

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Katedra správního práva

Diplomová práce

Přestupkové právo – přestupky v dopravě se zaměřením na hmotněprávní stránku přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

Zpracoval: Jan Roneš

Vedoucí diplomové práce: Doc. JUDr. Pavel Mates, CSc.

V Plzni 2012

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Jan RONEŠ
Osobní číslo: R07271
Studijní program: M6805 Právo a právní věda
Studijní obor: Právo
Název tématu: Přestupkové právo – přestupky v dopravě se zaměřením na hmotněprávní stránku přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

Zásady pro vypracování

1. Úvod
2. Pojem přestupku
3. Správní delikty proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích
4. Další přestupky na úseku dopravy
5. Závěr

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: 60

Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- Kočí R. a kol., Silniční právo, 1. vydání, Praha: Leges, 2009
- Mates P. a kol., Základy správního práva trestního, 5. vydání, Praha: C. H. Beck, 2010
- Jelínek J. a kol., Trestní právo hmotné, 2. vydání, Praha: Leges, 2010
- Hendrych D. a kol., Správní právo, 7. vydání, Praha: C. H. Beck, 2009
- Kučerová H., Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006, Praha: Linde, 2008
- Kučerová H., Horzinková E., Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou, 1. vydání, Praha: Leges, 2009
- Horzinková E., Čechmánek B., Přestupky a správní trestání, 4. vydání, Praha: Eurounion, 2008
- Šiškeová S., Lavický P., Podhrázký M., Přehled judikatury ve věcech správního trestání, 1. vydání, Praha: ASPI, Praha 2006
- Tauber M., Červený Z., Šlauf V., Přestupkové právo, 17. vydání, Praha: Linde, 2011
- Kopecký Z., Leitner M., Lukášek V., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem, 3. vydání, Praha: Linde, 2006

Vedoucí diplomové práce: Doc. JUDr. Pavel Mates, CSc.
Katedra správního práva

Datum zadání diplomové práce: 7. ledna 2011
Termín odevzdání diplomové práce: 31. března 2012



Prof. JUDr. Květoslav Růžička, CSc.
děkan



JUDr. et PhDr. Jan Malast
vedoucí katedry

V Plzni dne 19. října 2011

Čestné prohlášení

„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně, a že jsem standardním způsobem vyznačil prameny a literaturu, které byly při zpracování použity tak, jak je ve vědecké práci obvyklé.“

V Plzni 26. března 2012

Jan Roneš

Poděkování

„Děkuji touto cestou Doc. JUDr. P. Matesovi, CSc. za jeho velmi profesionální a odborný přístup, za jeho ochotu, obětavost a rychlost při vedení realizace této diplomové práce. Poděkovat bych chtěl i celé Katedře správního práva FPR, že jsem se mohl vědomostně dostat na takovou úroveň, abych si dokázal poradit s tak náročným úkolem, jako je vypracování této práce.“

V Plzni 26. 3. 2012

Jan Roneš

Obsah:

Úvod	8
1. Pojem přestupku	10
1. 1. Obecně k základům přestupkového práva	10
1. 2. Pozitivní a negativní vymezení přestupku	11
1. 2. 1. Vymezení vůči jiným správním deliktům a trestným činům	11
1. 3. Materiální a formální znak přestupku	13
1. 3. 1. Materiální znak přestupku	13
1. 3. 2. Formální znak přestupku	16
1. 3. 2. 1. Obecné znaky	16
1. 3. 2. 2. Typové znaky (znaky skutkové podstaty)	23
1. 4. Exkurs de lege ferenda k obecné části zákona o přestupcích	27
2. Správní delikty proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích	28
2. 1. Vývoj právní úpravy	30
2. 1. 1. Vývoj do 30. června 2006	30
2. 1. 2. Vývoj od 1. července 2006	32
2. 1. 2. 1. Bodový systém	35
2. 1. 2. 2. Problematika „osoby blízké“	40
2. 1. 2. 2. 1. Pojem „osoba blízká“	41
2. 1. 2. 2. 2. „Osoba blízká“ de lege lata	42
2. 1. 2. 2. 3. „Osoba blízká“ de lege ferenda	43
2. 2. Přestupky spáchané v rámci provozu na pozemních komunikacích	45
2. 2. 1. Přestupky řidičů vozidel, jezdců na zvířeti a chodců	46
2. 2. 1. 1. Přestupky spočívající v technickém stavu vozidel	48
2. 2. 1. 2. Přestupky spočívající v požití návykových látek	51
2. 2. 1. 2. 1. Srovnání s trestnými činy	54
2. 2. 1. 3. Přestupky související s oprávněním řídit vozidlo	55
2. 2. 1. 3. 1. Srovnání s trestnými činy	57
2. 2. 1. 4. Přestupky související s řízením vozidla	57
2. 2. 1. 4. 1. Srovnání s trestnými činy	63
2. 2. 1. 5. Přestupky spočívající v omezení jízdy některých vozidel	64
2. 2. 1. 6. Přestupky související s dopravní nehodou	65

2. 2. 1. 6. 1. Srovnání s trestnými činy	68
2. 2. 1. 7. Přestupky spočívající v používání antiradaru	68
2. 2. 1. 8. Ostatní (zbytkové) přestupky	69
2. 2. 2. Přestupky provozovatelů vozidel	69
2. 2. 3. Přestupky učitelů autoškol	70
2. 3. Jiné správní delikty proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích	70
3. Další přestupky na úseku dopravy	71
3. 1. Přestupky dle § 23 zákona o přestupcích	72
3. 2. Přestupky dle zákona o pozemních komunikacích	72
3. 3. Přestupky dle zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích	74
3. 4. Přestupky dle zákona o odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla	75
Závěr	76

Úvod

Správní právo patří mezi právní odvětví s nejnižší mírou kodifikace, což ostatně vyplývá z historického vývoje, kdy na rozdíl od různých kodifikací práva občanského, obchodního či trestního (např. kodexy Napoleona Bonaparte, počínaje občanským zákoníkem Code civil z roku 1804), je správní právo, včetně části, kterou nazýváme správní právo trestní, i na počátku 19. století stále roztržité v mnoha předpisech. Důvodem je i rozsáhlost tohoto odvětví, které se odráží v celé šíři výkonu veřejné správy. I z toho důvodu je někdy správní právo také označované jako méně oblíbené odvětví práva, na druhou stranu však svým rozsahem zasahuje do života téměř každého, laickou veřejnost nevyjímaje.

Vzhledem k výše uvedenému není možné v rámci jedné diplomové práce podrobně zvládnout materii správního práva trestního jako celku. Proto je tato diplomová práce zaměřena pouze na jednu oblast správního práva trestního, a to na právo přestupkové, konkrétně na přestupky v dopravě se specializací na hmotněprávní stránku přestupků týkajících se bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. I zde je specializace nutná, neboť samotné přestupkové právo neprošlo kodifikací, jako je tomu například u práva trestního, byť jádrem úpravy můžeme označit zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“). I tak ale najdeme v právním řádu České republiky na desítky zákonů, kde jsou obsaženy jednotlivé skutkové podstaty přestupků.

Důvodem, proč se tato práce věnuje výše uvedené oblasti, není již zmíněná „všudypřítomnost“ veřejné správy (tedy i správního práva) ve společenském dění, ale především samotná atraktivita tohoto tématu, která vyplývá z každodenního společenského života, neboť dopravní problematika a především správní trestání v této oblasti se dotýká široké veřejnosti, vždyť na každého jednotlivce společnosti lze aplikovat pojem účastníka silničního provozu dle zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), jež je vázán povinnostmi v rámci tohoto zákona stanovených a při jejich porušení postižitelný příslušnou sankcí, neboť jistě nelze v zájmu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu připustit, aby se jednalo o normu imperfektní. A právě samotné správní trestání resp. ukládání nebo pohrůžka sankcí činí tuto problematiku zajímavou a ve společnosti hojně diskutovanou. Dalším důvodem, který vedl k výběru tohoto tématu diplomové práce, je i letitá praxe autora v dané oblasti jako orgánu veřejné moci a posléze i lektora ve vzdělávacích zařízeních zaměřených na přestupkové právo, která přináší do této diplomové práce konkrétní praktické poznatky.

V první kapitole bude věnována pozornost samotnému pojmu přestupku, jeho materiálnímu a formálnímu znaku resp. pozitivnímu a negativnímu vymezení, dále pak srovnání a vymezení vůči jiným správním deliktům a trestným činům. Tuto kapitolu si lze představit jako pomyslnou obecnou část, jejíž těžiště bude v zákoně o přestupcích.

Ve druhé a třetí kapitole, pomyslné zvláštní části, bude věnována pozornost samotným přestupkům v dopravě z pohledu typizovaných skutkových podstat a jejich právnímu vývoji, ale i takovým záležitostem diskutovaným v každodenním životě, jako je problematika „osoby blízké“ či tzv. bodového systému, a to jak z pohledu de lege lata, tak i z pohledu de lege ferenda. Tato materie (oproti první kapitole) opouští zákon o přestupcích a její těžiště v současné době nalezneme především v zákoně o silničním provozu, ale např. i v zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „silniční zákon“), což na závěr jen potvrzuje rozsáhlost a roztříštěnost správního práva trestního resp. práva přestupkového.

1. Pojem přestupku

1. 1. Obecně k základům přestupkového práva

Jak již bylo řečeno v úvodu, i přestupkové právo je v rámci právního řádu České republiky roztrženo v poměrně velkém počtu zákonů. Nicméně můžeme alespoň za těžiště přestupkového práva označit zákon o přestupcích, díky kterému jsou vlastně přestupky jediným druhem správních deliktů, jejichž právní úprava je do jisté míry kodifikována¹. Z pohledu hmotněprávního jde o obecnou část (§ 2 – 20), kde nalezneme ustanovení společná pro odpovědnost za přestupky, jako je např. věk pachatele a jeho nepřičetnost, okolnosti vylučující protiprávnost, zánik odpovědnosti za přestupek a podobně. Také oproti jiným správním deliktům zde najdeme vymezení legální definice přestupku, a to přímo v § 2 odst. 1, kde se stanoví, že přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v zákoně o přestupcích nebo jiném zákoně, pokud nepůjde o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin. Pokud bychom porovnali tento pojem přestupku s pojmem trestného činu podle zák. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „trestní zákoník“), kde § 13 odst. 1 stanoví, že trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v tomto zákoně, dojdeme opět k závěru, že na rozdíl od trestných činů, jejichž skutkové podstaty jsou upraveny toliko trestním zákoníkem, můžeme nalézt přestupky nejen v zákoně o přestupcích, ale i v jiných zákonech.

Z pohledu procesněprávního jde pak o třetí část zákona o přestupcích (§ 51 – 87), vymezující pravidla pro projednávání přestupků. Pro chybějící problematiku se pak dle § 51 použije subsidiárně zák. č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Zákon o přestupcích je tak vůči správnímu řádu v postavení *lex specialis*. Na druhou stranu pro ostatní zákony, které upravují materii přestupků bez procesní úpravy, je zákon o přestupcích v postavení *lex generalis*.

Oproti jiným správním deliktům je pro přestupky též typické, že odpovědnost za přestupek je postavena na principu individuální, subjektivní odpovědnosti. Pachatelem přestupku tedy může být jen nepodnikající fyzická osoba². Že přestupek nemůže spáchat

¹ Mates P. a kol. *Základy správního práva trestního*. 5. vyd. Praha: C. H. Beck, 2010. Str. 51.

² Kindl M. a kol. *Základy správního práva*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006. Str. 252.

právní povinnosti ze strany právnické osoby má znaky přestupku, neodpovídá za porušení takovéto právní povinnosti právnická osoba, ale konkrétní fyzická osoba, která

- za právnickou osobu jednala (konání) nebo měla jednat (opomenutí) na základě např. stanov, organizačního řádu, zařazení podle pracovní smlouvy a podobně, čímž došlo k porušení (nesplnění) právní povinnosti, nebo

- dala k jednání, kterým došlo k porušení právní povinnosti, příkaz.

K výše uvedenému si dovoluji uvést aktuální poznámku v rámci srovnání s trestným činem, neboť k 1. 1. 2012 nabyl účinnosti zák. č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob (dále jen „zákon o trestní odpovědnosti právnických osob“), díky kterému již neplatí stejné pravidlo u trestných činů, kterého se již od výše uvedeného data může vedle fyzické osoby dopustit i osoba právnická.

1. 2. Pozitivní a negativní vymezení přestupku

1. 2. 1. Vymezení vůči jiným správním deliktům a trestným činům

Než bude v této části věnován prostor pro pozitivní resp. negativní vymezení přestupku, je třeba upozornit na skutečnost, že nelze obecně vymezit přestupek jinou právní normou, než zákonem. Tento zákonný imperativ vyplývá z výše uvedeného pojmu přestupku, kdy protiprávní jednání může být za přestupek výslovně označeno buď v zákoně o přestupcích, nebo jiném zákoně. Proto není přípustné, aby skutkové podstaty přestupků byly obsaženy např. v obecně závazných vyhláškách obcí, jako podzákonné normě, což není v praxi ojedinělý jev. V takovém případě je v pravomoci Ústavního soudu nálezem tyto obecně závazné vyhlášky, resp. jejich části obsahující takovéto vymezení přestupků, zrušit³.

K samotnému vymezení přestupku výstižně říká P. Mates cit.: „*Přestupek tedy je, v naší úpravě již tradičně, konstruován kombinací znaků formálních a materiálních a pozitivního a negativního vymezení.*“⁴ A právě pozitivnímu a negativnímu vymezení přestupku bude věnována tato kapitola.

V § 2 odst. 1 zákona o přestupcích najdeme pojem přestupku vymezený jednak pozitivně cit.: *přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je výslovně za přestupek označeno v tomto nebo jiném zákoně*“ a jednak

³ Nález pléna Ústavního soudu ČR ze dne 5. 4. 1994, sp. zn. Pl. ÚS 8/93, č. 10/1994 Sb. ÚS.

⁴ Mates P a kol. *Základy správního práva trestního*. 5. vyd. Praha: C. H. Beck, 2010. Str. 52

negativně cit.: „nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin“. Toto vymezení má důležitý význam, neboť přestupek je pouze jedním z druhů veřejnoprávních deliktů, které nalezneme v našem právním řádu. Proto bylo nutností ze strany zákonodárce upravit vztahy mezi přestupkem na straně jedné a jiným správním deliktem resp. trestným činem na straně druhé. Jde o vztah na principu subsidiarity (z pohledu přestupku) a speciality (z pohledu jiného správního deliktu resp. trestného činu). Z výše uvedeného tedy vyplývá, že pokud bude jednání vykazovat znaky jiného správního deliktu resp. trestného činu, nemůže se současně jednat o přestupek. Klasickým případem, kdy dochází k porušení těchto principů v praxi v důsledku nedostatečné erudice ze strany strážníků obecní policie či příslušníků policie, jsou drobné krádeže např. v nákupních centrech. Pokud srovnáme skutkovou podstatu přestupku proti majetku uvedenou v § 50 odst. 1 písm. a) zákona o přestupcích cit.: „Přestupku se dopustí ten, kdo... úmyslně způsobí škodu na cizím majetku krádeží...“ a trestného činu uvedenou v § 205 odst. 1, 2 trestního zákoníku, kdy trestného činu se dopustí cit.:

„(1) Kdo si přisvojí cizí věc tím, že se jí zmocní, a

- a) způsobí tak na cizím majetku škodu nikoliv nepatrnou,
- b) čin spáchá vloupáním,
- c) bezprostředně po činu se pokusí uchovat si věc násilím nebo pohrůžkou bezprostředního násilí,
- d) čin spáchá na věci, kterou má jiný na sobě nebo při sobě, nebo
- e) čin spáchá na území, na němž je prováděna nebo byla provedena evakuace osob,

...

(2) Kdo si přisvojí cizí věc tím, že se jí zmocní, a byl za takový čin v posledních třech letech odsouzen nebo potrestán...“

můžeme mylně dojít k závěru, že v případě drobné krádeže, kde škoda nedosahuje nejméně výše 5.000,- Kč⁵ a za předpokladu, že současně vyloučíme výše uvedené písm. b) až e), jde o výše uvedený přestupek proti majetku. To by ovšem platilo pouze tehdy, pokud není následně zjištěna recidiva dle výše uvedeného odst. 2. V takovém případě by pak došlo k současnému naplnění skutkové podstaty jak přestupku proti majetku, tak i trestného činu krádeže. A právě negativní vymezení pojmu přestupku vylučuje tento souběh, neboť je tím nastavena subsidiarita přestupku k trestnému činu.

⁵ § 138 odst. 1 zák. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Pozitivní vymezení pojmu přestupku pak pomůže vyřešit situaci, kdy nalezneme v zákoně (vyjma zákona o přestupcích) skutkovou podstatu správního deliktu v obecném slova smyslu. Aby se mohlo jednat o přestupek, musí být tento správní delikt výslovně za přestupek označen. Pokud se tedy v daném textu zákona nebude toto doslovné vymezení nacházet, jedná se o jiný správní delikt.

K souběhu přestupku a jiného správního deliktu nemůže dojít tehdy, pokud subjektem jiného správního deliktu je fyzická osoba. Avšak v případě, kdy půjde o správní delikt právnické osoby, již není souběh vyloučen. Jako příklad je možné uvést situaci, kdy policista při kontrole technického stavu firemního nákladního automobilu zjistí závažné nedostatky v technickém stavu vozidla. Řidič tohoto vozidla se tak dopouští přestupku tím, že řídí na pozemní komunikaci vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu⁶. Zároveň se zaměstnavatel jako společnost provozující vozidlo dopouští správního deliktu tím, že dovolila, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích použito vozidla, které nesplňuje technické podmínky k provozu na pozemních komunikacích⁷.

1. 3. Materiální a formální znak přestupku

Aby se mohlo jednat o přestupek, musí být dodržena premisa, že formální i materiální znak přestupku musí být naplněn současně, z čehož vyplývá, že v případě absence jednoho či druhého z nich se nemůže jednat o přestupek.

1. 3. 1. Materiální znak přestupku

Materiální znak přestupku je vyjádřen v pojmu přestupku dikcí cit.: „...*jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti*“. Jde tím o vymezení společenské nebezpečnosti resp. škodlivosti přestupku. Do konce roku 2009 se vycházelo subsidiárně z trestního zákona, resp. pojmu trestného činu, kde byl materiální znak obecně vymezen tak, že trestný čin byl pro společnost nebezpečný čin, kdy stupeň nebezpečnosti pro společnost byl vyšší než nepatrný. Z toho vyplývalo, že u přestupku bude obecně dostačující stupeň nepatrný. Věda správního práva pak pro nepatrný stupeň společenské nebezpečnosti používala u přestupku

⁶ § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů.

⁷ § 125d odst. 1 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů.

spíše pojmosloví společenská škodlivost⁸. Nové uspořádání pak přinesl počínaje rokem 2010 trestní zákoník, kde přímo v pojmu trestného činu uvedeného v § 13 odst. 1 cit.: „*trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně*“ již nenalezneme vymezení společenské nebezpečnosti. Naproti tomu nově trestní zákoník výslovně hovoří o společenské škodlivosti v rámci subsidiarity trestní represe, a to v § 12 odst. 2 cit.: „*trestní odpovědnost pachatele a trestněprávní důsledky s ní spojené lze uplatňovat jen v případech společensky škodlivých, ve kterých nepostačuje uplatnění odpovědnosti podle jiného právního předpisu*“.

Význam materiálního znaku je dán především v těch případech, kdy je potřeba odlišit konkurující si přestupek a trestný čin, kdy dochází k překrytí jejich skutkových podstat, tedy jejich formálních znaků. Jako příklad je možno uvést jednání spočívající v řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, kdy je po formální stránce naplněna skutková podstata přestupku dle zákona o silničním provozu⁹ a zároveň i skutková podstata trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky¹⁰. V takovém případě k odlišení obou druhů deliktů slouží právě materiální znak. Jak již bylo výše konstatováno, trestní zákoník v této souvislosti hovoří o subsidiaritě trestní represe.

Dalším případem, kdy je důležitý význam materiálního znaku, je v případech, kde je potřeba u přestupku posoudit, zda jde vůbec o jednání, které alespoň nepatrným způsobem porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti. Pokud by tomu tak nebylo, není naplněn materiální znak přestupku a o přestupek se tak nejedná. Jako příklad lze uvést rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci bagatelního překročení rychlosti řidičem motorového vozidla mimo zastavěnou část obce¹¹. Řidič byl pokutován za překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci Chomutov (50 km/h) o 2 km/h (po odečtení odchylky měřicího zařízení naměřena rychlost 52 km/h). Příslušným správním orgánem mu byla uložena v nezkráceném řízení pokuta ve výši 1.500,- Kč a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1.000,- Kč. Odvolací správní orgán následně odvolání zamítl. Na základě toho podal řidič prostřednictvím právního zástupce správní žalobu k příslušnému krajskému soudu. Tento krajský soud shledal žalobu důvodnou a rozhodnutí odvolacího správního orgánu zrušil. Zdůvodnil své rozhodnutí tak, že v případě jednání řidiče (dále jen „žalobce“) nedošlo k naplnění materiálního znaku přestupku podle § 2

⁸ Kindl M. a kol. *Základy správního práva*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006. Str. 252.

⁹ § 125c odst. 1 písm. c) zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁰ § 274 odst. 1 zák. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

¹¹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 12. 2009, čj. 5 As 104/2008 - 45, č. 3/2010 Sb. NSS.

odst. 1 zákona o přestupcích a žalovaný (odvolací správní orgán), jakož i správní orgán 1. stupně, dospěli k nesprávnému závěru, že žalobcovo jednání porušilo či ohrozilo zájem společnosti na bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Krajský soud přihlédl zejména k tomu, že žalobce překročil hranici nejvyšší povolené rychlosti v obci toliko o 2 km/h, což vyhodnotil jako bagatelní překročení rychlosti, které je v běžném provozu řidičem jen stěží seznatelné a ohlídatelné. Navíc k překročení nejvyšší povolené rychlosti nedošlo podle krajského soudu přímo v městské aglomeraci, ani v blízkosti škol, či přechodů, nýbrž na rovném a přehledném úseku komunikace v místech těsně před koncem obce Chomutov. Odvolací správní orgán jako žalovaný podal proti tomuto rozsudku krajského soudu kasační stížnost, kterou následně Nejvyšší správní soud rozsudkem zamítl. Odůvodnění krajského soudu doplnil cit.: „... *pro trestnost jednání vykazujícího formální znaky přestupku je třeba, aby došlo také k naplnění jeho materiální stránky. Lze tedy obecně vycházet z toho, že jednání, jehož formální znaky jsou označeny zákonem za přestupek, naplňuje v běžně se vyskytujících případech materiální znak přestupku, neboť porušuje či ohrožuje určitý zájem společnosti. Z tohoto závěru však nelze dovodit, že by k naplnění materiálního znaku skutkové podstaty přestupku došlo vždy, když je naplněn formální znak přestupku zaviněným jednáním fyzické osoby. Pokud se k okolnostem jednání, jež naplní formální znaky skutkové podstaty přestupku, přidruží takové další významné okolnosti, které vylučují, aby takovým jednáním byl porušen nebo ohrožen právem chráněný zájem společnosti, nedojde k naplnění materiálního znaku přestupku a takové jednání potom nemůže být označeno za přestupek.*“ Dále pak navázal Nejvyšší správní soud na § 12 odst. 1 zákona o přestupcích, jenž stanoví správním orgánům kritéria pro posouzení materiálního znaku přestupku cit.: „... *Okolnostmi, jež snižují nebezpečnost jednání pro chráněný zájem společnosti pod míru, která je typická pro běžně se vyskytující případy přestupků, mohou být zejména, avšak nikoliv výlučně, význam právem chráněného zájmu, který byl přestupkovým jednáním dotčen, způsob jeho provedení a jeho následky, okolnosti, za kterých byl přestupek spáchán, osoba pachatele, míra jeho zavinění a jeho pohnutka. Okolnosti, jež vylučují porušení nebo ohrožení zájmu společnosti, musí být ovšem posuzovány vždy v každém konkrétním případě a nelze, jak to naznačuje stěžovatel (a z opačného hlediska vlastně i žalobce), vyslovovat žádné paušální závěry o tom, že např. míra společenské nebezpečnosti překročením nejvyšší povolené rychlosti o 2 km/h je natolik mizivá, že nedosahuje intenzity přestupku, zatímco u překročení nejvyšší povolené rychlosti o 10 km/h již tomu tak je.*“

Závěrem k výše uvedenému mohu poznamenat, že v rámci mé praxe spočívající v dlouholetém školení strážníků obecních policí a dalších správních orgánů obcí či příslušníků

policie, musím konstatovat podstatný nedostatek erudice týkající se posuzování materiálního znaku v kontextu s jimi meritorně projednávanými přestupky. V lepším případě dochází např. v blokovém řízení k řešení přestupku domluvou (u domluvy se nejedná o sankci), byť by ani to nepřicházelo v úvahu, pokud se nejedná o přestupek. Navíc i tato domluva může mít v praxi následné dopady, protože se eviduje v databázi přestupců např. obecních policí a při následném spáchání přestupku je pak přičtena jako recidiva k tíži.

1. 3. 2. Formální znak přestupku

Formální znaky přestupku můžeme rozdělit na obecné (zákonné) znaky a na znaky typové (znaky skutkové podstaty). Obecné znaky jsou společné pro všechny přestupky a je pro ně typické zařazení v obecné části daného zákona. Znaky typové neboli skutkové podstaty jednotlivých přestupků, nám odlišují jednotlivé přestupky a zároveň je charakterizují¹², přičemž pro ně je typické zařazení ve zvláštní části daného zákona.

1. 3. 2. 1. Obecné znaky

Obecnými znaky jsou především věk, přičetnost a zavinění.

Co se týče forem zavinění, najdeme v ustanovení § 3 zákona o přestupcích obecné pravidlo pro přestupky, které stanoví, že k odpovědnosti za přestupek postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění. Pro srovnání s trestným činem můžeme uvést, že k trestní odpovědnosti za trestný čin je naopak třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti. I z této komparace je obecně vidět rozdíl ve společenské škodlivosti mezi přestupkem a trestným činem. V čem naopak panuje shoda, je rozdělení jednotlivých forem zavinění. Základní formy zavinění jsou nedbalost (*culpa*) a úmysl (*dolus*). Nedbalost se dále dělí na nedbalost vědomou a nedbalost nevědomou. Úmysl se pak dále dělí na úmysl přímý (*dolus directus*) a úmysl nepřímý, eventuální (*dolus eventualis*). O nedbalost vědomou se bude jednat tehdy, pokud pachatel věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí (např. řidič motorového vozidla spoléhaje na své řidičské schopnosti, jel příliš rychle na zledovatělé vozovce a v důsledku toho způsobil dopravní nehodu). O nedbalost nevědomou půjde tehdy, pokud pachatel nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo

¹² Hendrych D. a kol. *Správní právo. Obecná část*. 7. vyd. Praha: C. H. Beck, 2009. Str. 455.

ohrožit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl (např. řidič osobního automobilu při nouzovém stání vozidla mimo obec nepoužije oděvní doplňky s označením z retroreflexního materiálu při pohybu mimo vozidlo, jelikož si není vědom této povinnosti vyplývající z novely zákona o silničním provozu, která byla řádně vyhlášena a již nabyla účinnosti). O úmysl přímý se bude jednat tehdy, pokud pachatel chtěl svým jednáním porušit nebo ohrožit zájem chráněný zákonem (např. řidič vědomě nerespektuje při parkování zákaz stání, protože nejbližší parkoviště je z jeho pohledu nepřiměřeně daleko). A konečně o úmysl nepřímý půjde tehdy, pokud pachatel věděl, že svým jednáním může ohrožit zájem chráněný zákonem, a pro případ, že jej poruší nebo ohrozí, byl s tím srozuměn (např. řidič osobního automobilu použije před jízdou na seškrábání námrazy z čelního skla občanský průkaz, přičemž vnímá, že tak může tuto veřejnou listinu poškodit, úmyslem je ovšem včasný odjezd do zaměstnání i za cenu případného poškození občanského průkazu).

Odpovědnost za přestupek z pohledu věku vzniká u osob po dovršení věku patnácti let. Dle ustanovení § 139 trestního zákoníku analogicky vzniká odpovědnost za přestupek až po uplynutí dne patnáctých narozenin. Z hlediska věku se ještě rozlišuje odpovědnost osoby mladistvé (osoba, která dovršila patnáctý rok svého věku a nepřekročila osmnáctý rok svého věku), kde se přihlíží ke zvláštní péči, kterou společnost věnuje mládeži. Odráží se to např. v nižší výměře sankcí¹³.

Příčetnost se presumuje a zákon o přestupcích ji definuje negativním způsobem, kdy v § 5 odst. 2 stanoví, že za přestupek není odpovědný ten, kdo pro duševní poruchu v době jeho spáchání nemohl rozpoznat, že jde o porušení nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem, nebo nemohl ovládat své jednání. Odpovědnosti se však nezabývá ten, kdo se do stavu nepřičetnosti přivedl, byť i z nedbalosti, požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky. Rozlišujeme tedy složku rozpoznávací a složku ovládací. Absence kterékoli z nich resp. obou v době páchaní přestupku znamená nemožnost postihu za přestupek pro nepřičetnost. Nedostatek schopnosti rozpoznávací znamená neschopnost osoby rozpoznat, že svým jednáním porušuje či ohrožuje zájem společnosti (např. mentální retardace) a nedostatek schopnosti ovládací znamená neschopnost své jednání ovládat, byť za plné schopnosti rozpoznávací (např. kleptomanie). K rozsahu pojmu duševní poruchy lze analogicky využít § 123 trestního zákoníku cit.: „*Duševní poruchou se rozumí mimo duševní poruchy vyplývající z*

¹³ § 19 zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

duševní nemoci i hluboká porucha vědomí, mentální retardace, těžká asociální porucha osobnosti nebo jiná těžká duševní nebo sexuální odchylka.“.

Na závěr bych ještě chtěl zmínit samotnou protiprávnost jako nezbytný pojmový znak přestupku. Protiprávností myslíme to, že určité jednání je ze zákona zakázané, nedovolené. Tento znak musíme nalézt u každého přestupku a je irelevantní, zda ji najdeme konkrétně v dané skutkové podstatě či ji musíme odvodit z právního řádu. Stejně jako v trestním právu, tak i u přestupků mohou nastat okolnosti vylučující protiprávnost. Zákon o přestupcích rozlišuje tři:

- nutnou obranu uvedenou v § 2 odst. 2 písm. a) zákona o přestupcích,
- krajní nouzi uvedenou v § 2 odst. 2 písm. b) zákona o přestupcích,
- jednání na příkaz uvedené v § 6 zákona o přestupcích.

Nutnou obranou se podle zákona o přestupcích rozumí takové jednání, jímž někdo odvrací přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný zákonem. Ve srovnání s pojmem nutné obrany podle trestního zákoníku (§ 29), kde obrana nesmí být zcela zjevně nepřiměřená způsobu útoku, půjde o nutnou obranu podle zákona o přestupcích tehdy, pokud bude útok odvrácen přiměřeným způsobem. Aby se jednalo o útok, musí jít o zaviněné jednání člověka. Proto by se nemělo jednat o útok zvířete, ale i osoby duševně nemocné či dítěte. V reálné situaci ovšem mohou nastat případy, kdy člověk odvrací útok v nutné obraně, byť útočníkem je osoba s duševní chorobou či dítě, protože tyto informace o útočníkovi nejsou známy či zjevně patrné při odvracení útoku. Přiměřenost obrany se odvíjí od povahy a nebezpečnosti útoku. Jde tedy o poměr mezi intenzitou útoku a obrany. Aby obrana byla efektivní, musí být silnější útoku. To samé platí i pro poměr mezi škodou způsobenou v rámci nutné obrany a tou, která hrozila při útoku. Sice zde neplatí princip úplné proporcionality, ale nelze ani připustit hrubý nepoměr mezi škodou hrozící a škodou způsobenou v nutné obraně (jistě nelze pro výchovný políček osobu usmrtit). Přiměřenost je třeba posuzovat individuálně, případ od případu s ohledem na všechny relevantní okolnosti, jako je např. osoba pachatele či způsob útoku. V nutné obraně se odvrací útok na zájem chráněný zákonem obecně, nikoli jen na zájem chráněný zákonem o přestupcích. Jde především o zdraví a majetek člověka. Samotný útok musí být buď přímo hrozící, nebo trvající. Pokud by tedy útok ani přímo nehrozil, ani netrval, nepůjde o jednání v nutné obraně. Posoudit aktuálnost hrozby je třeba podle okolností každého jednotlivého případu. Že to nemusí být jednoduché ani pro samotné správní orgány ve věci rozhodující, dokládá rozsudek

Nejvyššího správního soudu ve věci narušení občanskému soužití z důvodu napadení osoby¹⁴. Správní orgán v tomto případě uznal vinnou občanku z přestupku proti občanskému soužití, kterého se dopustila tím, že útočníka, který jí předtím uštědřil políček a kopl, udeřila do tváře a poškrábala jej na tváři a rukou. Správní orgán neuznal argumentaci nutnou obranou z důvodu výpovědi občanky, že nevěděla, zda ji bude útočník napadat i dále, z čehož vyvodil závěr, že útok ani přímo nehrozil, ani netrval. Dalším argumentem správního orgánu bylo prohlášení občanky, že útočnickovi facku vrátila, což bylo vyhodnoceno jako oplácení. Občance byla uložena pokuta ve výši 500,- Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1.000,- Kč. Odvolací správní orgán následně odvolání zamítl. Na základě toho občanka podala prostřednictvím právního zástupce správní žalobu k příslušnému krajskému soudu. Ten shledal žalobu důvodnou a rozhodnutí odvolacího správního orgánu zrušil. Zdůvodnil své rozhodnutí tak, že vzhledem k okolnosti, kdy útočník i poté, co uštědřil občance políček, se neobrátil k ní zády a naopak pokračoval ve verbálním ataku a ve snaze se k ní přiblížit, útok trval, přičemž úder do obličeje a následné poškrábání v obličeji a na rukou vyhodnotil jako přiměřené povaze a nebezpečnosti útoku, a to i vzhledem ke skutečnosti, že útočником byl muž. Odvolací správní orgán jako žalovaný podal proti tomuto rozsudku krajského soudu kasační stížnost, kterou následně Nejvyšší správní soud rozsudkem zamítl. S odůvodněním krajského soudu se ztotožnil, neboť dospěl k závěru, že se jednalo o situaci, kdy útočník celou situaci vyprovokoval, jako první zaútočil a občanka se bránila. Zranění ve formě poškrábání, jež občanka útočnickovi způsobila, nevyhodnotil jako nepřiměřená ve srovnání s těmi, jež jí v důsledku útoku hrozila. Obranu občanky spočívající v tom, že útočníka poškrábala, neshledal v žádném případě za nepřiměřenou či přehnanou, neboť občanka použila k obraně stejné prostředky (ruce) jako útočník (ruce, nohy) a také s ohledem na to, že se jednalo o situaci, kdy muž útočil proti ženě, tedy fyzicky silnější útočil na fyzicky slabšího. Podmínka, že se musí jednat o přímo hrozící nebo trvající útok, byla podle názoru Nejvyššího správního soudu v posuzovaném případě také splněna, neboť jednání občanky bezprostředně navazovalo na útok a nikdo, tedy ani občanka, v daném okamžiku rozhodně nemohl vědět, zda útočník bude v útoku pokračovat či nikoliv. Nejvyšší správní soud také konstatoval, že z ničeho nevyplývá, že by útočník dal jakkoli najevo, že již ve svém útoku na občanku nehodlá pokračovat. Pokud tedy žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatoval, že občanka nevěděla, jestli ji bude útočník napadat dál, což podle žalovaného znamená, že útok již netrval a ani přímo nehrozil, pak Nejvyšší správní soud s tímto názorem žalovaného nesouhlasil, neboť

¹⁴ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 9. 2007, čj. 4 As 22/2007 – 73.

měl s ohledem na výše uvedené za to, že za dané situace útok stále hrozil, přičemž i sama občanka nepochybně musela mít subjektivně pocit, že útok stále trvá a hrozí jí nebezpečí, že bude zraněna. Na základě výše uvedeného pak Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že se nejedná o přestupek cit.: „...*Přestupkem může být pouze protiprávní čin. Chybí-li znak protiprávnosti, nelze odpovědnost za přestupek vyvozovat, protože se pak jedná o dovolené jednání, které, ačkoliv se svými znaky podobá přestupku, nenaplnuje skutkovou podstatu přestupku a není ani nebezpečné pro společnost. Přestupkem proto nemůže být jednání, které formálně přestupku odpovídá, ale není dána jeho protiprávnost. Okolnosti vylučující protiprávnost mohou vyplývat přímo ze zákona nebo z obecných právních principů. Správní orgán rozhodující o uložení sankce za správní delikt (přestupek) přitom musí přihlížet k okolnostem, které protiprávnost sankcionovaného jednání vylučují, včetně skutečností zakládajících stav nutné obrany.*“

Krajní nouzi se pak rozumí podle zákona o přestupcích takové jednání, jímž někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak. Na rozdíl od nutné obrany se zde odvrací nebezpečí, což je ve srovnání s útokem podle nutné obrany pojmem obsahově resp. významově širším, neboť se může jednat i o jednání osoby trpící duševní chorobou, dítěte, ale i útok zvířete či živelnou událost. Pro krajní nouzi je typická existence nebezpečí pro vícero zájmů chráněných zákonem, kdy jeden zájem bude chráněn na úkor jiných. Tím je dán požadavek proporcionality a subsidiarity jednání v krajní nouzi. Proporcionalita je dána tím, že následek způsobený jednáním v krajní nouzi nesmí být stejně závažný nebo ještě závažnější než ten, který hrozil. Chtěné je tak jednání, kdy nedojde k žádné škodě či bude alespoň menší (např. nelze obětovat jeden lidský život za jiný). Výjimkou je situace, kdy by osoba jednající v krajní nouzi v dané situaci nevěděla a ani nemohla podle okolností vědět, že způsobí následek zřejmě stejný či ještě závažnější, než který hrozil. Subsidiarita je pak dána tím, že nelze nebezpečí v dané situaci odvrátit jinak. Upřednostňuje se zde jednání, které povede k odvrácení nebezpečí, přičemž nedojde k porušení zájmu chráněného zákonem (např. pokud se dá agresivní pes uzavřít či odchytit, nelze ho zastřelit, byť by se s ohledem na lidské zdraví jednalo o menší následek). Krajní nouze se naopak nemůže dovolávat ten, kdo je nebezpečí povinen snášet např. v rámci svého povolání (voják, hasič, policista či lékař). V definici krajní nouze podle trestního zákoníku (§ 28) je tato podmínka s účinností od 1. 1. 2010 přímo uvedena v textu samotného pojmu.

Velmi častým vybočením z jednání v krajní nouzi jsou případy nesplňující požadavek jak proporcionality, tak i subsidiarity. Jako příklad je možné uvést rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci překročení nejvyšší dovolené rychlosti vozidlem bezpečnostní agentury, které absolvovalo výjezd kvůli signalizaci narušení zabezpečeného objektu¹⁵. Řidič tohoto vozidla byl pokutován za přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích v důsledku překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 10,5 km/h. Příslušným správním orgánem mu byla uložena pokuta ve výši 1.500,- Kč a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1.000,- Kč. Odvolací správní orgán následně odvolání zamítl. Na základě toho podal řidič prostřednictvím právního zástupce správní žalobu k příslušnému krajskému soudu. Ten nejprve neshledal žalobu důvodnou a zamítl ji s odůvodněním, že krajní nouzi je možno použít pouze v případě, pokud osoba, která by jinak byla pachatelem přestupku, se ho nedopustí tehdy, pokud odvrací útok směřující vůči ní. Dle krajského soudu tak § 2 odst. 2 zákona o přestupcích nelze aplikovat na případ řidičů bezpečnostních agentur, kteří na základě smluvního vztahu ochraňují majetek smluvního partnera. Proti tomuto rozsudku podal žalobce kasační stížnost pro nesprávné posouzení právní otázky, kterou Nejvyšší správní soud shledal jako důvodnou a rozsudek krajského soudu zrušil, neboť podmínkou pro aplikaci institutu krajní nouze není směřování přímo hrozícího útoku na osobu dopouštějící se přestupku. Účelem krajní nouze je poskytnout nejen možnost k ochraně zájmů vlastních, ale i zájmů jiných osob, či zájmů státu, a k činu v krajní nouzi je oprávněn i ten, jehož zájmy nejsou v konkrétním případě ohroženy.

V dalším řízení krajský soud v jednání žalobce shledal odvracení nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, tj. nebezpečí porušení střeženého objektu a rozsudkem zrušil rozhodnutí odvolacího správního orgánu. Jednání žalobce podle krajského soudu splnilo i podmínku subsidiarity cit.: „... *následek možného narušení objektu je závažnější než jednání žalobce, který pouze porušil v místě měření nejvyšší povolenou rychlost o 10,5 km/h.*“ Splnění podmínky proporcionality v jednání žalobce krajský soud shledal v tom, že cit.: „... *nebezpečí možnosti narušení objektu hlášeného automaticky elektronickým zabezpečovacím systémem na Pult centrální ochrany bezpečností agentury nebylo možno odvrátit jiným způsobem. Zjištění, zda došlo ke skutečnému narušení hlídaného objektu, bylo možné pouze vysláním zásahového vozidla, neboť případný zásah jak Policií ČR, tak městskou policií, by byl možný jen v případě, kdyby skutečně došlo k porušení střeženého objektu, nikoli v případě, kdy je pouze hlášen poplach na Pult centrální ochrany automaticky elektronickým zabezpečovacím*

¹⁵ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 6. 2011, čj. 5 As 10/2011 – 111.

„systémem a z poplachu není možné předem zjistit, zda k narušení objektu skutečně došlo.“

Proti tomuto rozsudku podal odvolací správní orgán kasační stížnost, a to z důvodu nezákonnosti spočívající v nesprávném posouzení právní otázky krajským soudem, kdy bylo namítáno, že krajský soud zaměnil obsah pojmů subsidiarita a proporcionalita (viz výše).

Podmínku proporcionality nepovažoval navíc odvolací správní orgán za naplněnou proto, že cit.: ... *“v dané situaci neexistovalo reálné, přímo hrozící nebezpečí zájmu chráněnému zákonem a jednáním žalobce došlo k ohrožení zákonem chráněného zájmu, spočívajícího jednak v obecném zájmu na dodržování pravidel silničního provozu a jednak v zájmu na zajištění bezpečnosti všech účastníků provozu, kteří se v danou dobu na trase, kterou žalobce projížděl, vyskytovali.“* Nejvyšší správní soud v mezích zákona přezkoumal kasační stížnost a dospěl k závěru, že je důvodná nejen ohledně záměny obsahu pojmů subsidiarity a proporcionality, ale také z pohledu reálně existujícího nebezpečí. Podle jeho názoru je potřeba primárně zjistit, zda nebezpečí bylo reálné, což se musí posoudit vždy individuálně podle dané situace. Teprve v případě reálně existujícího nebezpečí je možné uvažovat o jednání v krajní nouzi a o aplikaci subsidiarity resp. proporcionality. V daném případě dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že neexistovalo reálné nebezpečí, neboť žalobce odůvodňoval překročení nejvyšší dovolené rychlosti pouze přijetím elektronického signálu na pultu centralizované ochrany bez jakéhokoliv následného ověření (kamerový záznam z místa narušení, ověření narušení na místě). Jelikož je běžnou praxí, že tyto zařízení ve většině případů signalizují planý poplach způsobený větrem, nedovřeným oknem, zvířetem či nekvalifikovaným postupem samotných zaměstnanců v daném objektu, nelze tedy podle Nejvyššího správního soudu usuzovat na reálný a ověřený stav přímého a bezprostředního nebezpečí, což je nezbytná podmínka pro jednání v krajní nouzi, a tak cit.: *„...za jednání v krajní nouzi nelze považovat jednání předčasné, kdy nebezpečí zájmu chráněnému zákonem ještě přímo nehrozí, nebo opožděné v době, kdy již nebezpečí pominulo.“* V tomto případě se Nejvyšší správní soud přiklonil k závěru, že šlo pouze o domnělé nebezpečí, nikoli skutečné a reálné, proto nemohlo ani dojít k ohrožení zájmů chráněných zákonem a nevzniká tedy právo jednat v krajní nouzi. Z výše uvedených důvodů Nejvyšší správní soud rozsudkem zrušil rozhodnutí krajského soudu a věc mu vrátil k dalšímu řízení s tím, že krajský soud je při rozhodování vázán názorem Nejvyššího správního soudu.

Odpovědnost za přestupek vylučuje též jednání na příkaz podle § 6 zákona o přestupcích. Jde o situaci, kdy oprávnění dávat příkazy vyplývá z pracovněprávních či služebních vztahů. Odpovědný je ten vedoucí zaměstnanec, který dal k jednání (a tedy

k porušení zákonem chráněného zájmu) příkaz. Tato skutečnost nevylučuje odpovědnost právnické osoby, neboť jde o odpovědnost dvou různých subjektů¹⁶.

1. 3. 2. 2. Typové znaky (znaky skutkové podstaty)

Skutkovou podstatu přestupku lze také definovat jako souhrn objektivních a subjektivních znaků, ať už obligatorních či fakultativních, které nám charakterizují daný přestupek a zároveň jej odlišují od jiných přestupků. Po vzoru trestního práva jsou i u přestupků obligatorními znaky skutkové podstaty objekt, objektivní stránka, subjekt a subjektivní stránka. Jelikož jde o znaky povinné, musí je obsahovat každá skutková podstata, pokud by totiž některý z těchto znaků chyběl, nemohla by být naplněna skutková podstata přestupku. Oproti tomu fakultativní znaky povinné nejsou, pokud však jsou takové znaky výslovně v rámci skutkové podstaty uvedeny, stávají se povinnými. Například u přestupku podle § 47 odst. 1 písm. c) zákona o přestupcích je v rámci skutkové podstaty stanoveno, že přestupku se dopustí ten, kdo vzbudí *veřejné* pohoršení. Pokud by pachatel nejednal veřejně, nemůže naplnit skutkovou podstatu přestupku. Oproti tomu u stejného přestupku proti veřejnému pořádku, pouze o písmeno dále, je v rámci této skutkové podstaty stanoveno, že přestupku se dopustí ten, kdo mimo jiné znečistí veřejné prostranství. Zda by tak učinil *veřejně* či nikoliv, je irelevantní pro posouzení naplnění skutkové podstaty, tedy jde o fakultativní znak.

Vymezení skutkových podstat by mělo být z pohledu právní jistoty jednoznačné, srozumitelné a co nejpřesnější. I přesto nejsou takové skutkové podstaty výjimkou. Jako příklad je možné uvést z minulosti (změněn byl až novelou s účinností od 22. 8. 2007) nechvalně známou skutkovou podstatu dopravního přestupku podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. h) zákona o přestupcích, kdy se měl přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích dopustit ten, kdo porušením zvláštního právního předpisu způsobil dopravní nehodu, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby. Již na první pohled bylo zřejmé, že uvádět usmrcení, byť z nedbalosti, mezi skutkové podstaty přestupku není relevantní, neboť vždy půjde o trestný čin. Horší dopady však měl text „*zranění osoby*“, neboť z tohoto textu nevyplývalo, zda se může jednat i o osobu, která sama způsobilá dopravní nehodu a tím i sobě zranění. V mnoha případech od správních orgánů odcházeli tito viníci dopravních nehod s pokutou minimálně 25.000,- Kč za to, že si při dopravní nehodě sami sobě způsobili zranění. Východiskem v dané situaci musí být jazykový výklad textu, na

¹⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 3. 2007, čj. 4 As 28/2006 – 65.

kteřý se následně použije metoda systematického výkladu za použití a s přispěním právní logiky. Takto však žádný ze správních orgánů nepostupoval. Logicky tak problém vyústil ve správní žalobu, kde Nejvyšší správní soud stanovil výkladové pravidlo¹⁷ v době, kdy už sami zákonodárci přispěchali se změnou tohoto neurčitěho znění. Nejvyšší správní soud se s touto problematikou vypořádal takto cit.: „...společným skupinovým objektem dopravních přestupků je tedy bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, vyjadřující zájem společnosti na ochraně života a zdraví osob a ochraně majetku. Samotné objekty jednotlivých skutků jsou pak upraveny v jednotlivých ustanoveních zvláštní části zákona o přestupcích. Objektivní stránka dopravních přestupků spočívá nejčastěji svou formou v porušení právního předpisu o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Jedním z důležitých znaků objektivní stránky těchto přestupků je následek, a to buď porušení, nebo ohrožení, tj. nebezpečí poruchy hodnot, na jejichž ochraně má společnost zájem. Individuálním objektem přestupku dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. h), ve znění ke dni spáchání přestupku, je zranění osoby při dopravní nehodě způsobené porušením zvláštního právního předpisu. U dopravní nehody, jejímž jediným účastníkem a současně jediným zraněným byl pouze řidič, který způsobil dopravní nehodu, spočívá nebezpečnost jednání a zájem společnosti na potrestání pouze za porušení zvláštního právního předpisu, nikoliv za nedbalostní sebepoškození zdraví, a proto závěr krajského soudu o nesprávné právní kvalifikaci správním orgánem je správný. Sankce za nedbalostní sebepoškození zdraví by nebyla účinná, účelná a neměla by tedy smysl...“. Z výše uvedeného jasně vyplývá kontrast skutkové podstaty dle samotného textu a následného právního výkladu. A právě tyto rozdíly by měly být minimalizovány v zájmu právní jistoty s ohledem na práva a svobody každého člena společnosti.

a) objekt přestupků

Objektem přestupku jsou chráněné společenské zájmy, vztahy či hodnoty, proti kterým směřuje jednání pachatele. Podle míry obecnosti rozlišujeme:

- **objekt obecný** resp. rodový, což je souhrn znaků obecně chráněných na základě zákona o přestupcích a jiných zvláštních zákonů, které obsahují skutkové podstaty přestupků. Tento rozsah najdeme zpravidla v úvodním ustanovení zákona, kde je vymezen předmět úpravy, jako je tomu v zákoně o přestupcích v § 1, kde je stanoveno, cit: „*Orgány státní správy a orgány obce (dále jen "správní orgány") vedou občany k tomu, aby dodržovali*

¹⁷ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 11. 2007, č. j. 5 As 42/2007 – 60.

zákony a jiné právní předpisy a respektovali práva spoluobčanů; dbají zejména o to, aby občané neztěžovali plnění úkolů státní správy a nerušili veřejný pořádek a občanské soužití.“

Z výše uvedeného vyplývá, že v tomto případě je oním chráněným právním statkem především nerušený výkon státní správy, udržitelný veřejný pořádek a nenarušované občanské soužití,

- **objekt druhový** (někdy též označován jako skupinový) lze vymezit jako skupinu určitých druhů přestupků, vymezených společnými druhovými rysy především ve zvláštní části zákona o přestupcích (např. *veřejný pořádek*),

- **objekt individuální** vyjadřuje konkrétní zájem chráněný přestupkovým zákonem. Tento objekt musíme nalézt v každé skutkové podstatě. Náležitě určení tohoto individuálního objektu vede ke spolehlivé kvalifikaci přestupku (např. *noční klid* v rámci veřejného pořádku).

b) objektivní stránka přestupků

Objektivní stránka přestupku je obligatorně tvořena jednáním, následkem a příčinným vztahem mezi jednáním a následkem (tzv. kauzální nexus). Fakultativními znaky jsou například místo a čas jednání.

Jednáním rozumíme projev lidské vůle ve vnějším světě. Skládá se z vnitřní složky (volní) a složky vnější (projev vůle). Abychom mohli mluvit o právně relevantním jednání, musí být obě složky zachovány. Samotná vůle k něčemu bez následného projevu vůle nestačí, stejně jako násilné vedení ruky jiného za účelem rozbití skla. Jednáním se dle § 4 odst. 3 zákona o přestupcích rozumí cit.: „...i opomenutí takového konání, k němuž byl pachatel podle okolností a svých osobních poměrů povinen.“. Pokud se jedná o přestupky, které lze spáchat pouze konáním, nazývají se tyto přestupky komisivní. V případě, že lze spáchat přestupek pouze na základě opomenutí nějaké zákonné povinnosti, nazýváme takový přestupek omisivním. A konečně pokud půjde o přestupek, který lze spáchat jak konáním, tak i opomenutím, nazýváme jej nepravě omisivním.

Následkem se rozumí porušení nebo ohrožení chráněného společenského zájmu (objektu). Následek tedy může být buď poruchový, nebo ohrožovací. Podle toho lze také dělit přestupky na poruchové či ohrožovací. Typickým poruchovým přestupkem jsou majetkové přestupky uvedené v § 50 zákona o přestupcích (poškození či zničení cizí věci). Naopak ohrožovacím přestupkem jsou např. přestupky podle § 30 zákona o přestupcích (vykonávání činnosti pod vlivem alkoholu, při které lze ohrozit zdraví a život osob). U těchto přestupků, kde nemusí dojít k poruše na objektu, bude stačit samotné (bezprostřední) ohrožení.

Příčinný vztah (kauzální nexus) nám slouží k určení, zda příčinou následku uvedeného ve skutkové podstatě bylo jednání pachatele podle skutkové podstaty. Zde se uplatňuje zásada tzv. umělé izolace jevů pro potřeby přestupků. Jako příklad můžeme uvést situaci, kdy se starší sousedé hádali, až to jeden nevydržel a druhému uštědřil facku. Napadený soused se praštil hlavou o obrubník a zůstal ležet mrtev. V první chvíli to vypadalo dokonce na trestný čin. Naštěstí pro agresivního souseda bylo při pitvě zjištěno, že napadený soused zemřel na infarkt a ne na následky úderu do hlavy. V ten okamžik nám padá kauzální nexus, protože není možné prokázat, že by tento soused mohl fackou vyvolat infarkt. Nakonec byl tento soused projednán a sankcionován pouze za přestupek proti občanskému soužití.

c) subjekt přestupků

Subjektem přestupku je jeho pachatel a pachatelem může být pouze ten, kdo svým jednáním naplnil všechny znaky přestupku. Obecné podmínky vztahující se k subjektu v rámci obecné části zákona o přestupcích jsou již zpracovány v předchozích kapitolách. Co se týče zvláštní části zákona o přestupcích (a nejen zákona o přestupcích), můžeme z pohledu dalších vlastností, způsobilosti či postavení, které musí pachatel splňovat podle té které skutkové podstaty, rozlišit *subjekt obecný*, kde pachateli postačí splnit obecné podmínky stanovené zákonem (věk, přičetnost atd.) a *subjekt speciální či konkrétní*, kde pachatel na základě fakultativních znaků skutkové podstaty bude muset splňovat určité vlastnosti, postavení či způsobilost. Tak například přestupku proti zák. č. 84/1990 Sb., o právu shromažďovacím, ve znění pozdějších předpisů, který spočívá v neoznámení konání shromáždění, se může takového přestupku dopustit pouze osoba v postavení tzv. svolavatele.

d) subjektivní stránka přestupků

Obligatorním znakem subjektivní stránky přestupků je zavinění. Pro přestupky je specifické, že se jej může dopustit pouze fyzická osoba. Proto je vždy nutné prokázat fyzické osobě zavinění. To je v našem právním řádu vybudováno na složce intelektuální a volní. Zavinění se definuje jako vnitřní resp. psychický vztah pachatele zejména ve vztahu k poruše či ohrožení objektu v důsledku páchaní přestupku. Obecná problematika týkající se míry a druhů zavinění atd., byla již probrána výše.

1. 4. Exkurs de lege ferenda k obecné části zákona o přestupcích

Na závěr této pasáže se vrátím ještě jednou k obecné části zákona o přestupcích, a to k § 20 z pohledu úpravy *de lege ferenda*. Aktuálně je prekluzivní lhůta pro projednání přestupku stanovena obecně na jeden rok od jeho spáchání, pokud není zákonem stanoveno jinak¹⁸. V současné době se připravuje vládní návrh na změnu tohoto ustanovení, kde se počítá s prodloužením této lhůty až na tři roky s odůvodněním, že správní orgány v mnoha případech nejsou schopny za současné právní úpravy projednat přestupek dříve, než dojde k jeho prekluzi. Pokud se však podíváme na zánik odpovědnosti za přestupek prostřednictvím sankce, např. pokuty, která logicky musí být uložena v rámci této lhůty, neboť právě skrze ni je uplatňována odpovědnost za přestupek, je třeba vzít do úvahy, co je vlastně účelem uložení sankce. Podstatou sankce je újma, která vznikne pachateli přestupku za porušení či nesplnění primární povinnosti a současně se jí vyslovuje morální odsouzení pachatele. Účelem uložení sankce je tedy primárně zabezpečit výchovný účinek prostřednictvím naplnění dvou základních funkcí, a to jednak preventivní, tzn. působit na pachatele formou varování před dalším případným nezákonným jednáním v budoucnu (prevence individuální), resp. na ostatní členy společnosti (prevence generální), a jednak represivní s ohledem na skutečnost, že svým jednáním spáchal protiprávní čin¹⁹.

Z výše uvedeného pak logicky vyplývá potřeba projednat přestupek a následně uložit sankci v co nejkratší možné době, aby sankce neztrácela onen výchovný aspekt. Pokud si představíme situaci, kdy za banální porušení pravidel silničního provozu (např. nerespektování zákazu stání) bude uložena pachateli pokuta až za tři roky po spáchání přestupku, nelze jistě mluvit o výchovném charakteru sankce, vždyť za těchto okolností si již samotný pachatel nebude své protiprávní jednání ani vybavovat. V takovém případě pak vlastně půjde jen o navyšování rozpočtu obce či státu podle správního orgánu, který sankci uložil v prvním stupni. Proto by jistě bylo z pohledu výše uvedeného vládního návrhu přínosnější, pokud by se zákonodárce přednostně zaměřil na skutečnost, aby jednotlivé správní orgány byly schopny vydat pravomocné meritorní rozhodnutí v zákonem stanovené době, nejlépe v co možná nejkratší době. Cílem by mělo být ne prekluzivní lhůtu prodlužovat, ale naopak skutečnou dobu projednávání přestupků zkracovat, tedy zaměřit se na eliminaci

¹⁸ § 20 odst. 2 zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

§ 28a odst. 3 zák. č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 15. 10. 2003, sp. zn. 5 A 149/2002, č. 132/2004 Sb. NSS.

těch zákonných ustanovení, které vedou k prodlužování délky samotného řízení o přestupku. Na druhou stranu je třeba v rámci objektivitu připustit i možnost, že u některých specifických druhů přestupků by delší prekluzivní lhůta měla svou relevanci.

2. Správní delikty proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

V této druhé kapitole již opustíme obecnou materii přestupků, které byla věnována předchozí kapitola, a budeme se věnovat problematice pro samotné správní právo trestní významné, a to správním deliktům v dopravě, přesněji správním deliktům (a především přestupkům) proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Ostatním správním deliktům v dopravě bude věnována část třetí.

Problematika provozu na pozemních komunikacích je bezesporu jedním z fenoménů současnosti a určitě je možné konstatovat, že v kontextu s ostatními druhy dopravy (letecká, vodní, železniční) si zachovává stále svoji dominanci, byť i tyto druhy dopravy se v poslední době silně rozvíjí, především doprava letecká. Z pohledu bezpečnosti a plynulosti daného druhu dopravy je ovšem mezi silniční dopravou a dopravou leteckou, vodní či železniční jeden velký rozdíl. Jde o to, že leteckou, vodní či železniční dopravu řídí erudovaní specialisté s potřebnou praxí a zkouškami, jako je např. letecký dispečer či výpravčí, navíc další specializovaní pracovníci i tyto dopravní prostředky řídí, ať už se jedná o pilota, strojvedoucího nebo kapitána vodního plavidla. Naopak u silniční dopravy tomu tak zdaleka není a z hlediska masové účasti osob na provozu ani být nemůže. Účastníkem provozu na pozemních komunikacích může být i osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost tohoto provozu, pokud osoba sama nebo jiná osoba učiní taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nedošlo. Pokud pomineme řidiče motorových vozidel, nemusí řidič projít žádnou zkouškou, aby mohl řídit nemotorové vozidlo či jezdit na zvířeti v provozu na pozemních komunikacích. A právě tyto výše uvedené atributy významnou měrou ovlivňují bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a v porovnání s ostatními druhy dopravy zcela jasně dominují např. ve statistikách dopravních nehod. Vzhledem k masovému rozvoji silniční dopravy, speciálně v České republice po roce 1989, nelze předpokládat zvrát v počtu spáchaných správních deliktů v silniční dopravě, nicméně lze alespoň z hlediska výkonu veřejné správy tlumit či dokonce zastavit tento negativní vývoj. Jednou z možností je prevence, druhou pak represe. Bohužel po roce 1989 se velký důraz klade především na

repsi, což je možné ukázat zejména u zák. 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 (dále jen „zák. č. 411/2005 Sb.“), kterým se s účinností od 1. 7. 2006 novelizoval zákon o silničním provozu a došlo k zavedení bodového systému a ke zpřísnění správního trestání za správní delikty ve formě vyšší výměry sankce, zavedení spodní hranice pokuty či rozšíření možnosti ukládání zákazu činnosti, a to zejména u přestupků. Očekávaný efekt se zcela nenaplnil, byť dílčí výsledky nelze upřít, což je podloženo statistikami. Jako příklad některých stále ještě rostoucích negativních čísel v rámci silničního provozu, je možné uvést statistiku za prvních jedenáct měsíců kalendářního roku 2010 ve srovnání se stejným obdobím roku předchozího, roku 2009, co se týče nehodovosti a uložených sankcí ze strany Policie ČR (dále jen „policie“) a na druhé straně počty mrtvých a zraněných při dopravních nehodách. Sice na jednu stranu došlo k meziročnímu poklesu mrtvých o 56 osob (na 711 osob), těžce raněných o 607 osob (na 2.655 osob) resp. lehce zraněných o 1.712 osob (na 20.099 osob), což je jistě chvályhodné, ale na druhou stranu se meziročně zvýšil počet samotných ohlášených dopravních nehod o 876 (na 68.747) a policie uložila zhruba o 20.000 pokut za dopravní přestupky více (celkem cca 501.000)²⁰. Otázkou je, jaké okolnosti hrají roli na těchto statistikách, do jaké míry je případně i zkreslují. O tom můžeme pouze spekulovat, určitě ale bude hrát pozitivní roli např. bodový systém, díky kterému největší hazarděři a notoričtí pachatelé dopravních přestupků byli z provozu na pozemních komunikacích již vyřazeni, pozitivní roli také bude hrát větší důraz na kontroly ze strany především policie. Příkladem je rozkaz ředitele dopravní policie s účinností od 1. ledna 2010 provádět při silničních kontrolách automaticky orientační vyšetření u řidičů na přítomnost alkoholu či jiných návykových látek. I to se projevilo na meziročním poklesu (dle výše stanovených kritérií) vyšetřovaných dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu o 594 (na 4.671), při kterých zemřelo o 18 osob méně (na 100 osob) a zranilo se o 287 osob méně (na 2.172 osob). Jistě zde hraje roli i samotná vybavenost policie či obecní policie vhodnými přístroji. Na to lze navázat i v opačném slova smyslu. Právě jedním z negativních aspektů je samotná prevence v této oblasti. Jde i o vybavenost policie popř. obecní policie. Příkladem je zvyšující se konzumace psychotropních a omamných látek ve společnosti, tedy i u řidičů, kontrastující

²⁰ Internetový portál Dopravní nehody.cz. Dostupné z www.dopravninehody-info.cz

s počtem přístrojů na jejich zjištění, kterými disponují policisté resp. strážníci obecní policie (dále jen „strážníci“). Čím větším počtem těchto přístrojů budou disponovat výše uvedené složky, tím větší tlak bude vytvářen na samotné řidiče a tím bude i méně těchto deliktů. Problém u prevence je především s financemi. Dnes se ve státní správě, ale i samosprávě, šetří všude, bohužel i na prevenci. Tak se nedostává prostředků třeba i na výchovu dětí, jako potenciálních účastníků silničního provozu, ve školách, či autoškoly chrlí nedostatečně připravené absolventy řidičských kursů, což je jednoznačně patrné právě ze statistik nehodovosti začínajících řidičů. Takové šetření se samozřejmě nemůže vyplatit. I kdyby investice do jednoho přístroje na zjištění jiné návykové látky než alkoholu v hodnotě cca 70.000,- Kč pomohla zachránit byť jen jeden lidský život, mnohonásobně se vyplatí. Dalším z aspektů, který sehrává negativní roli je i nekoncepční tvorba právních předpisů a jejich časté změny, které rozhodně nepřispívají k právní jistotě resp. stabilitě v silničním provozu, o kvalitě nemluvě. Jako příklad je možné uvést 34 novel resp. nabytí jejich účinnosti²¹ zákona o silničním provozu od nabytí jeho účinnosti až k době zpracování této diplomové práce. A to je také jedna z priorit této diplomové práce, ukázat na některé nedostatky v legislativě, případně navrhnout směr, jak alespoň dílčím způsobem pomoci ke změnám k lepšímu. O tom bude pojednáno v následující části diplomové práce.

2. 1. Vývoj právní úpravy

2. 1. 1. Vývoj do 30. června 2006

Po roce 1989 došlo ve společnosti k podstatným změnám, které se pochopitelně projeví i v provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem ke změně systému, liberálnějšímu chování společnosti a následnému přijetí Listiny základních práv a svobod (dále jen „Listina“) a její začlenění do ústavního pořádku České republiky, se začala v základech otřásat dosavadní právní úprava provozu na pozemních komunikacích, která fungovala před rokem 1989. Problematika bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích byla, a to až do roku 1997, upravena vládním nařízením č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích, ve znění pozdějších předpisů, a dále prováděcími předpisy vydanými na základě tohoto nařízení. Především se jednalo o vyhlášku FMV č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. To, že právní úpravu provozu na pozemních komunikacích stanovil podzákonný předpis, resp. byla tato úprava dále prováděna dalším

²¹ Internetový portál Sbirka.cz. Dostupné z www.sbirka.cz

podzákoným předpisem, kontrastovalo se zněním Listiny, jakožto předpisem nejvyšší právní síly, především s článkem 2 odst. 2 cit.: „...*státní moc lze uplatňovat jen v případech a v mezích stanoveným zákonem, a to způsobem, který zákon stanoví*“, dále i odst. 3 tohoto článku cit.: „...*každý může činit, co není zákonem zakázáno, a nikdo nesmí být nucen činit, co zákon neukládá*“ a v neposlední řadě i článkem 4 odst. 1 cit.: „...*povinnosti mohou být ukládány toliko na základě zákona a v jeho mezích a jen při zachování základních práv a svobod*“. Tento rozpor měl za následek polemiku, zda je právní úprava provozu na pozemních komunikacích v souladu s právním řádem České republiky, tím docházelo ke zpochybňování platnosti této úpravy. To se samozřejmě promítalo i do chování samotných účastníků provozu na pozemních komunikacích, zejména řidičů. Vzhledem k těmto okolnostem byly zahájeny legislativní práce za účelem dosažení právní konformity v kontextu s Listinou a právním řádem České republiky. Tyto práce se dají rozdělit na dvě etapy, kdy v rámci první, tzv. překlenovací, byl přijat zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, nabytím jeho účinnosti dne 21. února 1997 pak došlo k derogaci vládního nařízení č. 54/1953 Sb. Tím byl vytvořen zákonný rámec pro podzákonou úpravu. Ovšem i to bylo zpochybněno argumentem, že zákonné úpravě předcházela samotná podzákoná úprava. Komplexní úprava přišla až přijetím zákona o silničním provozu, nabytím účinnosti 1. ledna 2001 pak došlo k derogaci vyhlášky FMV č. 99/1989 Sb. Tím byla vyřešena problematika právní, nicméně bylo potřeba vyřešit i neustále stoupající trend nehodovosti a úmrtnosti v rámci silničního provozu. V roce 2003 dochází k reformě veřejné správy, která v oblasti provozu na pozemních komunikacích přinesla převedení působností v rámci dopravní agendy z okresních úřadů především na obce s rozšířenou působností a jejich obecní úřady. Následně v roce 2004 schvaluje vláda tzv. Národní strategii bezpečnosti silničního provozu v návaznosti na iniciativu Evropské komise, s cílem snížit v daných etapách počet dopravních nehod a při nich usmrcených resp. zraněných osob a tím zvýšit bezpečnost na pozemních komunikacích. Tím se připravila živná půda pro přijetí zák. č. 411/2005 Sb., který s účinností od 1. července 2006 zásadním způsobem novelizoval zákon o silničním provozu. Svědčí o tom i téměř rok trvající *vacatio legis*.

Ohledně vývoje samotného správního trestání, s účinností od 1. července 1990 upravoval nově správní trestání v oblasti přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu zákon o přestupcích, kde v § 22 najdeme pouhé dvě skutkové podstaty cit.: „...*přestupku se dopustí ten, kdo ...a) poruší obecně závazný právní předpis o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ...b) porušením obecně závazného právního předpisu podle*

písmene a) bezprostředně ohrozí bezpečnost nebo plynulost silničního provozu nebo způsobí dopravní nehodu...“ s dovětkem cit.: „... a je-li přestupek spáchán řidičem motorového vozidla tím, že se odmítl podrobit dechové zkoušce nebo, byla-li dechová zkouška pozitivní, odmítl se podrobit lékařskému vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ač to u odběru krve nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví, lze za něj uložit pokutu do 5000 Kčs a zákaz činnosti do jednoho roku...“. Navíc se jednalo, jak je z citace patrné, o blanketní normy odkazující na obecně závazné právní předpisy o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. V roce 1993 byly rozšířeny skutkové podstaty na čtyři, což byla pouze kosmetická úprava stávajícího znění. Také došlo ke zvýšení horní hranice pokut až na dvojnásobek (10.000,- Kč) či přesunutí skutkové podstaty týkající se odmítnutí vyšetření na alkohol či jinou návykovou látku do § 30 (přestupky na úseku ochrany před alkoholismem a jinými toxikomániemi), podle kterého bylo doposud sankcionováno jen samotné řízení pod vlivem těchto návykových látek. Naopak propracovanější již od roku 1990 byly ostatní přestupky na úseku dopravy a na úseku silničního hospodářství uvedené v § 23 zákona o přestupcích, které ovšem sledovaly jiný zájem společnosti než bezpečnost a plynulost silničního provozu, a to ochranu samotných komunikací a jejich součástí či příslušenství, jako jsou např. dopravní značky, před znečištěním, poškozením, odstraněním či uzavřením bez povolení. Postupně byly přidávány jednotlivé sankce a docházelo ke zvyšování horní hranice jednotlivých sankcí, zásadní změna v oblasti přestupků pak přišla od 1. července 2006 s výše uvedeným zák. č. 411/2005 Sb. Oproti přestupkům, novou úpravu v oblasti jiných správních deliktů proti silničnímu provozu přinesl s účinností od 1. 1. 2001 až samotný zákon o silničním provozu, a to v ustanovení § 125.

2. 1. 2. Vývoj od 1. července 2006

Nejpodstatnější novinkou, kterou přinesl zák. č. 411/2005 Sb., kterým byl s účinností od 1. července 2006 novelizován zákon o silničním provozu, bylo zavedení bodového hodnocení porušení povinností řidičů motorových vozidel, jehož účelem je sledování opakovaného páchání přestupků nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla, případně že se řidič porušování těchto povinností nedopouští. Přehled jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání je stanoven v příloze zákona o silničním provozu. Jelikož se jedná o zásadní problematiku v provozu na pozemních komunikacích, která stále

vyvolává diskuze jak mezi laickou veřejností, tak i erudovanými odborníky, bude samotnému bodovému systému věnována další kapitola této diplomové práce. Dalšími důležitými změnami v rámci zákona o silničním provozu bylo zavedení povinnosti užívat dětské zádržné bezpečnostní systémy (autosedačky), zákaz používání technických prostředků a zařízení, které znemožňují nebo ovlivňují funkci technických prostředků používaných policií nebo Vojenskou policií při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (dále jen „antiradar“), taxativní stanovení povinností učitele autoškoly a zároveň vymezení frekventanta autoškoly jako legálního řidiče v silničním provozu, úpravu zastavování vozidel a měření rychlosti ze strany strážníků či zabránění řidiči motorového vozidla v jízdě a zadržení řidičského průkazu ze strany policisty. Bohužel také došlo ke změnám negativním, čistě populistickým, jako např. možnost převážení dětí ve vozidle bez užití zádržného systému a omezení jejich počtu ve vozidle, vyjma překročení nejvyšší přípustné hmotnosti vozidla a za splnění podmínek, že rychlost vozidla nepřekročí 70 km/h a půjde o potřebu přepravit více dětí na sportovní, kulturní nebo společenské akce. Naštěstí tato výjimka platila pouze do 1. května 2008. Dalším negativem, alespoň podle mého názoru, bylo znovuzavedení výjimek z místní a přechodné úpravy silničního provozu ze strany orgánu či vlastníka pozemní komunikace, který úpravu stanovil. Samotný zákon o silničním provozu nabytím účinnosti 1. ledna 2001 zrušil všechny výjimky do té doby povolované na základě vyhlášky FMV č. 99/1989 Sb. s tím, jak vyplývá z důvodové zprávy k zákonu, že byly tyto výjimky hojně zneužívány a napříště mají být upraveny buď přímo zákonem či dopravním značením na daném místě (pozn.: tady bych si dovolil kritickou připomínku, neboť byly zrušeny i možnosti udělení výjimky policistou na místě, pokud to stav v provozu vyžadoval; na potvrzení mých slov již policisté tuto možnost od 1. srpna 2011 opět mají). Jak již bylo výše řečeno, zák. č. 411/2005 Sb. také zásadním způsobem zasáhl přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu stanovené § 22 zákona o přestupcích. Nejen že k vybraným přestupkům přiřadil bodové ohodnocení, ale také detailněji resp. systematicky rozpracoval skutkové podstaty s ohledem na jednotlivá dílčí porušení pravidel silničního provozu, ale také zásadním způsobem upravil správní trestání, ne jen navýšením sankcí, ale i stanovením spodní hranice pokut, od kterých nesmí správní orgán v řízení o přestupku upustit. A v blokovém řízení dokonce u některých přestupků byla vyřazena diskreční pravomoc správních orgánů, kterým pak nezbývalo než pokutu v dané výši uložit. Jelikož se toto uspořádání dotýká meritů této diplomové práce, bude tato problematika systematicky rozebrána v dalších kapitolách. Poslední důležitá novela jak zákona o přestupcích, tak i zákona o silničním provozu, nabyla účinnosti 1. srpna 2011, a to prostřednictvím zák. č. 133/2011 Sb. V rámci zákona o

přestupcích došlo k vynětí přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu obsažených v § 22 z tohoto zákona a jejich zpracování do § 125c zákona o silničním provozu, a to pouze s malými změnami. Také jiné správní delikty uvedené v § 125d doznaly nepatrných změn. Za zmínku však stojí zavedení liberačních důvodů pro jejich projednávání.

V zákoně o přestupcích se v souvislosti s touto novelou objevila i změna v pravidlech společného řízení v rámci § 57 odst. 3 zákona o přestupcích cit.: „...*jestliže se pachatel dopustil více přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle zákona o silničním provozu a je-li k jejich projednání příslušný též orgán, projednají se ve společném řízení přestupky spáchané nejvýše v období 3 měsíců od spáchání prvního z nich...*“. Toto znění má návaznost na bodový systém, přesněji na § 123c zákona o silničním provozu, v praxi pak znamená, že by se např. projednával řidič za čtyři přestupky spáchané v období tří měsíců a za každý z nich by hypoteticky hrozilo pět bodů, nepřijde na rok o řidičské oprávnění součtem všech bodů, ale příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zaznamená počet bodů stanovených pro nejzávažnější z nich, v našem smyšleném případě tedy pět. Tato novela reaguje na situace, kdy řidič byl projednán ve společném řízení, kde součet bodů za jednotlivé přestupky dosáhl dvanáct bodů a rázem přišel na rok o řidičské oprávnění.

V zákoně o silničním provozu došlo dále k úpravě bodového hodnocení co do výše bodů i co do počtu jednotlivých porušení povinností řidiče, za které se zaznamenávají body. V současné době např. neexistují přestupky, které by byly honorovány buď jedním anebo šesti body. Naproti tomu došlo k navýšení počtu přestupků, u kterých lze zaznamenat sedm bodů. I to svědčí o dalším zpřísnění, byť i tady najdeme i opačné trendy. Podrobněji bude pojednáno o bodovém hodnocení v následující kapitole, neboť se jedná o určitý fenomén spojený s přestupky týkajícími se bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, proto si zaslouží zvláštní pozornost. Nově je také upraven zákaz řidiči účastnit se na pozemních komunikacích sportovních a podobných akcí, které by mohly vést k ohrožení bezpečnosti silničního provozu (tzv. nedovolené závody). Policista má nově pravomoc zabránit v jízdě takovému vozidlu až na dobu 48 hodin. Novou podobu má také parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením v návaznosti na požadavek jednotnosti označení vozidel invalidů v rámci zemí Evropské unie. Stávající označení „O 1“ mohou invalidé užívat nejpozději do konce roku 2012. Jak již bylo řečeno výše, opět se zavádí možnost udělovat výjimky ze strany policisty přímo v provozu, je-li to nutné pro zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Také se nově stanoví povinnost řidiče podrobit se dopravně psychologickému vyšetření, pokud žádá o vrácení řidičského oprávnění, o které přišel v důsledku dosažení

dvanácti bodů v rámci bodového hodnocení. Nelze nezmínit i navrácení diskreční pravomoci správním orgánům v rámci projednávání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v blokovém řízení.

A nakonec je možné připomenout povinné užití zimních pneumatik s účinností od 1. listopadu 2011, pokud bude v období od 1. listopadu do 31. března na pozemní komunikaci souvislá vrstva sněhu, led nebo námraza, nebo to lze vzhledem k povětrnostním podmínkám předpokládat.

2. 1. 2. 1. Bodový systém

Ještě než bude detailně rozebrána problematika přestupků uvedených v silničním zákoně, bude v této části diplomové práce věnována zvláštní pozornost těm ustanovením zákona o silničním provozu, o kterých se ve společnosti hojně diskutuje, staly se určitým fenoménem, a v neposlední řadě mají i přímý dopad na samotné přestupky uvedené v zákoně o silničním provozu. Jde vedle bodového systému i o osobu blízkou. Proto v rámci systematiky řazení jednotlivých kapitol diplomové práce je tato problematika předřazena jednotlivým skutkovým podstatám přestupků, u nichž se můžeme s těmito pojmy setkat, a nebude tak třeba je již rozebírat.

Jak již bylo výše konstatováno, vývoj nehodovosti, zvýšená agresivita řidičů, narůstající počet správních deliktů v provozu na pozemních komunikacích neboli jednoduše řečeno nepříznivý vývoj v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a také vesměs pozitivní zkušenosti z okolních států, kde tento systém již fungoval, vedl k zavedení bodového hodnocení přestupků a trestných činů i u nás, což má za následek u řidičů, kteří opakovaně nerespektují pravidla silničního provozu, odnětí řidičského oprávnění na dobu jednoho roku po dovršení hranice 12 bodů. Registr řidičů resp. tzv. evidenční kartu řidiče vede a zaznamenává do něj i body na základě doručení oznámení o uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení, doručení rozhodnutí o uložení sankce za přestupek, rozhodnutí o uložení sankce za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise anebo rozhodnutí o uložení kázeňského trestu za jednání mající znaky přestupku, nebo doručení rozhodnutí, kterým byl uložen trest za trestný čin, odbor dopravy obecního úřadu obce s rozšířenou působností podle místa trvalého pobytu řidiče, a to do 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu takové oznámení resp. rozhodnutí bylo doručeno. Podmínkou platnosti doručení je opatření rozhodnutí doložkou právní moci. U řidiče, který není občanem České republiky, nelze kritérium místa trvalého pobytu použít, proto v § 120 odst. 1 zákona o silničním

provozu najdeme jiné cit.: „...v případě řidiče, který je držitelem řidičského průkazu, který nemá na území České republiky trvalý pobyt nebo přechodný pobyt na dlouhodobé vízum na dobu delší než jeden rok, vede registr řidičů obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jehož správním obvodu byl poprvé spáchán skutek, na základě kterého byl řidič zařazen do registru řidičů...“.

Systém bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem se týká pouze řidičů motorových vozidel, ať už tím naplní skutkovou podstatu přestupků nebo trestných činů. Nelze tedy zaznamenávat body cyklistovi či jezdcí na zvířeti. Dokonce nelze zaznamenat body ani samotnému řidiči motorového vozidla, pokud mu za daný přestupek resp. trestný čin nebyla uložena žádná sankce²². Tím ovšem nastává paradoxní situace, kdy na jedné straně je deklarováno ukládání bodů za porušení pouze vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích, tedy jinými slovy řečeno za ty závažnější, na druhé straně však umožňuje zákon o silničním provozu řešit v blokovém řízení porušení těchto povinností, kdy dochází ke spáchání přestupku, i pouhou domluvou, tedy bez uložení sankce, což má za následek i nezapočtení bodů. Tím vzniká dvojnásobná disproportion ve správním trestání. Jednak z hlediska ukládání sankcí podle druhu řízení, kdy mimo blokové řízení je stanovena spodní hranice, pod kterou nelze pokutu uložit, naopak v blokovém řízení spodní hranice stanovena není, ale hlavně z pohledu započítávání bodů pak platí, že pokud bude přestupek vyřešen na místě domluvou, nedopadá na řidiče žádná sankce a ani do jeho evidenční karty nepřibudou žádné body, naopak pokud bude projednán mimo blokové řízení, musí mu být uložena pokuta alespoň na spodní hranici sazby a navíc mu budou započteny i body. Jako příklad je možno uvést porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem. V případě, kdy policista tento přestupek dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu vyřeší na místě domluvou, což není v rozporu s tímto zákonem dle jeho ustanovení § 125c odst. 6 písm. a) resp. odst. 8, nevyplývají pro řidiče z tohoto rozhodnutí žádná negativa v podobě placení pokuty či záznamu bodů v registru řidičů, naopak v případě, kdy jiný policista bude totožný přestupek řešit uložením blokové pokuty či oznámením o přestupku věcně a místně příslušnému odboru dopravy obecního úřadu obce s rozšířenou působností, bude to mít pro takového řidiče ten dopad, že na místě může zaplatit blokovou pokutu až do výše 2.000,- Kč a v případě oznámení uložení pokuty až do výše 2.500,- Kč s tím, že minimální možná pokuta je 1.500,- Kč, od které nelze upustit. Co je však z pohledu bodového hodnocení zásadní, bude takovému řidiči proveden navíc i zápis 3 bodů v registru řidičů.

²² § 123b odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů.

Záměrně jsem vybral jako příklad přestupek běžný a ne nadmíru závažný, kde posoudit míru škodlivosti takového jednání v rámci materiálního znaku pro stanovení dispozic v rámci nesankčního rozhodnutí, bude pro řadového policistu bez dostatečného právního vzdělání nadmíru složité, ne-li nemožné, neboť sám vím z letité lektorské činnosti, že velké procento řadových policistů nemá o existenci a hlavně relevantnosti materiálního znaku přestupku při jeho posuzování ani ponětí. Určitým způsobem, jak překlenout tento rozpor, by mohlo být doporučení, neřešit takovéto přestupky domluvou, neboť jde o přestupky s vyšší mírou společenské škodlivosti, když je zákonodárce zařazuje do systému bodového hodnocení. Lepší by ovšem bylo sladit tyto disproporce zákonnou úpravou.

Další problém vyvolává diskuze především erudovaných odborníků na téma, zda lze považovat zaznamenávání bodů za ukládání dvojího trestu a tedy porušení zásady *ne bis in idem*. Jako příklad můžeme uvést rozsudek Nejvyššího správního soudu²³ ve věci kasační stížnosti řidičky, která byla řešena ve společném řízení za pět přestupků spadajících do bodového hodnocení, díky nimž dosáhla dvanácti bodů, a tím přišla o řidičské oprávnění na dobu jednoho roku. A právě tento následek byl jádrem žaloby proti rozhodnutí správního orgánu a posléze i kasační stížnosti proti zamítnutí žaloby Městským soudem v Praze, kde se dovolávala porušení zásady *ne bis in idem* tím, že ji vedle sankce za přestupky byly zaznamenány i body, což v konečném součtu dvanácti bodů znamenalo pozbytí řidičského oprávnění, což vnímala jako další trest. Navíc body nebyly zaznamenávány stejně jako uložení úhrnné sankce za nejzávažnější ze všech spáchaných přestupků, ale zvláště za každé jedno porušení povinnosti zařazené do bodového hodnocení, což v konečném důsledku znamenalo právě hodnotu 12 bodů, v důsledku čehož došlo k pozbytí řidičského oprávnění ze zákona. Nejvyšší správní soud se v první řadě musel zabývat otázkou, zda bodový systém má povahu sankce či jiného opatření. Ve své argumentaci, stejně jako Městský soud v Praze v předchozím rozsudku, dospěl k závěru, že ukládání bodů v rámci bodového systému nelze brát jako nepřijatelné ukládání dvojího trestu, ale jako opatření *sui generis* administrativního charakteru, jehož účelem je motivovat samotné řidiče k dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích a případně vyřadit z provozu ty řidiče, kteří po delší časový úsek opakovaně porušují tyto pravidla v silničním provozu. Jde vlastně o průběžné sledování kázně řidičů, která se profiluje zaznamenáváním bodů do registrů řidičů za porušení pravidel silničního provozu, za které jsou ukládány sankce, a to až do součtu 12 bodů, což má za důsledek ztrátu řidičského oprávnění na dobu jednoho roku. Tento důsledek pak nastává podle

²³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10. prosince 2009, čj. 2 As 19/2009 – 93.

Nejvyššího správního soudu přímo ze zákona, nikoli na základě rozhodnutí správního orgánu. Navíc podle něj existují na straně řidiče zákonné možnosti např. prostřednictvím kontaktního místa veřejné správy (tzv. Czech POINT) zjišťovat aktuální stav bodů, na základě toho pak učinit opatření, aby nedošlo k pozbytí řidičského oprávnění (tady lze uvést i možnost automatického odečtu bodů ze zákona za předpokladu, že řidiči v průběhu dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců není pravomocně uložena sankce za přestupek nebo trest za trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení, kdy se odečítá vždy po čtyřech bodech). Nejde tedy o sankci v pravém slova smyslu, tudíž ani o porušení zásady *ne bis in idem*. Co se týče námitky, že body za jednotlivé přestupky byly načítány jednotlivě a nebyla tudíž uplatněna absorpční zásada oproti úhrnné pokutě za všechny přestupky, Nejvyšší správní soud ji odmítl jako neopodstatněnou s odkazem na platné znění zákona, které nedovoluje u bodů absorpční zásadu použít. K tomu si dovoluji uvést dvě poznámky. Jednak v tomto nebyl zákon důsledný, neboť u jednočinného souběhu byly body zaznamenávány pouze za jednání z nich nejzávažnější, což, jak vyplývá z výše uvedeného, nebylo přípustné u vícečinného souběhu, jak ostatně říká P. Mates cit.:',...zákon zde není zcela důsledný... a může být proto sporné, zda není porušena zásada rovnosti...“²⁴. A právě k tomu směřuje druhá poznámka, neboť tento problém byl odstraněn výše uvedenou novelou (zák. č. 133/2011 Sb.) zákona o silničním provozu s účinností od 1. 8. 2011, kdy se použije absorpční zásada i u vícečinného souběhu přestupků za předpokladu, že je aplikováno společné řízení podle § 57 odst. 3 zákona o přestupcích, kdy lze ve společném řízení projednat přestupky spáchané nejvýše v období 3 měsíců od spáchání prvního z nich. Ovšem i tady může nastat otázka, proč zákonodárci určili zrovna období 3 měsíců. A nakonec věc, se kterou se nevypořádal ani v tomto rozsudku Nejvyšší správní soud, a která také vyvolává pochybnosti. Jde o povahu záznamu bodů v registru řidičů, zda lze pohlížet na záznam bodů v registru řidičů jako na správní rozhodnutí, či jde pouze o jiný úkon podle § 158 správního řádu. Na významu nabývala tato otázka především z toho důvodu, že v případě rozhodnutí by následně mohl řidič, za předpokladu, že by nadále řídil motorové vozidlo, naplnit skutkovou podstatu trestného činu dle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku (maření výkonu úředního rozhodnutí), kdežto za předpokladu, že by se jednalo o tzv. jiný úkon, naplnil by takový řidič při řízení motorového vozidla skutkovou podstatu přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) bodu 1., neboť by se na něj nahlíželo jako na osobu, která při řízení motorového vozidla nedisponuje řidičským oprávněním. A proto na tomto poli sváděli pomyslnou bitvu zastánci

²⁴ Jurisprudence, ročník XIX, číslo 6/2010. Str. 43.

materiálního pojetí správních aktů, kteří nekladou důraz na označení daného aktu, ale na jeho autoritativní zásah do práv resp. povinností dotčeného subjektu, kdežto zastánci formálního pojetí jako zásadní berou, zda je daný akt výslovně označen za rozhodnutí jako takové. Z pohledu judikatury je možné jako příklad uvést usnesení Nejvyššího soudu²⁵ ve věci dovolání řidiče, který byl příslušným soudem odsouzen právě z toho důvodu, že naplnil skutkovou trestného činu dle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku (pozn.: fakticky byl odsouzen za trestný čin dle § 180d zák. č. 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů, a to na základě § 2 odst. 3 trestního zákoníku, s ohledem na skutečnost, že čin byl spáchán ještě před nabytím účinnosti trestního zákoníku). Nejvyšší soud usnesením dovolání zamítl, neboť dle jeho názoru se v případě řízení motorového vozidla řidičem, který pozbyl řidičské oprávnění na základě dosažení dvanácti bodů, jedná o naplnění skutkové podstaty trestného činu dle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku tím, že cit.: „...vykonával činnost, pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu...“. Přiklonil se tedy k převažujícímu názoru, že příkladem „odnětí příslušného oprávnění podle jiného právního předpisu“ je odnětí řidičského oprávnění na základě dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení porušení povinností stanovených zákonem podle § 123a a násl. zákona o silničním provozu. V současné době je již tento problém vyřešen díky novelizaci trestního zákoníku, kdy s účinností od 1. prosince 2011 byla doplněna výše uvedená skutková podstata § 337 odst. 1 písm. a) o text cit.: „...nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl...“, z čehož již lze učinit jednoznačný závěr.

V rámci právní úpravy bodového hodnocení bych se ještě pozastavil nad problematikou možného odečtu tří bodů v případě doložení potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy podle zvláštního právního předpisu²⁶, které není starší než jeden měsíc od podání žádosti. Podle ustanovení § 123e odst. 5 zákona o silničním provozu lze tak odečítat pouze jedenkrát za kalendářní rok. Toto znění mi nepřipadá ideální, neboť umožňuje řidiči absolvovat jedno školení např. 30. prosince 2011 a další hned 2. ledna 2012 a následně požádat o odpočet rovnou šesti bodů. Vhodnější by byla jistě úprava textu na „...lze odečítat pouze jedenkrát za dobu dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců...“. V ustanovení výše uvedeného § 123e odst. 4 je navíc v písm. b) uvedena ještě další podmínka odečtu, a to cit.: „...řidič neměl ke dni ukončení školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné

²⁵ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 11. 2010, čj. 6 Tdo 751/2010 – 14.

²⁶ Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

jízdy v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů ohodnocená méně než 6 body...“. Co se týče maximální výše ohodnocení šesti body, nelze nic namítat, ovšem v případě podmínky záznamu maximálně deseti bodů v registru řidičů, by se mohlo jednat o porušení zásady rovnosti v případě řidiče, který má v registru zaznamenáno jedenáct bodů a tedy mu výše uvedené znění zákona nedovoluje využít možného odpočtu bodů, a tím i odvrácení nebezpečí dovršení dvanácti bodů a ztrátu řidičského oprávnění. Čím je podle zákonodárce tak zásadně rozdílné postavení řidiče s deseti body a řidiče s jedenácti body v textu zákona nenajdeme.

Závěrem bych k celé výše uvedené problematice bodového hodnocení chtěl konstatovat, že nebylo cílem popisovat jednotlivá ustanovení zákona o silničním provozu, nýbrž zaměřit se na ty nejzásadnější, a to především z pohledu problémů, které přináší či mohou přinášet v každodenní praxi. Pro větší přehled jsou v příloze č. 1 uvedeny jednotlivá jednání spadající do bodového hodnocení i s konkrétním počtem bodů.

2. 1. 2. 2. Problematika „osoby blízké“

Pokud tato diplomová práce pojednává o přestupcích, a to se zaměřením na přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, nelze v žádném případě opomenout problematiku osoby blízké. Pokud se na věc podíváme z historického hlediska, tak význam osoby blízké, jako institutu bránícího projednání přestupku a pravomocnému uznání viny jeho pachateli, nabývá na síle zejména přijetím novely zákona o silničním provozu zák. č. 411/2005 Sb., která s účinností od 1. července 2006 znemožnila do té doby též hojně používanou výmluvu provozovatelů vozidel na skutečnost, že sice s jejich vozidlem byl spáchán přestupek, nicméně v tento okamžik ho řídila osoba, kterou zná provozovatel pouze zevrubně, tedy bez znalosti osobních údajů, které by ji mohly identifikovat. Tato novela zavedla do § 10 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu povinnost provozovatele vozidla znát totožnost osoby, které přikazuje nebo svěřuje vozidlo k řízení, a zároveň do § 125 odst. 2 tohoto zákona skutkovou podstatu jiného správního deliktu pro porušení této povinnosti provozovatele vozidla, a to i jako nepodnikající fyzické osoby, spočívající v jednání, kdy přikázala řízení vozidla nebo svěřila vozidlo osobě, o níž neznala údaje potřebné k určení její totožnosti s možností postihu ze strany odboru dopravy obecního úřadu obce s rozšířenou působností až do výše 50.000,- Kč. Tato skutková podstata se též objevila v § 22 odst. 2 zákona o přestupcích jako přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ovšem s tím, že nebylo možno za něj projednat provozovatele vozidla

s odkazem na subsidiaritu přestupku vůči jinému správnímu deliktu uvedenou již v pojmu přestupku v § 2 odst. 1 zákona o přestupcích, neboť výše uvedený jiný správní delikt se týkal i nepodnikající fyzické osoby. Touto zákonnou změnou se tedy eliminovala výše uvedená možnost výmluv řidičů a logicky došlo k ještě častějšímu zneužívání pojmu osoby blízké. Tím se také zvýšila aktivita zákonodárců přispět k vyřešení této problematiky, neboť až do současné doby tato výmluva znemožňuje úspěšné projednání většiny přestupků ve správním řízení za situace, kdy není řidič přistižen přímo na místě přestupku, což pochopitelně kontrastuje se zájmem společnosti potírat protiprávní jednání, která ohrožují bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

2. 1. 2. 2. 1. Pojem „osoba blízká“

Garanci osoby blízké poskytuje Listina základních práv a svobod (dále jen „Listina“) v ustanovení čl. 37 odst. 1, kde přiznává každému právo odepřít výpověď, jestliže by tím způsobil nebezpečí trestního stíhání sobě nebo osobě blízké. Sice zde hovoří o nebezpečí trestního stíhání, což by mohlo vést k závěru, že se tato ochrana nevztahuje na přestupky, nicméně takovou argumentaci je třeba odmítnout s odkazem na rozhodovací činnost Evropského soudu pro lidská práva²⁷, kdy je třeba aplikovat čl. 6 odst. 2 Evropské úmluvy o lidských právech a základních svobodách z roku 1950, u nás vyhlášena ve Sbírce zákonů jako č. 209/1992 Sb. (dále jen „Evropská úmluva“)²⁸, i na řízení o přestupcích, neboť jde podle výše zmíněné aplikační praxe mezinárodních soudů také o (správní) trestání, byť ne soudní. Listina ovšem dále nespécifikuje pojem osoby blízké, proto tuto problematiku najdeme upravenou v jednotlivých zákonech. Tak např. zákon o přestupcích v § 68 odst. 4, ve shodě s trestním zákoníkem, specifikuje osobu blízkou cit.: „... *Osobou blízkou se rozumí příbuzný v pokolení přímém, osvojitel, osvojenec, sourozenec a manžel, partner; jiné osoby v poměru rodinném nebo obdobném se pokládají za osoby sobě navzájem blízké jen tehdy, kdyby újmu, kterou utrpěla jedna z nich, druhá právem pociťovala jako újmu vlastní...*“. Naproti tomu např. zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o obecní policii“) specifikuje osobu blízkou v ustanovení § 11 odst. 4 cit.: „... *vysvětlení může odepřít pouze osoba, která by jím sobě, svému příbuznému v pokolení přímém, svému sourozenci, osvojiteli, osvojenci, manželu nebo druhu anebo jiným osobám v poměru*

²⁷ Rozsudek Evropského soudu pro lidská práva ze dne 21. února 1984 ve věci *Öztürk v. Německo*, Série A, č. 73

²⁸ Cit.: „*Každý, kdo je obviněn z trestného činu, se považuje za nevinného, dokud jeho vina nebyla prokázána zákonným způsobem.*“

rodinném nebo obdobném, jejichž újmu by právem pocítovala jako vlastní, způsobila nebezpečí trestního stíhání nebo nebezpečí postihu za přešupek...“. Z porovnání těchto pojmů zjistíme v textu odlišnosti, kdy v zákoně o přešupcích je vedle manžela taxativně uveden partner (podle zákona o registrovaném partnerství), kdežto v zákoně o obecní policii je namísto partnera uveden taxativně druh. V rámci těchto pojmů lze však u pojmu podle zákona o přešupcích podřadit druha pod ostatní osoby v poměru rodinném a analogicky tak zařadit i partnera u pojmu podle zákona o obecní policii, takže tyto pojmy z celkového pohledu nejsou v rozporu, takže nedůslednost zákonodárce při novelizaci těchto pojmů v jednotlivých zákonech v souvislosti s přijetím zákona o registrovaném partnerství nemá žádný právní dopad.

2. 1. 2. 2. 2. „Osoba blízká“ de lege lata

Jak již bylo zmíněno výše, byť tu registrujeme letitou snahu zákonodárců o změnu právního řádu do té míry, aby nemohlo docházet k obcházení odpovědnosti za přešupek s odkazem na osobu blízkou, jevil se doposud jako nepřekonatelný výše zmíněný čl. 37 odst. 1 Listiny, jakožto normy nejvyšší právní síly. Průlom v této věci nepřinesl ani rozsudek Nejvyššího správního soudu z roku 2004²⁹, kdy sice v konkrétní kauze zamítl odvolání na osobu blízkou jako neopodstatněné resp. účelové a potvrdil tak pravomocné rozhodnutí správního orgánu o uznání viny pachatele přešupku, avšak o žádný průlom v problematice osoby blízké neznamenal, neboť odůvodnění tohoto rozsudku bylo postaveno na skutečnosti, že se nejprve řidič sám strážníkům přiznal k zaparkování vozidla v rozporu s pravidly silničního provozu, teprve poté účelově změnil výpovědi s tím, že neuvedl žádné jiné relevantní okolnosti na svoji obhajobu, naproti tomu existovaly objektivní důvody ukazující na jeho zavinění. Závěrečné resumé soudu tedy spočívalo v tom, že pokud někdo přenáší odpovědnost v rámci osoby blízké na jinou osobu, aniž by uvedl nějaké okolnosti, skutečnosti či důkazy na svoji obhajobu, nemůže být nucen sice k identifikaci pachatele, avšak musí být srozuměn s tím, že na druhou stranu nebrání nic správnímu orgánu uznat jej vinným za přešupek na základě zjištěných důkazů, pokud jsou v dostatečné míře průkazné k jeho identifikaci jako pachatele. Proto i nadále v současné době platí ustanovení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu, kde je sice stanovena povinnost provozovatele vozidla a osoby, které provozovatel světil vozidlo, s výjimkou, kdy provozovatelem vozidla je zpravodajská služba, na výzvu policie, krajského úřadu nebo obecního úřadu obce s rozšířenou působností

²⁹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. dubna 2004, čj. 2 As 3/2004 – 70.

sdělit skutečnosti potřebné k určení totožnosti řidiče vozidla podezřelého z porušení ustanovení zákona o silničním provozu, nicméně stále tímto ustanovením není dotčeno ustanovení zvláštního právního předpisu, co se týče osoby blízké (odkaz na § 60 zákona o přestupcích). Avšak změna této problematiky se již blíží, a to s účinností od 19. ledna 2013. O tom, zda to bude změna k lepšímu a dojde k prolomení ochrany osoby blízké, bude pojednáno v následující kapitole.

2. 1. 2. 2. 3. „Osoba blízká“ de lege ferenda

Po letech snažení zákonodárců došlo dne 6. září 2011 k přijetí novely zákona o silničním provozu (vyhlášena jako zák. č. 297/2011 Sb.), která s účinností od 19. ledna 2013 zásadním způsobem mění přístup k osobě blízké ve snaze eliminovat zneužívání tohoto institutu řidiči, jednajících ve snaze vyhnout se postihu za přestupek. Konkrétně dojde ke změně § 10, kde je vložen nový odst. 3 cit.: *„Provozovatel vozidla zajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.“* V návaznosti na tuto změnu dojde i k zavedení nového správního deliktu provozovatele vozidla uvedeného v § 125f odst. 1 cit.: *„Právnícká nebo fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla v rozporu s § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.“* Jak je vidno, zákonodárce vyřešil celý problém osoby blízké tak, že odpovědnost za porušení pravidel silničního provozu v případě argumentace řidiče osobou blízkou, převedl na provozovatele vozidla. Aby se vyhnul překážce v podobě prokazování zavinění jako podstatného znaku přestupku, zákon hovoří o jiném správním deliktu i nepodnikající fyzické osoby. Tato úprava je hojně kritizována, neboť se jedná o uplatnění principu objektivní odpovědnosti u nepodnikající fyzické osoby, jde vlastně o jakési „obcházení přestupků“, např. J. Jelínek říká³⁰ cit.: *„...existence tzv. jiných správních deliktů fyzických osob založených na principu objektivní odpovědnosti je v odborné literatuře někdy pouze konstatována..., jindy i kritizována.... Jejich ústavnost může být sporná zejména s ohledem na dvojí režim úpravy odpovědnosti fyzických osob za správní delikt (odpovědnost subjektivní a odpovědnost objektivní)...“*. Další kritizované ustanovení nového § 125h odst. 6 cit.: *„Neuhradí-li provozovatel vozidla určenou částku, může obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností,*

³⁰ Jiří Jelínek. *Právní stanovisko k návrhu zákona o silničním provozu – problematika tzv. osoby blízké*. Praha 20. října 2010.

který jej vyzval k uhrazení určené částky, písemně sdělit údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku ve lhůtě podle odstavce 3. Toto sdělení se považuje za podání vysvětlení...“, vede ke spekulacím, zda se zde nerýsuje další možná výmluva a tedy možnost eliminace postihu za přestupek tím, že místo osoby blízké budou provozovatelé vozidel uvádět tzv. „osobu vzdálenou“ – tedy s bydlištěm co nevdálenějším z České republiky, či provozovatel vozidla jako řidiče označí osobu, která následně sdělí, že vozidlo svěřila osobě další, což se může několikrát opakovat. Na druhou stranu s ohledem na nové ustanovení § 125f odst. 4 cit.: *„Obecní úřad obce s rozšířenou působností správní delikt podle odstavce 1 projedná, pouze pokud učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku a*

- a) nezahájil řízení o přestupku a věc odložil, protože nezjistil skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě, nebo*
- b) řízení o přestupku zastavil, protože obviněnému z přestupku nebylo spáchání skutku prokázáno“*,

by jistě neuspěla další „rada“, hojně prezentovaná ve sdělovacích prostředcích, že vozidlo řídil někdo, kdo to pak ve správním řízení zapře, a půjde o tvrzení proti tvrzení, a provozovatel vozidla nebude moci dostat pokutu, protože splnil povinnost oznámit, kdo v době spáchání přestupku auto řídil.

Shrnutím výše uvedeného lze jen konstatovat, že nová právní úprava osoby blízké je již platná a součástí právního řádu, a teprve po nabytí její účinnosti bude možné konstatovat, zda ob stojí v praxi vzhledem k výše uvedenému.

Na závěr této kapitoly si dovoluji ještě malou poznámku k problematice osoby blízké. Veřejnost, politici a další brojí proti zneužívání institutu osoby blízké, lamentují nad možností vyhnout se postihu za přestupek a tedy nemožností vynutit si ze strany řidičů respekt k dodržování pravidel silničního provozu. Na druhou stranu není slyšet vůbec argument, že i v současné právní úpravě existují možnosti, jak bojovat s fenoménem osoby blízké. Pokud vezmeme v potaz, že účelem výše uvedeného je vynutit si respektování pravidel silničního provozu a tím docílit jeho bezpečnosti, existují postupy, jak toho docílit i v rámci stávající právní úpravy. Pokud se bude jednat o tzv. dopravu v klidu, je možné na parkující vozidla v rozporu s pravidly silničního provozu použít technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla (tzv. botičku) jak ze strany policisty, tak i strážníka s tím, že v případě nezjištění pachatele přestupku (viz osoba blízká), je povinen zaplatit tzv. manipulační poplatek za montáž a demontáž tohoto prostředku samotný provozovatel vozidla, což lze brát jako donucovací prvek k respektování pravidel silničního provozu. Jistě nelze předpokládat, že by byl tento provozovatel ochoten opakovaně platit několik set korun za každé parkování. A

v případě, že vozidlo tvoří překážku provozu na pozemních komunikacích, kdy nelze tento prostředek užít, dovoluje zákon policistovi resp. strážníkovi nechat vozidlo odstranit z pozemní komunikace, a to opět na náklady jeho provozovatele, které jsou zde i tisícové. A pokud by se jednalo o jízdu vozidel, je nejlepší zbraní na osobu blízkou osobní přítomnost policistů resp. strážníků v silničním provozu, kdy pro porušení pravidel silničního provozu mají oprávnění vozidlo ihned zastavit, čímž zjistí pachatele přímo ve vozidle, a tak je použití osoby blízké znemožněno. A nad tím je třeba se také zamyslet, zda k fenoménu osoby blízké nepřispívá i liknavost ze strany výše uvedených orgánů veřejné moci.

2. 2. Přestupky spáchané v rámci provozu na pozemních komunikacích

S účinností od 1. srpna 2011 došlo k další zásadní novele zákona o silničním provozu, a to zák. č. 133/2011 Sb. Jednou z těchto zásadních změn je i přesunutí celé materie přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu z § 22 zákona o přestupcích do § 125c zákona o silničním provozu, v zásadě bez výrazných změn. A právě této problematice bude věnována celá tato kapitola. Z hlediska řazení podkapitol bude postupováno podle systematiky řazení jednotlivých skutkových podstat v § 125c zákona o silničním provozu, kde bude nejprve pojednáno o přestupcích řidičů (ať už v podobě řidičů motorových či nemotorových vozidel či jezdců na zvířeti) a chodců, kde zvláště materie přestupků samotných řidičů je nerozsáhlejší a nejzásadnější z celého ustanovení § 125c zákona o silničním provozu, neboť právě porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích ze strany řidičů přináší nejzávažnější následky, které bohužel velmi často znamenají i ztrátu lidského života. Proto je na ně kladen, s ohledem na zájem společnosti na co největší bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, největší důraz, co je patrné i z hlediska ukládání sankcí, např. u pokut až do výše 50.000,- Kč či zákazu činnosti do dvou let, což se z hlediska jejich výměry přibližuje samotným trestům za trestné činy. Ohledně tohoto srovnání je třeba také připomenout, že z pohledu formálních znaků se některé skutkové podstaty těchto přestupků překrývají s trestnými činy³¹. Proto bude tomuto srovnání také v této práci věnována pozornost. Poté následuje pasáž věnující se přestupkům provozovatelů vozidel, a to nepodnikajících fyzických osob, neboť v případě provozovatele vozidla jako podnikající fyzické osoby resp. právnické osoby se jedná o jiný správní delikt, což je také

³¹ Kočí R. a kol. *Silniční právo. 1. vydání*. Praha: Leges, 2009. Str. 61.

jedna ze změn, kterou přináší výše uvedená novela. V poslední pasáži této kapitoly pak bude věnována pozornost přestupkům ze strany učitelů autoškol.

2. 2. 1. Přestupky řidičů vozidel, jezdců na zvířeti a chodců

Než budou rozebrány jednotlivé skutkové podstaty přestupků obsažených v této materii, je třeba věnovat pozornost subjektům těchto přestupků, tedy pojmům řidič a chodec.

Řidičem se dle ustanovení § 2 písm. d) rozumí účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti. Z výše uvedeného vyplývá, že řidiče můžeme rozdělit do čtyř skupin:

- řidiče nemotorových vozidel,
- řidiče motorových vozidel,
- řidiče tramvají,
- jezdce na zvířeti.

Řidičem nemotorového vozidla je ten, kdo řídí vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo. Nemusí být držitelem řidičského oprávnění příslušné skupiny resp. podskupiny, musí však být osobou, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla a v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla a předpisy o provozu na pozemních komunikacích. Tato podmínka je velmi důležitá např. z pohledu jízdy dítěte na kole. V § 58 odst. 2 zákona o silničním provozu je povolena jízda dítěte mladšího deseti let na kole na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci, ale pod podmínkou dohledu osoby starší patnácti let (vyjma chodníků, cyklistických stezek a obytných či pěších zón). V takovém případě ale jede dítě na vlastním kole, takže je řidičem nemotorového vozidla, což znamená, že se na něj vztahují výše uvedené povinnosti. Lze jistě konstatovat, že např. tříleté dítě jistě nebude splňovat podmínky dostatečné způsobilosti k řízení vozidla či v potřebném rozsahu ovládat řízení vozidla a předpisy o provozu na pozemních komunikacích v rušném provozu na frekventované silnici, přičemž je irelevantní, zda se tak děje za dohledu osoby starší patnácti let, když si představíme hluk a další fyzikální jevy spojené např. s jízdou nákladního vozidla. Bohužel jde o imperfektní normu, neboť nelze v tomto případě hrozit sankcí ani dítěti, ani doprovodu. Dle § 124 odst. 9 písm. e) zákona o silničním provozu může policista alespoň zakázat řidiči další jízdu nebo mu přikázat směr jízdy, pokud by mohlo dojít k ohrožení bezpečnosti silničního provozu.

Řidič motorového vozidla musí splňovat stejné podmínky jako řidič nemotorového vozidla, navíc musí být držitelem řidičského oprávnění příslušné skupiny resp. podskupiny, to neplatí v případě žadatele o řidičské oprávnění, který se pod dohledem učitele autoškoly podrobuje výcviku v řízení motorového vozidla nebo skládá zkoušku z řízení motorového vozidla, nebo osobu, která se pod dohledem učitele autoškoly²⁶⁾ připravuje k přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel nebo skládá zkoušku v rámci tohoto přezkoušení. Proto se i frekventant autoškoly může dopustit trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí dle § 337 odst. 1 písm. a) v případě, že v době výkonu trestu zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, řídí motorové vozidlo v rámci praktického výcviku k získání řidičského oprávnění, i když řídí pod dohledem učitele autoškoly, tedy na situaci nic nemění skutečnost, že řídí pod vedením osoby k tomu odborně způsobilé³².

Řidič tramvaje se liší od řidiče motorového vozidla tím, že řídí tramvaj ne na základě řidičského oprávnění, ale na základě průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla, který je vydáván podle zvláštního právního předpisu³³. Jelikož tento průkaz neobsahuje mimo jiné fotografii, má oproti řidičům motorových vozidel povinnost mít u sebe i občanský průkaz.

Jezdec na zvířeti musí splňovat obdobné podmínky jako řidič nemotorového vozidla, ovšem s tím rozdílem, že neřídí žádné vozidlo, neboť zvíře není, podle výkladových pravidel zákona o silničním provozu, bráno jako vozidlo, což, jak uvidíme v následujících kapitolách, bude hrát podstatnou roli z hlediska kvalifikace některých přestupků uvedených v zákoně o silničním provozu. Jezdec na zvířeti také musí, na rozdíl od řidiče nemotorového vozidla, tedy s výjimkou vozky, který může řídit potahové vozidlo od patnácti let, splňovat předepsanou minimální věkovou hranici, což je patnáct let resp. dvanácti let, pokud by jel na zvířeti za doprovodu další osoby ve věku minimálně patnácti let.

Řidičem naopak není osoba, která tlačí motorové vozidlo, případně tlačí či táhne nemotorové vozidlo. Takovou osobu tedy nelze jako řidiče postihnout za požití alkoholického nápoje či jiné návykové látky dle § 125c zákona o silničním provozu, není však vyloučena odpovědnost za přestupek podle § 30 (přestupky na úseku ochrany před alkoholismem a jinými toxikomániemi) zákona o přestupcích v důsledku porušení § 16 zák. č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými

³² Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22. července 2004, sp. zn. 11 Tdo 594/2004.

³³ § 35 odst. 1 písm. e) zák. č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.

návykovými látkami, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „tabákový zákon“)³⁴. Stejným způsobem pak můžeme kvalifikovat jednání osoby, která jede na vícesedadlovém kole (tzv. tandemy) a sedí vzadu, kde pouze šlape, protože nemá k dispozici ani pohyblivá říditka, brzdy či jiné ovládací prvky, tedy vozidlo *de facto* neřídí.

Chodcem se pak rozumí dle ustanovení § 2 písm. j) zákona o silničním provozu cit.: „...i osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně.“. Tento pojem není z pohledu zákonodárců příliš povedený, protože jednak nevymezuje chodce přesně (viz „a podobně“), ale především může vyvolávat aplikační potíže např. u osoby, která vede motocykl o objemu válců nad 50 cm³, neboť v takovém případě se již nejedná podle tohoto pojmu o chodce, řidič to také není, takže půjde o blíže nespecifikovaného účastníka silničního provozu. Naopak z pojmu chodce jasně vyplývá, což většině lidem, jako účastníkům silničního provozu není známo, že chodcem je i osoba, která se pohybuje na kolečkových bruslích, proto musí jet po chodníku resp. stezce pro chodce a ne se pohybovat po vozovce, což je velmi častý jev. Na vozovce by se taková osoba mohla pohybovat jen v případě, že v daném úseku není chodník nebo stezka pro chodce resp. není schůdný, pak se ale musí pohybovat na vozovce vlevo proti směru jízdy vozidel a ne vpravo, tak jak lze právě v běžném provozu často sledovat. Jedinou výjimku z pohledu pravidel provozu na pozemních komunikacích má osoba pohybující se na kolečkových bruslích a obdobném vybavení oproti běžnému chodci v tom, že se může pohybovat i na stezce pro cyklisty. Bohužel v tomto případě se jedná o neznalost dopravních předpisů, neboť ani na tomto úseku neexistují kvalitní preventivní a osvětové programy státu.

2. 2. 1. 1. Přestupky spočívající v technickém stavu vozidel

Skutkové podstaty, které se dotýkají technického stavu vozidel, máme uvedeny v § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 až 3. Podle bodu 1 se přestupku dopustí ten cit.: „... kdo řídí vozidlo, na němž v rozporu s jiným právním předpisem³⁵ není umístěna tabulka státní poznávací značky (dále jen "registrační značka") nebo je umístěna tabulka registrační značky,

³⁴ Leitner M., Vraná J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem*. 4. vydání, Praha: Linde 2012. Str. 28.

³⁵ Zák. č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

kteřá nebyla vozidlu přidělena...“. V tomto případě je porušen zájem společnosti spočívající jednak v povinnosti užívat v silničním provozu pouze vozidla, která jsou k tomu technicky způsobilá, což je předpokladem pro registraci vozidla a vydání registrační značky a jednak ve společenském zájmu identifikovat vozidlo, se kterým byl spáchán přestupek resp. trestný čin v rámci silničního provozu. Takové jednání je pro společnost škodlivé a krajně nežádoucí. Z hlediska naplnění všech znaků tohoto přestupku je třeba také v konkrétních případech zkoumat, zda je naplněn materiální znak resp. zavinění, např. v situaci, kdy registrační značka se uvolní během jízdy, aniž by to řidič zaregistroval. Důvodem může být vedle únavy materiálu i najetí jiného vozidla do registrační značky tažným zařízením tak nešťastně, že bude porušen spoj, což nemusí být zběžnou kontrolou před jízdou patrné. Na druhou stranu nebude pochyb o přestupku, pokud půjde o záměrné jednání řidiče, ať se bude jednat o jakýkoliv důvod, samozřejmě mimo okolností vylučujících protiprávnost jednání (např. jednání v krajní nouzi). Příkladem může být rozsudek Nejvyššího správního soudu v případě, kdy řidič vědomě a opakovaně užíval vozidlo bez registračních značek s odůvodněním, že mu byly odcizeny, a protože vozidlo potřebuje k zaměstnání, musí s ním jezdit, než mu budou vydány jiné, odvolává se na nenaplnění materiálního znaku přestupku a tedy na špatné posouzení věci v samotném správním řízení ze strany správního orgánu jak první, tak i druhé instance³⁶. Nejvyšší správní soud tuto argumentaci vyloučil s tím, že materiální znak byl naplněn tím, že stěžovatel užil k jízdě vozidlo bez tabulek registrační značky, stál s ním na zákazu státní, nepředložil doklad o tzv. povinném ručení, opakovaně užil k jízdě vozidlo bez registračních značek, přičemž v tom pokračoval nadále, ačkoliv mohl a měl vědět, že jeho jednání je v rozporu se zákonem, přičemž o tom byl prokazatelně poučen příslušnicí Policie ČR. Konstatoval, že takové jednání je společensky nebezpečné a škodlivé a je krajně nežádoucí. Navíc právní úprava dává správnímu orgánu prostor k tomu, aby přihlédl k závažnosti přestupku dle § 12 zákona o přestupcích, mj. zejména ke způsobu jeho spáchání, následkům, okolnostem, za nichž byl spáchán, k míře zavinění, k pohnutkám a k osobě pachatele, čehož správní orgán také využil, neboť samotná pokuta i zákaz činnosti byl uložen na spodní hranici, od které navíc nelze dle zákona upustit (byla uložena pokuta 5.000,- Kč a zákaz činnosti na 6 měsíců). Vzhledem k výše uvedenému se Nejvyšší správní soud ztotožnil se závěry krajského soudu a kasační stížnost zamítl.

Podle druhého bodu výše uvedené skutkové podstaty se dopustí přestupku řidič tím, že cit.: „... *kdo řídí vozidlo, jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena*

³⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. července 2010, čj. 4 As 10/2010 – 58.

anebo umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost...“. Tato skutková podstata byla vložena do zákona na základě jednání především řidičů motocyklů, kteří ve snaze uniknout postihům za přestupky v silničním provozu, nejčastěji rychlou jízdou, zakrývali registrační značku na motocyklu třeba pomocí dámských kalhotek, nebo je různě ohýbali pod sedák, aby právě znemožnili, resp. podstatně ztížili čitelnost registračních značek. Samozřejmě i zde lze počítat s liberačními důvody, např. v případě nepříznivých klimatických podmínek, kdy např. během jízdy dojde k namrznutí registrační značky a v důsledku sněhu a námrazy se stane nečitelnou.

Podle třetího bodu výše uvedené skutkové podstaty se pak dopustí přestupku řidič tím, že cit.: *„... řídí vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích...“.* Důležitým znakem tohoto přestupku je bezprostřední ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. Samotná technická nezpůsobilost nepostačí, byť samozřejmě nelze provozovat na pozemních komunikacích vozidlo, které nebylo schválené do provozu. Jako příklad je možno uvést provozování vozidla bez platné technické prohlídky, což podle zákona³⁵ znamená, že vozidlo je technicky nezpůsobilé provozu na pozemních komunikacích, nicméně může být fakticky v dobrém technickém stavu, což bude vylučovat bezprostřední ohrožení ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích. Proto je důležité určit, co lze považovat za technickou nezpůsobilost vozidla, mající za následek bezprostřední ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. Zákon tyto kritéria přímo nedefinuje, určitým vodítkem by mohl být § 36 odst. 1 až 10 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška o technické způsobilosti“), kde jsou uvedeny jednotlivé závady ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, jako je např. nefunkční brzdový systém, nefunkční osvětlení vozidel apod. Pro daný přestupek je ovšem důležitá „bezprostřednost“ ohrožení, proto bude na policii resp. příslušném správním orgánu, zda zjištěná závada bude v konkrétní situaci a za konkrétních podmínek přímo ohrožovat ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Nefunkční brzdový systém bude takovou závadou za všech okolností, naopak nevyhovující vzorek či druh pneumatiky pouze za situace, kdy je vozovka zledovatělá. Za přestupky podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 až 3 se ukládá ve správním řízení sankce v podobě pokuty od 5.000,- Kč do 10.000,- Kč a zákaz činnosti od 6 měsíců do 1 roku s tím, že nelze v řízení o přestupku od této sankce upustit, tedy minimálně musí být uložena na spodní hranici. Navíc platí obecně pro všechny přestupky uvedené v § 125c zákona o silničním provozu, že v případě ukládání sankce zákazu činnosti,

nelze řešit takový přestupek v blokovém řízení, neboť v rámci tohoto zkráceného řízení nelze sankci zákazu činnosti uložit, čímž by nebyla dodržena výše uvedená povinnost uložení zákazu činnosti nejméně na dobu 6 měsíců.

2. 2. 1. 2. Přestupky spočívající v požití návykových látek

Skutkové podstaty přestupků, které se týkají požití návykových látek ze strany řidiče, nalezneme v § 125c odst. 1 písm. b), c) a d) zákona o silničním provozu. Jejich společným jmenovatelem je zájem společnosti, aby nebyl ohrožován provoz na pozemních komunikacích v důsledku řízení vozidel resp. jízdou na zvířeti pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, kde jsou rozhodující účinky požití látky, ne pouhá návykovost³⁷.

Podle výše uvedeného písm. b) se dopustí přestupku cit.: „... *kdo v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem...*“. Z této skutkové podstaty vyplývá, že se skládá ze dvou částí. V první části se postihuje jednání řidiče, kdy řídí vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje³⁸ nebo užití jiné návykové látky³⁹. V takovém případě stačí jako důkaz, že došlo k požití alkoholu resp. jiné návykové látky bezprostředně před jízdou (řidič před několika svědky vypije láhev alkoholického piva a následně nastoupí do vozidla a řídí), aniž by se musel prokazovat stupeň ovlivnění řidiče či hladina naměřeného alkoholu. Ve druhé části se naopak postihuje jednání řidiče, kdy řídí vozidlo ještě pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, jde o tzv. zbytkové množství alkoholu nebo jiné návykové látky. V takovém případě je nutností dokazování přítomnosti alkoholu nebo jiné návykové látky a také jeho množství u řidiče v době, kdy řídil vozidlo či jel na zvířeti. V § 5 odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu má řidič povinnost podrobit se na výzvu policisty, příslušníka Vojenské policie, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu³⁸ ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem. Každý řidič má tedy povinnost se této výzvě podrobit,

³⁷ Jelínek J. a kol. *Trestní právo hmotné*. 2. vydání, Praha: Leges, 2010. Str. 682.

³⁸ Zák. č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami, ve znění pozdějších předpisů - § 2 písm. k) lihovina, víno a pivo; alkoholickým nápojem se rozumí též jiný nápoj, pokud obsahuje více než 0,5 objemového procenta alkoholu.

³⁹ Zák. č. 167/1998 Sb., o návykových látkách, ve znění pozdějších předpisů, § 2 písm. a) – např. heroin, konopí.

ohledně způsobu samotného provedení vyšetření pak výše uvedené ustanovení § 5 odkazuje na zák. č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „tabákový zákon“), kde v § 16 připouští dva druhy vyšetření, a to jednak orientační vyšetření, čímž se rozumí dechová zkouška, odběr slin nebo stěr z kůže nebo sliznic, jednak odborné lékařské vyšetření, čímž se rozumí cílené klinické vyšetření lékařem především odběrem biologického materiálu (zejména je prováděn odběr vzorku žilní krve či moči). Z hlediska průkaznosti orientačního vyšetření se v tomto ustanovení navíc uvádí cit.: „... *spočívá-li orientační vyšetření zjišťující obsah alkoholu v dechové zkoušce provedené analyzátozem alkoholu v dechu, splňujícím podmínky stanovené zvláštním právním předpisem⁴⁰, odborné lékařské vyšetření se neprovede. V případě, že osoba tento způsob orientačního vyšetření odmítne, provede se odborné lékařské vyšetření...* “. Z výše uvedeného vyplývá, že v případě, kdy např. policista resp. strážník provede orientační vyšetření pomocí kalibrovaného analyzátoru alkoholu v dechu, postačí tento výstup jako důkaz pro správní řízení. Na druhou stranu je právem každého řidiče, aby tento druh vyšetření odmítl a požadoval klinické vyšetření pomocí odběru biologického materiálu. Samotné orientační vyšetření provádí policie resp. obecní policie pomocí přístrojů Dräger, které splňují všechny výše uvedené náležitosti, aby nemusel řidič absolvovat klinické vyšetření. Slabým článkem je provádění orientačního vyšetření na přítomnost psychotropních a omamných látek, neboť policie příslušnými přístroji je vybavena v současné době minimálně a obecní policie téměř vůbec. Sice existují účinné mobilní přístroje, jako je např. Dräger Drug Test 5000, který dokáže detekovat amfetaminy, metamfetaminy, opiáty, kokain a jeho metabolity, benzodiazepiny a kanabionidy, ale jeho pořizovací cena je cca 70.000,- Kč, tedy téměř dvojnásobná oproti přístroji pro dechovou zkoušku, ale především samotné vyšetření jednoho řidiče přijde na cca 500,- Kč, což je cena výměnné kazety pro provedení jednotlivého testu, která se vkládá s obsahem slin do tohoto přístroje k vyhodnocení. A provedení orientačního vyšetření starší jednorázovou nepřístrojovou metodou přijde na cca 700,- Kč. To je důvod, jak je již uvedeno výše, proč se raději řidiči orientují na tyto látky s vědomím, že při případné kontrole budou podrobeni pouze dechové zkoušce na alkohol a tudíž přítomnost jiné návykové látky nebude prokázána. V rámci klinického vyšetření, které je prováděno pomocí rozboru krve, se užívá dvou různých metod, a to pomocí plynové chromatografie, která je založena na principu

⁴⁰ Vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění vyhlášky č. 65/2006 Sb.

rozdělení jednotlivých těkavých látek z krve (její předností je jednoznačné rozlišení etanolu od dalších těkavých látek) a následně probíhá ověření správnosti výsledku druhou metodou, tzv. Widmarkovou zkouškou, jejíž výhodou je vysoká citlivost a poměrná jednoduchost. Co se týče naměřených hodnot, judikatura⁴¹ uznává jako zjištěnou přítomnost alkoholu při orientačním vyšetření pomocí dechového analyzátoru hodnotu překračující 0,24 promile (hodnota 0,2 promile je brána jako fyziologická hladina, která může být v krvi způsobena i jiným vlivem než užitím alkoholu a hodnota 0,04 promile jako technická odchylka přístroje) a v případě klinického vyšetření, dle výše uvedeného, hodnotu překračující 0,2 promile. U jiných návykových látek jsou hodnoty, při jejichž překročení je řidič pod jejich vlivem, stanoveny u THC 1 ng/ml, u amfetaminu 25 ng/ml a morfinu 10 ng/ml⁴². Přibližnou hladinu alkoholu v krvi lze určit i z hladiny alkoholu v moči, a to stanovením nejméně možné hladiny. Zpravidla se počítá podle vzorce: hladina alkoholu v krvi se rovná hladina alkoholu v moči děleno 1,52 a mínus 0,608 dle znaleckých posudků z oboru zdravotnictví⁴³. V případě tohoto přestupku podle výše uvedeného § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu se ukládá řidiči pokuta ve výši od 2.500,- Kč do 20.000,- Kč a zákaz činnosti od 6 měsíců do 1 roku (zákaz činnosti nelze uložit řidiči nemotorového vozidla a jezdcí na zvířeti).

Podle výše uvedeného § 125c odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu se přestupku dopustí ten, kdo cit.: „...řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky...“. Z této skutkové podstaty vyplývá, že obligatorním znakem je stav vylučující způsobilost. Stav vylučující způsobilost je dán u řidiče motorového vozidla vždy, jestliže hladina alkoholu v krvi dosáhla 1 promile (tzv. absolutní nezpůsobilost k řízení motorového vozidla), případně i nižší (tzv. relativní nezpůsobilost k řízení motorového vozidla), kde je ovšem znaleckými posudky třeba prokázat takovouto nezpůsobilost⁴⁴. Co se týče této skutkové podstaty, je subsidiární k trestnému činu podle § 274 odst. 1 trestního zákoníku, o čemž bude pojednáno v následující kapitole. Za tento přestupek se ukládá řidiči pokuta ve

⁴¹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. září 2010, čj. 8 As 59/2010 – 85.

⁴² Leitner M., Vraná J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisejí s komentářem*. 4. vydání, Praha: Linde 2012. Str. 438.

⁴³ Kučerová H. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006*. Praha: Linde, 2008. Str. 80.

⁴⁴ Jelínek J. a kol. *Trestní právo hmotné*. 2. vydání, Praha: Leges, 2010. Str. 681

výši od 25.000,- Kč do 50.000,- Kč a zákaz činnosti od 1 roku do 2 let, opět vyjma řidičů nemotorových vozidel a jezdců na zvířeti.

A nakonec podle výše uvedeného přestupku podle § 125c odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu se dopustí ten, kdo cit.: „...*se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) a g) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro její zdraví...*“. Tato skutková podstata slouží k ochraně zájmu společnosti na tom, aby se nemohl řidič vyvinut z daného přestupku takovým jednáním, kdy odmítne orientační i klinické vyšetření s tím, aby mohl následně tvrdit neprůkaznost ovlivnění návykovými látkami při řízení a dožadovat zásady „*neprokázaná vina se bere jako prokázaná nevina*“. Proto v tomto případě není řidič sankcionován za ovlivnění návykovou látkou při řízení, ale za samotné odmítnutí vyšetření, kdy je irelevantní zjištění, zda byl v době řízení pod vlivem návykové látky. A aby nemohl kalkulovat ohledně výměry sankce, zda se mu nevyplatí odmítnout vyšetření, jsou zde stanoveny stejné sankce jako u výše uvedeného přestupku dle písm. c). Přesto může takové jednání přinést pachateli prospěch, a to z pohledu trestního zákoníku, neboť při účelovém odmítnutí vyšetření se může vyvinut z trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku v případě, kdy by jinak bylo zjištěno vyšetřením řízení motorového vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, neboť nelze podle § 114 odst. 4 zák. č. 141/1961 Sb., trestní řád, ve znění pozdějších předpisů, si vynutit odběr krve a jiné odběry představující zásahy do tělesné integrity překonáním odporu osoby.

2. 2. 1. 2. 1. Srovnání s trestnými činy

Jak již bylo výše uvedeno, v případě, kdy u řidiče je zjištěn stav vylučující způsobilost, najdeme duplicitní ustanovení v § 274 odst. 1 trestního zákoníku cit.: „*Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.*“. Vzhledem k obecné zásadě subsidiarity přestupků k trestným činům, uvedené v samotném pojmu přestupku v § 2 odst. 1 zákona o přestupcích, je třeba nejprve porovnávat, zda nejsou naplněny znaky trestného činu v kontextu se zásadou subsidiarity trestní represe dle § 12 odst. 2 trestního zákoníku, a teprve při vyloučení trestného činu je možné aplikovat skutkovou podstatu přestupku. Jestliže je však u řidiče motorového vozidla zjištěno, že v době jízdy měl nejméně jedno promile alkoholu v krvi, pak je v důsledku toho

vždy vyloučena jeho způsobilost řídit motorové vozidlo a jsou naplněny zákonné znaky tohoto trestného činu. Závěr o naplnění zákonných znaků trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 trestního zákoníku přichází v úvahu i tehdy, je-li v konkrétním případě zjištěno, že i menší množství alkoholu v krvi řidiče blížící se hranici jednoho promile vylučovalo jeho způsobilost řídit motorové vozidlo. V takových případech mohou být důkazem o míře ovlivnění řidiče alkoholem a o vyloučení jeho způsobilosti řídit motorové vozidlo např. svědecké výpovědi spolujezdců, zasahujících policistů či jiných osob o chování řidiče, resp. o jeho způsobu jízdy⁴⁵. Na druhou stranu dle judikatury jede-li řidič motorového vozidla v podnapilém stavu jen proto, aby po dopravní nehodě zajistil lékařskou pomoc pro zraněného účastníka nehody, přichází v úvahu posuzování tohoto jednání z hlediska ustanovení § 28 trestního zákoníku o krajní nouzi⁴⁶, například v místě, odkud nelze jinak přivolat pomoc. V těchto případech je třeba připomenout značnou zdrženlivost Nejvyššího správního soudu jak z hlediska proporcionality, tak i subsidiarity. I jízda na jízdním kole ve stavu podnapilosti není činností dle § 274 trestního zákoníku s ohledem ke srovnání motorového vozidla a kola⁴⁷.

Pro tento trestný čin je typické, že hrozící nebezpečí je jen vzdálené. Jedná se o tzv. abstraktně ohrožovací trestný čin, tedy nebezpečí v těchto případech nemusí přímo resp. bezprostředně hrozit, stačí pouhá možnost ohrožení zájmu chráněného zákonem.

2. 2. 1. 3. Přestupky související s oprávněním řídit vozidlo

Skutkové podstaty přestupků související s oprávněním řídit vozidlo najdeme v § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 až 5 zákona o silničním provozu. Jejich společným jmenovatelem je v tomto případě speciální subjekt – řidič motorového vozidla. Tohoto přestupku se tak nemůže dopustit ani řidič nemotorového vozidla, jezdec na zvířeti či řidič tramvaje, neboť tramvaj není specifikována zákonem o silničním provozu jako motorové vozidlo. Zájmem společnosti v tomto případě je, aby motorová vozidla řídili pouze řidiči, kteří jsou k tomu nejen dostatečně odborně způsobilí, ale zároveň mají i platné povolení v podobě řidičského oprávnění a tedy naopak, pokud řidičské oprávnění pozbyli, resp. jim bylo odňato, aby se nemohli jako řidiči motorových vozidel silničního provozu účastnit.

⁴⁵ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22. srpna 2007, čj. 5 Tdo 874/2007.

⁴⁶ NS sp. zn. 1 Tz 2/68.

⁴⁷ NS sp. zn. 2 Tz 15/65.

Podle bodu 1 se přestupku dopustí ten řidič motorového vozidla, který není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle § 81 zákona o silničním provozu. Jedná se o případy, kdy řidič buď nikdy nebyl držitelem řidičského oprávnění či jej pozbyl v důsledku uložení sankce resp. trestu zákazu činnosti, dosažení počtu dvanácti bodů v rámci bodového hodnocení, pozbytí zdravotní či odborné způsobilosti nebo řídí motorové vozidlo či jízdní soupravu s nepostačující skupinou resp. podskupinou řidičského oprávnění či takovou skupinu má, ale nerespektuje omezení této skupiny příslušným harmonizačním kódem⁴⁸. Jako příklad je možné uvést řidiče, který absolvoval praktickou část výcviku v autošколе, včetně přezkoušení, pouze na osobním motorovém vozidle s automatickou převodovkou, čímž sice získá řidičské oprávnění skupiny „B“, ale pouze pro motorová vozidla s automatickou převodovkou. Tuto informaci bude mít zaznamenanou i v samotném řidičském průkazu, kde u výše uvedené skupiny „B“ bude uveden harmonizační kód „10.02“, což znamená, že nemůže řídit motorové vozidlo sice spadající do této skupiny řidičského oprávnění, ale bez automatické převodovky. Za tento přestupek se ukládá sankce v podobě pokuty od 25.000,- Kč do 50.000,- Kč a zákaz činnosti od 1 roku do 2 let. V některých výše uvedených případech může být naplněna i skutková podstata trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí dle § 337 trestního zákoníku, o čemž bude pojednáno v následující kapitole.

Podle bodu 2 se dopustí přestupku řidič, který řídí motorové vozidlo, i když mu byl zadržén na místě řidičský průkaz policistou podle § 118b, a to pouze ve vymezených případech podle § 118a zákona o silničním provozu. Pokud nebude řidiči vrácen řidičský průkaz příslušným obecním úřadem obce s rozšířenou působností, kterému jej po zadržení předá policista, nesmí řidič řídit motorové vozidlo do doby rozhodnutí o přestupku. Tato doba se pak následně započítává do doby zákazu činnosti, pokud byl ve správním resp. trestním řízení řidiči uložen. Za tento přestupek se ukládá sankce v podobě pokuty od 5.000,- Kč do 10.000,- Kč a zákaz činnosti od 6 měsíců do 1 roku.

Podle bodu 3 a 4 se dopustí přestupku řidič, který řídí vozidlo a není držitelem platného průkazu profesní způsobilosti řidiče⁴⁹, resp. není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti dle § 87 odst. 3 zákona o silničním provozu. Průkaz profesní způsobilosti řidiče je obecně povinen mít řidič motorového vozidla, jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 3,5 tuny resp. je určené pro přepravu osob s více jak 8 místy

⁴⁸ § 11 a násl. vyhl. č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů, ve znění pozdějších předpisů.

⁴⁹ § 46 zák. č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

k sezení, vyjma místa řidiče, a to za předpokladu, že vozidlo řidič užívá v rámci svého povolání nebo podnikání, pokud řízení je hlavním předmětem této činnosti. Platný posudek o zdravotní způsobilosti (s povinností pravidelné periody obnovování) je pak povinen mít řidič u sebe ode dne dovršení 60 let věku. Za tyto přestupky se ukládá sankce v podobě pokuty od 5.000,- Kč do 10.000,- Kč a zákaz činnosti od 6 měsíců do 1 roku.

Podle bodu 5 se dopustí přestupku ten, kdo řídí motorové vozidlo a pozbyl jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropské unie, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky v důsledku dosažení hranice 12 bodů v rámci bodového hodnocení (v případě takového pozbytí se řidičský průkaz zasílá úřadu, který jej vydal s tím, že zákaz řízení se týká pouze České republiky). Za tento přestupek se ukládá sankce v podobě pokuty od 25.000,- Kč do 50.000,- Kč a zákaz činnosti od 1 roku do 2 let.

2. 2. 1. 3. 1. Srovnání s trestnými činy

Skutkové podstaty přestupků dle předchozí kapitoly podle bodů 1 a 5 jsou subsidiární k trestnému činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání dle § 337 odst. 1 písm. a), kdy řidič maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že řídí motorové vozidlo, i když mu byla tato činnost takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl. Vzhledem k novele tohoto ustanovení s účinností od 1. prosince 2011, kdy do této skutkové podstaty byl přidán text „*nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl*“, půjde již zcela jednoznačně o trestný čin i v případě dosažení 12 bodů v rámci bodového hodnocení, kdy přichází řidič o řidičské oprávnění rovnou ze zákona. Naopak s účinností od 1. ledna 2010 již není trestným činem (od 1. července 2006 to byl § 180d) samotné řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění.

2. 2. 1. 4. Přestupky související s řízením vozidla

V této kapitole bude pojednáno o přestupcích uvedených v § 125c odst. 1 písm. f) bod 1 až 11. Jde o vyčlenění skutkových podstat přestupků závažnějšího charakteru z tzv. zbytkových skutkových podstat přestupků uvedených v § 125c odst. 1 písm. k), a to z důvodu možnosti uložení adekvátních vyšších sankcí, odpovídajících závažnosti těchto přestupků. Pro tyto přestupky je typické, že se jich může dopustit pouze řidič při řízení vozidla. Nelze za ně

tedy postihnout řidiče při jízdě na zvířeti, byť by jinak objektivní stránku přestupku naplňoval, neboť zvíře není podle zákona o silničním provozu považováno za vozidlo.

Písm. f) bod 1

Jde o přestupek spáchaný řidičem za předpokladu, že poruší povinnost, kdy nesmí při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení dle § 7 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu, s výjimkou řidiče vozidla bezpečnostních sborů, ozbrojených sil a vojenského zpravodajství při plnění služebních povinností, řidiče vozidla obecní policie při plnění jejích povinností a řidiče vozidel jednotek požární ochrany a poskytovatele zdravotnické záchranné služby při řešení mimořádných událostí a Horské služby při řešení mimořádných událostí. Z výše uvedeného vyplývá jistý nesoulad v případě, kdy by takto jednal řidič v podobě jezdce na zvířeti. Jeho jednání by se muselo kvalifikovat jako přestupek dle § 125c odst. 1 písm. k) pro porušení povinnosti věnovat se plně jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích dle § 5 odst. 1 písm. b) téhož zákona. Nesoulad by pak spočíval v odlišnosti sankcí v případě blokového řízení, kdy v případě telefonování za jízdy na kole hrozí pokuta do 1.000,- Kč, v případě jezdce na zvířeti pak pokuta do 2.000,- Kč. Naopak ve správním řízení jsou sankce shodné u obou výše uvedených přestupků, a to pokuta od 1.500,- Kč do 2.500,- Kč. Nakonec bych ještě chtěl připomenout nešvar řidičů, kteří spoléhají na to, že policista resp. strážník při odhalení takového přestupku nemá žádný důkaz a proto půjde v případném řízení pouze o tvrzení proti tvrzení, což musí vést k odložení věci. Že tomu tak není, potvrzuje i rozsudek Nejvyššího správního soudu⁵⁰ cit.: *„K osobě policisty a tím i věrohodnosti jeho výpovědi Nejvyšší správní soud dodává, že nemá důvodu pochybovat o pravdivosti jeho tvrzení, neboť na rozdíl od stěžovatele neměl policista na věci a jejím výsledku jakýkoli zájem, vykonával jen svoji služební povinnost při níž je vázán závazkem, aby případný zásah do práv a svobod osob, jimž by v souvislosti s jeho činností mohla vzniknout újma, nepřekročil míru nezbytnou k dosažení účelu sledovaného služebním zákrokem nebo úkonem; nebyl zjištěn žádný důvod, pro který by policista v této věci uvedené zásady překročil. Nebyla proto shledána důvodnou námitka stěžovatele, že správní orgány i krajský soud vycházely v dané věci z „trojjediného zdroje“, jímž bylo „Oznámení přestupku“, úřední záznam a svědecká výpověď téhož policisty. Ostatně s ohledem na povahu věci se jiný v úvahu přicházející důkaz nenabízí.“* Pokud tedy obviněný nenavrhne žádný důkaz či skutečnost na

⁵⁰ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. září 2007, čj. 4 As 19/2007-114.

svoji obhajobu, nebo nenamítne reálnou podjatost policistů, může být i za těchto okolností pravomocně uznán vinným.

Písm. f) bod 2 až 4

Jde o přestupky, kdy řidič vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost. Jednotlivé body jsou koncipovány tak, že je zde odlišena závažnost takového jednání podle toho, o kolik je nejvyšší dovolená rychlost překročena. Z tohoto úhlu pohledu je nejvýše sankcionována jízda řidiče, kdy podle bodu 2 překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více, mimo obec pak o 50 km/h a více. V takovém případě se ukládá sankce v podobě pokuty od 5.000,- Kč do 10.000,- Kč a zákaz činnosti od 6 měsíců do 1 roku (vyjma řidičů nemotorových vozidel). V případě bodu 3 jde o překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 20 km/h a více, mimo obec pak o 30 km/h a více. V takovém případě se ukládá sankce v podobě pokuty od 2.500,- Kč do 5.000,- Kč a v případě spáchání takového přestupku v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát, se uloží zákaz činnosti od 1 měsíce do 6 měsíců, opět vyjma řidičů nemotorových vozidel. Za tento přestupek může též uložit v blokovém řízení policista resp. strážník pokutu do 2.500,- Kč za předpokladu, že nejde o výše uvedenou recidivu⁵¹, kdy se ukládá zákaz činnosti a nelze tedy přestupek řešit v blokovém řízení. V případě bodu 4 jde o překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h, mimo obec pak o méně než 30 km/h. V takovém případě se ukládá sankce v podobě pokuty od 1.500,- Kč do 2.500,- Kč, v blokovém řízení lze pak uložit pokutu do 1.000,- Kč. Nakonec bych opět chtěl upozornit na judikaturu⁵² Nejvyššího správního soudu v kontextu s měřením rychlosti v obcích, kdy samotné měření prováděla najatá soukromá společnost, což byla velmi rozšířená praxe v obcích. Nejvyšší správní soud dal za pravdu řidiči, který byl změřen při překročení rychlosti právě soukromou společností s tím, že měřit rychlost dle zákona může na pozemních komunikacích pouze policie a obecní policie a nelze tedy ani na základě veřejnoprávní smlouvy svěřit působnost v rámci veřejné správy soukromé společnosti. Proto takový důkaz není přípustný dle správního řádu. Na druhou stranu lze ale konstatovat, že není nic jednoduššího, než za takový radar soukromé společnosti postavit strážníka a rozpor se zákonem zaniká, neboť měření provádí obecní policie a vlastnictví k měřicímu zařízení je z právního hlediska irelevantní. Touto cestou se také většina obcí na základě výše uvedeného rozsudku Nejvyššího správního soudu vydala.

⁵¹ Recidivu zjišťují orgány veřejné moci díky on-line přístupu do centrálního registru řidičů.

⁵² Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. dubna 2008, čj. 7 As 39/2007-70.

Písm. f) bod 5

Jde o přestupek, který se skládá ze dvou skutkových podstat. Jednak se ho dopustí řidič tím, že nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje vozidlo zastavit, což se týká např. světelného signálu červené barvy „Stůj“ použitého v rámci řízení provozu na křižovatce či třeba v rámci výjezdu hasičských vozidel z hasičské zbrojnice na pozemní komunikaci a jednak tím, že nerespektuje pokyn „Stůj“ dávaný při řízení nebo usměrňování provozu osobou k tomu oprávněnou (např. policista, strážník, hasič). V žádném případě se nejedná o pokyn k zastavení vozidla dle § 79 zákona o silničním provozu. Za tyto přestupky se ukládá sankce v podobě pokuty od 2.500,- Kč do 5.000,- Kč a v případě spáchání takového přestupku v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát, se uloží zákaz činnosti od 1 měsíce do 6 měsíců, opět vyjma řidičů nemotorových vozidel. Za tento přestupek může též uložit v blokovém řízení policista resp. strážník pokutu do 2.500,- Kč za předpokladu, že nejde o výše uvedenou recidivu, kdy se ukládá zákaz činnosti a nelze tedy přestupek řešit v blokovém řízení.

Písm. f) bod 6

V tomto případě se jedná o přestupky spáchané nerespektováním povinnosti dle § 5 odst. 2 písm. f) zákona o silničním provozu nesmět ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu pro chodce, v případě potřeby je řidič povinen i zastavit vozidlo před přechodem pro chodce. Na druhou stranu je třeba upozornit na skutečnost, že ani chodec nemá absolutní přednost. Musí dát přednost tramvaji, umožnit bezpečné projetí vozidel s právem přednosti v jízdě a také nesmí vstupovat na přechod těsně před blížícím se vozidlem. Také dochází často k situacím, kdy cyklista přejíždí na kole přes přechod pro chodce v domnění, že má přednost. To ovšem není pravda, neboť přednost ze zákona má chodec, ne ten, kdo se pohybuje na přechodu, navíc se tím cyklista ještě dopouští přestupku. Pokud tedy čeká u přechodu cyklista a přitom sedí na kole a nohou se opírá o zem, jde z pohledu zákona o cyklistu a příjíždějící řidič mu není povinen dát přednost, na druhou stranu pokud cyklista sesedne z kola, což je mimo jiné jeho povinnost před přechodem, jedná se chodce (osoba vedoucí jízdní kolo) a řidič je povinen před přechodem zastavit a umožnit chodci přejítí vozovky. Z pohledu výše uvedeného lze jistě konstatovat, že jde o závažnou problematiku, neboť samotný střet chodce s vozidlem má obvykle fatální následky. Za tento přestupek se ukládají stejné sankce jako u předchozího bodu s tím, že v blokovém řízení není oprávněn tento přestupek projednat strážník.

Písm. f) bod 7

Jde o jeden z nejzávažnějších přestupků této kapitoly, neboť se jedná o předjíždění v případech, kdy je to obecnou, místní či přechodnou úpravou silničního provozu zakázáno. Tato skutková podstata byla dle výše uvedeného novelizována s účinností od 1. srpna 2011, čímž už nevznikají pochybnosti, zda lze v tomto případě uplatnit zákaz předjíždění pouze z obecného ustanovení § 17 zákona o silničním provozu, či i z místní resp. přechodné úpravy provozu. Za tento přestupek se ukládá sankce pokuty od 5.000,- Kč do 10.000,- Kč a zákaz činnosti od 6 měsíců do 1 roku.

Písm. f) bod 8

Skutková podstata tohoto přestupku se týká nedání přednosti v jízdě v případech, které vyplývají nejen z obecné úpravy silničního provozu (např. tzv. pravidlo pravé ruky), ale též nerespektováním místní resp. přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích (např. dopravní značka „Stůj, dej přednost v jízdě“). I zde mohou vznikat nedáním přednosti v jízdě závažné následky. Za tento přestupek se ukládají stejné sankce jako u bodu 6.

Písm. f) bod 9

V tomto případě jde zcela jednoznačně o velmi závažný přestupek, neboť spočívá v jednání řidiče, který vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno. Tento zákaz vyplývá ze samotného § 29 odst. 1 zákona o silničním provozu, kdy řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd, je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, je-li dávana výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení, sklápějí-li se, jsou-li sklopeny nebo zdvihají-li se závory, je-li již vidět nebo slyšet přijíždějící vlak nebo jiné drážní vozidlo nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání (toto neplatí, svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení), dává-li znamení k zastavení vozidla zaměstnanec dráhy kroužením červeným nebo žlutým praporkem a za snížené viditelnosti kroužením červeným světlem, nedovoluje-li situace za železničním přejezdem jeho bezpečné přejetí a pokračování v jízdě. Za tento přestupek se ukládají stejné sankce jako u bodu 5.

Písm. f) bod 10

V tomto případě jde o přestupek, který lze spáchat pouze na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, kdy řidič ohrozí ostatní účastníky provozu tím, že se zde otáčí, jede v protisměru nebo couvá tam, kde to není dovoleno. Dálnice i silnice pro motorová vozidla je pozemní komunikace, kde je povolena rychlost až 130 km/h, proto jednání řidiče výše uvedené by

mělo fatální dopady. Jeho závažnost je vyjádřena sankcemi, kdy se ukládají stejné sankce jako u obdobně závažného přestupku podle bodu 7.

Písm. f) bod 11

V tomto bodě najdeme dvě skutkové podstaty, kdy se řidič může dopustit přestupku jednak tím, že neoprávněně stojí na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením (s účinností od 1. srpna 2011 bylo pouhé zastavení přesunuto do § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu), jednak tím, že neoprávněně použije parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo jízdě. Parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením vydává příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností osobě, která je držitelem průkazu ZTP s výjimkou postižených úplnou nebo praktickou hluchotou nebo držitelem průkazu ZTP/P podle jiného právního předpisu⁵³ a vozidlo lze jím označit pouze v případě, řídí-li vozidlo nebo je-li ve vozidle přepravována osoba, která je držitelem parkovacího průkazu pro osoby se zdravotním postižením. Přepravovaná osoba je povinna prokázat na výzvu policisty nebo strážníka, že je držitelem průkazu ZTP nebo ZTP/P, který ji opravňuje k užívání vozidla označeného parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením. Za tyto přestupky se ukládá pokuta od 5.000,- Kč do 10.000,- Kč. Dovolím si uzavřít tuto problematiku poznámkou k zaběhnuté praxi, kdy například strážníci projednávají tyto přestupky v blokovém řízení uložením pokuty do 1.000,- Kč s odkazem na obecné ustanovení § 13 zákona o přestupcích. Domnívám se, že to není jednání v souladu se zákonem, nejen pro velkou disproporci, kdy pachatel tohoto přestupku by mohl být v rámci blokového řízení vyřešen domluvou, kdežto pachatel, který by byl projednán ve správním řízení, by musel zaplatit pokutu minimálně 5.000,-, ale hlavně pro ustanovení § 125c odst. 8 cit.: „*Od uložení sankce podle odstavců 4 až 7, s výjimkou odstavce 6 písm. a), nelze v rozhodnutí o přestupku upustit.*“ Jelikož pro blokové řízení není ohledně tohoto přestupku stanovena žádná částka, měla by být za tyto přestupky ukládána ve správním řízení minimální pokuta 5.000,- Kč, neboť blokové řízení je pouze jedním z druhů řízení o přestupku a tudíž se na něj vztahuje výše uvedené ustanovení odst. 8.

⁵³ Zák. č. 329/2011 Sb., o poskytování dávek osobám se zdravotním postižením.

2. 2. 1. 4. 1. Srovnání s trestnými činy

Některé skutkové podstaty přestupků dle předchozí kapitoly mohou za určitých podmínek inklinovat k trestnému činu obecného ohrožení dle § 272 resp. § 273 (nedbalostní). Skutkovou podstatu tohoto trestného činu naplní ten, kdo způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo takové obecné nebezpečí zvýší anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění. Zásadní je pojem „obecné nebezpečí“, kdy se musí jednat o takové jednání pachatele, které vede k bezprostřednímu nebezpečí smrti resp. těžké újmy na zdraví u více osob nebo škody velkého rozsahu na cizím majetku. Dle judikatury se v praxi vyžaduje bezprostřední ohrožení nejméně 7 osob, kdy jim hrozí smrt nebo těžká újma na zdraví⁵⁴. Typické je pro tuto skutkovou podstatu nekontrolovatelný sled událostí, který se vymyká vůli pachatele i ohrožených osob, kdy je obtížné a zpravidla i nemožné ohrožení čelit.

Za výše uvedených podmínek by se mohlo tímto trestným činem stát jednání uvedené jako přestupek v předchozí kapitole v písm. f) bodě 5 či 8, pokud by řidič např. hromadného dopravního přestupku nerespektoval na křižovatce světelný signál „Stůj“ či dopravní značku „Stůj, dej přednost v jízdě“ a velkou rychlostí vjel do rušné křižovatky; v případě písm. f) bodu 7 za situace, kdy by řidič nákladního automobilu při předjíždění v rozporu s pravidly silničního provozu v protisměru smetl autobus plný lidí; v případě písm. f) bodu 9 za situace, kdy vjíždí řidič nákladní soupravy v rozporu s pravidly silničního provozu na železniční přejezd v momentě, kdy přijíždí i vlaková souprava a v neposlední řadě i v případě písm. f) bodu 10, pokud například řidič motorového vozidla ujede několik kilometrů na dálnici v protisměru velkou rychlostí a za hustého provozu. Nejen pro tento případ, ale i pro ostatní výše uvedené ovšem nestačí takto zobecňovat, důležité je posoudit každý případ individuálně, musí se posuzovat všechny okolnosti jak je patrné z usnesení Nejvyššího soudu⁵⁵, který právě na základě výše uvedeného vyhověl obviněnému řidiči, který se dovoláním domáhal zrušení rozsudku krajského soudu, který jej odsoudil za trestný čin obecného ohrožení, kterého se měl dopustit jízdou po dálnici v protisměru v délce cca 11 km. Ve svém odůvodnění Nejvyšší

⁵⁴ Jelínek J. a kol. *Trestní právo hmotné*. 2. vydání, Praha: Leges, 2010. Str. 676.

⁵⁵ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 31. října 2007, sp. zn. 6 Tdo 1025/2007.

soud konstatoval, že krajský soud nebral v potaz konkrétní okolnosti, které na místě panovaly, neboť se jednalo o brzkou ranní hodinu, kdy podle vyjádření policie byla hustota provozu na stupni 0 až 1, nezkoumal ani způsob jízdy pachatele, jinak řečeno, zda skutečně šlo v rámci jeho jednání o vydání lidí (spolujezdců ve vozidle obviněného i osob ve vozidlech míjených) v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví. Neztotožnil se tedy ani se závěrem krajského soudu, že nelze předpokládat, že by v časných ranních hodinách řádově přes deset kilometrů potkal méně než sedm vozidel s jedním řidičem a z čehož dovodil bezprostřední ohrožení jejich řidičů na životě nebo v podobě těžké újmy na zdraví. Nejvyšší soud konstatoval cit.: „...že obecné nebezpečí vznikne, když nebezpečí v zákoně uvedené povahy a intenzity hrozí bezprostředně, což znamená výrazné přiblížení se k poruše. Nestačí proto, když jednáním pachatele byla vytvořena jen taková situace, v níž obecně nebezpečný následek může sice vzniknout, avšak jen po splnění dalších podmínek, které jsou ještě v moci pachatele nebo jiných osob. Pro stav obecného nebezpečí – i když k poruše vůbec nemusí dojít – je typická živelnost a neovladatelnost průběhu událostí, při nichž je vznik poruchy závislý na nahodilých okolnostech, vymykajících se vlivu pachatele i ohrožených osob...“. Proto následně rozsudky soudů zrušil a přikázal věc znovu projednat.

2. 2. 1. 5. Přestupky spočívající v omezení jízdy některých vozidel

Přestupku proti § 125c odst. 1 písm. g) zákona o silničním provozu se dopustí řidič, který nerespektuje omezení jízdy některých vozidel podle § 43 výše uvedeného zákona. Jde především o zákaz na dálnici a na silnici I. třídy jízdy nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 7 500 kg a nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3500 kg s připojeným přípojným vozidlem v neděli a ostatních dnech pracovního klidu v době od 13.00 do 22.00 hodin, v sobotu v období od 1. července do 31. srpna v době od 7.00 do 13.00 hodin, v pátek v období od 1. července do 31. srpna v době od 17.00 do 21.00 hodin. Ve výše uvedeném je zakotven zájem společnosti, aby hlavně v období, kdy se zvyšuje hustota provozu způsobená hromadnou migrací vozidel v pátek odpoledne či sobotu ráno z měst, resp. v neděli odpoledne zpět, tzn. v době víkendového provozu, byla zabezpečena bezpečnost a také plynulost silničního provozu. Tato problematika má i rovinu politickou, neboť z jedné strany je zde tlak vycházející od řadových řidičů na ještě větší omezení jízdy těchto vozidel i např. v pátek odpoledne celoročně, na druhou stranu protichůdný tlak velkých autodopravců na vládu. Nakonec nedošlo k omezení jízdy v pátek celoročně, nýbrž ke zvýšení

sazeb mýtného v tuto dobu, což sice nezakazuje jízdu těchto vozidel, ale stimuluje autodopravce co nejvíce snížit provoz v pátek odpoledne a večer.

Za tento přestupek se uloží pokuta od 2.500,- Kč do 5.000,- Kč a v případě spáchání takového přestupku v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát, se uloží zákaz činnosti od 1 měsíce do 6 měsíců. Za tento přestupek může též uložit v blokovém řízení policista pokutu do 2.500,- Kč za předpokladu, že nejde o výše uvedenou recidivu, kdy se ukládá zákaz činnosti a nelze tedy přestupek řešit v blokovém řízení.

2. 2. 1. 6. Přestupky související s dopravní nehodou

Pojem dopravní nehody specifikuje § 47 zákona o silničním provozu. Dopravní nehodou rozumíme událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárii nebo srážku, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Z výše uvedeného pojmu vyplývá, že o dopravní nehodu nepůjde, pokud nebude alespoň započata na pozemní komunikaci (např. nelze podle tohoto ustanovení považovat za dopravní nehodu srážku traktoru s valníkem přímo na poli, tedy mimo účelovou komunikaci). Podmínkou také je, že k takové události musí dojít za pohybu vozidla (např. rozbití okna zaparkovaného vozidla na pozemní komunikaci ze strany jiného účastníka silničního provozu, např. chodce, nesplňuje znaky dopravní nehody).

Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen neprodleně zastavit vozidlo, zdržet se požití alkoholického nápoje a jiných návykových látek po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo návykovou látku, např. do příjezdu policie, učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody, a spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.

Účastníci dopravní nehody, tedy včetně řidičů jsou povinni učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody, tedy i zastavovat jiná vozidla, poskytnout zraněným osobám první pomoc a zajistit lékařské ošetření, označit místo dopravní nehody, umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob, neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo, prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě, a v případech, kdy nevznikne

povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíše a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.

Povinnost účastníků neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi nastává v případě, kdy dojde při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle, dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, nebo účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Skutkové podstaty přestupků související s dopravními nehodami jsou uvedeny v § 125c odst. 1 písm. h) resp. i) bod 1 až 4.

Písm. h)

Přestupku se dopustí ten, kdo způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví. Otázkou u této skutkové podstaty je, co lze vnímat pod slovy „ublíženo na zdraví“. Tuto problematiku lze dovodit z judikatury Nejvyššího správního soudu⁵⁶, kdy posuzoval kasační stížnost řidiče vozidla, který byl pro tento přestupek uznán vinným, jelikož způsobil dopravní nehodu, při níž došlo ke střetu s jiným vozidlem, následkem čehož řidička tohoto vozidla utrpěla újmu na zdraví v podobě zhmoždění týla hlavy, palce pravé ruky a levé dolní končetiny s předpokládanou délkou léčby 5 dnů. Žalobce byl toho názoru, že se jedná pouze o naražení (byť bolestivé), které nedosahuje intenzity zranění. Nejvyšší správní soud poskytl tento výklad cit.: „...za zranění ve smyslu § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu, v relevantním znění, nebylo lze považovat jakoukoli, byť zcela drobnou tělesnou újmu, ale tato újma musela mít vzhledem ke stanoveným minimálním sankcím za tento přestupek, které předpokládají jeho spíše vyšší typovou společenskou nebezpečnost, určitou minimální intenzitu... ve smyslu výše uvedeného...za takové zranění nelze považovat např. oděrky, menší škrábance, modřiny apod. Na straně druhé rozhodně nelze řadit mezi zranění ve smyslu uvedeného ustanovení pouze vážnější případy tělesné újmy, neboť pak by zde v podstatě nebyl prostor odlišit daný přestupek od trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti ...spáchaného v souvislosti s dopravní nehodou. Úvahu krajského soudu, podle něhož za zranění ve smyslu

⁵⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9. června 2011, čj. 5 As 35/2010 - 101

zmiňovaného ustanovení je třeba pokládat takový stav, který porušením normálních tělesných funkcí znesnadňuje výkon obvyklé činnosti nebo má jiný vliv na obvyklý způsob života poškozeného, byť krátkodobý, a který zpravidla vyžaduje lékařské ošetření, tedy považuje Nejvyšší správní soud za přílehavou. Ve shodě s krajským soudem Nejvyšší správní soud nepovažuje tělesnou újmu poškozené spočívající ve zhmoždění hlavy v oblasti týlní, zhmoždění palce pravé ruky, zhmoždění levého stehna až kolene za zanedbatelnou, má naopak za to, že tato újma dosahuje intenzity zranění ve smyslu § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu...“. Pokud budeme vycházet z výše uvedeného, takovou újmou je třeba myslet zranění, které není zanedbatelné, nijak omezující, ale na druhou stranu však ne naplňující pojmové znaky ublížení na zdraví podle dle výkladového pravidla § 122 odst. 1 trestního zákoníku, neboť v takovém případě by již byla naplněna skutková podstata trestného činu dle § 148 trestního zákoníku.

Za výše uvedený přestupek se, vzhledem k jeho závažnosti, ukládá pokuta od 25.000,- Kč do 50.000,- Kč a zákaz činnosti od 1 roku do 2 let v případě řidiče motorového vozidla.

Písm. i) bod 1 až 4

Skutkové podstaty podle bodu 1 až 4 se vztahují k jednotlivým porušením povinností účastníků dopravní nehody, které byly rozebrány již výše. Podle bodu 1 jde o neprodlené nezastavení vozidla řidičem, který měl na nehodě účast, podle bodu 2 jde o neoznámení dopravní nehody policistovi ze strany účastníků dopravní nehody, podle bodu 3 jde o neprokázání totožnosti ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě, a podle bodu 4 jde o nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody.

Za tyto přestupky se uloží pokuta od 2.500,- Kč do 5.000,- Kč a v případě spáchání takového přestupku v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát, se uloží zákaz činnosti od 1 měsíce do 6 měsíců, a to opět v případě řidiče motorového vozidla.

V případě dopravních nehod, které nebudou dosahovat předepsaných znaků výše uvedených skutkových podstat, se bude jednat o přestupek dle § 125c odst. 1 písm. k), o němž je pojednáno níže.

2. 2. 1. 6. 1. Srovnání s trestnými činy

V případě přestupků uvedených v § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu přichází v úvahu jednak trestný čin proti životu podle § 143 odst. 2 trestního zákoníku (usmrcení z nedbalosti porušením důležité povinnosti vyplývající z pachatelova zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona) a jednak trestné činy proti zdraví podle § 147 odst. 2, 3 a § 148 trestního zákoníku (těžká újma na zdraví resp. ublížení na zdraví z nedbalosti porušením důležité povinnosti vyplývající z pachatelova zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona). Ublížení na zdraví resp. těžká újma na zdraví je pojmově upravena ve výkladovém ustanovení § 122 odst. 1, 2 trestního zákoníku cit.: „...ublížením na zdraví se rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření... těžkou újmu na zdraví se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmu na zdraví zmrzačení, ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti, ochromení údu, ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí, poškození důležitého orgánu, zohyzdění, vyvolání potratu nebo usmrcení plodu, mučivé útrapy, nebo delší dobu trvající porucha zdraví...“.

V případě přestupků podle § 125c odst. 1 písm. i) bod 1 zákona o silničním provozu přichází v úvahu trestný čin ohrožující život nebo zdraví podle § 151 trestního zákoníku (neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku po dopravní nehodě, na níž měl účast, osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného). Bohužel právě tímto jednáním dochází často k fatálním následkům, kdy z důvodu ujetí řidiče od dopravní nehody, nebude zraněné osobě poskytnuta pomoc, v důsledku čehož pak dochází i k jejímu úmrtí. Proto smyslem této skutkové podstaty je donutit řidiče pod pohrůžkou trestu (a to i v případě, že dopravní nehodu nezavinil) zastavit vozidlo a poskytnout potřebnou pomoc.

2. 2. 1. 7. Přestupky spočívající v používání antiradaru

Dle ustanovení § 3 odst. 4 zákona o silničním provozu nesmí nikdo používat technické prostředky a zařízení, které znemožňují nebo ovlivňují funkci technických prostředků používaných při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Zákaz používání antiradarů se vztahuje pouze na tzv. aktivní antiradary, které přímo ruší měřící zařízení, nikoli na tzv. pasivní antiradary, které žádným způsobem neovlivňují měřící

zařízení, pouze indikují řidiči, že se blíží do dosahu měřicího zařízení. Avšak i u těchto tzv. pasivních antiradarů může dojít k ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích tím, že řidič v momentě signalizace měřicího zařízení začne náhle a intenzivně brzdit, čímž může ohrozit řidiče ostatních vozidel, zejména jedoucím za ním. Za tyto přestupky se ukládá pouze pokuta od 5.000,- Kč do 10.000,- Kč.

2. 2. 1. 8. Ostatní (zbytkové) přestupky

Jedná se o přestupky uvedené v § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, které mají subsidiární povahu k ostatním přestupkům uvedeným v tomto paragrafu, neboť se ho dopustí ten, kdo jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j) výše uvedeného § 125c odst. 1, nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II zákona o silničním provozu. Jde o nezbytnou úpravu, neboť výčet jednotlivých povinností, resp. jejich porušení, nelze reálně obsadit v jednotlivých skutkových podstatách § 125c zákona o silničním provozu. Záměrem zákonodárce tedy bylo seskupit tyto zbylé a méně závažné porušení pravidel silničního provozu do tohoto blanketního ustanovení. Typickým pachatelem tohoto přestupku je chodec, jezdec na zvířeti či průvodce vedených nebo hnaných zvířat.

Za tyto přestupky se ukládá pokuta od 1.500,- Kč do 2.500,- Kč a v blokovém řízení může uložit policista nebo strážník pokutu do 2.000,- Kč.

2. 2. 2. Přestupky provozovatelů vozidel

V této kapitole se budeme věnovat přestupkům provozovatelů vozidel, které jsou uvedeny v § 125c odst. 2 zákona o silničním provozu. Jelikož jde o přestupky, je třeba říci, že půjde o provozovatele jako fyzickou nepodnikající osobu, neboť jen ta se může přestupku dopustit.

Podle § 2 písm. b) se provozovatelem rozumí vlastník vozidla nebo jiná fyzická nebo právnická osoba zmocněná vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem.

Fyzická osoba se dopustí jako provozovatel vozidla přestupku tím, že v rozporu s § 10 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu (provozovatel vozidla nesmí přikázat nebo svěřit samostatné řízení vozidla osobě, o které nezná údaje potřebné k určení její totožnosti) přikáže nebo svěří samostatné řízení vozidla osobě, o níž nezná údaje potřebné k určení její totožnosti. Jde o již výše rozvedený zájem společnosti, aby nemohli provozovatelé vozidel skrývat páchaní dopravních přestupků za neznámé osoby, a tím se vymanili z odpovědnosti za přestupek.

Za tento přestupek se ukládá pokuta od 5.000,- do 10.000,- Kč.

2. 2. 3. Přestupky učitelů autoškol

Specifickou kategorií jsou přestupky učitelů autoškol uvedených v § 125c odst. 3 zákona o silničním provozu. Prvně se objevily skutkové podstaty přestupků učitelů autoškol v zákoně o přestupcích díky novele č. 411/2005 Sb., jako reakce na stále častější případy zjištění výkonu činnosti učitele autoškoly pod vlivem alkoholu, což vzhledem k jejich důležitému poslání dohlížet na frekventanty autoškoly při řízení vozidel v silničním provozu, bylo rozhodně v rozporu se zájmy společnosti směřující k bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Dle výše uvedeného se tedy dopustí přestupku učitel autoškoly tím, že v provozu na pozemních komunikacích požije alkoholický nápoj nebo užije návykovou látku během provádění výcviku ve výcvikovém vozidle, resp. provádí výcvik ve výcvikovém vozidle bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem, nebo jestliže je jeho schopnost k vykonání učitele autoškoly snížena v důsledku jeho zdravotního stavu, či se přes výzvu dle § 8a odst. 2 písm. a) a b) zákona o silničním provozu (povinnost podrobit se na výzvu policisty nebo strážníka vyšetření, zda nevykonává činnost pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky) odmítne podrobit vyšetření, zda při provádění výcviku nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.

Za tyto přestupky se ukládá pokuta od 10.000,- Kč do 20.000,- Kč a zákaz výkonu činnosti učitele autoškoly od 6 měsíců do 1 roku.

2. 3. Jiné správní delikty proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

Vzhledem k zadání této diplomové práce je tato kapitola míněna pouze jako exkurs ke správním deliktům právnických a podnikajících fyzických osob či případné srovnání s výše uvedenými přestupky.

Výše uvedené jiné správní delikty najdeme v ustanovení § 125d zákona o silničním provozu, kdy právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla

- a) v rozporu s § 10 odst. 1 písm. a) přikáže nebo dovolí, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích použito vozidla, které nesplňuje podmínky stanovené jiným právním předpisem,
- b) v rozporu s § 10 odst. 1 písm. b) svěří řízení vozidla osobě, která nesplňuje podmínky podle § 3 odst. 2 a § 5 odst. 2 písm. b) a c),
- c) v rozporu s § 10 odst. 1 písm. c) svěří řízení motorového vozidla osobě, která nesplňuje podmínky podle § 3 odst. 3,
- d) v rozporu s § 10 odst. 2 nezajistí, aby barevné provedení a označení vozidla bylo provedeno tak, aby nebylo zaměnitelné se zvláštním barevným provedením a označením vozidel Vojenské policie, policie, celní správy, obecní policie a Věžeňské služby,
- e) v rozporu s § 10 odst. 1 písm. d) přikáže řízení vozidla nebo svěří vozidlo osobě, o níž nezná údaje potřebné k určení její totožnosti,
- f) v rozporu s § 3 odst. 4 použije antiradar.

Za správní delikt podle odstavce 1 písm. a) až f) se uloží pokuta do 100 000 Kč.

Ad a)

Jde o velmi důležitou skutkovou podstatu, neboť bez její existence by provozovatelé daleko častěji nutili své zaměstnance (řidiče) pod pohrůžkou propuštění, aby řídili nákladní vozidla resp. soupravy, které jsou ve špatném technickém stavu s tím, že případnou pokutu za porušení pravidel silničního provozu zaplatí samotný řidič. Proto je důležité v případě takto zjištěného stavu, přednostně sankcionovat samotné provozovatele.

Ad b) a c) Provozovatel nesmí svěřit k řízení vozidlo osobě, která není dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla nebo v dostatečné míře neovládá řízení vozidla či pravidla silničního provozu, resp. nemá potřebnou skupinu či podskupinu řidičského oprávnění, anebo je pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek.

Ad e) Jedná se o duplicitní skutkovou podstatu oproti přestupku provozovatele jako nepodnikající fyzické osoby, popsané již výše.

Ad f) Jde prakticky o mrtvé ustanovení, neboť si lze těžko představit, že by právnická nebo fyzická podnikající osoba aktivně použila antiradar. Více u duplicitního přestupku výše.

3. Další přestupky na úseku dopravy

Účelem této kapitoly není podat souhrnný přehled všech přestupků na úseku dopravy, neboť jde o rozsáhlou materii uvedenou ve velkém množství zákonů, a navíc by takové zadání nekorespondovalo se zadáním této diplomové práce, naopak záměrem je, v této kapitole uvést ty přestupky mimo zákon o silničním provozu, které se k bezpečnosti a plynulosti provozu na

pozemních komunikacích vztahují či přímo s ní souvisí, pochopitelně s důrazem na ty skutkové podstaty, které jsou po právní stránce i z pohledu společnosti středem zájmu, či jsou předmětem veřejných diskuzí a svým způsobem doplňují materii přestupků, o nichž je možno konstatovat, že se týkají bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

3. 1. Přestupky dle § 23 zákona o přestupcích

Ostatní přestupky na úseku dopravy a silničního hospodářství uvedené v § 23 zákona o přestupcích měly své opodstatnění a doplňovaly přestupky proti bezpečnosti a plynulosti až do konce roku 2006, kdy obsahovaly např. tyto skutkové podstaty:

- úmyslně zničí, poškodí, znečistí nebo neoprávněně odstraní, zamění, pozmění, zakryje, přemístí nebo umístí dopravní značku,
- jako řidič užije dálnice nebo silnice dálničního typu motorovým vozidlem bez předchozího zaplacení poplatku podle zvláštního zákona,
- poruší zákazy stanovené při obecném užívání dálnice, silnice nebo místní komunikace,
- bez povolení užije dálnici, silnici nebo místní komunikaci jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro které jsou určeny,
- neoprávněně uzavře dálnici, silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupnou účelovou komunikaci,
- způsobí závalu ve sjízdnosti dálnice nebo ve sjízdnosti a schůdnosti silnice nebo místní komunikace.

Všechny výše uvedené skutkové podstaty byly zák. č. 80/2006 Sb., s účinností od 1. ledna 2007 přeřazeny do zákona o pozemních komunikacích, proto v současné době nemá tento paragraf pro tuto diplomovou práci, vzhledem k jejímu zadání, valného významu a nebudeme k němu již dále přihlíženo.

3. 2. Přestupky dle zákona o pozemních komunikacích

Naopak zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, nabyt od 1. ledna 2007 na důležitosti, je v něm např. stanoveno, co je to pozemní komunikace, což někdy může být také důležité, jak je uvedeno níže. Pozemní komunikace se člení na kategorie, kterými jsou dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Samotný pojem pozemní komunikace je uveden v rozporu se zákonem o silničním provozu, protože říká, že cit. : „*pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a*

jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.“

Z výše uvedeného by tedy mělo správně vyplývat, že pozemní komunikaci nemůže užít např. jezdec na zvířeti, byť zákon o silničním provozu hovoří jinak. V praxi mohou také někdy vzniknout spory, zda se jedná o pozemní komunikaci či pouze soukromý pozemek, na který nikdo nesmí. Jde především o účelové komunikace. Tuto problematiku řešil Nejvyšší soud, kde v rozsudku⁵⁷ odůvodňuje, co je účelová komunikace cit.: *„...účelovou komunikací je pozemní komunikace, která splňuje znaky uvedené v § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, a to i v případě, že o charakteru této pozemní komunikace nebylo vydáno správní rozhodnutí. Veřejnou cestou – účelovou komunikací - se pozemek v soukromém vlastnictví stává věnováním. Je-li cesta věnována obecnému užívání, nemůže mu být odňata soukromoprávní dispozicí vlastníkovou. Potíže činí důkaz veřejnosti starých cest, užívaných od nepaměti; v těchto případech starší judikatura vycházela z domněnky věnování, bylo-li prokázáno, že cesty bylo užíváno trvale z naléhavé potřeby komunikační. Byla-li tedy cesta od nepaměti veřejně užívána z naléhavé komunikační potřeby, jde o účelovou komunikaci...“.*

Skutkové podstaty přestupků jsou uvedeny v § 42a a pro téma diplomové práce jsou relevantní tyto přestupky nepodnikající fyzické osoby, která:

- úmyslně zničí, poškodí, znečistí nebo neoprávněně odstraní, zamění, pozmění, zakryje, přemístí nebo umístí dopravní značku,
- jako řidič užije dálnice nebo silnice dálničního typu motorovým vozidlem bez předchozího zaplacení poplatku podle zvláštního zákona,
- poruší zákazy stanovené při obecném užívání dálnice, silnice nebo místní komunikace,
- bez povolení užije dálnici, silnici nebo místní komunikaci jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro které jsou určeny,
- neoprávněně uzavře dálnici, silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupnou účelovou komunikaci,
- způsobí závalu ve sjízdnosti dálnice nebo ve sjízdnosti a schůdnosti silnice nebo místní komunikace,
- znečistí nebo poškodí dálnici, silnici nebo místní komunikaci, její součást nebo příslušenství,

⁵⁷ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 7. října 2003, čj. 22 Cdo 2191/2002.

- na dálnici, silnici nebo místní komunikaci provádí činnost, která je podle § 19 odst. 2 písm. a) až g) zakázána,
- jako vlastník vraku neuposlechne výzvy vlastníka (správce) dálnice, silnice nebo místní komunikace k odstranění vraku podle § 19 odst. 3,
- bez průtahů neodstraní jí způsobené znečištění dálnice, silnice nebo místní komunikace, ani neprodleně místo takového znečištění alespoň provizorně neoznačí nebo neprodleně takovou závadu neoznámí vlastníku (správci) pozemní komunikace,
- neprodleně neoznámí jí způsobené poškození dálnice, silnice nebo místní komunikace vlastníku (správci) pozemní komunikace anebo neprodleně místo takového poškození alespoň provizorním způsobem neoznačí, ani neprodleně takové poškození pozemní komunikace neodstraní.

Za výše uvedené přestupky hrozí ve správním řízení pokuta až do 500.000,- Kč.

3. 3. Přestupky dle zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Podle § 83 odst. 1 zák. č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, se tohoto přestupku dopustí nepodnikající fyzická osoba tím, že:

- jako provozovatel silničního motorového vozidla nebo přípojného vozidla v rozporu s § 7 odst. 2 neumístí na vozidlo tabulku s registrační značkou,
- jako provozovatel silničního motorového vozidla nebo přípojného vozidla provozuje vozidlo, které je podle § 37 technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích,
- jako provozovatel silničního motorového vozidla nebo přípojného vozidla v rozporu s § 38 odst. 1 písm. f) provozuje vozidlo, které nemá identifikační údaje v souladu s údaji v registru silničních vozidel, nebo

Z výše uvedeného vyplývá, že těchto uvedených přestupků se může dopustit jen provozovatel, a pokud provedeme komparaci s přestupky podle § 125c zákona o silničním provozu, zjistíme, že se nám první bod překrývá s přestupkem podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 zákona o silničním provozu, druhý bod se pak překrývá s přestupkem podle § 125c odst. 1 písm. k) a v případě tak závažného technického stavu, kdy by došlo k bezprostřednímu ohrožení ostatních účastníků, se překrývá s přestupkem podle § 125c odst. 1, písm. a) bod 3. Způsob řešení těchto přestupků bude záležet na postavení řidiče. Pokud řidič nebude

provozovatel, bude řešen za přešupek podle § 125c zákona o silničním provozu a provozovatel za přešupek podle výše uvedeného § 83 odst. 1 zákona. Pokud bude řidič zároveň provozovatel, uplatní se sankce za závažnější z nich, což je výše uvedený přešupek podle § 83, kde hrozí pokuta ve správním řízení až 50.000,- Kč.

3. 4. Přestupky dle zákona o odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla

Zák. č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů, vymezuje přešupky v § 16, kde se dopustí přešupku nepodnikající fyzická osoba tím že:

- v rozporu s § 1 odst. 2 provozuje nebo ponechá na pozemní komunikaci vozidlo bez pojištění odpovědnosti,
- jako vlastník vozidla v rozporu s § 15 odst. 5 neodevzdá tabulku s registrační značkou a osvědčení o registraci vozidla, nebo
- jako řidič vozidla v rozporu s § 17 odst. 1 nepředloží zelenou kartu, nebo doklad o hraničním pojištění.

Co se týče prvního bodu, s účinností od 1. června 2008 se v tomto zákoně v § 1 odst. 2 objevila povinnost platit pojištění i v případě, kdy je vozidlo odstaveno na pozemní komunikaci, byť vozidlo není provozováno, s výjimkou účelové komunikace, která není veřejně přístupná. Jde o snahu zákonodárců dostat z pozemní komunikace vozidla, která jsou spíše vraky a nikdo s nimi už nejezdí. Platí to i pro vozidla, kdy je přerušena platba pojištění, protože vozidlo není provozováno. V takovém případě ale musí vlastník odevzdat do úschovy obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností podle místa přihlášení vozidla registrační značky a osvědčení o registraci vozidla, pokud tak neučiní, dopouští se přešupku podle druhého bodu. Podle třetího bodu se může řidič dopustit přešupku tím, že nemá u sebe zelenou kartu, dokazující pojištění vozidla resp. smluvního vztahu mezi vlastníkem vozidla a pojišťovnou. Za tyto přešupky hrozí pokuta od 5.000,- Kč až do výše 40.000,- Kč podle prvního bodu, od 2.500,- Kč do 20.000,- Kč podle druhého bodu a od 1.500,- Kč do 3.000,- Kč podle třetího bodu, včetně blokové pokuty ze strany policisty až do výše 1.500,- Kč.

Závěr

Záměrem této diplomové práce bylo ukázat, či alespoň poodkrýt, nejen samotnou hloubku přestupku jako takového, ale skrze něj promítnout ucelenou materii správních deliktů v oblasti silničního provozu, samozřejmě především přestupků, jak je patrné již ze samotného názvu této práce, do provozu na pozemních komunikacích. Systematicky rozčlenit jednotlivé přestupky, poskytnout k nim teoretický výklad a zároveň na praktických situacích zkoumat jejich dopad na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. A v případě potřeby také upozornit i na dílčí nesoulad z hlediska teorie práva, na špatnou vymahatelnost či sporná rozhodnutí věcně a místně příslušných správních orgánů k projednání přestupku, což ostatně vyplývá i z některých rozhodnutí Nejvyššího soudu, Nejvyššího správního soudu a Ústavního soudu, které jsou citovány v této práci.

V první kapitole, která je koncipována jako pomyslná obecná část vycházející především ze zákona o přestupcích, byla věnována pozornost přestupku a jeho srovnání resp. vymezení vůči jiným správním deliktům či trestným činům, jeho pozitivnímu a negativnímu vymezení, či vymezení na základě materiálního a formálního znaku. Na druhou stranu i tady bylo třeba ukázat, jak špatné chápání např. materiálního znaku při konkrétním projednávání přestupku může vést k rozhodnutí správního orgánu, které není v souladu se zákonem, to pak vede až k úspěšnému podání správní žaloby, což tato práce demonstruje některými rozhodnutími Nejvyššího správního soudu, která jsou citována v samotném textu práce. Zájmem společnosti by jistě měl být správní orgán složený z erudovaných osob, nejlépe s právnickým vzděláním. To bohužel není ve všech případech naplněno, neboť odborná způsobilost např. komise pro projednávání přestupků, je stanovena naprosto nedostatečně na současné poměry v ustanovení § 53 odst. 3 zákona o přestupcích, kdy předseda komise ani nemusí mít právníké vzděláním, stačí jej nahradit „kursem pro předsedy přestupkových komisí“, další členové komise nemusí splňovat ani tento požadavek. Proto bych jako první krok *de lege ferenda* v dané problematice navrhoval změnu výše uvedeného ustanovení zákona o přestupcích, s platností pro všechny správní orgány tohoto druhu, aby předsedové těchto orgánů veřejné moci museli splňovat podmínku právníkého vzděláním a samotní členové komisí by museli absolvovat výše uvedený „kurs“, který je dnes předepsaný pouze předsedům těchto orgánů. Sice by to znamenalo větší náklady na členy těchto orgánů, na druhou stranu by se ale vše vrátilo v podobě rychlejšího řízení, jistě by klesl i počet správních žalob na rozhodnutí těchto správních orgánů, hlavně těch, které by vedly ke zrušení rozhodnutí správního orgánu, což by znamenalo v konečném důsledku úsporu času a tím

možnost ve stejném časovém úseku projednat ve správním řízení více přestupků, ale i úsporu peněz, neboť při zrušení správního rozhodnutí na základě správní žaloby soudem, by vlastně celá několikaměsíční práce správního orgánu přišla vniveč, přičemž by ale musela být zaplácena.

Ve druhé a třetí kapitole, pomyslné zvláštní části, byla pak věnována pozornost samotným přestupkům v silničním provozu z pohledu typizovaných skutkových podstat a jejich právnímu vývoji, ale i takovým záležitostem diskutovaným v každodenním životě, jako je problematika „osoby blízké“ či tzv. bodového systému, a to jak z pohledu *de lege lata*, tak i z pohledu *de lege ferenda*. Tato materie, a to od 1. srpna 2011, kdy opustila zákon o přestupcích, je obsažena především v zákoně o silničním provozu, ale např. i v silničním zákoně. Právě druhá kapitola je základem této diplomové práce, neboť dopravní problematika a především správní trestání v této oblasti se dotýká široké veřejnosti, vždyť kdo z nás není někdy účastníkem silničního provozu, který se nějakého přestupku dopustí. Vzhledem k letité praxi autora v oblasti přestupkového práva, není tato práce jen teoretickým vyjmenováváním skutkových podstat, ale dotýká se i aspektů, které sehrávají negativní roli v této materii práva, jako je i nekoncepční tvorba právních předpisů a jejich časté změny, které rozhodně nepřispívají k právní jistotě resp. stabilitě v silničním provozu, o kvalitě nemluvě. I to byla jedna z priorit této diplomové práce, ukázat na některé nedostatky v těchto právních normách, především jejich nesoulad, resp. ne zcela ideální konformitu s obecnými požadavky společnosti na bezpečnost a plynulost silničního provozu a případně nastínit alespoň v konkrétních případech jiné řešení.

De lege ferenda bych navrhoval, na základě výše uvedeného, několik zásadních změn. První, obecná změna, by se měla týkat samotného znění právních norem. Zákonodárci si musí uvědomit, že právní jazyk má dané atributy, které musí být důsledně naplňovány. Jde především o jednoznačnost, srozumitelnost a konstantnost používaného textu v právních normách, aby pro právní pojmy v těchto normách uvedených platilo, že každý výraz má jen jeden význam, že tyto pojmy budou v rámci daného právního odvětví stále stejné a také srozumitelné, neboť právní normy se dotýkají široké veřejnosti, které musí poskytovat též právní jistotu. Tomu tak v současné době bohužel není, některé právní normy jsou nejednoznačné, nesrozumitelné nebo příliš vágní, což následně přináší, vedle snížené právní jistoty, i větší procesní náročnost (a tím i finanční náročnost) ze strany správních orgánů či soudů.

Další změnu *de lege ferenda* bych navrhoval v rámci prevence týkající se bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Pokud se koukneme na statistiku dopravních nehod, zjistíme,

že největší podíl odpovědnosti nesou mladí řidiči. Ukazuje to na ne příliš kvalitní přípravu v rámci jednotlivých autoškol, resp. nedostatečný dohled orgánů veřejné moci na jejich činnost. Navrhoval bych proto v zákonné úpravě stanovit takové požadavky na rozsah výuky v autoškolách, aby nebylo možné absolvovat autoškolu za měsíc. Pak bych navrhoval u mladých řidičů podmíněčné vydání řidičského oprávnění s prodloužením lhůtou např. tři roky, kdy by pro prodloužení řidičského oprávnění na dobu neurčitou bylo zohledněno i páčání dopravních přestupků v této době.

Další změnu *de lege ferenda* bych viděl v samotném bodovém systému. Současné bodové ohodnocení není vůbec vyvážené, např. za řízení bez řidičského oprávnění jsou pouze 4 body, neexistují jednobodové ani šestibodové přestupky. Navíc zákon připouští možnost řešit některé závažné přestupky ohodnocené v rámci bodového hodnocení i domluvou, což vlastně eliminuje možnost přičtení bodů, jako je například nepřipoutání osoby resp. dítěte v zádržném systému daného vozidla během jízdy.

Výše uvedené návrhy jsou pouze dílčími, na závěr bych však *de lege ferenda* kladl důraz na jednu zásadní záležitost, která by ovlivnila plošně bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, a to je vymahatelnost práva. Je zcela zásadní a nepochybné, že pokud nebudou správní orgány projednávat správní delikty proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích co nejrychleji a s potřebnou erudicí, což se dnes bohužel neděje, nebude na řidiče, potažmo ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, působit tak důležitý aspekt prevence (a to individuální a generální) a represe, nebude je nutit nic k tomu, aby se svým přístupem podíleli na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, což je pro tuto problematiku zcela zásadní.

Příloha č. 1

Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání s účinností od 1. 8. 2011

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

nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů ⁴²⁾	4
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	4
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 30 km.h ⁻¹ a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu	3
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče ⁴⁾	3
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h ⁻¹ a méně než 20 km.h ⁻¹ v obci nebo o více než 10 km.h ⁻¹ a méně než 30 km.h ⁻¹ mimo obec	2
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	2

Summary in foreign language

Administrative law relating to delicts – delicts in the field of transport with focus on substantive aspects of infractions against road safety and highway traffic flow

The contents of the present degree thesis can be summarized in three chapters. Considering the fact that this thesis is dedicated especially to infractions in road transport the first chapter pays attention not only to the whole matter of administrative law and imposing of administrative sentences, respectively, but to the concept of the infraction itself, its material and formal sign, and positive and negative definition, and, furthermore, the chapter compares and defines other administrative delicts and offences from the view of subsidiarity of infractions. This chapter can be understood as an imaginary general part, based mostly on the Act on Infractions. Although the infraction law itself has not been subject of codification, like for example, the criminal law, this paper considers the Act on Infractions No. 200/1990 Coll., as amended, to be the basis of the legal regulation. Nevertheless, there can be found, especially in the third chapter of this thesis, some other statutes containing individual facts and bodies of infractions.

The second and third chapter, being imaginary special sections hereof, pay attention to the infractions in road transport from the view of standardized bodies of infractions and their legal development as well as to the issues discussed in everyday life such as the terms of “the next of kin” or the so called “penalty point system” both from the view of “de lege lata” and “de lege ferenda”. This matter (contrary to the first chapter) avoids the Act on Infractions and is based namely on Act No. 361/2000 Coll. on the road traffic, as amended, and Act No. 13/1997 Coll., on roads and highways, as amended. It is the second chapter which is the heart of this thesis as the transport and traffic issues and, first of all, imposing of administrative sentences in this area, concern the wide public. The term “participant in road traffic” can be applied on almost every individual in the society which is bound by the duties as prescribed by the law and can be sanctioned if breaking the relevant law as it cannot be admitted for the sake of safety and flow of the road traffic for such rule of law to be imperfect. And it is the imposition or threat of imposition of administrative sanctions which make the issue interesting and abundantly discussed in the society. This chapter also reflects the author’s long-standing experience in the given area who is a public authority and a lecturer in educational facilities focused on the infraction law and brings specific practical pieces of knowledge into it. Therefore, this chapter is not only a pure methodological summarization of infractions in the road traffic into one clearly arranged whole understandable for the laymen

but also involves the aspects which play a negative role in this matter of law such as the nonconceptual legislation and frequent amendments thereof which definitely do not contribute to legal certainty and stability in road traffic, respectively, not to mention the quality. And it is one of the priorities of my degree thesis – to show some of the deficiencies of these rules of law, especially their disharmony and not quite ideal conformity with the general requirements of the society as regards the safety and flow of the road traffic, and to outline different solutions in some particular cases at least.

Seznam použitých pramenů

1. Právní předpisy

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

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

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (silniční zákon).

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

Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, ve znění pozdějších předpisů (trestní řád).

Zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami, ve znění pozdějších předpisů (tabákový zákon).

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

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

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

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů.

Vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích, ve znění pozdějších předpisů.

Dostupné z [www: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=r&id=44](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=r&id=44).

2. Literatura

Kočí R. a kol. Silniční právo. 1. vydání, Praha: Leges, 2009. 413 s. ISBN 978-80-87212-10-3

Mates P. a kol. Základy správního práva trestního. 5. vydání, Praha: C. H. Beck, 2010. 226 s. ISBN 978-80-7400-357-8

Jelínek J. a kol. Trestní právo hmotné. 2. vydání, Praha: Leges, 2010. 896 s. ISBN 978-80-87212-24-0

Hendrych D. a kol. Správní právo. 7. vydání, Praha: C. H. Beck, 2009. 875 s. ISBN 978-80-7400-049-2

Kučerová H. Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006. Praha: Linde, 2006. 432 s. ISBN 80-7201-613-X

Kučerová H., Horzinková E. Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou. 1. vydání, Praha: Leges, 2009. 368 s. ISBN 978-80-87212-15-8

Horzinková E., Čechmánek B. Přestupky a správní trestání. 4. vydání, Praha: Eurounion, 2008. 320 s. ISBN 978-80-7317-069-1

Šiškeová S., Lavický P., Podhrázký M. Přehled judikatury ve věcech správního trestání. 1. vydání, Praha: ASPI, Praha 2006. 824 s. ISBN 80-7357-200-1

Tauber M., Červený Z., Šlauf V. Přestupkové právo. 17. vydání, Praha: Linde, 2011. 464 s. ISBN 978-80-7201-830-7

Leitner M., Vraná J. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem. 4. vydání, Praha: Linde 2012. 608 s. ISBN 80-7201-867-3

Fastr P., Čech J. Zákon o pozemních komunikacích s komentářem. 10. vydání. Praha: Linde 2010. 224 s. ISBN 978-80-7201-792-8

Kindl M., Kramář K., Rajchl J., Telecký D. Základy správního práva. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006. 327 s. ISBN 80-7380-011-X

Kovalčíková, D., Štändera J. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2007. 586 s. ISBN 978-80-7179-648-0

3. Ostatní

Mates P. Povaha bodového systému v silniční dopravě. Jurisprudence. Ročník XIX. Číslo 6/2010. Praha: Wolters Kluwer. Str. 42 – 45. ISSN 1802-3843

Jiří Jelínek. Právní stanovisko k návrhu zákona o silničním provozu – problematika tzv. osoby blízké. Praha 20. října 2010.

<http://www.sbirka.cz/archiv.htm>

<http://www.dopravninehody-info.cz/category/dopravninehody>

<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=r&id=44>

Evidenční list

Souhlasím s tím, aby moje diplomová práce byla půjčována k prezenčnímu studiu v univerzitní knihovně ZČU v Plzni.

V Plzni 26. 3. 2012

Jan Roneš