řízení motorových vozidel a osvědčuje se řídičským průkazem.⁵⁰ Podle ustanovení § 80 ProvPoz představuje řídičské oprávnění subjektivní právo jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny vozidel, pro kterou mu bylo řídičské oprávnění uděleno. Motorovým vozidlem se dále rozumí nekolejové vozidlo poháněné vlastní jednotkou (spalovacím či elektrickým motorem)⁵¹

⁴⁹ KOPECKÝ, Martin. *Správní právo: obecná část*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021, s. 44-45. Beckovy právnické učebnice. ISBN 9788074008207.

⁵⁰ § 103 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

⁵¹ § 2 písm. g zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

2.1.1. Vznik řidičského oprávnění

Řidičské oprávnění vzniká na základě žádosti o řidičské oprávnění, splňující podmínku písemné formy, udělením či rozšířením, a to k okamžiku převzetí řidičského průkazu u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Žádost o udělení řidičského oprávnění představuje podklad pro zahájení řízení o udělení řidičského oprávnění. Řízení o udělení řidičského oprávnění se zahajuje na základě zásady dispoziční a je tak zahájeno dnem, kdy žádost došla věcně a místně příslušnému správnímu orgánu.⁵²

2.1.2. Podmínky udělení a držení řidičského oprávnění

Pro udělení řidičského oprávnění musí jeho žadatel splnit zákonné podmínky, které jsou vyjmenovány v ustanovení § 82 ProvPoz. Tyto podmínky jsou kumulativní, tj. musí být splněny všechny současně. V případě, že žadatel o řidičské oprávnění či rozšíření řidičského oprávnění splňuje všechny tyto podmínky, vznikne mu právní nárok na udělení nebo rozšíření řidičského oprávnění. „*Za splnění stanovených podmínek a za předpokladu, že má žádost veškeré předepsané náležitosti, nemá správní orgán správní uvážení o tom, zda žádosti vyhoví, ale je povinen tak učinit vždy.*“⁵³ Pro případ, že by některá z těchto podmínek splněna nebyla, pak taková skutečnost představuje důvod k zamítnutí žádosti o udělení řidičského oprávnění. Obdobná situace nastane i za doby držení řidičského oprávnění. Odpadne-li splnění některé z podmínek, stane se taková skutečnost důvodem pro jeho odnětí nebo omezení.⁵⁴ Podstatu a charakter jednotlivých podmínek pro udělení a držení řidičského oprávnění nyní podrobněji rozvedu.

2.1.2.1. Podmínka věku

První zákonnou podmínkou, kterou žadatel musí pro udělení řidičského oprávnění splňovat, je dosažení zákonem stanovené hranice věku. Ustanovení § 83 ProvPoz určuje minimální věkové hranice osob pro různé skupiny a podskupiny

⁵² NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 552-553.

⁵³ Tamtéž, s. 552-553.

⁵⁴ Tamtéž, 508.

řidičských oprávnění. Stanovení věkových hranic pro získání řidičských oprávnění pro jednotlivé skupiny vyplývá z unijního práva, konkrétně ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech ze dne 20. prosince 2006 (dále jen jako „směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES“), která byla transponována do českého právního řádu novelou provedenou zákonem č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen jako „zákon č. 297/2011 Sb., kterým se mění ProvPoz a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel“). Rozmezí věkových hranic v České republice pro různé druhy řidičských oprávnění se pohybuje od 15 do 24 let.⁵⁵ Pro posouzení splnění podmínky věku není potřeba dokládat žádné zvláštní dokumenty, neboť informace ohledně data narození občana neboli jeho věku, je pro správní úřady přístupná v informačním systému registru obyvatel.⁵⁶ Věk je rovněž jedním ze základních údajů obsažených na dokladu totožnosti žadatele.

Ze znění ProvPoz vyplývá, že řidičské oprávnění může být uděleno žadateli o toto oprávnění nejdříve následující den po dni, kdy žadatel dosáhl požadovanou věkovou hranici.⁵⁷ Z hlediska platnosti řidičského průkazu je požadavek na dosažení určitého věku relevantní pouze při udělení řidičského oprávnění, přičemž z logiky věci nemůže trvat po celou dobu držení řidičského oprávnění.⁵⁸

ProvPoz rovněž připouští i výjimky z minimální věkové hranice. O udělení takové výjimky rozhoduje Ministerstvo dopravy ve správním řízení zahájeném na podkladě žádosti. Jedná se například o výjimku splnění věkové hranice pro motoristické sportovce, která se týká žadatelů o řidičské oprávnění skupin A1, A2

⁵⁵ §83 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

⁵⁶ §3 odst. 3 písm. b) zákona č. 133/2000 Sb., o evidenci obyvatel a rodných číslech a o změně některých zákonů (zákon o evidenci obyvatel).

⁵⁷ KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. § 83 [Věk]. In: KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 179.

⁵⁸ Tamtéž, s. 206.

nebo A. Zákon vyžaduje, aby tato výjimka z věku byla přílohou žádosti o řidičské oprávnění.⁵⁹

Ministerstvo dopravy České republiky připravilo novelu ProvPoz s předpokládanou účinností od 1. ledna 2024. Tento vládní návrh, kterým se mění ProvPoz, pojednává o převratných změnách na úseku silničního práva na našem území. Novela obsahuje například zakotvení nového ustanovení § 83a do ProvPoz, jehož obsahem by došlo k zavedení zcela nového institutu řízení automobilového vozidla s mentorem. Podle důvodové zprávy k uvedené novele by řidičské oprávnění pro skupinu B mohlo být uděleno osobě 17 let, a to za předpokladu, že její zákonný zástupce k tomu udělí písemný souhlas. Toto řidičské oprávnění by tedy umožnilo jeho držitelům řídit motorové vozidlo zařazené do skupiny B ještě před dosažením věkové hranice 18 let, avšak pouze s doprovodem osoby zapsané v registru řidičů jako jeho mentor. Hlavním cílem navrhovaného ustanovení je získání řidičských schopností začínajícího řidiče v reálném a kontrolovaném prostředí pod dohledem příslušného bezúhonného mentora. Na samotnou osobu mentora jsou kladeny přísné požadavky: mentor musí být mimo jiné po dobu minimálně 10 let držitelem řidičského oprávnění pro skupinu B (z toho nepřetržitě 5 let) a v bodovém hodnocení nemá žádný záznam. Vládní návrh novelizace ProvPoz se v současné chvíli nachází ve stádiu 2. čtení – obecné rozpravy.⁶⁰

S obsahem této konkrétní novelizace se plně ztotožňuji a její hlavní přínos vidím v přispění k větší bezpečnosti na silnicích. Řízení pod dohledem zkušeného řidiče zprostředkuje začínajícímu řidiči řadu dovedností a zejména jistoty, jak správně vyhodnocovat situace na silnicích. Podle mého názoru je výuka v autoškolách příliš krátká, přičemž řada osob si je nejistá, co se týče praktického řízení automobilu, a to i po úspěšném absolvování odborném výcviku. Tací řidiči pak představují bezpečnostní riziko nejen pro ostatní účastníky silničního provozu, ale i pro sebe samé. S politováním musím zároveň konstatovat, že tato novela přichází ve srovnání s právní úpravou jiných členských států EU na naše území se

⁵⁹ NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 513.

⁶⁰ Vládní návrh zákona včetně důvodové zprávy, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Sněmovní tisk 366/0, volební období č. 9. Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR [online]. [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=9&CT=366&CT1=0>

zpožděním. Zejména v sousedních státech je možnost řízení motorového vozidla skupiny B od 17 let s mentorem v platnosti již přes 10 let. Příkladem je například Německo či Slovensko.

2.1.2.2. Podmínka zdravotní způsobilosti

Další podmínku, kterou musí žadatel o řidičské oprávnění nebo držitel takového oprávnění splňovat, je být zdravotně způsobilý. Zdravotní způsobilost je další ze základních premis pro řízení motorových vozidel. Podle ustanovení § 84 odst. 1 ProvPoz, se zdravotní způsobilostí rozumí tělesná a duševní schopnost osoby k řízení motorového vozidla. ProvPoz dále stanoví, že je nezbytné, aby tuto podmínku držitel řidičského oprávnění příslušné skupiny nebo podskupiny splňoval po celou dobu držení řidičského oprávnění.⁶¹ Není-li řidič zdravotně způsobilý ve smyslu ProvPoz, tj. nedisponuje-li platným posudkem potvrzujícím jeho zdravotní způsobilost k řízení motorového vozidla, nesplňuje tak jeden z hlavních a základních předpokladů pro získání a držení řidičského oprávnění.

Zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel podrobně upravuje vyhláška Ministerstva zdravotnictví č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (dále jen jako „vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel“), ve znění pozdějších předpisů, která nabyla účinnosti dne 1. června 2004. Ustanovení § 3 této vyhlášky stanoví, že za zdravotně způsobilou nebo za zdravotně způsobilou s podmínkou lze uznat takovou osobu, u které nebyla zjištěna vada, stav nebo nemoc, která vylučuje zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel. Jakákoliv jiná kritéria než výše zmíněná nelze v rámci zdravotní způsobilosti ve smyslu vyhlášky o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel posuzovat. Na rozdíl od posuzování psychické způsobilosti nelze jako zdravotně nezpůsobilou považovat osobu s ohledem na její osobní vlastnosti, jimiž jsou například zvýšena agresivita či zvýšená tendence k riskování, pokud tyto vlastnosti nedosahují takové intenzity, aby byly považovány za duševní

⁶¹ § 82 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

poruchu nebo poruchu osobnosti uvedené v příloze č. 3 vyhlášky o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.⁶²

Zdravotní nezpůsobilost ProvPoz obecně nedefinuje, přičemž pouze stanovuje jediný případ, kdy je fyzická osoba považována jako zdravotně nezpůsobilá k řízení motorových vozidel přímo ze zákona. Jedná se o fyzickou osobu, která má poruchy chování způsobené v závislosti na alkoholu nebo jiných psychoaktivních látkách.⁶³

Nad rámec zdravotní způsobilosti je posuzována v některých případech rovněž i již výše zmíněná psychická způsobilost a sice na základě dopravně psychologického vyšetření. Psychická způsobilost řidiče je vyžadována v případě řízení vozidel patřících do skupiny C1 a vyšší. Psychická způsobilost je též ověřována v souvislosti s některými správními delikty na úseku silničního dopravy.⁶⁴

Žadatel nebo držitel řidičského oprávnění dokládá správnímu orgánu svoji zdravotní způsobilost posudkem o zdravotní způsobilosti. Zdravotní způsobilost posuzuje k tomu oprávněný lékař, který následně vydá zdravotní posudek o této osobě.⁶⁵ Z rozsudku rozšířeného senátu NSS ze dne 20. září 2007, č. j. 4 Ads 81/2005-125, vyplývá, že zdravotní posudek jako jeden ze skutkových podkladů podléhá režimu přezkumu v rámci finálního rozhodnutí.⁶⁶ Toto později deklaroval i Ústavní soud ve svém nálezu ze dne 23. září 2008, sp. zn. ÚS 11/08.

Hlavním předpokladem zdravotního posudku je jeho jednoznačnost a písemná forma. Posudek nesmí obsahovat diagnózu nemoci. V závěru zdravotního posudku lékař uvede zdravotní stav žadatele nebo držitele řidičského oprávnění, výsledkem mohou být 3 různé závěry – zdravotní způsobilost k řízení motorových

⁶² NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 520.

⁶³ § 84 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

⁶⁴ § 87a odst. 1 a 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

⁶⁵ § 84 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

⁶⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20.09.2007, č. j. 4 Ads 81/2005-125.

vozidel, zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel s podmínkou a zdravotní nezpůsobilost k řízení motorových vozidel.⁶⁷

Pokud dojde lékař k závěru, že žadatel nebo držitel řidičského oprávnění netrpí žádnou vadou, stavem nebo nemocí, která by vylučovala jeho zdravotní způsobilost, je takový žadatel či držitel prohlášen za zdravotně způsobilého k řízení motorových vozidel a tuto skutečnost doloží správnímu orgánu zdravotním posudkem.⁶⁸

V případě, že lékař dojde k závěru, že žadatel nebo držitel řidičského oprávnění je zdravotně způsobilý s podmínkou, uvede tuto podmínku v posudku. Podmínkou zdravotní způsobilosti se rozumí nutnost použití nezbytného zdravotnického prostředku, technická úprava stavu motorového vozidla či jiné omezení posuzované osoby dle § 5 písm. a) vyhlášky o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. Za jiné omezení je považován rovněž mezní termín další lékařské prohlídky. Podmínky týkající se zdravotního omezení jsou dále vyznačeny v řidičském průkazu v položce 12 harmonizovaným kódem nebo národním kódem, přičemž seznam těchto kódů je uveden v příloze č. 5 vyhlášky o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. V případě potřeby slovního vyjádření či absence příslušného kódu, jsou tyto podmínky vyznačeny v položce 14 v maximální délce 18 znaků.⁶⁹ Tyto podmínky týkající se zdravotního omezení jsou podkladem pro podmínění doby trvání řidičského oprávnění příslušným obecním úřadem s rozšířenou působností dle ustanovení § 93 ProvPoz.

V případě závěru o zdravotní nezpůsobilosti držitele řidičského oprávnění představuje tato skutečnost důvod pro odnětí řidičského oprávnění dle ustanovení § 94 odst. 1 písm. a) ProvPoz. Odnětí řidičského oprávnění z důvodu pozbytí zdravotní způsobilosti bude podrobněji popsáno v samostatné kapitole 3.1.1.

Zdravotní stav je průběžně sledován jak v rámci vstupní, tak posléze i všech následných pravidelných lékařských prohlídek. Pravidelné lékařské prohlídky jsou z hlediska bezpečnosti na pozemních komunikacích významným preventivním institutem. V průběhu plynutí času může dojít ke změnám zdravotního stavu

⁶⁷ NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 522.

⁶⁸ Tamtéž, s. 520.

⁶⁹ Tamtéž, s. 523.

jednotlivce, přičemž tyto změny mohou ovlivnit jeho zdravotní stav jakožto držitele řídičského oprávnění. Z tohoto důvodu jsou všichni řidiči motorových vozidel povinni se od určitého věku podrobovat pravidelným lékařským prohlídkám. Rozdíl je ve lhůtách a četnosti prohlídek.⁷⁰ První povinnost podrobit se základní pravidelné lékařské prohlídce má řidič nejdříve 6 měsíců před dovršením 65 a 68 let věku⁷¹, přičemž dle ustanovení § 6 odst. 7 písm. d) ProvPoz musí mít tyto řidiči zdravotní posudek při řízení u sebe. Po dovršení 68 let věku jsou řidiči motorových vozidel povinni podstupovat lékařskou prohlídku každé 2 roky.⁷²

Ustanovení § 13 odst. 4 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů (dále jen jako „zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel“), stanoví, že bez platného zdravotního posudku nemůže být žadatel přijat k výuce a výcviku v rámci autoškoly. Zdravotní posudek nesmí být ke dni podání žádosti starší více než tři měsíce. Z tohoto důvodu bývá opatření si zdravotního posudku nejčastějším prvním krokem, který musí žadatel o řídičské oprávnění splnit. Posouzení zdravotní způsobilosti je lékařským úkonem, který je prováděn v zájmu občana nikoliv v rámci poskytování zdravotní péče. Náklady spojené s lékařskou prohlídkou konanou za účelem zjištění zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel hradí vždy jeho žadatel.⁷³

2.1.2.3. Podmínka odborné způsobilosti

Podle ustanovení § 90 odst. 1 ProvPoz může být řídičské oprávnění uděleno pouze takové osobě, která získala odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel. Odborná způsobilost k řízení motorových vozidel tedy představuje další ze základních předpokladů pro udělení řídičského oprávnění. Ustanovení § 82 odst. 3

⁷⁰ Vládní návrh zákona včetně důvodové zprávy, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Sněmovní tisk 366/0, volební období č. 9. Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR [online]. [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=9&CT=366&CT1=0>

⁷¹ § 87 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

⁷² § 87 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

⁷³ Vládní návrh zákona včetně důvodové zprávy, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Sněmovní tisk 366/0, volební období č. 9. Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR [online]. [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=9&CT=366&CT1=0>

ProvPoz stanoví, že podmínku odborné způsobilosti musí držitel řidičského oprávnění splňovat po celou dobu jeho držení. Po celou tuto dobu je držitel povinen udržovat a aktualizovat potřebné znalosti a dovednosti ve všech uvedených oblastech.⁷⁴

Způsob a podmínky pro získání odborné způsobilosti stanoví zvláštní předpis, kterým je zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel ve spojení s vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. Výše zmíněný zákon umožňuje získat odbornou způsobilost pouze na základě absolvování výuky a výcviku u provozovatele autoškoly.⁷⁵ Jakýkoliv jiný způsob získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel není účinnou právní úpravou aprobován.

Za odborně způsobilou se považuje osoba, která absolvovala předepsaný výcvik a zároveň následně úspěšně složila zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.⁷⁶ Zkouška se skládá ze dvou dílčích zkoušek a je zpoplatněná. První částí je písemný test, ve kterém tato osoba prokazuje potřebnou znalost předpisů o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ze zdravotnické přípravy a dále z předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích.⁷⁷ Druhou částí je zkouška z praktické jízdy konaná před zkušební komisí. Během zkoušky jsou u adepta ověřovány znalosti a dovednosti praktické jízdy s motorovým vozidlem.⁷⁸ Úspěšným složením všech zkoušek prokáže osoba svoji odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel. Zkušební komisař vystaví protokol o praktické zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, který je evidenčním dokladem o vykonané zkoušce a je z něho

⁷⁴ NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 549.

⁷⁵ § 13 odst. 1 zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

⁷⁶ NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 548.

⁷⁷ § 40 odst. 1 zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

⁷⁸ § 42 odst. 1 zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

patrné, že žadatel o řídičské oprávnění u zkoušky uspěl.⁷⁹ Protokol se pak stane součástí žádosti o udělení řídičského oprávnění, přičemž nesmí být starší více jak 6 měsíců. V případě, že by tato doba uplynula, musí se žadatel o řídičské oprávnění absolvovat přezkoušení z této odborné způsobilosti.⁸⁰

Podle ustanovení § 13 odst. 1 zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel je provozovatel autoškoly oprávněn zařadit do výuky a výcviku všechny uchazeče o řídičské oprávnění, kteří již v této fázi prokáží splnění všech podmínek stanovených v ustanovení § 82 ProvPoz, s výjimkou podmínky odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a podmínky dosažení požadovaného věku. Podmínku dosažení požadovaného věku naplní žadatel tak, že prokáže, že nejpozději ke dni ukončení výuky a výcviku dosáhne požadovaného věku. Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel však stanovuje limit pro délku trvání výuky a výcviku z hlediska naplnění podmínky věku na maximálně 18 měsíců počínající běžet od zahájení do ukončení výuky a výcviku.⁸¹ Žák může být tedy zařazen do výuky a výcviku rok a půl před tím, než dosáhne předepsaného věku pro udělení příslušného řídičského oprávnění. Samotné řídičské oprávnění však lze takovému žadateli vydat až po dosažení hranice povinného věku. V případě žadatele o řídičské oprávnění skupiny B může nastoupit tento žadatel do výcviku a výuky již ve věku 16,5 let.

V případě, že žadatel absolvoval výcvik a zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel vybavených automatickou převodovkou, neprokázal tak dostatečně, že si osvojil techniku manuálního řazení rychlostních stupňů. Z uvedeného důvodu omezí příslušný správní orgán podle ustanovení § 90 odst. 2 ProvPoz řídičské oprávnění pouze na vozidla s automatickou převodovkou. Stejně ustanovení obsahuje dále taxativně vymezené skupiny, u kterých se omezení

⁷⁹ § 20 odst. 1 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb.

⁸⁰ § 92 odst. 4 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

⁸¹ § 13 odst. 1 písm. b) zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

řidičského oprávnění neprovede. Omezení je vyznačeno v řidičském průkazu harmonizovaným kódem 78 – „pouze pro vozidla s automatickou převodovkou“.⁸²

2.1.2.4. Podmínka obvyklého bydliště a studia

K získání řidičského oprávnění musí mít žadatel na území České republiky obvyklé bydliště nebo alespoň v České republice 6 měsíců studovat.⁸³

Pojem obvyklého bydliště je definován ve výkladovém ustanovení § 2 písm. hh) ProvPoz, které stanoví, že obvyklým bydlištěm se rozumí předně místo trvalého pobytu fyzické osoby na území České republiky. V případě fyzických osob, které na území České republiky trvalý pobyt nemají, se za jejich obvyklé bydliště považuje takové místo na území České republiky, na němž se takové fyzické osoby obvykle zdržují, tj. pobývají na tomto území nejméně po dobu 185 dní v jednom kalendářním roce, ať již z důvodů osobních vazeb, eventuálně i z důvodů vazeb profesních. Rovněž i tehdy, kdy fyzická osoba střídavě pobývá na vícero místech, z důvodu osobních vazeb se pravidelně zdržuje na území České republiky, přičemž její profesní vazby jsou v jiném členském státě v rámci EU a nejsou omezeny na dobu určitou. V takovém případě se za obvyklé bydliště této fyzické osoby na území České republiky považuje místo, na které se z důvodu osobních vazeb pravidelně vrací.⁸⁴

Za osobní vazby lze považovat především soužití ve společné domácnosti, rodinné vazby, ale rovněž také osobní vazby vyplývající z blízkých vztahů k místu, kde tato osoba bydlí či má zde vlastnictví nebo nájem nemovitosti. Na druhé straně profesní vazby představují podnikání, výkon jiné samostatně výdělečné činnosti nebo závislé práce na území České republiky. V případě posuzování místa obvyklého bydliště osoby na území České republiky, kde tato osoba nemá trvalý pobyt, je ve všech případech stěžejní, zda má tato osoba k danému místu na území České republiky vazby osobní. Osoba, která po určitou dobu pobývá na území

⁸² NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 549.

⁸³ § 82 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

⁸⁴ NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 47-48.

České republiky pouze z důvodů profesních vazeb, nikoliv též z důvodů osobních, nemá ve smyslu tohoto ustanovení obvyklé bydliště na území České republiky, tedy nemá nárok na udělení řídičského oprávnění v České republice.⁸⁵

V případě trvalého bydliště u občanů České republiky není zapotřebí tuto skutečnost zvlášť dokládat. Trvalé bydliště je údaj, který je veden v informačním systému registru obyvatel. Správní orgán si tuto skutečnost vyhodnocuje sám ověřením totožnosti žadatele v systému. V případě cizích státních příslušníků je tomu jinak. Obvyklé bydliště mohou tyto fyzické osoby prokázat jakýmikoliv vhodnými důkazními prostředky nebo navrhnout jejich provedení (např. provést svědeckou výpověď) ve smyslu ustanovení § 51 odst. 1 SpŘ. Správní orgán příslušné důkazy hodnotí podle svého uvážení neboli je hodnotí za použití zásady volného hodnocení důkazů.⁸⁶ Podle důvodové zprávy k zákonu č. 297/2011 Sb., kterým se mění ProvPoz a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel „*povinnost předkládat či navrhnout obecnímu úřadu důkazy o obvyklém bydlišti nezatíží nijak zásadně osoby, které skutečně mají na území České republiky obvyklé bydliště, a zároveň zjednoduší řízení*“.⁸⁷

Ustanovení §92 odst. 4 písm. d) ProvPoz obsahuje demonstrativní výčet dokladů prokazujících obvyklé bydliště, mezi které jsou řazena zejména potvrzení o přechodném pobytu, výpis z katastru nemovitostí, nájemní smlouva, potvrzení o zaměstnání nebo výpis z živnostenského rejstříku. Důkazní břemeno leží tak zcela na žadateli o řídičské oprávnění. NSS v tomto případě konstatoval ve svém rozsudku ze dne 12. února 2015, č. j. 7 As 287/2014-36, že: „*Podle zákona o silničním provozu se musí jednat o pobyt nikoliv formální (tedy pouhé právo na území České republiky přechodně pobývat), nýbrž skutečný fyzický pobyt (...). Z vnitrostátní i unijní úpravy jednoznačně plyne, že je nutné, aby žadatel prokázal svůj bližší vztah k území členského státu tím, že prokáže skutečnou délku svého*

⁸⁵ NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 47-48.

⁸⁶ Tamtéž, s. 48

⁸⁷ Vládní návrh zákona vč. důvodové zprávy, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Sněmovní tisk 300/0 [online]. Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR [cit. 2022-02- 27] Dostupné také z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=69607&pdf=1>

pobytu na něm, a to nikoli pouze předložením dokumentu, který mu formálně pobyt na území členského státu umožňuje“.⁸⁸ Tyto doklady tedy nemusí samy o sobě prokazovat obvyklé bydliště, neboť rozhodující je skutečný fyzický pobyt, nikoliv pobyt formální.

Rovněž z ustálené judikatury Soudního dvora Evropské unie (dále jen jako „SDEU“) vyplývá, že členské státy jsou povinny zkoumat, zda jsou splněny faktické podmínky pro vydání řidičského oprávnění, které stanovila unijní úprava. Jako příklad uvedené judikatury mohu uvést rozsudky SDEU ze dne 26. června 2008 ve spojených věcech C-334/06, C-335/06 a C-336/06 či rozsudek SDEU ze dne 26. dubna 2012 ve věci C-419/10.

Pojem obvyklé bydliště a podmínka obvyklého bydliště pro udělení a držení řidičského oprávnění byly do ProvPoz transponovány zákonem č. 297/2011 Sb., kterým se mění ProvPoz a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, na základě čl. 12 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES. Cílem směrnice je zabránit vydávání řidičských průkazů žadatelům, kterým již bylo řidičské oprávnění v jiném členském státě omezeno, pozastaveno nebo odejmuto. Zpřísnění těchto podmínek má zabránit tzv. řidičákové turistice, kdy fyzické osoby cestují do jiných členských států pouze za účelem získání řidičského oprávnění, aniž by měly nějaký bližší vztah k tomuto státu.⁸⁹

Definice studia je vymezena v ustanovení § 82 odst. 4 ProvPoz, přičemž toto ustanovení stanoví, že „*Studiem se rozumí základní vzdělávání, střední vzdělávání a vyšší odborné vzdělávání v denní formě v oborech vzdělání v základní škole, střední škole, konzervatoři nebo vyšší odborné škole, zapsané do rejstříku škol a školských zařízení, a prezenční studium v akreditovaných studijních programech na vysoké škole. Místem studia se rozumí adresa místa, kde probíhá výuka nebo její podstatná část.*“ Toto ustanovení neuvádí možnost kombinované formy studia, neboť se má za to, že tato forma nezajišťuje dostatečný vztah k místu, kde studium probíhá.

⁸⁸ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12.02.2015, č. j. 7 As 287/2014-36.

⁸⁹ NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 560.

2.1.2.5. Podmínka bezúhonnosti

Pojem bezúhonnost definuje řada právních předpisů v České republice odlišným způsobem. Konkrétně náplň pojmu bezúhonnost, tak musíme hledat v příslušné právní úpravě. V souvislosti s ProvPoz se v rámci posuzování bezúhonnosti zjišťuje, zda nevznikla žadateli nebo držiteli o udělení řídičského oprávnění překážka v souvislosti s tímto výkonem subjektivního práva – řízením motorových vozidel. Účelem dokládání bezúhonnosti příslušného žadatele či držitele řídičského oprávnění je zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Řidiči, kterým byl pravomocně uložen správní trest či trestněprávní trest spočívající v zákazu řízení motorových vozidel či jiné omezení spojené s řízením motorových vozidel, by představovali na silnicích hrozbu pro ostatní účastníky silničního provozu. Nelze opomenout ani výchovnou funkci trestů, jelikož každý trest citelně zasahuje do základních práv a svobod člověka. V uvedeném případě směřuje výchovná funkce k tomu, aby řidiči vykonávající svůj trest jako odpovědnost za své protiprávní jednání, získali pozitivní návyky v rámci řízení motorových vozidel.⁹⁰

Ustanovení § 82 odst. 1 písm. f) a h) ProvPoz obsahují taxativní výčet skutečností, které na straně žadatele představují překážky pro udělení řídičského oprávnění. Překážkou ve smyslu ustanovení § 82 odst. 1 písm. f) ProvPoz se rozumí pravomocně uložený a dosud nevykonaný správní trest nebo trest zákazu činnosti řízení motorových vozidel, pozastavené řídičské oprávnění v rámci exekučního řízení, uložené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel v rámci trestního řízení a konečně se za překážku považuje i skutečnost, kdy má fyzická osoba v registru řidičů zaznamenáno 12 bodů. Ustanovení § 82 odst. 1 písm. h) ProvPoz pak stanoví další překážku, kterou je výkon závazku zdržení se řízení motorových vozidel. Předmětný závazek možné využít pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání. Ve všech výše popsaných případech nelze udělit fyzické osobě řídičské oprávnění, neboť není z pohledu ProvPoz považována za bezúhonnou.

Tyto výše uvedené skutečnosti jsou předmětem evidence Rejstříku trestů. Důkazní břemeno splnění této podmínky tak leží na straně správního orgánu, neboť

⁹⁰ NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 508.

správní orgán má úřední povinnost podmínku bezúhonnosti si sám zjistit. Žadatel o řidičské oprávnění z tohoto důvodu nemusí svoji bezúhonnost nikterak zvlášť dokládat. Ustanovení § 92 odst. 4 písm. e) ProvPoz však ukládá žadateli o řidičské oprávnění povinnost přiložit k žádosti čestné prohlášení, kterým prohlašuje, že mu jiným členským státem nebyl uložen zákaz činnosti řízení motorových vozidel nebo že mu nebylo žádným členským státem řidičské oprávnění pozastaveno či odejmuto. Tuto skutečnost ve vztahu k jiným členským státům si již může správní orgán ověřit i sám, neboť byl zřízen informační systém RESPER (Réseau permis de conduire), který představuje mezinárodní informační systém v rámci celoevropského technického rozhraní EUCARIS (European car registration and driving licence information system), které umožňuje výměnu informací z národních registrů členských zemí EU.⁹¹ RESPER představuje telematickou síť, která funguje jako systém pro výměnu informací mezi vnitrostátními orgány, které jsou odpovědné za vydávání řidičských průkazů. Zejména má zajistit uznání dokumentů a nabytých práv získaných v jiném členském státě, dále má pomoci v boji proti falšování dokumentů a zabránit vydání vícero průkazů jedné osobě. SDEU navíc nedávno určil povinnost členských států vyměňovat si za určitých okolností informace ohledně řidičských průkazů.⁹²

2.1.2.6. Podmínka související s řidičským oprávněním vydaným jiným členským státem

Další podmínkou, kterou musí žadatel nebo držitel řidičského oprávnění splnit je, že nesmí být držitelem takového řidičského oprávnění vydané jiným členským státem, neboť toto oprávnění mu umožňuje řídit motorové vozidlo příslušné skupiny na území celé EU. Dle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES nikdo nesmí být držitelem více než jednoho řidičského průkazu, v případě, že členský stát zjistí, že žadatel je již držitelem řidičského průkazu, odmítne jej vydat.⁹³

⁹¹ NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 508.

⁹² RESPER [online]. [cit. 2023-02-22]. Dostupné z: <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/resper.pdf>

⁹³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES

V případě, že žadatel o řídičské oprávnění je již držitelem příslušného řídičského oprávnění vydaným jiným členským státem, má právo dle ustanovení § 116 odst. 1 ProvPoz požádat příslušný obecní úřad s rozšířenou působností o vydání řídičského průkazu výměnou za řídičský průkaz členského státu, a to za podmínky, že má na území České republiky trvalý pobyt.

2.1.2.7. Podmínka držení určité skupiny řídičského oprávnění

Ustanovení § 91 ProvPoz vymezuje podmínky udělení řídičských oprávnění řídičských skupin, které se týkají technicky náročnějších vozidel. Řízení větších a technicky náročnějších vozidel nebo jízdních souprav vyžaduje předchozí prokázání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel technicky méně náročných. Jedná se například o řídičské oprávnění skupiny C či C1, které lze udělit jen žadateli, který je držitelem řídičského oprávnění B. Uvedenou skutečnost nemusí žadatel řídičského oprávnění vyšší skupiny nikterak dokazovat, neboť tento údaj je obsažen v registru řídičů. ProvPoz dále stanoví, že podmínka prokázání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel technicky méně náročných musí být splněna spolu s podmínkou zdravotní a odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel po celou dobu držení řídičského oprávnění.⁹⁴

2.2. Řídičský průkaz

Definice řídičského průkazu je v ProvPoz zakotvena v ustanovení § 103 odst. 1 ProvPoz. Toto ustanovení stanoví, že řídičské oprávnění držitele a jeho rozsah osvědčuje řídičský průkaz, jenž má povahu veřejné listiny. Držitel řídičského oprávnění touto veřejnou listinou rovněž prokazuje své jméno, příjmení a podobu, jakož i další údaje v něm zapsané. Ze statutu veřejné listiny vyplývá její správnost o skutečnostech, které jsou v ní obsaženy. V případě, že by byl prokázán opak o těchto skutečnostech, je veřejná listina zbavena její důkazní síly.⁹⁵ Ve stanovisku generálního advokáta Mgr. et Mgr. Michala Bobka, Mjur, Ph.D., Dr.h.c, předneseného dne 16. května 2017, ve věci C-195/16, byla vymezena

⁹⁴ § 82 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

⁹⁵ KOPECKÝ, Martin, Josef STAŠA a kol. *Správní řád: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764224. s. 286

terminologická poznámka k řídičskému oprávnění a řídičskému průkazu, a to že „*Jak v právu EU, tak v mnoha vnitrostátních právních řádech existuje jasný rozdíl mezi vznikem určitého oprávnění vykonávat určitou činnost jako je „řídičské oprávnění“, který se odlišuje od situace, kdy je držitel tohoto oprávnění schopen tuto skutečnost prokázat předložením příslušného dokladu (ať se jedná o osvědčení, povolení nebo oprávnění), jako je například „řídičský průkaz“. Oprávnění vzniká tehdy, když jsou splněny všechny požadavky vyžadované právním předpisem. Pokud jsou požadavky splněny, a aby byla potvrzena tato skutečnost, je za tímto účelem vydáno osvědčení“.*⁹⁶

K institutům řídičského oprávnění a řídičskému průkazu se rovněž vyslovil NSS ve svém rozsudku ze dne 16. června 2010, č. j. 2 As 41/2009-62, že „*Na rozdíl od řídičského oprávnění je řídičský průkaz toliko osvědčením, kterým se prokazuje existence řídičského oprávnění a jeho rozsah. S výjimkou případů, kdy je řídičský průkaz vydán v řízení o žádosti o udělení řídičského oprávnění, jde o „prosté osvědčení“ ve smyslu části čtvrté SpŘ“.*⁹⁷ Tento rozsudek NSS naznačil, že na řídičský průkaz lze nahlížet z různých úhlů, neboť plní vícero funkcí.

Řídičský průkaz je osobním dokladem, který prokazuje totožnost jeho držitele. Obdobně jako u občanských nebo cestovních dokladů platí zákaz přijetí a ponechání řídičského průkazu do zástavy, jakož i jeho odebrání při vstupu do objektu nebo na pozemky. V případě porušení tohoto zákazu ProvPoz nestanovuje žádnou sankci. V případě poskytnutí řídičského průkazu jako zástavy by se tato skutečnost posuzovala dle příslušných ustanovení o absolutní neplatnosti právního jednání zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.⁹⁸

Řídičský průkaz je rovněž rozhodnutím správního orgánu. Ustanovení § 151 odst. 1 SpŘ stanoví, že v určitých případech je správní řízení namísto vydání formálního rozhodnutí ukončeno vydáním dokladu. Tomu tak je pouze v případě, že správní řízení bylo zahájeno na žádost, jíž žadatel žádá o přiznání konkrétního práva a jíž bylo vyhověno. Doklad tak představuje náhradu za písemně vyhotovené

⁹⁶

⁹⁷ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16.06.2010, č. j. 2 As 41/2009-62

⁹⁸ NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 591.

pozitivní konstruktivní rozhodnutí. Řidičský průkaz nabývá právní moc dnem jeho převzetí žadatelem.⁹⁹

Řidičský průkaz je vydáván na základě práva EU. Jeho vzor stanovuje unijní právo, konkrétně již zmíněná směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES. V našem právním řádu specifikuje vizuální podobu řidičského průkazu a jeho povinné náležitosti vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů.

V případě držení řidičského průkazu bez existence řidičského oprávnění uvedl Krajský soud v Ostravě v rozsudku ze dne 12. února 2015 sp. zn. 22 A 37/2013-15 následující: *„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. 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.“*¹⁰⁰

2.2.1. Druhy řidičských průkazů

Druhy řidičských průkazů jsou rozlišovány dle toho, na jakém právním základě jsou vydány a kdo je vydává. Ustanovení § 104 ProvPoz stanovuje taxativní výčet druhů řidičských průkazů, které se v České republice vydávají. Jedná se o 2 hlavní druhy – řidičský průkaz a mezinárodní řidičský průkaz, přičemž mezinárodní řidičský průkaz neosvědčuje řidičské oprávnění na území České republiky.

Jak již bylo zmíněno výše v této diplomové práci, Ministerstvo dopravy České republiky připravilo novelu ProvPoz s plánovanou účinností od 1. ledna 2024. Tato novela má rovněž v plánu zavedení zcela nového institutu tzv. řidičské oprávnění na zkoušku. Tento institut spočívá v zavedení preventivních opatření pro

⁹⁹ KOPECKÝ, Martin, Josef STAŠA a kol. *Správní řád: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, s. 754. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764224.

¹⁰⁰ Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 12.02. 2015, sp. zn. 22 A 37/2013-15.

začínající řidiče. Pokud řidič spáchá 2 roky od získání řidičského oprávnění 6ti bodový přestupek nebo mu bude odebrán řidičský průkaz za závažný přečin, bude muset takový řidič absolvovat dopravně psychologickou přednášku a tzv. evaluační jízdu. Evaluační jízda spočívá v 4 hodinové výuce o dopravních nehodách a jak jim přecházet a rovněž se bude muset takový řidič podrobit 4 hodinové teorii a jízdě v autoškole.¹⁰¹

¹⁰¹ Vládní návrh zákona včetně důvodové zprávy, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Sněmovní tisk 366/0, volební období č. 9. Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR [online]. [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=9&CT=366&CT1=0>

3. Právní důvody zániku řidičského oprávnění

Odnětí, vzdání se a pozbytí řidičského oprávnění představují právní důvody zániku řidičského oprávnění. Hlavní podstatu těchto právních důvodů a rozdíly mezi nimi budou popsány v následujících podkapitolách.

3.1. Odnětí řidičského oprávnění

K odnětí řidičského oprávnění dochází negativním zásahem veřejné správy prostřednictvím výkonu její mocenské a bezpečnostní funkce. Ustanovení § 94 odst. 1 ProvPoz vymezuje taxativní případy, kdy je obecní úřad obce s rozšířenou působností povinen ex offio zahájit správní řízení a následně rozhodnout o odnětí řidičského oprávnění. Negativním zásahem do tohoto subjektivního práva dochází v důsledku pozbytí zdravotní či odborné způsobilosti v průběhu držení řidičského oprávnění a též tehdy, vyjdou-li dostatečně najevo skutečnosti, že žadatel v čase rozhodování o udělení řidičského oprávnění nesplňoval všechny zákonné podmínky pro takové udělení. Výše uvedené ustanovení je návazností na ustanovení § 82 ProvPoz, které vymezuje taxativní podmínky pro udělení řidičského oprávnění a podmínky, které musí držitel splňovat po celou dobu trvání platnosti řidičského oprávnění.

Ustanovení § 124 odst. 9 ProvPoz stanoví, že místní příslušnost k rozhodnutí o odnětí řidičského oprávnění se řídí obvyklým bydlištěm držitele řidičského oprávnění, nebo, jde-li o osobu bez obvyklého bydliště na území České republiky, místem jejího studia.

Pokud se účastník správního řízení rozhodne využít svého práva odvolat se proti rozhodnutí o odnětí řidičského oprávnění podle ustanovení § 81 odst. 1 SpŘ, nebude mít jeho odvolání odkladný účinek, neboť byl vyloučen ustanovením § 129 odst. 3 ProvPoz. Jedná se o vyloučení odkladného účinku speciálním zákonem k SpŘ. Rozhodnutí o odnětí řidičského oprávnění se tak stává předběžně vykonatelným od jeho doručení účastníkům řízení. K předběžné vykonatelnosti vyslovil ve svém rozsudku ze dne 28. května 2009 NSS č.j. 4 Ads 147/2008-95 že: *„Smyslem předběžné vykonatelnosti je uspišit nastoupení účinků rozhodnutí za účelem splnění uložené povinnosti zpravidla v bezprostřední návaznosti na vydání a doručení takového rozhodnutí, a to zcela bez ohledu na nastoupení právní moci takového rozhodnutí. Konat podle takového rozhodnutí je vždy, nestanoví-li zákon*

výslovně jinak, třeba v celém rozsahu, tzn., jako kdyby bylo rozhodnutí vykonatelné standardně (tj. nikoliv předběžně).“¹⁰²

Dle ustanovení § 113 odst. 1 ProvPoz je povinností držitele řidičského průkazu, kterému bylo řidičské oprávnění odňato, do 5 pracovních dnů ode dne, kdy rozhodnutí o odnětí řidičského oprávnění nabylo právní moci, odevzdat řidičský průkaz příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností. Jedná se zpravidla o obecní úřad obce s rozšířenou působností, který o odnětí řidičského oprávnění rozhodl, neboť místní příslušnost podle ustanovení § 124 odst. 9 ProvPoz se vztahuje i na odevzdání řidičského průkazu. Lhůta pro odevzdání řidičského průkazu příslušnému obecnímu úřadu s rozšířenou působností se počítá dle ustanovení § 40 odst. 1 SpŘ, tedy do běhu lhůty se nezapočítává den, kdy došlo ke skutečnosti určující její počátek. Běh lhůty je zahájen dnem, který bezprostředně navazuje na den, kdy ke skutečnosti určující počátek lhůty došlo.

V případě, že by držitel řidičského průkazu neodevzdal svůj řidičský či mezinárodní řidičský průkaz, dopustí se přestupku dle ustanovení § 125c odst. 4 písm. b) ProvPoz, přičemž mu může být uložena pokuta ve výši od 2 500 do 5 000 Kč. V tomto případě není ukládán správní trest zákazu činnosti a takové jednání nespadá do bodového hodnocení. Za tento přestupek rovněž může být příkazem na místě uložena pokuta do výše 10 000 Kč dle § 91 odst. 1 PřeZ.

Výsledný stav spočívající v odnětí řidičského oprávnění má povahu stavu relativního. Na základě žádosti o vrácení řidičského oprávnění a za splnění všech zákonných podmínek lze řidičské oprávnění příslušné fyzické osobě vrátit.¹⁰³

3.1.1. Odnětí řidičského oprávnění z důvodu pozbytí zdravotní způsobilosti

Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zahájí řízení o odnětí řidičského oprávnění z důvodu zdravotní způsobilosti na základě kvalifikovaného podnětu. Kvalifikovaným podnětem je zjištění lékaře o nemoci, stavu nebo vadě držitele řidičského oprávnění, které vylučuje jeho způsobilost k řízení motorových

¹⁰² Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. května 2009, 4 Ads 147/2008-95

¹⁰³ NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 558.

vozidel. Lékař má o zdravotní nezpůsobilosti této osoby oznamovací povinnost, přičemž neprodleně vyrozumí příslušný obecní úřad s rozšířenou působností podle obvyklého bydliště nebo místa studia držitele řidičského oprávnění.¹⁰⁴

Povinnost oznámit držitelovu zdravotní nezpůsobilost má lékař, který provádí lékařskou prohlídku v rámci posouzení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, rovněž tak i lékař v rámci pravidelné lékařské prohlídky. Obdobnou povinnost má i kterýkoliv jiný odborný lékař, který takovou zdravotní nezpůsobilost zjistí. Jedná se o zákonné prolomení mlčenlivosti, přičemž lékař má tuto povinnost i v případě, že tuto skutečnost zjistí jinak než při poskytování zdravotních služeb, pokud má o dotyčné osobě takové informace, které mu umožňují tuto povinnost splnit.¹⁰⁵

V případě, že ve správním řízení o odnětí řidičského oprávnění vyjdou najevo skutečnosti, které odůvodněně nasvědčují o zdravotní nezpůsobilosti držitele řidičského oprávnění, nařídí z moci úřední příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností podle ustanovení § 96 odst. 3 a 4 ProvPoz držiteli řidičského oprávnění, aby se podrobil přezkoumání jeho zdravotní způsobilosti ve stanovené lhůtě. O této lhůtě vyrozumí držitele řidičského oprávnění příslušný obecní úřad s rozšířenou působností usnesením, přičemž odvolání proti tomuto usnesení nemá odkladný účinek. V praxi se leckdy vyskytnou případy, kdy příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá výzvu ohledně podrobení se přezkoumání zdravotní způsobilosti držitele řidičského oprávnění. Tato forma je často kritizována, neboť se jedná o určení lhůty k provedení úkonu, kdy účastník je krácen na svých procesních právech, zejména na uplatnění opravného prostředku, ačkoliv odvolání proti usnesení o nařízení přezkoumání zdravotní způsobilosti nemá odkladný účinek.¹⁰⁶

Povinností držitele řidičského oprávnění je podrobení se přezkumu zdravotní způsobilosti ve stanovené lhůtě. Stanovená lhůta pro přezkoumání zdravotní způsobilosti nesmí být kratší než 15 dní a náhradní lhůta nesmí být kratší než 10 dní, přičemž její počátek se počítá ode dne doručení usnesení o nařízení

¹⁰⁴ NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 560

¹⁰⁵ Tamtéž.

¹⁰⁶ Tamtéž.

přezkoumání zdravotní způsobilosti a určení lhůty k jeho provedení (případně výzvy, která nařizuje uvedený úkon).¹⁰⁷

V případě, že se držitel řidičského oprávnění nemůže podrobit přezkoumání zdravotní způsobilosti ze závažných důvodů, musí o těchto skutečnostech neprodleně vyrozumět obecní úřad obce s rozšířenou působností. Tyto důvody musí být nejen sděleny, ale rovněž i prokázány, aby je mohl správní orgán posoudit jako závažné. V případě, že by se držitel řidičského oprávnění bez závažného důvodu ve stanovené lhůtě nepodrobil přezkoumání jeho zdravotní způsobilosti a neučinil by tak ani ve stanovené náhradní lhůtě, stává se zdravotně nezpůsobilým, přičemž obecní úřad obce s rozšířenou působností rozhodne o odnětí řidičského oprávnění jako o důsledku s tím spojeným. V tomto případě je však zdravotní nezpůsobilost pouze právní domněnkou, kterou může držitel řidičského oprávnění vyvrátit až do doby, než bude vydáno meritorní rozhodnutí, konkrétně doložením platného lékařského posudku o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.¹⁰⁸

Přezkoumání zdravotní způsobilosti provede posuzující lékař podle ustanovení § 84 odst. 4 ProvPoz. Dle výsledku přezkoumání zdravotní způsobilosti příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností řidičské oprávnění odejme, je-li zdravotním posudkem prokázáno, že posuzovaná osoba je zdravotně nezpůsobilá k řízení motorových vozidel, v opačném případě řízení o odnětí řidičského oprávnění zastaví usnesením, vyjde-li najevo, že posuzovaná osoba je způsobilá k řízení motorových vozidel.¹⁰⁹

Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností rovněž může řidičské oprávnění podmínit. V případě, že vyjde najevo skutečnost, že posuzovaná osoba je způsobilá k řízení motorových vozidel s podmínkou. Podmínění řidičského oprávnění nemusí být pro držitele řidičského oprávnění konečné. Odpadnou-li důvody pro které bylo řidičského oprávnění podmíněno a držitel řidičského oprávnění tyto důvody doloží posudkem o zdravotní způsobilosti, ve kterém bude tato osoba považovaná za zdravotně způsobilého, toto podmínění příslušný obecní

¹⁰⁷ NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 560

¹⁰⁸ Tamtéž.

¹⁰⁹ Tamtéž.

úřad s rozšířenou působností na základě žádosti držitele řídičského oprávnění zruší.¹¹⁰

3.1.2. Odnětí řídičského oprávnění z důvodu pozbytí odborné způsobilosti

Ke správnímu řízení o odnětí řídičského oprávnění z důvodu pozbytí odborné způsobilosti nejčastěji dochází v případech, kdy držitel řídičského oprávnění zamýšlí rozšíření jeho stávajícího řídičského oprávnění o další skupinu vozidel, přičemž neuspěje u zkoušky z odborné způsobilosti. V takovém případě nastávají důvodné pochybnosti ohledně jeho odborné způsobilosti, neboť nesplněním této dílčí zkoušky neobhájil ani své řídičské schopnosti méně technicky náročného vozidla, k němuž řídičské oprávnění již má. Pokud držitel řídičského oprávnění nezvládne složit písemné testy nebo praktickou jízdni zkoušku v rámci zkoušek z kategorie jiného řídičského oprávnění, může to být vnímáno jako hrubá neznalost. Nejedná se však o automatické odebrání již získaného řídičského oprávnění, neboť žádnému neúspěšnému zkoušenému neodebere zkoušející komisař řídičské oprávnění na místě, nýbrž pouze může (a nemusí) podat k příslušnému obecnímu úřadu podnět k zahájení řízení odnětí řídičského oprávnění.¹¹¹

V praxi řízení o odnětí řídičského oprávnění se zpravidla zahájí ve chvíli, kdy držitel řídičského oprávnění u zkoušky z odborné způsobilosti opakovaně neprospěje a tuto skutečnost oznámí zkušební komisař příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností. Opakovaný neúspěch žadatele o řídičské oprávnění u zkoušky nasvědčuje o jeho možných neznalostech. Zkušební komisař tuto situaci dále blíže vyhodnocuje, přičemž zkoumá zejména nesprávně zodpovězené otázky v oblasti řešení dopravních situací, dopravních značek či zásadních ustanoveních předpisů provozu na pozemních komunikacích.¹¹²

¹¹⁰ NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 572.

¹¹¹ DOSKOČILOVÁ, Veronika. *Kdy můžete přijít o celý řídičák a kdy jen o určitou skupinu?* [online]. 2020 [cit. 2023-03-01]. Dostupné z: <https://www.mesec.cz/clanky/kdy-muzete-prijit-o-cely-ridicak-a-kdy-jen-o-urcitou-skupinu/>

¹¹² NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 572.

Príslušný obecní úřad s rozšířenou působností zahájí na podnět zkušební komisaře správní řízení ve věci řídičského oprávnění, za předpokladu, že vyšly najevo skutečnosti ohledně pachatelově pozbytí jeho celé odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Příslušný obecní úřad s rozšířenou působností rovněž nařídí držiteli řídičského oprávnění, aby se podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti. Aktuální stav odborné způsobilosti držitele řídičského oprávnění se zjišťuje přezkoušením z odborné způsobilosti v rozsahu řídičského oprávnění pro skupiny vozidel, jehož je osoba podstupující toto přezkoušení držitelem.¹¹³

Přezkoušení z odborné způsobilosti se provádí podle zvláštního předpisu, jimž je zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Podle ustanovení § 45 tohoto zákona se obdobně na přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel použijí ustanovení o zkoušce z odborné způsobilosti žadatelů o řídičská oprávnění, přičemž náklady hradí sám žadatel neboli osoba, které bylo nařízeno přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.¹¹⁴

Odborná způsobilost držitele řídičského oprávnění je přezkoušena formou testu z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy. V případě ohodnocení držitele řídičského oprávnění na základě dosaženého počtu bodů jako „prospěl“, správní orgán řízení o odnětí řídičského oprávnění podle ustanovení § 66 odst. 2 SpŘ z moci úřední zastaví a o tomto kroku vydá usnesení. V opačném případě, je-li držitel řídičského oprávnění hodnocen stupněm „neprospěl“, rozhodne správní orgán o odnětí jeho řídičského oprávnění.¹¹⁵

Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti byl novelizován zákonem č. 191/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů s účinností od 1. července 2021. Tato novela přinesla výrazné změny podmínek pro přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Ustanovení § 39 odst. 2 zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti stanoví, že přezkušovaný, stejně tak jako žadatel o řídičské oprávnění, v případě jeho neúspěchu v některé dílčí

¹¹³ NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 572.

¹¹⁴ Tamtéž.

¹¹⁵ Tamtéž.

zkoušce, může tuto zkoušku nejvýše dvakrát opakovat. Každá opakovaná zkouška může být provedena nejdříve za 5 pracovních dní ode dne konání neúspěšné zkoušky. V případě, že by i u této zkoušky neuspěl, musí se v autoškole podrobit nové výuce či výcviku z předmětu, v jehož rámci z dílčí zkoušky neuspěl.

Zcela nově byl novelou do ustanovení § 39 zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti vkoťven odstavec 3, který stanoví, že po absolvování uvedené výuky nebo výcviku v odstavci 2, může zkoušku, ve které neuspěl, konat nejvýše třikrát. V případě jeho neúspěchu i při těchto zkouškách, musí přezkoušený či žadatel o řidičské oprávnění absolvovat novou výuku a výcvik v plném rozsahu.

Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností stanoví lhůtu k přezkoušení z odborné způsobilosti, přičemž taková lhůta nesmí být kratší než 30 dní. V případě, že by se držitel řidičského oprávnění ze závažného důvodu nemohl podrobit přezkoušení z odborné způsobilosti, bude stanovena lhůta náhradní, přičemž tato lhůta nemůže být kratší než 15 dní. Tyto závažné důvody musí držitel řidičského oprávnění prokázat, přičemž v případě jejich neprokázání mu nebude náhradní lhůta stanovena.¹¹⁶

V případě, že se držitel řidičského oprávnění v rámci těchto lhůt nepodrobí přezkoušení z odborné způsobilosti či se tomuto přezkoušení podrobí po marném uplynutí stanovené lhůty, bude považován za odborně nezpůsobilého k řízení motorových vozidel. Odborná nezpůsobilost je právní domněnkou, kterou může držitel řidičského oprávnění vyvrátit doložením platného dokladu o odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel do doby, než bude vydáno rozhodnutí o odnětí řidičského oprávnění.¹¹⁷

3.1.3. Odnětí řidičského oprávnění z důvodu nesplnění podmínek

Novela provedená zákonem č. 297/2011 Sb., kterým se mění ProvPoz a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, zakotvila odnětí řidičského oprávnění ve správním řízení i

¹¹⁶ NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 572.

¹¹⁷ Tamtéž.

tehdy, vyjdou-li dostatečně najevo skutečnosti, že žadatel při udělení řídičského oprávnění nesplňoval podmínky pro jeho udělení, které stanoví § 82 ProvPoz. Tyto podmínky udělení a držení řídičského oprávnění jsou velmi dopodrobna popsány v kapitole 2.1.2. této diplomové práce.

Zákon vymezuje v ustanovení § 82 odst. 3 ProvPoz podmínky, které musí splňovat držitel řídičského oprávnění po celou dobu držení řídičského oprávnění, přičemž se jedná o podmínku zdravotní a odborné způsobilosti a o další podmínky stanovené tímto zákonem. Odlišná situace je u podmínek, které musí být naplněny pouze pro udělení řídičského oprávnění a které podle dikce ustanovení § 82 odst. 3 ProvPoz nemohou být splněny po celou dobu držení řídičského oprávnění. Jedná se například o podmínku dosažení minimální stanovené hranice věku, která má význam pouze při udělování řídičského oprávnění.

U podmínky obvyklého bydliště nebo studia na území České republiky z hlediska platnosti řídičského oprávnění je tomu rovněž tak, neboť tato podmínka má význam pouze při udělení řídičského oprávnění. Pokud držitel řídičského oprávnění tuto podmínku přestane splňovat po dobu jeho držení, nemá to žádný vliv na jeho platnost. Pokud ale vyjde najevo, že tuto podmínku nesplňoval žadatel při řízení o udělení řídičského oprávnění, představuje tato skutečnost důvod pro odnětí řídičského oprávnění.

3.2. Vzdání se řídičského oprávnění

Podle ustanovení § 94 odst. 2 ProvPoz se může držitel řídičského oprávnění vzdát takového veřejného oprávnění k řízení motorových vozidel. Vzdání se řídičského oprávnění je na rozdíl od odnětí řídičského oprávnění, které je držiteli odňato statním orgánem z moci úřední, individuálním rozhodnutím každého držitele na základě jeho svobodné vůle. Tento úkon je nevratný, přičemž osoba se může po tomto svobodném rozhodnutí stát opětovně držitelem řídičské oprávnění pouze na základě podání nové žádosti o udělení řídičského oprávnění. Tato osoba se musí znovu podrobit výcviku v autoškole, úspěšně složit odbornou zkoušku k řízení motorových vozidel a splnit všechny zákonné náležitosti.

O vzdání se řídičského oprávnění se nevede správní řízení, Řídičské oprávnění zaniká oznámením vzdání se příslušnému správnímu orgánu, přičemž se

o tom žádné správní rozhodnutí. Pro vzdání se řídičského oprávnění je vyžadována písemná, přičemž příslušná pracoviště mají k dispozici formulář. Příslušný úřad vezme na vědomí, že se majitel řídičského oprávnění vzdává v plném rozsahu. Příslušným orgánem se podle § 124 odst. 7 písm. b) ProvPoz, rozumí kterýkoliv obecní úřad s rozšířenou působností.¹¹⁸

Fyzická osoba, která se rozhodne vzdát řídičského musí vyplnit formulář vytvořený příslušnými pracovišti. Po vyplnění a podepsání tento formulář odevzdá oprávněné osobě společně s jeho řídičským průkazem, čímž se úkon stává právní skutečností a má právní účinky, tedy jeho oprávnění k řízení zaniká okamžitě. Osobní účast při tomto úkonu dokazuje i fakt, že fyzická osoba musí prokázat svoji totožnost občanským průkazem či jiným dokladem.¹¹⁹

Dovolím si vyjádřit mé osobní stanovisko k institutu vzdání se řídičského oprávnění. Přijde mi to nadbytečné vzhledem ke skutečnosti, že nikdy člověk neví, kdy bude řídičské oprávnění potřebovat. Proto si myslím, že je lepší mít řídičský průkaz doma v šuplíku než ho nemít a jedinou možností, jak ho získat je opětovné absolvování autoškoly.¹²⁰

3.3. Pozbytí řídičského oprávnění

Ustanovení § 94a odst. 1 ProvPoz vymezuje právní důvody pozbytí řídičského oprávnění, přičemž v důsledku těchto příslušných právních důvodů řídičské oprávnění zaniká. Další právní důvod, který představuje pozbytí řídičského oprávnění, je upraven v ustanovení § 123c odst. 3 ProvPoz.

3.3.1. Správní trest zákazu činnosti

Podle PŘZ ukládaný zákaz činnosti má charakter správního přestupku. Zákaz činnosti spadá mezi velmi účinné druhy správního trestu z důvodu citelného zasažení do právního postavení pachatele. Trest obecně způsobuje pachateli určitou

¹¹⁸ NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941. s. 561.

¹¹⁹ Tamtéž.

¹²⁰ Tamtéž

újmou, která je podstatou těchto deliktů. Tato časově ohraničená újma může mít podobu zákazu výkonu určité funkce či práce (u výkonu profesionálního řidiče odebrání řidičského oprávnění) nebo odebrání určitého veřejnoprávního oprávnění uděleného orgány veřejné správy.¹²¹

Cílem těchto trestů je pro určité časové období zabránit pachateli přestupku v činnostech, kterých využil či zneužil ke spáchání přestupku nebo svým protiprávním jednáním vzbudil pochybnosti o své způsobilosti k vykonávání daných činností. Mají výrazný represivní charakter a dále také tyto tresty plní prevenci generální a individuální. Negativní individuální prevence působí hlavně ve smyslu znemožnění pachateli k výkonu činnosti, která vedla ke správnému deliktu, tedy je mu zabráněno ve vykonání dalšího přestupku stejného typu. V rámci pozitivní individuální prevence se jedná o výchovné působení na pachatele. Zabránění pachateli v činnostech, při kterých se dopustil přestupku, mu zároveň může pomoci zbavit se škodlivých návyků a postojů, které mohl získat při těchto činnostech. Generální preventivní úlohu plní zákazy činnosti upozorňováním potencionálních pachatelů na rizika, důsledky a tresty spojené s tímto protiprávním jednáním. Současně se těmito tresty chrání nezávadný výkon daných činností.

3.3.2. Trest zákazu činnosti

Trest zákazu činnosti je vymezen v § 73 TrZ, kdy dle odst. 1 tohoto ustanovení může soud uložit trest zákazu činnosti na jeden rok až deset let, pokud se pachatel dopustil trestného činu v souvislosti s touto činností. ProvPoz oproti tomu ve vztahu k přestupkům fyzických osob stanoví horní výměru správního trestu zákazu činnosti nejvýše v délce trvání dvou let. Jedná se o typickou trestněprávní sankci, která se ukládá za trestné činy páchané v dopravě. V případě odsouzení se dle odst. 3 tohoto ustanovení odsouzenému po dobu výkonu trestu zakazuje vykonávat určité zaměstnání, povolání, funkce nebo činnost, pro kterou je potřebné zvláštní povolení nebo je její výkon upraven jiným právním předpisem.

Základním rozdílem uložení tohoto trestu v komparaci s uložení správního trestu zákazu činnosti je skutečnost, že se trest ukládá dle TrZ za

¹²¹ PRÁŠKOVÁ, Helena. Nové přestupkové právo. Praha: Leges, 2017. Teoretik. ISBN 978-80-7502-221-9.

protiprávní čin, jehož míra společenské škodlivosti je vyšší než v případě jednání, které by šlo právně kvalifikovat jako přestupek a s ohledem na zásadu subsidiarity trestní represe nelze uplatnit odpovědnost dle jiného právního předpisu.

3.3.3. Dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení

V rámci novely zákona o silničním provozu, která byla provedena zákonem č. 411/2005 Sb. ? jež je v účinnosti od 1. července 2006, byl zaveden nový bodový systém týkající se trestných činů spáchaných řidiči motorových vozidel a dopravních přestupků. K této změně došlo z důvodu dlouhodobě neuspokojivé situaci na pozemních komunikacích v české republice. Zákonodárci se tak snažili vytvořit nové prostředí, ve kterém měli za cíl řidiče motivovat k většímu dodržování pravidel silničního provozu. Za porušení těchto pravidel využívali účinků represe a zároveň prevence ve vyvážené míře.

Úvaha o zavedení bodového systému se objevovala již v 90. letech minulého století k realizaci však nedošlo. Cílem vzniku tohoto systému také bylo snížení počtu dopravních nehod a jejich následků, a to do roku 2010. Tento mezní termín pro realizaci této strategie byl schválen vládou jako součást národní strategie bezpečnosti silničního provozu dne 28. dubna 2004 usnesením č. 394. Tímto se Česká republika připojila k cíli Evropské Komise snížit smrtnost na evropských pozemních komunikacích z počtu přes 40 000 v roce 2000 o 50 % do roku 2010. Tento cíl byl vytyčen v tzv. Bílé knize evropské dopravní politiky do roku 2010, která byla přijata 12. září 2001 Evropskou komisí.

V bodovém systému se body přičítají trestné body, do maximální výše 12 bodů, které řidiči motorových vozidel mohou obdržet za porušení dopravních předpisů. Podrobně jsou pravidla tohoto systému popsána v hlavě 5. silničního zákona, dále také jednotlivé protiprávní přestupky týkající se pravidel silničního provozu a počet bodů, které jsou řidiči uděleny za tyto přestupky jsou uvedeny v příloze k tomuto zákonu. Podle ustanovení §123a zákona o silničním provozu se díky tomuto bodovému systému zajišťuje monitorování opakovaného páchání přestupků nebo trestných činů porušováním pravidel silničního provozu řidiči motorových vozidel či naopak ke sledování, že se řidiči porušování nedopouští.

Body jsou řidičům zaznamenávány v rámci pravomocného rozhodnutí za spáchaný přestupek bez ohledu na to jestli k němu došlo správním, blokovým či příkazním řízením. Nezaleží ani na osobě, která udělí blokovou pokutu, může jí udělit jak Policie České republiky, tak strážník (obecní) policie. Jeden ze základních rysů bodového systému spočívá v tom, že body nepřiděluje policista, ale příslušný správní orgán, který musí být v zákonné lhůtě informován o tomto přestupku. Preventivní působení je zaopatřeno hrozbou odnětí řidičského oprávnění na dobu 1 roku při dosažení 12 bodů, a zároveň je zde možnost odepisování bodu za dodržování dopravních předpisů po určitou dobu od obdržení posledního bodového zápisu za dopravní prohřešek.

Z důvodu srozumitelnosti, pochopení a respektování bodového systému širší veřejností jako spravedlivého, by mělo fungovat pravidlo, že body za přestupky by se měli zaznamenávat každému stejným stylem do jeho evidenční karty řidiče.

Záznamy v registrech řidičů provádějí příslušné obecní úřady obce s rozšířenou působností podle místa trvalého bydliště řidiče, a to nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, kdy došlo k doručení daného správního aktu. Policie a obecní policie má povinnost oznámit záznam o uložení blokové pokuty do tří pracovních dnů příslušnému obecnímu úřadu.

3.3.4. Omezení v trestním řízení

Dalším ze způsobů, kterým lze v souvislosti s ustanovením §94a ProvPoz pozbýt řidičské oprávnění je uložení přiměřeného omezení v trestním řízení spočívajícím ve zdržení se řízení motorových vozidel.

V tomto případě zákon odkazuje na ustanovení § 196a zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, které se ukládá pachateli trestného činu zanedbání povinné výživy dle § 196 uvedeného zákona. Předmětné přiměřené omezení se uloží zejména tehdy, pokud existuje důvodná obava, že by pachatel trestného činu zanedbání povinné výživy mařil povinnost uhradit dlužné výživné či v případě, že by tuto povinnost alespoň mařil.

Předně považuji za vhodné zmínit, že se v případě tohoto přiměřeného omezení jedná o zvláštní druh přiměřeného omezení, které se svou zvláštností vymyká přiměřeným omezením upraveným v ustanovení § 48 odst. 4 zákona č. 40/2009 Sb.,

trestní zákoník. Zvláštnost tohoto přiměřeného omezení lze spatřit zejména ve skutečnosti, že se jedná o výjimku z pravidla, které stanoví, že soud může ukládat pouze taková přiměřená omezení, která přímo souvisí se spáchaným trestným činem, čímž se cílí ke snížení či odstranění příčin spáchané trestné činnosti. Je zřejmé, že uložení přiměřeného omezení spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel nemůže plnit výše uvedenou funkci, tedy aby snížilo či odstranilo příčiny spáchané trestné činnosti, neboť toto přiměřené omezení přirozeně s neplněním vyživovací povinnosti nikterak nesouvisí. Samotná zvláštnost tohoto zvláštního přiměřeného omezení tudíž spočívá v tom, že přestože se spáchaným činem nikterak nesouvisí, tak v soudobé společnosti představuje řízení motorových vozidel zvláštní hodnotu, jejímž odnětím zákon cílí k větší motivaci pachatele uvedeného trestného činu k tomu, aby se *pro futuro* nevyhýbal plnění své zákonné vyživovací povinnosti.

Uložení tohoto zvláštního druhu přiměřeného omezení je fakultativní, což v praxi znamená, že nemusí být ukládáno všem pachatelům trestného činu zanedbání povinné výživy. Současně je nutné uvést, že vzhledem k zvláštnosti tohoto přiměřeného omezení jej lze uložit výhradně za trestný čin zanedbání povinné výživy.

Ve vztahu k významu funkce tohoto zvláštního přiměřeného omezení, jež spočívá v motivaci k řádnému plnění vyživovací povinnosti *pro futuro* a k uhrazení dlužné částky výživného by měl soud přistoupit k uložení tohoto institutu pouze v případě, pokud není řízení motorových vozidel předmětem výdělečné činnosti pachatele. V praxi se tak jedná o řidiče z povolání nebo v případech, kdy by funkce tohoto přiměřeného omezení představovala pro pachatele opačný význam, tedy pokud by jej uložení tohoto institutu spíše odrazovalo od plnění jeho zákonné povinnosti.

Pokud soud, který zvláštní přiměřené omezení ukládá nevymezí obsah tohoto institutu jinak, pak je jeho obsahem zákaz řízení motorových vozidel všeho druhu. Současně platí, že pachatel pozbývá řidičské oprávnění okamžikem nabytí právní moci rozhodnutí, kterým se zvláštní přiměřené omezení ukládá. Rovněž zmíním, že jej lze uložit i pachateli, který v době rozhodování soudu držitelem řidičského oprávnění není. Pakliže pachatel držitelem řidičského oprávnění v době rozhodování soudu není, význam uložení předmětného omezení tkví v tom, že toto oprávnění nabýt po dobu výkonu omezení nemůže.

Jakožto důsledek porušení zvláštního přiměřeného omezení lze uvést naplnění skutkové podstaty maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 337 odst. 1 písm. a) zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Zvláštní přiměřené omezení je vždy ukládáno v rámci určitého trestu či jiného opatření. Pokud bude dané zvláštní přiměřené opatření porušeno, pak je dalším důsledkem jeho porušení uložení daného trestu či opatření s nímž bylo zvláštní přiměřené opatření uloženo.

3.3.5. Podmíněné odložení podání návrhu

V případě, že bude protiprávní jednání na úseku dopravy, s ohledem na míru společenské závažnosti daného činu, projednáno v trestním řízení, lze užit zvláštních institutů podle ustanovení § 179g odst. 2 písm. a) a § 307 odst. 2 písm. a) zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (dále jen „trestní řád“).

Podmíněné odložení podání návrhu na potrestání, jež upravuje výše uvedené ustanovení § 179g odst. 2 písm. a) trestního řádu může podle odst. 1 tohoto paragrafu státní zástupce rozhodnout o tom, že místo podání návrhu na potrestání využije tohoto institutu.

Jeho užitím se tak podezřelý zavazuje, že se v průběhu zkušební doby zdrží konkrétní činnosti, v jejíž souvislosti se dopustil trestného činu. K činnosti, která může být užitím tohoto institutu zakázána, musí být třeba zvláštního povolení nebo jejíž užití upravuje zvláštní zákon. Vztáhneme-li tak již řečené ve vztahu k tématu této diplomové práce, pak je zřejmé, že užití tohoto institutu lze využít k pozbytí řidičského oprávnění dle § 94a odst. 1 písm. c) ProvPoz. Státní zástupce může k využití tohoto odklonu přistoupit za současného splnění podmínek vymezených v ustanovení § 179g odst. 1 trestního řádu. Užití tohoto odklonu je však dále podmíněno zohledněním odůvodněnosti povahy a závažnosti trestného činu, jednotlivými okolnostmi jeho spáchání či poměrů osoby podezřelé podle § 179g odst. 2.

V případě druhého institutu, tedy v případě podmíněného zastavení trestního stíhání může, dle ustanovení § 307 odst. 1 trestního řádu, v řízení o přečinu soud se souhlasem obviněného a v přípravném řízení státní zástupce podmíněně zastavit trestní stíhání za splnění zákonných podmínek. Opět, platí, že lze zakázat pouze činnost, v jejíž souvislosti se obviněný dopustil daného přečinu.

Využití těchto institutů lze názorně popsat na dvou níže uvedených případech. Státní zástupce Krajského státního zastupitelství v Praze usnesením č. j. KZV 55/2021 - 18 ze dne 9. 11. 2021 rozhodl o podmíněném zastavení trestního stíhání obviněného příslušníka Policie ČR, který dne 29. 4. 2021 řídil služební motorové vozidlo Policie ČR po požití alkoholických nápojů. Provedením orientační dechové zkoušky přístrojem Dräger Alcotest byla nejprve zjištěna hladina 2,29 promile alkoholu v dechu a při opakované zkoušce byla zjištěna hladina 2,39 promile. Následně ve Fakultní nemocnici Bulovka byla zjištěna hladina 2,09 promile alkoholu v dechu a ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie byla zjištěna přibližná hodnota alkoholu v krvi 2,08 promile k době, kdy došlo k danému činu. V rámci výslechu ze dne 12. 10. 2021 se obviněný k činu v plném rozsahu přiznal, vč. požití alkoholických nápojů a také následného řízení automobilu. V rámci výslechu byl obviněný poučen o možnostech odklonu v podobě podmíněného zastavení trestního stíhání za předpokladu, že se zaváže zdržet se během zkušební doby řízení motorových vozidel a taktéž ke složení na účet státního zastupitelství peněžitou částku určenou na peněžitou pomoc obětem trestné činnosti. Obviněný s těmito podmínkami souhlasil a zavázal se během zkušební doby k tomu, že během zkušební doby (30 měsíců) se zdrží řízení motorových vozidel a současně složí peněžitou částku (60 000 Kč) na pomoc obětem trestné činnosti. Obviněný v rámci poučení byl poučen, že právní mocí tohoto usnesení pozbyl řidičské oprávnění a že rozhodnutí tohoto typu se neuvádí ve výpisu z evidence rejstříku trestů. Obviněný byl dne 24. 9. 2021 propuštěn ze služebního poměru na základě ustanovení § 42 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů (dále jen “ZSP”), kdy se měl dopustit porušením služebního slibu zavrženíhodným jednáním, jež nese znaky trestného činu a je způsobilé ohrozit dobrou pověst bezpečnostního sboru. Tento zákon však i v těchto případech připouští nárok na výsluhový příspěvek na základě § 157 ZSP. Toto ustanovení zároveň stanovuje, že nárok na tento příspěvek dle § 157 písm. c) ZSP nemá ten, kdo byl propuštěn na základě § 42 odst. 1 písm. d) ZSP *“a je následně na základě jednání, které vedlo k jeho propuštění, pravomocně odsouzen pro trestný čin spáchaný úmyslně”*. V tomto případě však nedošlo k pravomocnému odsouzení a v případě, že se obviněný osvědčil, tak má dle ZSP nárok na výsluhový příspěvek.

Domnívám se, že ustanovení tohoto zákona je příliš benevolentní. Skutečnost že v tomto případě bylo u osoby dosud bezúhonné přistoupeno k podmíněnému zastavení trestního stíhání schvaluji, jelikož každý se může dopustit nějaké chyby, avšak nemohu souhlasit s tím, aby tato osoba měla nárok stále nárok na výsluhový příspěvek.

Zdržení se řízení motorových vozidel může být i uloženo v rámci podmíněného odložení podání návrhu na potrestání, jako tomu bylo v rámci zkráceného přípravného řízení pro přečin ohrožení pod vlivem návykové látky dle usnesení Obvodního státního zastupitelství pro Prahu 6, č. j. 2 ZK 79/2021. V uvedeném případě se podezřelá měla dopustit tím, že po požití alkoholických nápojů řídila motorové vozidlo a v jedné z pražských ulic nabourala nebo poškodila 6 vozidel, včetně svého. V rámci orientační dechové zkoušky provedenou přístrojem Dräger 7510 byla zjištěna přítomnost 1,69 promile alkoholu v dechu a druhou opakovanou zkouškou byla naměřena hodnota 1,66 promile. Podezřelá se následně podrobila lékařskému vyšetření spojeným s odběrem biologického materiálu, kdy byla zjištěna hodnota 1,96 alkoholu v moči, přičemž znaleckým zkoumáním byla stanovena hladina v době dopravní nehody na 1,09 promile. V rámci zkráceného přípravného řízení se podezřelá zavázala, že po dobu 18 měsíců se zdrží řízení motorových vozidel a současně ke složení částky ve výši 100 000 Kč na účet státního zastupitelství určenou státu na peněžitou pomoc obětem trestné činnosti.

4. Právní důvody pozastavení řidičského oprávnění

Pozastavení řidičského oprávnění je předběžným opatřením ve smyslu § 61 SpŘ. Slouží k dočasnému odnětí či omezení řidičského oprávnění takovým způsobem, aby účastníkovi řízení bylo do okamžiku nabytí právní moci rozhodnutí znemožněno řízení motorových vozidel. Tato skutečnost nastává v případech, kdy existuje důvodné podezření, že daná osoba není způsobilá k řízení motorových vozidel, již v samém začátku řízení, a tedy z opatrnosti, pro zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích, je přistoupeno k tomuto omezení. Jeho užití je fakultativní a je tedy na uvážení správního orgánu, zdali tohoto institutu využije. Řízení a případné příkazy týkající se pozastavení řidičského oprávnění jsou vedena příslušnými obecními úřady obce s rozšířenou působností. Příslušný orgán obce s rozšířenou působností má povinnost po doručení předmětného rozhodnutí držiteli řidičského oprávnění, bezodkladně zaznamenat pozastavení řidičského oprávnění do evidenční karty řidiče v registru řidičů. Držitel řidičského průkazu má povinnost odevzdat řidičské oprávnění do 5 pracovních dní, ode dne, kdy rozhodnutí nabude právní moci, a to na základě § 113 odst. 1 ProvPoz.

Dle mého názoru je ze strany správních orgánů téměř pravidlem, že využijí tohoto institutu, jelikož již samotným zahájením řízení existuje důvodná pochybnost, zdali je tato osoba dostatečně způsobilá k řízení motorových vozidel. Přestože si dokážu představit případy, kdy bude ze strany správních orgánů nesprávně využito tohoto předběžného opatření, nikdy bych nesouhlasila s jeho celkovým zrušením.

Vedle předběžného opatření pozastavení řidičského oprávnění existuje také institut pozastavení řidičského oprávnění v exekučním řízení. Platí pro něj zvláštní právní úprava podle § 71a exekučního řádu. Příkaz k pozastavení řidičského oprávnění povinného muže může být exekutorem vydán např. je-li exekucí vymáhán nedoplatek výživného na nezletilé dítě, případně zletilé do 26 let, které se soustavně studiem připravuje na budoucí povolání. Exekuční příkaz je doručen orgánu, který vede registr řidičů. Nesmí mu však být doručeno dříve než povinnému, kterému je dnem doručení exekučního příkazu pozastaveno oprávnění k řízení motorových vozidel. Ke zrušení exekučního příkazu může podle exekučního řádu dojít, prokáže-li povinný nezbytnost jeho řidičského oprávnění k uspokojování základních potřeb svých či osob, ke kterým má vyživovací povinnost nebo zaplacením nedoplatku výživného. Exekutor následně oznámí

zrušení exekučního příkazu příslušnému orgánu obce s rozšířenou působností, který vede registr řidičů podle zákona o silničním provozu.

Pozastavení řidičského oprávnění na základě exekučního příkazu v případech, kdy je vymáhán nedoplatek výživného na nezletilé dítě, případně zletilé do 26 let, které se soustavně studiem připravuje na budoucí povolání, je dle mého zdaleka nejspolehlivějším způsobem, jak potrestat a zároveň donutit povinného k plnění svých povinností.

Dle rozsudku Nejvyššího soudu č. j. 4 Tz 23/2020 - 127 ze dne 15. 9. 2020 s odkazem na usnesení Krajského soudu v Hradci Králové – pobočky v Pardubických, sp. zn. 14 To 370/2015 ze dne 19. 11. 2015 a usnesení Krajského soudu v Praze, sp. zn. 11 To 310/2019 ze dne 17. 10. 2019, se vyslovilo trestní kolegium Nejvyššího soudu, že: *„Exekučním příkazem, kterým bylo obviněnému jako povinnému pozastaveno jeho řidičské oprávnění, a to na dobu do vymožení pohledávky oprávněného, nedochází k pozbytí tohoto oprávnění ve smyslu § 94a odst. 1 zákona o silničním provozu. Řízením motorového vozidla v této době se obviněný nedopouští přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku a takové jednání může být posouzeno jako přestupek podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 6. zákona o silničním provozu“.*¹²²

Při řízení motorových vozidel i přes pozastavení řidičského oprávnění naplňuje tato osoba skutkovou podstatu přestupku dle § 125c odst. 1 písm. e) bod 6 ProvPoz. Toto ustanovení stanovuje, že přestupku se dopustí fyzická osoba tím, že řídí motorové vozidlo, přestože její řidičské oprávnění jí bylo pozastaveno podle § 95 nebo exekučním příkazem podle exekučního řádu. Ustanovení § 125c odst. 5 písm. d) stanovuje, že za tento přestupek se uloží pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč a spolu se zákazem činnosti na dobu od šesti měsíců do jednoho roku dle odst. 6.

¹²² Rozsudek Nejvyššího soudu, č. j. 4 Tz 23/2020 – 127, ze dne 15. 9. 2020

Závěr

Moji diplomovou práci věnuji zániku oprávnění k řízení motorových vozidel, kdy je možné na tento zánik pohlížet nejen z pohledu práva správního, ale i práva trestního a exekučního.

Pro pochopení problematiky zániku oprávnění k řízení motorových vozidel jsem se úvodem mé diplomové práce zabývala právní úpravou dopravního práva, která je i díky vlivu neustále zvyšujícího se náporu motorových vozidel na tuzemských komunikacích často měněna a to s ohledem na skutečnost, aby tato právní úprava dokázala ustát a přizpůsobit se trendu současné doby. V rámci právní úpravy této problematiky, jsem se nejprve zabývala prameny právní úpravy a vývojem řídičského oprávnění.

V rámci vývoje řídičského oprávnění pojednávám zejména o vývoji právní úpravy na našem území s uvedením stěžejních právních předpisů, přičemž právní věda oblasti dopravního práva počala věnovat svou pozornost počátkem 19. století. Lze zhodnotit, že vývoj právní úpravy doznal od počátku 19. století značných změn. Dále je v rámci této kapitoly nastíněna soudobá právní úprava dopravního práva v České republice, kdy je pozornost upřena zejména na zákon o pozemních komunikacích, zákon o provozu na pozemních komunikacích, správní řád, zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, na trestní zákoník a exekuční řád. S ohledem na roztržitost a značnou četnost právní úpravy tohoto oboru však uvádím pouze několik, dle mého názoru, stěžejních právních předpisů, které svým obsahem představují stěžejní právní úpravu.

Následně jsem vymezila pojem řídičského oprávnění, jež je subjektivním právem, které je osvědčeno řídičským průkazem. Věnovala jsem se jeho vzniku a podmínkám jeho udělení a držení, kdy žadatel v případě, že kumulativně zákonem stanovené podmínky splní, tak bude jeho žádosti o řídičské oprávnění vyhověno. Též jsem se zabývala rozhodnutím správního orgánu - řídičským průkazem, jenž je veřejnou listinou, osobním dokladem, který prokazuje totožnost držitele takového průkazu.

Samostatnou kapitolou jsou právní důvody, které zapříčiňují zánik řídičského oprávnění. Takovými důvody jsou odnětí řídičského oprávnění, vzdání se řídičského oprávnění a pozbytí řídičského oprávnění. Odnětí řídičského

oprávnění je rozhodnutím obecního úřadu obce s rozšířenou působností, kdy takovému rozhodnutí předchází řízení o odnětí řidičského oprávnění. Odnětí může být z několika důvodů, kterými jsou pozbytí zdravotní způsobilosti, pozbytí odborné způsobilosti a též z důvodu nesplnění podmínek nezbytných pro udělení řidičského oprávnění. Držitel řidičského oprávnění se může též svobodně rozhodnout, že se svého řidičského oprávnění vzdává, kdy takové rozhodnutí oznámí správnímu orgánu. K pozbytí řidičského oprávnění může dojít správním trestem zákazu činnosti, trestem zákazu činnosti či dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení.

Závěrem této práce se věnuji tématu pozastavení řidičského oprávnění, kde uvádím jednotlivé důvody pro jeho pozastavení. Samotné pozastavení řidičského oprávnění představuje institut předběžného opatření, jehož účelem je znemožnění řízení motorových vozidel z důvodu ochrany bezpečnosti ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Psaní této diplomové práce pro mě bylo velkým přínosem, když se mi zvýšilo mé povědomí o této problematice a věřím, že má diplomová práce bude též přínosem pro odbornou i laickou veřejnost.

Resumé

The topic of my thesis is the loss of the road vehicle driving licence permit.

In the first part I discuss the historical development of this area with reference to the current regulation in the Czech legal system.

In the second chapter, I deal with the definition of basic concepts, mainly driving licence permit and driving licence. In particular, I describe the conditions and the emergence of the driving authorisation itself.

In the main chapter, I describe the legal grounds for the termination of the driving licence permit, such as the withdrawal, surrender and the expiry of the driving licence permit. This section also includes an explanation of the scoring points system with an analysis of the statistics of drivers who have been penalised with scoring points over the past two years.

The following chapter focuses on the suspension of the driving license permit. I mention the above with reference to the relevant provisions of the Enforcement Code in cases where maintenance arrears for a minor child are being enforced. I also refer, in the context of the enforcement of arrears of maintenance, to the appropriate limitation consisting of the obligation to refrain from driving motor vehicles under the Criminal Code.

I conclude the thesis by discussing the conditions and process for the return of a driving authorisation under the current legislation.

Seznam použitých zdrojů

A. Knižní literatura

1. KOPECKÝ, Martin. *Správní právo: obecná část*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021, Beckovy právnické učebnice. ISBN 9788074008207.
2. KOPECKÝ, Martin, Josef STAŠA a kol. *Správní řád: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764224.
3. KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. § 83 [Věk]. In: KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011.
4. KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi, aneb, Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. Praha: Linde, 2002. ISBN 80-7201-321-1.
5. KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. ISBN 80-903-1849-5.
6. NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788076764941.
7. ŠTENBERK, Jan. *Automobilista v zajetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. V Praze: Karolinum, 2008. ISBN 9788024614618.
8. VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.

B. Právní předpisy

1. Nařízení č. 156/1905 ř.z., o jízdních silostrojích.
2. Nařízení č. 81/1910 ř.z., jímž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu jízdných silostrojů (automobilů, motorových vlaků a motorových kol).
3. Zákon č. 81/1935 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly.
4. Vládní nařízení č. 203/1935 Sb. z. a n., kterým se provádí zákon o jízdě motorovými vozidly.

5. Vládní nařízení č. 241/1939 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly.
6. Vyhláška ministerstva vnitra č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech.
7. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.
8. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.
9. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.
10. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.
11. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.
12. Zákon č. 120/2001 Sb., o soudních exekutorech a exekuční činnosti.
13. Zákon č. 133/2000 Sb., o evidenci obyvatel a rodných číslech a o změně některých zákonů (zákon o evidenci obyvatel).
14. Vyhláška Ministerstva zdravotnictví č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem.
15. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.
16. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb.
17. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES.
18. Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.
19. Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním.

C. Judikatura

1. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13.05.2004, č.j. 1 As 9/2003-90.

2. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 9. 2007, č.j. 4 Ads 81/2005-125.
3. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 2. 2015, č.j. 7 As 287/2014-36.
4. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 10. 2010, č.j. 2 As 41/2009-62.
5. Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 12. 2. 2015, č.j. 22 A 37/2013-15.
6. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 5. 2009, č.j. 4 Ads 147/2008 – 95
7. Usnesení Krajského státního zastupitelství v Praze ze dne 9. 11. 2021, č.j. KZV 55/2021 – 18
8. Usnesení Obvodního státního zastupitelství pro Prahu 6 ze dne 29. 10. 2021, č.j. 2 ZK 79/2021
9. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 15. 9. 2020, č.j. 4 Tz 23/2020-127

D. Internetové zdroje

1. DOSKOČILOVÁ, Veronika. *Kdy můžete přijít o celý řidičák a kdy jen o určitou skupinu?* [online]. 2020 [cit. 2023-03-01]. Dostupné z: <https://www.mesec.cz/clanky/kdy-muzete-prijit-o-cely-ridicak-a-kdy-jen-o-urcitou-skupinu/>
2. *Právněhistorické studie: Vývoj přípravy řidičů v českých zemích do roku 1989* [online]. 51/1. Nakladatelství Karolinum, 2021, [cit. 2023-02-22]. ISSN 0079-4929. Dostupné z: https://karolinum.cz/data/cascislo/8943/PHS_51_1.pdf
3. *RESPER* [online]. [cit. 2023-02-22]. Dostupné z: <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/resper.pdf>
4. *Rodinné listy: Z historie řidičského průkazu* [online]. 12/2015. Wolters Kluwer [cit. 2023-02-22]. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/casopis/rodinnelisty/Um9MaS8yMDE1L1JvTGktMjAxNS0xMi5wZGY6TS14Nk9iZEt2R1RZSIByYVRIQWFJLV9aMFVv>
5. DOSKOČILOVÁ, Veronika. *Kdy můžete přijít o celý řidičák a kdy jen o určitou skupinu?* [online]. 2020 [cit. 2023-03-01]. Dostupné z:

<https://www.mesec.cz/clanky/kdy-muzete-prijit-o-cely-ridicak-a-kdy-jen-o-urcitou-skupinu/>

E. Ostatní zdroje

1. Důvodová zpráva k zákonu č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích [online]. [cit. 2023-02-03]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/eknih/1996ps/tisky/t004300c.htm>
2. Vládní návrh na vydání zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, vč. důvodové zprávy. Sněmovní tisk 477/0 [online]. Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR [cit. 2022-02-03] Dostupné také z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=28282>
3. Vládní návrh zákona včetně důvodové zprávy, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Sněmovní tisk 366/0, volební období č. 9. Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR [online]. [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=9&CT=366&CT1=0>
4. Stanovisko generálního advokáta Michala Bobka přednesené dne 16. 5. 2017, ve věci C-195/16.
5. Vládní návrh zákona vč. důvodové zprávy, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Sněmovní tisk 300/0 [online]. Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR [cit. 2022-02-27] Dostupné také z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=69607&pdf=1>

Seznam zkratek

Pařížská úmluva	Mezinárodní smlouva o jízdě automobily č. 505 ze dne 11. 10. 1909
zákon o jízdě motorovými vozidly NSS	Zákon č. 81/1935 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly Nejvyšší správní soud
ProvPoz	Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění
PozKom	Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění
EU	Evropská Unie
SpŘ	Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád
PřesZ	Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich
TrZ	Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník
EŘ	Zákon č. 120/2001 Sb., o soudních exekutorech a exekuční činnosti (exekuční řád) a o změně dalších zákonů
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech ze dne 20. prosince 2006
zákon č. 297/2011 Sb., kterým se mění ProvPoz a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel	Zákon č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel	Vyhláška Ministerstva zdravotnictví č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem
zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel	Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů

SDEU

Soudní dvůr Evropské unie

trestní řád

Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním

ZSP

Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru
příslušníků bezpečnostních sborů

Seznam obrázků a tabulek