

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA PRÁVNICKÁ

Katedra správního práva



DIPLOMOVÁ PRÁCE

**PŘESTUPKY NA ÚSEKU DOPRAVY**

Tereza Štulcová

Vedoucí práce: JUDr. Jana Kotounová, Ph.D.

Plzeň 2024

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2023/2024

# ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Tereza ŠTULCOVÁ**  
Osobní číslo: **R19M0404P**  
Studijní program: **M0421A220004 Právo a právní věda**  
Téma práce: **Přestupky na úseku dopravy**  
Zadávací katedra: **Katedra správního práva**

## Zásady pro vypracování

1. Přestupek
2. Právní úprava přestupků
3. Řízení o dopravních přestupcích
4. Zkrácené řízení o přestupku
5. Vybrané přestupky podle zákona o provozu na pozemních komunikacích
6. Správní tresty a sankce za dopravní přestupky
7. Bodový systém

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

Seznam doporučené literatury:

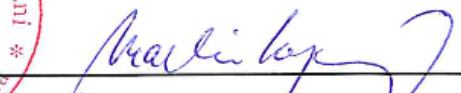
- KOPECKÝ, Martin. *Správní právo: obecná část*. 2. vydání. V Praze: C.H.Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7.
- VETEŠNÍK, Pavel, Luboš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV, *Dopravní právo*. V Praze: C.H.Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H.Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.
- KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2018, Komentátor. ISBN 978-80-7502-292-9.
- FRUMAROVÁ, Kateřina, Tomáš GRYGAR, Olga POUPEROVÁ a Martin ŠKUREK. *Správní právo procesní*. V Praze: C.H. Beck, 2021. Academia iuris (C.H.Beck). ISBN 978-80-7400-827-6.
- JEMELKA, Luboš, *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích : komentář*. 2. vydání. V Praze: C.H.Beck. Beckova edice komentované zákony. ISBN 978-80-7400-772-9.

Vedoucí diplomové práce: **JUDr. Jana Kotounová, Ph.D.**  
Katedra správního práva

Datum zadání diplomové práce: **16. března 2023**  
Termín odevzdání diplomové práce: **31. března 2024**



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



**Prof. JUDr. Martin Kopecký, CSc.**  
vedoucí katedry

## **Prohlášení**

*„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Přestupky na úseku dopravy vypracovala samostatně. Veškeré použité zdroje, literaturu a prameny jsem řádně ocitovala a uvedla v seznamu použitých zdrojů.“*

V Plzni dne 31. března 2024

*Štulcová*

.....

Tereza Štulcová

### **Poděkování**

Ráda bych tímto poděkovala vedoucí mé diplomové práce, JUDr. Janě Koutounové, Ph.D., za odbornou pomoc, cenné rady a vstřícný přístup při vypracování této práce.

## Obsah

<b>Seznam použitých zkratk</b> .....	<b>0</b>
<b>Úvod:</b> .....	<b>1</b>
<b>1. PŘESTUPEK</b> .....	<b>3</b>
1.1. <i>Obecná definice přestupku</i> .....	3
1.2. <i>Dopravní přestupek</i> .....	3
1.3. <i>Znaky skutkové podstaty dopravního přestupku</i> .....	3
1.3.1. <i>Objekt</i> .....	4
1.3.2. <i>Subjekt</i> .....	4
1.3.3. <i>Objektivní stránka</i> .....	4
1.3.4. <i>Subjektivní stránka</i> .....	4
<b>2. PRÁVNÍ ÚPRAVA DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ</b> .....	<b>5</b>
2.1. <i>Novela silničního zákona 2024</i> .....	6
<b>3. ŘÍZENÍ O DOPRAVNÍCH PŘESTUPCÍCH</b> .....	<b>9</b>
3.1. <i>Zásady řízení o dopravních přestupcích</i> .....	9
3.2. <i>Účastníci řízení</i> .....	12
3.2.1. <i>Obviněný</i> .....	12
3.2.2. <i>Poškozený</i> .....	12
3.2.3. <i>Další osoby vystupující v řízení o přestupcích</i> .....	12
3.3. <i>Postup před zahájením řízení</i> .....	13
3.3.1. <i>Vysvětlení</i> .....	13
3.4. <i>Průběh řízení v I. stupni</i> .....	14
3.5. <i>Rozhodnutí o dopravním přestupku</i> .....	16
<b>4. ZKRÁCENÉ ŘÍZENÍ O PŘESTUPKU</b> .....	<b>18</b>
4.1. <i>Příkaz</i> .....	18
4.2. <i>Příkaz na místě</i> .....	20
<b>5. VYBRANÉ PŘESTUPKY PODLE SILNIČNÍHO ZÁKONA</b> .....	<b>23</b>
5.1. <i>Překročení nejvyšší dovolené rychlosti</i> .....	23
5.1.1. <i>Překročení rychlosti v krajní nouzi</i> .....	28
5.1.2. <i>Měření rychlosti</i> .....	33
5.2. <i>Řízení bezprostředně po požití alkoholu nebo jiné návykové látky</i> .....	36
5.2.1. <i>Měření a zjišťování alkoholu v krvi</i> .....	36
5.2.2. <i>Rozhodnutí z praxe</i> .....	38
5.2.3. <i>Řízení bezprostředně po užití drogy nebo jiné návykové látky</i> .....	39
5.3. <i>Nepřipoutání řidiče za jízdy bezpečnostním pásem</i> .....	43
<b>6. SPRÁVNÍ TRESTY ZA DOPRAVNÍ PŘESTUPKY</b> .....	<b>46</b>
<b>7. BODOVÝ SYSTÉM</b> .....	<b>48</b>
<b>Závěr:</b> .....	<b>52</b>
<b>Resumé:</b> .....	<b>54</b>
<b>Seznam použitých zdrojů:</b> .....	<b>56</b>
<b>Abstract and Key Words</b> .....	<b>61</b>

## Seznam tabulek

Tabulka č. 1 – Překročení rychlosti .....	49
Tabulka č. 2 – Požití návykové látky .....	49
Tabulka č. 3 – Středně závažné dopravní přestupky .....	50

## Seznam použitých zkratk

<b>AAD</b>	Analyzátor alkoholu v dechu
<b>LZPS</b>	Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky, ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb.
<b>NS</b>	Nejvyšší soud ČR
<b>NSS</b>	Nejvyšší správní soud ČR
<b>PČR</b>	Police ČR
<b>ProvPoz</b>	Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
<b>PřesZ</b>	Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů
<b>SpŘ</b>	Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů
<b>SŘS</b>	Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní
<b>TrZ</b>	Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů
<b>ÚS</b>	Ústavní soud ČR



## Úvod

Dne 1. 1. 2024 nabyla účinnosti novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Tento právní předpis představuje stěžejní úpravu problematiky dopravních přestupků. Téma dopravních přestupků považuji za aktuální a neustále se vyvíjející, a to především z důvodu nárustu počtu řidičů. Dopravní přestupky patří k nejčastěji páchaným přestupkům, přičemž ohrožují bezpečnost v silničním provozu. Primárním zájmem společnosti je ochrana a zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, a proto je nezbytné nastavit jasná pravidla, která budou ze strany řidičů dodržována. Ačkoliv by se mohlo zdát, že téma dopravních přestupků bylo v posledních letech nejednou probádáno, domnívám se, že se jedná o dynamicky se vyvíjející oblast, kterou je potřeba neustále sledovat a zkvalitňovat dostupné poznatky.

Právní úprava dopravních přestupků je poměrně roztržštěná, tedy komplexně musíme použít větší množství právní předpisů. Tato skutečnost se odvíjí od roztržštěnosti právní úpravy samotného správního práva. Právní úpravu v oblasti dopravních přestupků považuji za velmi striktní, což s sebou přináší určitá úskalí. V praxi tak může být aplikace právních norem nepřiměřeně přísná i v případech, kdy by bylo vhodné například upustit od potrestání. Zároveň je v některých oblastech kladen důraz především na represii a restriktce namísto požadované prevence a předcházení páchaní dopravních přestupků.

Diplomová práce má poskytnout čtenáři analýzu vybraných přestupků na úseku dopravy a jejich problematických aspektů se zaměřením na tři konkrétní skutkové podstaty stanovené v silničním zákoně – překročení nejvyšší dovolené rychlosti, řízení pod vlivem návykové látky a jízda bez bezpečnostního pásu.

Práce má za úkol dva hlavní cíle: jednak popsat průběh řízení o dopravním přestupku se zaměřením na instituty vztahující se převážně k dopravě; jednak kriticky zhodnotit aktuální právní úpravu a některé problematické aspekty konkrétních dopravních přestupků.

Oblast dopravních přestupků je velmi rozsáhlá. Z toho důvodu není možné podrobně analyzovat všechny skutkové podstaty obsažené v silničním zákoně. Práce se zaměřuje na nejčastěji páchané přestupky v oblasti dopravy s použitím aktuálních právních předpisů, komentářů, rozhodnutí správních orgánů

a judikaturou správních soudů, aby poskytla čtenáři ucelený obraz této problematiky.

Diplomová práce také poukazuje na některé aplikační problémy a nedostatky právní úpravy v oblasti dopravních přestupků v kontextu s vybranými rozhodnutími a autorčina osobního pohledu.

Po přečtení diplomové práce by měl být čtenář schopen zodpovědět otázku:  
Do jaké míry přispívá právní úprava přestupků v oblasti dopravy k dosahování cíle, ke kterému byla určena?

## 1. Přestupek

Cílem této kapitoly je seznámit čtenáře se základními pojmy – konkrétně vysvětlit pojem přestupku a dopravního přestupku a znaky skutkové podstaty.

### 1.1. Obecná definice přestupku

Pro porozumění kontextu celé práce považuji za nutné vymezit některé základní pojmy. Kardinálními pojmy jsou pojmy „přestupek“ a „dopravní přestupek“, dále pak znaky skutkové podstaty, které jej definují. Definici přestupku lze nalézt v ust. § 5 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále i „PřesZ“): *„Přestupek je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem.“*<sup>1</sup>

Z uvedené definice vyplývá, že k tomu, aby bylo určité protiprávní jednání přestupkem, musí být naplněn v potřebné míře znak společenské škodlivosti, jednání musí být v zákoně označeno za přestupek, nesmí se jednat o trestný čin a musí splňovat formální znaky uvedené v zákoně.<sup>2</sup>

### 1.2. Dopravní přestupek

Pojem „dopravní přestupek“ není v žádném právním předpise konkrétně definován, nicméně lze využít obecnou definici přestupku s tím, že dopravní přestupek bude chápán jako protiprávní čin ohrožující bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Jednotlivé skutkové podstaty dopravních přestupků jsou vymezeny v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále i „ProvPoz.“) v ustanoveních §§ 125c–125d.

### 1.3. Znaky skutkové podstaty dopravního přestupku

Obligatorními znaky skutkové podstaty jsou objekt, objektivní stránka, subjekt a subjektivní stránka. Aby došlo k naplnění skutkové podstaty, musí být všechny znaky kumulativně naplněny.

---

<sup>1</sup> § 5 PřesZ.

<sup>2</sup> FIALA, Zdeněk; FRUMAROVÁ, Kateřina; HORZINKOVÁ, Eva a ŠKUREK, Martin. *Správní právo trestní*. 2. aktualizované vydání. Student (Leges). Praha: Leges, 2021, str. 64.

### 1.3.1. Objekt

Objektem dopravních přestupků je primárně bezpečnost silničního provozu. Účelem bezpečnosti je potom ochrana života a zdraví všech účastníků silničního provozu.

Konkrétně rozhodnutí NSS č. j. 5 As 42/2007 - 59 definuje objekt dopravního přestupku tak, že *„společným skupinovým objektem dopravních přestupků je bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, vyjadřujících zájem společnosti na ochraně života a zdraví osob a ochraně majetku.“*<sup>3</sup>

### 1.3.2. Subjekt

Subjektem je ve většině případů řidič motorového vozidla. Řidič je držitelem řidičského oprávnění k příslušné skupině vozidel. Subjektem však může být i jakýkoli jiný účastník silničního provozu, například chodec či cyklista.

### 1.3.3. Objektivní stránka

Objektivní stránka dopravního přestupku spočívá nejčastěji v porušení ustanovení ProvPoz, a to buď konáním v rozporu s ProvPoz, nebo opomenutím. Důležitým znakem objektivní stránky je následek, kterým je ohrožení hodnot, které jsou chráněny zákonem.<sup>4</sup>

### 1.3.4. Subjektivní stránka

Dopravní přestupky mohou být jak úmyslné, tak nedbalostní. Zpravidla se bude jednat o vědomou nedbalost, kdy pachatel věděl, že porušením pravidel silničního provozu může spáchat dopravní přestupek včetně následků, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že se tak nestane. Měřítkem nedbalosti je zachování určité míry opatrnosti.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Rozsudek NSS ze dne 22. listopadu 2007, sp. zn. 5 As 42/2007.

<sup>4</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, str. 35.

<sup>5</sup> Tamtéž.

## 2. Právní úprava dopravních přestupků

Problematiku přestupků na úseku dopravy lze zařadit do oblasti práva veřejného, konkrétně do odvětví správního práva. Tato kapitola tedy bude věnována nástinu právní úpravy v oblasti dopravních přestupků. Jelikož správní právo není kodifikované jako celek, lze říci, že i právní úprava dopravních přestupků je do značné míry roztržena do různých zákonů. V rámci právní úpravy nepochybně nelze opomenout Ústavu, ústavní zákony, mezinárodní smlouvy, právo EU. Tyto prameny zde však nebudou rozebírány do větších podrobností, jelikož práce je zaměřena spíše na právní úpravu na úrovni zákonů, protože zákony tvoří majoritní část právní úpravy v oblasti dopravních přestupků.

Hmotněprávní úprava dopravních přestupků se nachází především v zákoně č. 361/2000 Sb., silniční zákon. Tento právní předpis v sobě zahrnuje konkrétní skutkové podstaty dopravních přestupků a obsahuje komplexní úpravu pravidel na pozemních komunikacích, definuje mimo jiné práva a povinnosti jednotlivých účastníků provozu na pozemních komunikacích, podmínky pro získání řidičského oprávnění a řidičského průkazu, bodové hodnocení či pravomoc správních orgánů ve věcech silničního provozu.<sup>6</sup> Tento zákon prošel desítkami novelizací, přičemž poslední přelomová novela vstoupila v platnost dne 1. ledna 2024.

Další hmotněprávní úpravu v oblasti dopravních přestupků můžeme nalézt v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, který upravuje mimo jiné kategorie a třídy pozemních komunikací, podmínky jejich obecného a zvláštního užívání a také výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací.<sup>7</sup> Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, upravuje především registraci vozidel, technické požadavky na provoz silničních a zvláštních vozidel, práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel etc.<sup>8</sup> Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě stanovuje podmínky provozování silniční dopravy motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, řeší přestupky řidičů taxislužby, vozidel taxislužby nebo dopravců veřejné linkové dopravy. V neposlední řadě lze zmínit

---

<sup>6</sup> § 1 ProvPoz.

<sup>7</sup> KLEPRLÍK, Jaroslav a SVĚTLÁ, Klára. Přestupky v silniční dopravě v České republice, bodový systém řidičů v České republice, Německu a Polsku a řešení dopravního přestupku policií ČR a na obecním úřadu obce s rozšířenou působností s návrhy změn. *Perner's Contacts* [online]. 2021, (16) [cit. 2024-03-07]. Dostupné z: <https://pernerscontacts.upce.cz/index.php/perner/article/view/1695>.

<sup>8</sup> Tamtéž.

zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

## 2.1. Novela silničního zákona 2024

V červnu roku 2023 schválila Poslanecká sněmovna novelu ProvPoz a od 1. 1. 2024 nabyla tato novela účinnosti, přičemž s sebou přinesla změny v oblasti silničního provozu na pozemních komunikacích. Záměrem těchto změn by mělo být především zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích a zlepšení plynulosti provozu. K významným změnám došlo i v oblasti ukládání sankcí za nejzávažnější dopravní přestupky. Nově je například možné dle ust. § 83a ProvPoz udělit řidičské oprávnění osobě, která dosáhne 17 let, pokud k tomu udělí souhlas její zákonný zástupce. Řidič pak bude moci řídit vozidlo pouze za přítomnosti mentora.<sup>9</sup> Tento systém již funguje například v Německu, Rakousku nebo ve Velké Británii. Došlo také ke zvýšení nejvyšší povolené rychlosti v určitých úsecích některých dálnic až na 150 km/h.

Nejvýznamnější a nejrozsáhlejší změnu představuje komplexní revize bodového systému, které bude větší pozornost věnována v kapitole sedmé s názvem „Bodový systém“. Původních pět skupin trestných bodů je nyní nahrazeno třemi novými kategoriemi bodů. Dle míry závažnosti přestupku jsou udělovány 2, 4 nebo 6 trestných bodů.<sup>10</sup>

Horní hranice sazeb pokut za dopravní přestupky, které jsou projednávány ve správním řízení, byly zvýšeny tak, aby lépe reflektovaly vysoké riziko chování ohrožujícího bezpečnost silničního provozu. Kromě vyšších pokut platí také pravidlo, že nejzávažnější přestupek může řidič spáchat pouze dvakrát během tří let, poté pozbývá řidičské oprávnění. Mezi nejzávažnější dopravní přestupky je řazena například jízda pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, překročení nejvyšší dovolené rychlosti o více než 40 km/h v obci nebo odmítnutí podrobení se testu na alkohol a jiné návykové látky. Cílem této změny je sankcionovat vědomé

---

<sup>9</sup> PIŇOS, Pavel. Novela zákona o provozu na pozemních komunikacích – co se od ledna pro řidiče změní? *HSP & Partners advokátní kancelář s.r.o.* [online]. 2023 [cit. 2023-10-28]. Dostupné z: <https://akhsp.cz/novela-zakona-o-provozu-na-pozemnich-komunikacich-co-se-od-ledna-pro-ridice-zmeni/>.

<sup>10</sup> ZACHOVALOVÁ, Tereza a Simona ŠNEVAJSOVÁ. Novela zákona o silničním provozu. *Zákony pro lidi* [online]. 2023 [cit. 2023-10-28]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/blog/novela-zakona-o-silnicnim-provozu.htm>.

porušování předpisů, aby se zvýšila bezpečnost na pozemních komunikacích a aby byli řidiči motivováni k dodržování pravidel silničního provozu.

Podobné pravidlo se rovněž aplikuje i u středně závažných dopravních přestupků. Mezi takové se řadí například nedání přednosti v jízdě, jízda bez bezpečnostního pásu, překročení nejvyšší dovolené rychlosti o více než 20 km/h v obci nebo nezastavení na železničním přejezdu při svítících červených světlech. Opakované porušování těchto pravidel více než třikrát během období tří let bude mít za následek odebrání řidičského oprávnění.<sup>11</sup>

Poslední významnou změnou oproti předchozímu znění zákona je možnost nemít při sobě řidičský průkaz. Při případné silniční kontrole postačí prokázat totožnost občanským průkazem nebo jiným dokladem totožnosti.

Novelu považuji za poměrně vydařenou, přesto skýtá určité nedostatky, kterým se budu věnovat v následujících kapitolách. Pozitivem je určitě zjednodušení bodového systému a jednoznačně i princip „dvakrát a dost“, resp. „třikrát a dost“ v souvislosti s opakovaným pácháním dopravních přestupků.

Za nešťastné považuji možnost udělit řidičské oprávnění osobě, která dosáhne 17 let. Domnívám se, že zvláště v současné době, kdy je na silnicích velmi hustý provoz, není žádoucí, aby se skokově zvyšoval počet řidičů. Zároveň se domnívám, že ač je řízení motorových vozidel od 17 let podmíněno řízením s mentorem, může tím být ohrožena bezpečnost v provozu na pozemních komunikacích. *„Mentorem může být bezúhonný řidič, který je držitelem řidičského oprávnění alespoň 10 let a v posledních pěti letech mu nebyl uložen zákaz řízení či body v kartě řidiče.“*<sup>12</sup> Přestože mentor bude splňovat zákonné podmínky, domnívám se, že v praxi může nastat několik problémů. Skutečnost, že řidič, který je dlouhodobým držitelem řidičského oprávnění a nemá v kartě řidiče evidované žádné přestupky, nemusí bezpodmínečně znamenat, že se jedná o zkušeného a zodpovědného řidiče. Myslím si, že tento nedostatek by mohl být vyřešen tím, že by mentorem mohl být pouze vyškolený profesionál, stejně jako je tomu u instruktorů v autoškole. Samozřejmě je zde i opačný pohled, kdy v případě, že mentorem bude zkušený řidič, může předat své zkušenosti začínajícímu řidiči, což může mít pozitivní vliv na jeho budoucí řidičské schopnosti. Přesto bych možnost

---

<sup>11</sup> KADAŇKOVÁ, Karolína. *Novela silničního zákona – Změny v bodovém systému a další novinky*. Online. 2024. [cit. 2024-02-19]. Dostupné z: <https://advokat-cejkova.cz/blog/novela-silnicniho-zakona-zmeny-v-bodovem-systemu-a-dalsi-novinky/>.

<sup>12</sup> § 83a odst. 2 ProvPoz.

získat řídičské oprávnění ponechala až po dosažení plné svéprávnosti, jako tomu bylo doposud.

Dopravní přestupky jsou projednávány v rámci přestupkového řízení. Proto zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále i „PřesZ“), nesmí být opomenut. Zákon je založen na myšlence částečné kodifikace, jednak tím, že sjednocuje původní přestupky, jiné správní delikty FO a správní delikty PO do jednotného pojmu přestupek, jednak dále kodifikuje obecnou část trestního práva správního, přičemž nemá kodifikovat celý správně trestní proces, nýbrž má upravit zvláštnosti řízení o přestupcích.<sup>13</sup> Zákon však neupravuje jednotlivé skutkové podstaty přestupků. Ty lze najít ve zvláštních zákonech.

V souvislosti s PřesZ je nezbytné zmínit zákon č. 500/2004 Sb., správní řád (dále i „SpŘ“), který obsahuje obecnou úpravu správního řízení. Vzhledem k § 1 odst. 1 a 2 SpŘ se tento zákon použije na postupy při projednávání přestupků, nestanoví-li PřesZ (ve vztahu ke SpŘ se jedná o zvláštní zákon) jinak.<sup>14</sup> Lze jmenovat i další dílčí zákony, které souvisejí s dopravními přestupky, avšak tato problematika není hlavním tématem této práce.

Rozhodovací praxe soudů není v České republice pramenem práva, nicméně není pochyb o tom, že v praxi a pro další rozhodování soudů má značný význam. Mezi prameny řadíme rovněž podzákonou právní úpravu, která se v souvislosti s dopravními přestupky vyskytuje převážně ve formě vyhlášek. Například lze uvést vyhlášku č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, vyhlášku č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, nebo vyhlášku č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel.

---

<sup>13</sup> PRÁŠKOVÁ, Helena. *Přestupkové právo*. 2. aktualizované vydání. Teoretik. Praha: Leges, 2022, str. 99.

<sup>14</sup> KOPECKÝ, Martin. *Správní právo: obecná část*. 3. vydání. Beckovy právnické učebnice. V Praze: C. H. Beck, 2023, str. 259.



### 3. Řízení o dopravních přestupcích

Tato kapitola byla do práce zařazena především proto, že mám za to, že tvoří poměrně podstatnou část celé problematiky dopravních přestupků, avšak cílem kapitoly není detailní rozebrání celého přestupkového řízení, nýbrž zjednodušené vysvětlení hlavních principů řízení s důrazem na určitá specifika řízená ve věcech dopravních přestupků.

Řízení týkající se dopravních přestupků představuje specifickou formu správního řízení, kdy správní orgán posuzuje a rozhoduje, zda se daný skutek stal, kdo jej spáchal a zda se jedná o dopravní přestupek. V souhrnu lze toto řízení zahrnout mezi výkon veřejné správy. Promítá se zde zásada *lex specialis derogat legi generali*, jež je vyjádřena v § 1 odst. 2 SpŘ. Na základě této zásady platí, že na řízení o dopravních přestupcích se uplatní obecná ustanovení správního řízení v případech, kdy zvláštní zákon danou úpravu neobsahuje.<sup>15</sup>

Definici správního řízení nalezneme v ust. § 9 SpŘ: „*Správní řízení je postup správního orgánu, jehož účelem je vydání rozhodnutí, jímž se v určité věci zakládají, mění nebo ruší práva nebo povinnosti jmenovitě určené osoby nebo jímž se v určité věci prohlašuje, že taková osoba práva nebo povinnosti má nebo nemá.*“<sup>16</sup>

#### 3.1. Zásady řízení o dopravních přestupcích

Podobně jako jiná řízení, tak i řízení o dopravních přestupcích má své zásady, které musí být v jeho rámci uplatňovány a dodržovány. Uplatňováním těchto zásad je zaručena zákonnost řízení a ochrana společnosti a právem chráněných zájmů účastníků řízení.<sup>17</sup> Všechny zásady nejsou výslovně uvedeny v jednotlivých právních předpisech, lze je však vyvodit z obecných ústavních požadavků právního státu, ale i ze závazků plynoucích z mezinárodních smluv. Některé zásady činnosti správních orgánů, souhrnně označené jako „základní zásady činnosti správních orgánů“, zakotvuje SpŘ v §§ 2–8.<sup>18</sup> Tyto zásady mají filozofický základ a vycházejí z Ústavy ČR.

---

<sup>15</sup> § 1 odst. 2 SpŘ.

<sup>16</sup> § 9 SpŘ.

<sup>17</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, str. 187.

<sup>18</sup> KOPECKÝ, Martin. *Správní právo: obecná část*. 3. vydání. Beckovy právnické učebnice. V Praze: C. H. Beck, 2023, str. 341.

Mezi zásady vyplývající ze SpŘ, které jsou aplikovatelné rovněž na řízení o dopravních přestupcích, řadíme především:

- **Zásadu zákonnosti (legality)** – tato zásada ukládá veřejné správě povinnost postupovat v řízení o přestupcích v souladu se zákony, s ratifikovanými mezinárodními smlouvami a dalšími obecně závaznými hmotněprávními a procesněprávními předpisy.
- **Zásadu legitimního očekávání** – neboli „zásada předvídatelnosti“ je zakotvena v ust. § 2 odst. 4 SpŘ a znamená, že správní orgán by měl v obdobných případech rozhodovat obdobně, aby nevznikaly nedůvodné rozdíly.<sup>19</sup> Tuto zásadu správní orgány naplňují zejména sledováním rozhodovací praxe správních soudů. V případě, že se správní orgán odchýlí od rozhodovací praxe, je nutné, aby své rozhodnutí řádně odůvodnil.
- **Zásadu procesní rovnosti** – jedná se o zásadu, která vychází z čl. 37 odst. 2 LZPS a je i součástí SpŘ. Tato zásada zajišťuje, že účastníci přestupkového řízení budou moci uplatnit stejná procesní práva.
- **Zásadu zákazu zneužití správního uvážení** – stanovuje, že správní orgán uplatňuje svou pravomoc pouze k účelům a v rozsahu, v jakém mu byla zákonem nebo na základě zákona svěřena.<sup>20</sup> Zásada je pouhou konkretizací zásady zákonnosti, protože ve své podstatě je nejedná o separátní zásadu. Zákaz zneužití pravomoci a správního uvážení je elementární součástí zákonnosti. „*Nelze totiž mluvit o postupu v souladu s právem, je-li zneužita pravomoc správního orgánu.*“<sup>21</sup>
- **Zásadu rychlosti a hospodárnosti** – povinností správního orgánu je vyřídit věc v zákonem stanovené lhůtě a bez zbytečných průtahů, aby zabránil zbytečným neúčelným nákladům.
- **Zásadu spolupráce ve veřejné správě** – zásada souvisí s předchozí zmíněnou zásadou rychlosti a hospodárnosti. Součinnost a spolupráce správních orgánů napomáhá zajistit vydání rozhodnutí v zákonem stanovené lhůtě.

---

<sup>19</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006.* 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, str. 189.

<sup>20</sup> § 2 odst. 2 SpŘ.

<sup>21</sup> FRUMAROVÁ, Kateřina; GRYGAR, Tomáš; POUPEROVÁ, Olga a ŠKUREK, Martin. *Správní právo procesní.* Academia iuris (C. H. Beck). V Praze: C. H. Beck, 2021, str. 28.

- **Zásadu proporcionality** – správní orgán by měl zasahovat do práv jednotlivce jen v nezbytných případech a pouze prostředky, kterými zásah zákon umožňuje.

Výše uvedené zásady jsou výčtem zásad, které jsou zakotveny v SpŘ. Pro řízení o dopravních přestupcích jsou však zásadní i některé procesní zásady, které nejsou vždy přímo uvedeny v zákoně, ale vycházejí především z praxe a LZPS a určují, jak řízení probíhá. Jedná se zejména o následující procesní zásady:

- **Zásada presumpce nevinny** – vyjadřuje skutečnost, že každá osoba je považována za nevinnou, dokud její vina není vyslovena pravomocným rozhodnutím příslušného správního orgánu.<sup>22</sup>
- **Zásada ne bis in idem** – neboli „zásada ne dvakrát o tomtéž“ spočívá v nemožnosti znovu obvinít a potrestat pachatele za skutek, o kterém již bylo pravomocně rozhodnuto.
- **Zásada neveřejnosti ústního jednání** – řízení o dopravním přestupku je ovládáno zásadně zásadou neveřejnosti. Pokud je nařízeno ve věci ústní jednání, účastní se jej pouze osoby zúčastněné na řízení.
- **Zásada oficiality** – řízení o přestupku se zahajuje z moci úřední a správní orgány jsou povinny provádět úkony ex officio.
- **Zásada dvouinstančnosti řízení** – o dopravním přestupku se vede dvouinstanční řízení. Proti rozhodnutí správního orgánu lze podat řádný opravný prostředek, kterým je odvolání. O odvolání pak na základě devolutivního účinku rozhoduje nadřízený správní orgán.
- **Zásada reformatio in peius** – zákaz změny sankce v odvolacím řízení k horšímu. Tato zásada je vyjádřena v ust. § 98 odst. 2 PřesZ. Zásada se uplatňuje i v příkazním řízení, neboť ust. § 90 odst. 3 téhož zákona mimo jiné stanoví, že obviněnému z přestupku nelze uložit jiný druh sankce, s výjimkou napomenutí, nebo vyšší výměru sankce, než byly uvedeny v příkazu, který by zrušen na základě včas podaného odporu.<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> FRUMAROVÁ, Kateřina; GRYGAR, Tomáš; POUPEROVÁ, Olga a ŠKUREK, Martin. *Správní právo procesní*. Academia iuris (C. H. Beck). V Praze: C. H. Beck, 2021, str. 421.

<sup>23</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, str. 193.

## 3.2. Účastníci řízení

Účastníky přestupkového řízení nám obecně definuje PřesZ v ust. § 68, který stanoví, že „*účastníkem řízení je obviněný, poškozený, v části řízení, která se týká jím uplatněného nároku na náhradu škody nebo nároku na vydání bezdůvodného obohacení, a vlastník věci, která může být nebo byla zabráná, v části řízení, která se týká zabránění věci nebo náhradní hodnoty.*“<sup>24</sup>

### 3.2.1. Obviněný

Pro řízení o dopravním přestupku je nutné si vymezit, kdo je osobou obviněnou. Obviněným se stává osoba, která je podezřelá ze spáchání přestupku, v okamžiku, kdy správní orgán učiní první úkon, kterým je vydání oznámení o zahájení řízení.<sup>25</sup> Obviněnému náleží ze zákona procesní práva a povinnosti. Mezi hlavní oprávnění obviněného lze zařadit právo nahlížet do spisu, navrhopvat důkazy, požadovat informace o průběhu řízení, zvolit si zmocněnce či požadovat ústní jednání.<sup>26</sup>

### 3.2.2. Poškozený

Pokud skutkem, který spáchal obviněný, byla způsobena škoda jiné osobě, pak správní orgán tuto osobu vyrozumí, pokud je mu známa totožnost. Poškozený může uplatnit nárok na náhradu škody nebo vydání bezdůvodného obohacení nejpozději při prvním ústním jednání, nebo ve lhůtě určené správním orgánem.<sup>27</sup>

### 3.2.3. Další osoby vystupující v řízení o přestupcích

V řízení mohou vystupovat také další osoby odlišné od účastníků. V řízení o dopravních přestupcích mají významné postavení například znalci. Znalcem je fyzická osoba zapsaná do seznamu znalců, vedeného Ministerstvem spravedlnosti, která je oprávněná k výkonu znalecké činnosti, přičemž musí být odborně způsobilá, bezúhonná, plně svéprávná, musí složit slib a další podmínky, které ukládá zákon.<sup>28</sup> Znalci jsou stále častěji přibíráni k projednávání dopravních

---

<sup>24</sup> § 68 PřesZ.

<sup>25</sup> § § 69 odst. 1 PřesZ.

<sup>26</sup> KOPECKÝ, Martin. *Správní právo: obecná část*. 3. vydání. Beckovy právnické učebnice. V Praze: C. H. Beck, 2023, str. 301.

<sup>27</sup> Tamtéž.

<sup>28</sup> § 5 zákona č. 254/2019 Sb., o znalcích.

přestupků. K rozhodnutí a zjištění relevantních skutečností je třeba aplikovat zejména poznatky z oblasti silniční dopravy a soudního lékařství.<sup>29</sup> Velmi často je znalec přibírán v případě projednávání přestupku, kterým byla způsobena dopravní nehoda.

### 3.3. Postup před zahájením řízení

Pro řízení o přestupcích se podpůrně užije ustanovení SpŘ, přičemž řízení může být zahajováno pouze z moci úřední. Fáze postupu před zahájením řízení slouží k tomu, aby správní orgán posoudil, zda existuje důvod pro zahájení, případně zajistil důkazy, které by později nemusely být proveditelné, nebo by byly proveditelné jen s obtížemi.

Správní orgán je ze zákona povinen přijímat a zabývat se podněty o spáchání přestupku. „*Orgán policie učiní nezbytná šetření ke zjištění osoby podezřelé ze spáchání přestupku a k zajištění důkazních prostředků nezbytných pro pozdější dokazování před správním orgánem, nasvědčují-li okolnosti tomu, že byl spáchán přestupek podle zákona o silničním provozu.*“<sup>30</sup>

Oznámení o dopravním přestupku vyřizuje kompetentní úřední osoba věcně a místně příslušného správního orgánu, přičemž po převzetí opatří oznámení podacím razítkem, aby bylo zřejmé, kdy k oznámení došlo.<sup>31</sup> Před zahájením řízení je nutné posoudit, zda jsou splněné podmínky pro zahájení řízení – prostudovat spis, posoudit právní kvalifikaci spáchaného skutku, zvážit, zda existují důvody pro odložení či postoupení věci. Spáchání dopravního přestupku může být projednáno uložením pokuty příkazem na místě, vyřízeno příkazem, nebo ve správním řízení.

#### 3.3.1. Vysvětlení

Pro fázi postupu před zahájením řízení je pro oblast dopravních přestupků typický institut podání vysvětlení. Podání vysvětlení slouží převážně k prověření oznámení a zjištění, zda existují důvody pro zahájení řízení.<sup>32</sup> Vysvětlení

---

<sup>29</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006.* 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, str. 163.

<sup>30</sup> § 74 odst. 1 f) PřesZ.

<sup>31</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006.* 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, str. 221.

<sup>32</sup> PRÁŠKOVÁ, Helena. *Přestupkové právo.* 2. aktualizované vydání. Teoretik. Praha: Leges, 2022, str. 419.

je zakotveno pouze v ust. § 137 SpŘ. V současném PřesZ již úpravu podání vysvětlení nenalezneme.

Správní orgán musí dodržet zákonem stanovený postup – tedy řádně předvolat danou osobu, přičemž v předvolání musí uvést, z jakého důvodu a čeho konkrétně se podání vysvětlení má týkat. Předvolání musí též obsahovat poučení o následcích nedostavení se.<sup>33</sup> Zákon stanoví, že každý je povinen podat správnímu orgánu vysvětlení.<sup>34</sup> V případě nedostavení se k podání vysvětlení bez náležité omluvy může být následkem předvedení nebo uložení pořádkové pokuty. Stejný následek hrozí v případě bezdůvodného odmítnutí podání vysvětlení. Během podání vysvětlení se pořizuje záznam, jehož náležitosti stanovuje zákon. Tento záznam nelze použít jako důkazní prostředek.<sup>35</sup>

Komentář k SpŘ uvádí: „Osoba, po níž je vysvětlení požadováno, může vysvětlení odepřít, pokud by jí způsobila sobě nebo osobě blízké nebezpečí stíhání pro trestný čin nebo správní delikt.“<sup>36</sup>

Typickým příkladem bude kamera radaru snímající rychlost jedoucích vozidel v daném úseku, která zaznamená překročení rychlosti a pořídí o tom fotografický záznam. Následně provozovatel měření zašle výzvu provozovateli motorového vozidla, aby sdělil totožnost řidiče vozidla. Tento postup zakotvuje přímo ProvPoz v ust. § 125h odst. 1:

*(1) Obecní úřad obce s rozšířenou působností bezodkladně po zjištění nebo oznámení přestupku vyzve provozovatele vozidla, s nímž došlo ke spáchání přestupku, k uhrazení určené částky, pokud*

- a) jsou splněny podmínky podle § 125f odst. 2,*
- b) totožnost řidiče vozidla není známa nebo není zřejmá z podkladu pro zahájení řízení o přestupku a*
- c) porušení je možné projednat uložením pokuty příkazem na místě.<sup>37</sup>*

### **3.4. Průběh řízení v I. stupni**

Řízení je zahájeno doručením oznámení o zahájení řízení podezřelému z přestupku nebo ústním vyhlášením takového oznámení. „Oznámení o zahájení

---

<sup>33</sup> Tamtéž, str. 420.

<sup>34</sup> § 137 odst. 1 SpŘ.

<sup>35</sup> § 137 odst. 4 SpŘ.

<sup>36</sup> JEMELKA, Luboš, PONDĚLÍČKOVÁ, Klára, BOHADLO, David. *Správní řád. 7. vydání: Komentář*. In: Beck-online [právní informační systém]. Nakladatelství C. H. Beck [cit. 2024-3-2]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz>.

<sup>37</sup> § 125h odst. 1 ProvPoz.

*řízení o přestupku obsahuje popis skutku, o kterém má být v řízení rozhodováno, a jeho předběžnou právní kvalifikaci.*<sup>38</sup> Tímto okamžikem se podezřelý stává obviněným.

Řízení o dopravním přestupku v I. instanci je vedeno zpravidla písemnou formou, může být však nařízeno i ústní jednání. S účinností PřesZ od 1. 7. 2017 změnil zákonodárce do té doby obligatorní ústní projednání přestupku na fakultativní.<sup>39</sup> V případě, že se koná ústní jednání, je toto jednání neveřejné. K ústnímu jednání správní orgán předvolá účastníky řízení. Předvolání musí minimálně obsahovat údaj o tom, v jakém postavení je ke správnímu orgánu účastník předvoláván, kdy přesně a kam se má dostavit, předmět jednání, tedy v jaké věci, z jakého důvodu a poučení o právních následcích nedostavení se k ústnímu jednání.<sup>40</sup> Konat řízení bez přítomnosti obviněného lze, pokud byl obviněný řádně a včas předvolán a nedostavil se bez omluvy, nebo pokud byl řádně předvolán a výslovně souhlasí s konáním řízení v jeho nepřítomnosti.

V případě, že se obviněný na základě předvolání dostaví k ústnímu jednání, musí správní orgán ověřit jeho totožnost a poučit jej o právech a povinnostech. Obviněný podepíše, že poučení porozuměl. Po zahájení je obviněnému zrekapitulován popis skutku, kterého se dopustil, a jeho právní kvalifikace. Pokud proběhnou svědecké výpovědi, má obviněný možnost se k nim vyjádřit, případně je mu dána možnost navrhnout jiné důkazní materiály.

V případě, že se koná ústní jednání, je stěžejní písemností celého řízení protokol o ústním jednání. V protokolu jsou zachyceny veškeré úkony, k nimž při jednání o přestupku došlo, a to včetně odkazů na příslušné právní normy, a především průběh dokazování.<sup>41</sup> Protokol musí obsahovat místo, čas, označení úkonů, údaje s identifikací přítomných osob, průběh úkonů, označení správního orgánu, jméno, příjmení a funkci oprávněné úřední osoby, která úkon provedla. Pokud se účastníci řízení vzdají práva na doručení stejnopisu písemného vyhotovení do vlastních rukou dle ust. § 72 odst. 1 SpŘ a současně se vzdají práva na odvolání, může protokol o ústním jednání sloužit jako rozhodnutí v řízení

---

<sup>38</sup> § 78 odst. 2, 3 PřesZ.

<sup>39</sup> KUČEROVÁ, H., HORZINKOVÁ, E.: *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2019, str. 477.

<sup>40</sup> Tamtéž, str. 479.

<sup>41</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, str. 247.

o přestupku. V takovém případě správní orgán opatří protokol kulatým razítkem se státním znakem a protokol má povahu exekučního titulu.<sup>42</sup>

### 3.5. Skončení řízení o dopravním přestupku

Řízení může skončit různými způsoby. Podle toho, zda se vyslovuje vina obviněného či nikoli, rozlišujeme různé formy rozhodnutí. Pokud je vyslovena vina obviněného, vydává se rozhodnutí, příkaz nebo příkaz na místě. Usnesení se vydává, jestliže vina vyslovena není a řízení se zastavuje.<sup>43</sup> O příkazech bude podrobněji pojednáváno v kapitole čtvrté.

První možností, jak může být řízení skončeno, je situace, kdy věcně a místně příslušný správní orgán na základě nashromážděných důkazních prostředků rozhodne ve věci samé, tzn. o vině obviněného za spáchaný přestupek a o správním trestu, který mu za spáchaný přestupek uloží.<sup>44</sup> Toto rozhodnutí musí ve smyslu § 68 SpŘ splňovat všechny obsahové a formální náležitosti a dále přesný výrok, odůvodnění a poučení. Forma rozhodnutí se liší podle toho, zda probíhalo nezkrácené řízení, příkazní řízení, nebo příkazní řízení na místě.<sup>45</sup>

Výroková část obsahuje především označení účastníků, identifikační údaje osoby, která spáchala přestupek, přesný popis skutku, příslušné ustanovení právního předpisu, podle kterého bylo správním orgánem rozhodnuto, vyslovení viny, druh a výměru sankce, případně rozhodnutí o započtení doby do doby zákazu činnosti.

V odůvodnění jsou uvedeny skutečnosti, které byly podkladem pro rozhodnutí a jak se správní orgán vypořádal s jednotlivými důkazy. Musí z něj být patrné jednoznačné důvody, na základě kterých správní orgán vyměřil sankci, aby bylo možné později ověřit, zda nedošlo ke zneužití správního uvážení. V případě, že by odůvodnění nebylo dostatečné, může být v odvolacím řízení prohlášené za nezákonné.

---

<sup>42</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006.* 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, str. 248.

<sup>43</sup> PRÁŠKOVÁ, Helena. *Přestupkové právo.* 2. aktualizované vydání. Teoretik. Praha: Leges, 2022, str. 462.

<sup>44</sup> FIALA, Zdeněk; FRUMAROVÁ, Kateřina; HORZINKOVÁ, Eva a ŠKUREK, Martin. *Správní právo trestní.* 2. aktualizované vydání. Student (Leges). Praha: Leges, 2021, str. 184.

<sup>45</sup> PRÁŠKOVÁ, Helena. *Přestupkové právo.* 2. aktualizované vydání. Teoretik. Praha: Leges, 2022, str. 464.



Poslední částí je poučení o možnosti podat opravný prostředek. Poučení musí tedy obsahovat údaj, zda je rozhodnutí konečné, nebo zda se lze odvolat (podat odpor v případě příkazu), v jaké lhůtě, od kterého dne se tato lhůta počítá, který správní orgán o odvolání rozhoduje a u kterého orgánu se odvolání podává.<sup>46</sup>

Druhou možností skončení řízení je jeho zastavení. „*V řízení o přestupcích mohou nastat skutečnosti, které vylučují pokračovat v řízení a vydat rozhodnutí o vině obviněného.*“<sup>47</sup> PřesZ poskytuje v ust. § 86 odst. 1 důvody, pro které správní orgán obligatorně řízení zastaví. Důvodem může být zjištění, že daný skutek se nestal, není přestupkem, nebo nebylo prokázáno, že jej spáchal obviněný.<sup>48</sup>

Jedná se o skutečnosti trvalého rázu a nelze je zhojit. Ust. § 86 odst. 1 PřesZ stanoví, že „*řízení se zastavuje formou usnesení*“. Dle § 86 odst. 2 se usnesení o zastavení řízení pouze poznamená do spisu.<sup>49</sup>

---

<sup>46</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006.* 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, str. 256.

<sup>47</sup> PRÁŠKOVÁ, Helena. *Přestupkové právo.* 2. aktualizované vydání. Teoretik. Praha: Leges, 2022, str. 473.

<sup>48</sup> § 86 PřesZ.

<sup>49</sup> PRÁŠKOVÁ, Helena. *Přestupkové právo.* 2. aktualizované vydání. Teoretik. Praha: Leges, 2022, str. 473.

## 4. Zkrácené řízení o přestupku

Zkrácené řízení je zvláštní formou rozhodnutí, které je hojně využíváno v oblasti dopravních přestupků. Cílem zkráceného řízení je rychlejší a efektivnější projednání přestupku. V oblasti dopravních přestupků je využíván jak příkaz, tak i příkaz vydaný na místě. Příkaz je v české právní úpravě zakotven v ust. § 90 PřesZ a jedná o speciální úpravu ve vztahu k ust. § 150 SpŘ.

### 4.1. Příkaz

SpŘ v ust. § 150 odst. 1 říká, že: *„Povinnost v řízení z moci úřední a ve sporném řízení lze uložit formou písemného příkazu. Příkaz může správní orgán vydat, považuje-li skutkové zjištění za dostatečné; vydání příkazu může být prvním úkonem v řízení. Není-li vydání příkazu prvním úkonem v řízení, nemusí příkaz obsahovat odůvodnění.“*<sup>50</sup>

Pokud tedy například Policie ČR nebo jiný oprávněný orgán zjistí spáchání dopravního přestupku, který je možné vyřešit příkazem na místě, ale obviněný tento způsob odmítne, sepíše se protokol o kontrole, který je následně předán věcně a místně příslušnému správnímu orgánu, který na základě protokolu vydá příkaz. Z ust. § 150 odst. 2 SpŘ vyplývá, že protokol o kontrole může být jediným podkladem v řízení o vydání příkazu.

Z definice mimo jiné vyplývá, že zákonným předpokladem pro vydání příkazu je skutečnost, že správní orgán považuje skutková zjištění za dostatečná. Není tedy potřeba provádět dokazování, ani v průběhu řízení shromažďovat další podklady pro rozhodnutí.<sup>51</sup> *„PřesZ k tomu nic dalšího nedodává. Není tedy konkretizován vztah skutkového zjištění k osobě obviněného, např. tak, že nejsou pochybnosti o tom, že obviněný se přestupku dopustil, nebo že se obviněný k činu doznal.“*<sup>52</sup>

Příkaz je podobně jako jiné rozhodnutí nepravomocný do doby, než uplyne lhůta pro podání řádného opravného prostředku. Obviněný může podat řádný opravný prostředek – odpor ve lhůtě do 8 dnů od oznámení příkazu. V případě včasného podání odporu se vydaný příkaz ze zákona ruší a správní orgán pokračuje

---

<sup>50</sup> § 150 odst. 1 SpŘ.

<sup>51</sup> FRUMAROVÁ, Kateřina; GRYGAR, Tomáš; POUPEROVÁ, Olga a ŠKUREK, Martin. *Správní právo procesní*. Academia iuris (C. H. Beck). V Praze: C. H. Beck, 2021, str. 301.

<sup>52</sup> PRAŠKOVÁ, Helena. *Přestupkové právo*. 2. aktualizované vydání. Teoretik. Praha: Leges, 2022, str. 490.

„klasickým“ správním řízením, které je zahájeno dnem, kdy byl obviněnému příkaz doručen. V tomto správním řízení se uplatní zásada reformatio in peius. Nelze tedy obviněnému uložit jiný druh správního trestu, než mu byl uložen příkazem.<sup>53</sup>

Příkaz může být prvním úkonem v řízení a lze jím uložit správní trest napomenutí, pokuty, zákazu činnosti, propadnutí věci nebo propadnutí náhradní hodnoty.<sup>54</sup> V případě dopravních přestupků je nejčastěji příkazem ukládán správní trest pokuty a zákazu činnosti řízení motorových vozidel.

Příkaz jakožto druh rozhodnutí musí splňovat náležitosti. SpŘ ani PřesZ nestanoví zvláštnosti obsahových náležitostí příkazu, jako tomu bylo např. u PřesZ z roku 1990, který stanovil, že „*Příkaz má stejné náležitosti jako rozhodnutí o přestupku. Oznamuje se vždy písemně.*“<sup>55</sup> V úvodní části příkazu je označen správní orgán a obviněný, den a místo vydání příkazu. Příkaz je strukturován jako jiná rozhodnutí, obsahuje tedy výrok, odůvodnění a poučení.

Obsah výroku podrobněji upravuje ust. § 93 odst. 1 a 2 PřesZ. Jedná se o náležitosti „běžného“ rozhodnutí s tím, že v příkazu nemůže být uloženo ochranné opatření, nelze rozhodnout o upuštění od potrestání nebo o nároku na náhradu škody.

Ze zákonné definice vyplývá, že pokud příkaz není prvním úkonem v řízení, nemusí obsahovat odůvodnění. Pokud však je prvním úkonem, měl by být kladen důraz na řádné odůvodnění, jelikož je nutné obviněného seznámit s povahou a důvodem obvinění a objasnit, z jakých skutkových skutečností správní orgán při výroku o vině vycházel.<sup>56</sup>

V neposlední řadě musí příkaz obsahovat poučení o možnosti podat řádný opravný prostředek. Konkrétně z ust. § 150 odst. 4 SpŘ vyplývá: „*Příkaz musí obsahovat poučení, v němž správní orgán uvede, že je možné proti příkazu podat odpor, v jaké lhůtě je možno tak učinit, od kterého dne se tato lhůta počítá a u kterého správního orgánu se odpor podává.*“<sup>57</sup>

---

<sup>53</sup> § 90 odst. 3 PřesZ.

<sup>54</sup> KUČEROVÁ, H., HORZINKOVÁ, E.: *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2019, str. 616.

<sup>55</sup> PRAŠKOVÁ, Helena. *Přestupkové právo. 2. aktualizované vydání*. Teoretik. Praha: Leges, 2022, str. 502.

<sup>56</sup> Tamtéž, str. 503.

<sup>57</sup> § 150 odst. 4 SpŘ.

SpŘ stanovuje, že oznámit příkaz lze pouze doručením stejnopisu písemného vyhotovení do vlastních rukou. Jelikož je obligatorně stanovena písemná forma, je vyloučeno oznámení ústním vyhlášením.<sup>58</sup>

## 4.2. Příkaz na místě

Příkaz na místě je speciálním druhem příkazu, vyznačující se především rychlostí a efektivností a je definován v ust. § 150 odst. 5 SpŘ.

*„Je-li účastník přítomen a plně uzná důvody vydání příkazu, považuje se stav věci za prokázaný a příkaz lze vydat na místě, pokud uloží povinnost k peněžitému plnění do výše 10 000 Kč nebo povinnost k nepeněžitému plnění, jež účastník může uskutečnit ihned na místě. Odůvodnění příkazu lze nahradit vlastnoručně podepsaným prohlášením účastníka, že s uložením povinnosti souhlasí. Podepsáním prohlášení se příkaz stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím. O této skutečnosti musí být účastník předem prokazatelně poučen. Proti příkazu vydanému na místě nelze podat odpor.“<sup>59</sup>*

*„Podstatou je rozhodnutí o uložení pokuty ihned potom, co správní orgán dostatečně zjistí skutkový stav, jsou-li splněny další zákonné podmínky pro takové rozhodnutí.“<sup>60</sup> Dříve byl tento institut známý pod názvem „blokové řízení“.*

Jak již bylo zmíněno, příkaz na místě může být vydán pouze za kumulativního splnění všech podmínek, a to jest, že nepostačuje domluva, obviněný souhlasí s právní kvalifikací skutku, se zjištěným stavem věci, s uložením pokuty a její výší a vydáním příkazového bloku.<sup>61</sup> Příkazový blok se stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím podpisem obviněného. Příkazový blok je meritorním rozhodnutím správního orgánu o přestupku, jeho vydáním vzniká překážka rei iudicatae, a proto je opětovné stíhání skutku vyloučeno.<sup>62</sup> Proti příkazu na místě nelze podat žádný řádný opravný prostředek. V tomto typu řízení prakticky splývá zahájení řízení, vydání rozhodnutí, jeho oznámení, nabytí právní moci a vykonatelnosti tohoto rozhodnutí i splnění uložené povinnosti.<sup>63</sup>

---

<sup>58</sup> PRÁŠKOVÁ, Helena. *Přestupkové právo*. 2. aktualizované vydání. Teoretik. Praha: Leges, 2022, str. 506.

<sup>59</sup> § 150 odst. 5 SpŘ.

<sup>60</sup> PRÁŠKOVÁ, Helena. *Přestupkové právo*. 2. aktualizované vydání. Teoretik. Praha: Leges, 2022, str. 512.

<sup>61</sup> PRÁŠKOVÁ, Helena. *Přestupkové právo*. 2. aktualizované vydání. Teoretik. Praha: Leges, 2022, str. 514–515.

<sup>62</sup> Tamtéž, str. 513.

<sup>63</sup> Tamtéž, str. 512.

V případě, že některá z uvedených podmínek není splněna, nelze příkazový blok vydat. Tudíž v případě, kdy by obviněný po spáchání dopravního přestupku například nesouhlasil s výší pokuty, pak bude přestupek projednávat věcně a místě příslušný obecní úřad s rozšířenou působností. Za předpokladu, že skutková zjištění budou dostačující a správní orgán vyhodnotí, že není potřeba provádět dokazování, může jako první úkon řízení vydat příkaz.

Ust. § 92 odst. 2 PřesZ stanovuje obligatorní náležitosti příkazového bloku. Jsou jimi identifikační údaje obviněného, podpis obviněného, popis skutku s označením místa, času a způsobu jeho spáchání, právní kvalifikace skutku, výše uložené pokuty, označení správního orgánu, identifikační údaje a podpis oprávněné úřední osoby, datum a místo vydání příkazového bloku a poučení.<sup>64</sup> Příkazový blok může být přezkoumán v přezkumném řízení podle SpŘ, přičemž přezkumné řízení je možné zahájit do 6 měsíců od nabytí právní moci příkazového bloku.

Dlouho se vedly diskuse, zda je možné podat proti příkazu na místě správní žalobu. Z rozsudku NSS ze dne 14. 12. 2016, č. j. 10 As 228/2016 - 28 vyplývá: *„Dle ustálené judikatury nelze v důsledku souhlasu přestupce s projednáním přestupku v blokovém řízení podat správní žalobu přímo proti rozhodnutí o blokové pokutě. Avšak ve zcela odlišné situaci je osoba, která souhlas s projednáním přestupku v blokovém řízení neudělila. Taková osoba může požádat o obnovu řízení.“*<sup>65</sup>

Na základě toho lze dojít k závěru, že jestliže SŘS stanovuje za nepřipustnou žalobu, kdy žalobce nevyčerpal řádné opravné prostředky, tím spíše musí být nepřipustná správní žaloba proti rozhodnutí, které bylo řádně vydáno v důsledku souhlasu účastníka řízení, a tedy jeho vědomého rozhodnutí, že přestupek nebude projednán ve správním řízení, jehož objektem by bylo plné skutkové a právní posouzení jeho vydání.<sup>66</sup>

Domnívám se, že v současné době forma příkazu vydaného na místě v oblasti dopravních přestupků dominuje. Většina řidičů uvažuje tak, že příkazem na místě jim bude uložena nižší výměra pokuty, než by tomu bylo ve standardním

---

<sup>64</sup> § 92 odst. 2 PřesZ.

<sup>65</sup> Rozsudek NSS ze dne 14. 12. 2016, sp. zn. 10 As 228/2016.

<sup>66</sup> KOLMAN, Petr. Správní právo trestní: Žaloba proti příkazu vydanému na místě. *Advokatnidenik.cz* [online]. 2022 [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: [https://advokatnidenik.cz/2022/04/25/spravni-pravo-trestni-zaloba-proti-prikazu-vydanemu-na-miste/#\\_ftn4](https://advokatnidenik.cz/2022/04/25/spravni-pravo-trestni-zaloba-proti-prikazu-vydanemu-na-miste/#_ftn4).

správním řízení, což je úvaha nepochybně správná. Zároveň většina řidičů nechce investovat čas do projednání přestupku ve správním řízení.

Z jiného pohledu mám ovšem za to, že některé příkazové bloky jsou vydávány až nadměrně, protože svým způsobem je cílem příslušníků policie vydat co největší množství příkazových bloků. Nadměrnost vnímám především u přestupků spojených s parkováním vozidel. Nevhodné parkování bývá často řešeno právě příkazem na místě, ať už se jedná o parkování bez parkovacího lístku, parkování na chodníku nebo v tzv. modré zóně. Tyto typy přestupků nepovažuji za společensky nebezpečné, přesto se domnívám, že ze strany příslušníků policie jsou nejčastěji sledované a pokutované. Mnohdy by bylo dostačující napomenutí, i s přihlédnutím k faktu, že v současné době je parkování především ve městě velký problém. Přesto jsou v majoritní většině těchto přestupků vypisovány příkazové bloky.

## 5. Vybrané přestupky podle silničního zákona

Jak již bylo řečeno v úvodních kapitolách práce, skutkové podstaty dopravních přestupků lze nalézt v ProvPoz, konkrétně v ustanoveních §§125c–125f. Domnívám se, že přestupky v dopravě patří k nejčastěji páchaným přestupkům a jistě se většina řidičů a účastníků silničního provozu nějakého dopravního přestupku v průběhu života dopustí, ať už úmyslně či nedbalostně. Problematika dopravních přestupků je velmi rozsáhlá, a proto jsem zvolila tři přestupky, které považuji za nejčastěji páchané. Těmito přestupky jsou zejména překročení nejvyšší dovolené rychlosti dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 2–4, řízení bezprostředně po požití alkoholu nebo jiné návykové látky dle § 125c odst. 1 písm. c) a nepřipoutání se za jízdy bezpečnostním pásem dle § 125c odst. 1 písm. k) ProvPoz.

### 5.1. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti

Překročení nejvyšší povolené rychlosti, ať už na území obce či mimo obec, patří k nejčastěji pokutovaným přestupkům řidičů. Tyto přestupky jsou definovány v ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2, 3, 4 ProvPoz:

*„Fyzická osoba se přestupku dopustí tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla:*

- 1. 2. překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km.h<sup>-1</sup> a více nebo mimo obec o 50 km.h<sup>-1</sup> a více.*
- 2. 3. překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km.h<sup>-1</sup> a více nebo mimo obec o 30 km.h<sup>-1</sup> a více.*
- 3. 4. překročí nejvyšší dovolenou rychlost o 10 km.h<sup>-1</sup>.<sup>67</sup>*

Překročením rychlosti, ať už v obci či mimo obec, řidič porušuje povinnost stanovenou ust. § 18 ProvPoz. Aby se mohlo jednat o dopravní přestupek překročení nejvyšší dovolené rychlosti, musí být naplněna formální i materiální stránka přestupku. V tomto konkrétním případě je formální stránkou skutečnost, že řidič jede rychleji, než je dovoleno zákonem či dopravním značením. Na toto navazuje materiální stránka přestupku, kdy věcně a místně příslušný orgán zkoumá, zda zaviněné jednání porušuje či ohrožuje zájem společnosti.

---

<sup>67</sup> § 125c odst. 1 písm. f) ProvPoz.

Materiální stránku přestupku v případě překročení rychlosti považují za zcela zásadní. Judikturní praxe navíc materiální aspekt přestupku vnímá jako základní atribut definice přestupku.<sup>68</sup>

Jsem názoru, že samotné překročení rychlosti, tedy rychlejší jízda, než je povolena ProvPoz, nemusí být ve všech případech nebezpečná a ohrožující. Pokud řidič jede rychleji v úseku, který je přehledný a není zde zvýšený výskyt chodců, nepovažuji toto jednání za výrazně ohrožující. Za větší hrozbu považuji spíše nedodržování dostatečné vzdálenosti mezi jedoucími vozidly, nedostatek koncentrace při řízení vozidla – zejména používání telefonního zařízení. Tyto zmíněné činnosti vnímám jako ústřední problém soudobého provozu na pozemních komunikacích a příčinu většiny dopravních nehod.

Stěžejním judikátem v otázce zkoumání materiální stránky přestupku je Rozsudek NSS ze dne 14. 12. 2009, sp. zn. 5 AS 104/2008. Jedná se o rozhodnutí, kde NSS dovodil, že překročení rychlosti o 2 km/h je bagatelním překročením rychlosti a nelze tak shledat, že by byla naplněna materiální stránka přestupku, tedy společenská škodlivost.

V tomto rozhodnutí se Krajský úřad v Ústí nad Labem kasační stížností domáhal zrušení rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem z důvodu jeho tvrzené nezákonnosti spočívající v nesprávném posouzení právní otázky soudem.<sup>69</sup> Krajský soud v Ústí nad Labem rozsudkem zrušil rozhodnutí Krajského úřadu Ústeckého kraje, kterým byl řidič uznán vinným z přestupku překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci Chomutov. Řidič dovolenou rychlost překročil o 2 km/h a za spáchaný přestupek mu byl Magistrátem města Chomutov uložen správní trest pokuty ve výši 1500 Kč. Proti tomuto rozhodnutí se obviněný řidič odvolal ke Krajskému úřadu Ústeckého kraje, který odvolání zamítl. Po vyčerpání řádných opravných prostředků obviněný řidič napadl rozhodnutí Krajského úřadu žalobou proti rozhodnutí ve správním soudnictví. Krajský soud v Ústí nad Labem rozsudkem ze dne 30. 9. 2008 shledal žalobu důvodnou a zrušil rozhodnutí Krajského úřadu v Ústí nad Labem i prvostupňového správního orgánu. Argumentoval zejména skutečností, že řidič překročil nejvyšší dovolenou rychlost

---

<sup>68</sup> HOLOUBEK, Tomáš. *Materiální stránka přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích – překročení nejvyšší dovolené rychlosti*. Online. 2016. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/materialni-stranka-prestupku-proti-bezpecnosti-a-plynulosti-provozu-na-pozemnich-komunikacich-prekroceni-nejvyssi-dovolene-rychlosti-102203.html>. [cit. 2023-11-28].

<sup>69</sup> Rozsudek NSS ze dne 14. 12. 2009, sp. zn. 5 AS 104/2008.



pouze o 2 km/h, což lze považovat za bagatelní překročení rychlosti, které nemůže být považováno za společensky škodlivé. S touto argumentací se Krajský úřad neztotožnil, a proto podal kasační stížnost k NSS. Ten potvrdil rozhodnutí Krajského soudu, přičemž v odůvodnění uvedl: „*V souzeném případě je zde v první řadě okolnost spočívající v prokázaném překročení nejvyšší povolené rychlosti pouze o 2 km/h, která jak již bylo řečeno, sama o sobě nepostačuje k závěru o nedostatku materiální stránky přestupku, nicméně měla by vést správní orgán k tomu, aby na materiální stránku daného jednání zaměřil svou pozornost.*“<sup>70</sup>

Celkově tedy vyhodnotil, že materiální stránka přestupku v tomto případě naplněna nebyla. Ačkoli NSS ve svém rozhodnutí došel k závěru, že v daném případě materiální stránka přestupku naplněna nebyla, zdůraznil, že nelze vytvořit závěr o tom, jak výrazné překročení rychlosti naplní materiální stránku přestupku a každý případ musí být posuzován správními orgány individuálně.<sup>71</sup>

Těmito závěry se pak řídil i Krajský soud v Praze ve svém rozhodnutí č. j. 44 A 95/2019 - 59. Zdánlivě se jedná o velmi podobný případ, ale právě onen závěr, kdy musí být každý případ posuzován samostatně, zde hraje významnou roli.

V daném případě byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bodu 4 ProvPoz, ve znění účinném do 30. 6. 2018, neboť překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci nejméně o 3 km.h<sup>1</sup>. Za daný přestupek mu byl Magistrátem města Kladno, jakožto prvostupňovým orgánem, udělen správní trest pokuty ve výši 1.500 Kč. Žalobce podal v řádné lhůtě odvolání, přičemž Krajský úřad Středočeského kraje jej zamítl. Po vyčerpání opravných prostředků se žalobce žalobou proti rozhodnutí domáhal zrušení rozhodnutí Krajského úřadu Středočeského kraje u Krajského soudu v Praze. Stěžejní námitkou žalobce byla tvrzená absence materiální stránky přestupku a nedostatečné vymezení místa spáchání přestupku, přičemž sám v žalobě citoval předmětný Rozsudek NSS sp. zn. 5 AS 104/2008. S touto námitkou se soud vypořádal právě citací závěrů z rozsudku sp. zn. 5 AS 104/2008. Konkrétně pak citaci odůvodnil tím, že „*soud dospěl k závěru, kdy žalobcův případ je právě oním případem běžně se vyskytujícím, kdy jednání naplňující formální znaky přestupku zároveň naplňuje i znaky materiální. Tedy jinými slovy, k okolnostem žalobcova jednání se žádné*

---

<sup>70</sup> Rozsudek NSS ze dne 14. 12. 2009, sp. zn. 5 AS 104/2008.

<sup>71</sup> Tamtéž.

*významné okolnosti, které by vyloučily, aby takovým jednáním byl porušen nebo ohrožen právem chráněný zájem společnosti, nepřidružily.* <sup>72</sup>

Zásadním rozdílem mezi těmito dvěma případy je především úsek komunikace, na kterém byl přestupek spáchán. V prvním případě došlo k přestupku mimo centrum města, na rovném a přehledném úseku, kdy se v bezprostřední blízkosti nenacházely ani školy, přechod pro chodce či ostrůvky, navíc k překročení rychlosti došlo na konci města.

Naopak ve druhém případě byl přestupek spáchán na jedné z hlavních a vytižených křižovatek ve městě, přičemž v těsné blízkosti se nacházejí autobusové zastávky, přechody pro chodce či bezpečnostní ostrůvky. Z tohoto důvodu, ač se jednalo o přehledný a rovný úsek komunikace, nelze hovořit o tom, že by zde chyběla společenská škodlivost přestupku. Krajský soud v Praze tedy žalobu zamítl jako nedůvodnou. Proti rozhodnutí Krajského soudu v Praze podal žalobce kasační stížnost k NSS č. j. 8 AS 322/2021 - 38, kterou však NSS odmítl pro nepřijatelnost, jelikož svým významem podstatně nepřesahovala vlastní zájmy stěžovatele.<sup>73</sup>

Jelikož překročení nejvyšší dovolené rychlosti je jedním z nejčastěji páchaných přestupků v dopravě, je možné najít v této oblasti velké množství soudních i úředních rozhodnutí. Na základě různých vyžádaných rozhodnutí správních úřadů napříč Českou republikou lze deklarovat, že rozhodovací praxe prvostupňových orgánů v řízení o vědomém a úmyslném překročení rychlosti je v současné době spíše sjednocená, a to především u výraznějších překročení rychlosti. Ke sjednocení napomohl nepochybně právě zmíněný rozsudek NSS sp. zn. 5 AS 104/2008, kdy správní orgány vychází ze závěrů, které právě NSS v rozhodnutí deklaroval. Pro lepší představu fungování rozhodovací praxe správních orgánů uvedu a porovnáám rozhodnutí Magistrátu města Plzně, Magistrátu města Ústí nad Labem a Magistrátu města Ostravy. Jednotlivá rozhodnutí jsou posuzována podle ProvPoz s účinností k roku 2023.

Ve vyžádaném anonymizovaném rozhodnutí od Magistrátu města Plzně, odboru správních činností, oddělení dopravních přestupků sp. zn. SZ MMP/270454/23 ze dne 25. 8. 2023, byl obviněný uznán vinným z přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 ProvPoz, neboť dne 4. 6. 2023

---

<sup>72</sup> Rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 9. 9. 2021, sp. zn. 44 A 95/2019.

<sup>73</sup> Rozsudek NSS ze dne 8. 12. 2022, sp. zn. 8 AS 322/2021.

v době okolo 14:52 hodin v Plzni, na vozovce pozemní komunikace Domažlické ulice, ve směru jízdy z centra města, řídil osobní motorové vozidlo, přičemž v prostoru cca 148,6 m před křižovatkou, kde je nevyšší dovolená rychlost jízdy 50 km.h<sup>-1</sup>, byla předmětnému vozidlu naměřena rychlost jízdy 92 km.h<sup>-1</sup>, čímž překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci nejméně o 42 km.h<sup>-1</sup>, tj. o 40 km.h<sup>-1</sup> a více.<sup>74</sup>

Správní orgán uložil příkazem za tento přestupek pokutu ve výši 5.000 Kč společně se zákazem činnosti spočívajícím v zákazu řízení všech motorových vozidel na území ČR na dobu 6 měsíců. V odůvodnění tohoto rozhodnutí se pak správní orgán vypořádal se všemi důkazy a s podklady ve spisové dokumentaci. Jelikož obviněný podal proti příkazu odpor v osmidenní lhůtě, příkaz byl zrušen a bylo nařízeno ústní jednání. Při stanovení druhu a výše uloženého správního trestu vycházel správní orgán především ze závažnosti daného přestupku. ProvPoz účinný v době spáchání tohoto konkrétní přestupku za tento přestupek stanovil pokutu ve výši od 5.000 Kč do 10.000 Kč, kdy je na uvážení správního orgánu, jakou konkrétní výši pokuty za přestupek uloží. Podle současného znění ProvPoz od 1. 1. 2024 uloží správní orgán podle ust. § 125c odst. 5 písm. b) za tento stejný přestupek pokutu v rozmezí od 7.000 Kč do 25.000 Kč. Správní trest pokuty se tedy po novele ProvPoz výrazně zvýšil.

Správní orgán v tomto případě shledal závažný projev nekázně v silničním provozu a došel k závěru, že toto jednání jednoznačně ohrožuje bezpečnost silničního provozu. Zcela nepochybně v tomto případě došlo k naplnění materiálního znaku přestupku, jelikož při takto vysokém překročení rychlosti v obci se výrazně prodlužuje brzdná dráha a tím je výrazně ohrožen společenský zájem chráněný zákonem, tedy bezpečnost provozu.<sup>75</sup>

Spáchání totožného skutku řešil Magistrát města Ústí nad Labem, odbor přestupkových agend – oddělení dopravních nehod, kdy za stejné překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o nejméně 42 km.h<sup>-1</sup>, tj. o 40 km.h<sup>-1</sup> a více, uložil dne 7. 3. 2022 správní orgán stejný správní trest jako v předchozím případě, tedy pokutu ve výši 5.000 Kč a dále správní trest zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců. V odůvodnění správní orgán uvedl: „*K materiálnímu aspektu spáchaného přestupku správní orgán uvádí,*

---

<sup>74</sup> Rozhodnutí Magistrátu města Plzeň ze dne 25. 8. 2023, sp. zn. MMP/270454/23.

<sup>75</sup> Rozhodnutí Magistrátu města Plzeň ze dne 25. 8. 2023, sp. zn. MMP/270454/23.

*že se obviněný dopustil přestupku dne 04.01.2022 v 16:41 hod., kdy se jedná o všední, pracovní den odpoledne a kdy se předpokládá zvýšený pohyb chodců a vozidel. Jedná se totiž o místo, kde se v těsné blízkosti nachází zastávky městské hromadné dopravy, nákupní centrum a bytová zastávka.*“<sup>76</sup>

I ve třetím případě byl za stejný skutek uložen stejný správní trest jako v předchozích případech, a to rozhodnutím Magistrátu města Ostravy, odbor dopravně správních činností ze dne 28. 6. 2022, sp. zn. S-SMO/114273/22/DSČ. Dne 19.02.2022 v 12:00 hod. v Ostravě, na ulici Opavská ve směru jízdy na Opavu, kde je obecnou úpravou obsaženou v ProvPoz stanovena nejvyšší dovolená rychlost jízdy v obci 50 km.h<sup>-1</sup>, byla obviněnému řidiči naměřena rychlost jízdy 93 km.h<sup>-1</sup>. Tím překročil nejvyšší dovolenou rychlost nejméně o 40 km.h<sup>-1</sup>. Taktéž ve svém odůvodnění mimo jiné zmínil společenskou škodlivost. „K projednávanému případu správní orgán dodává, že obviněný překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci, v místě, kde lze očekávat zvýšený pohyb účastníků silničního provozu, neboť se jedná o frekventovanou „hlavní“ komunikaci části Poruba.“<sup>77</sup>

Na základě těchto tří různých rozhodnutí, ve kterých prvostupňové orgány projednávaly totožný přestupek, lze konstatovat, že správní uvážení je v případech relativně výrazného překročení rychlosti v obci ustálené, což nepochybně naplňuje zásadu legitimního očekávání.

### **5.1.1.Překročení rychlosti v domnění krajní nouze**

PřesZ v ust. § 24 stanovuje okolnost vylučující protiprávnost – institut krajní nouze:

(1) „Čin jinak trestný jako přestupek není přestupkem, jestliže jím někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem.“

(2) „Nejde o krajní nouzi, jestliže toto nebezpečí bylo možno za daných okolností odvrátit jinak nebo následek tímto odvrácením způsob je zřejmě stejně závažný nebo ještě závažnější než ten, který hrozil, anebo byl-li ten, komu nebezpečí hrozilo, povinen je snášet.“<sup>78</sup>

---

<sup>76</sup> Rozhodnutí Magistrátu města Ústí nad Labem ze dne 7. 3. 2022, sp. zn. MMUL/OPA/ODN/5.

<sup>77</sup> Rozhodnutí Magistrátu města Ostravy ze dne 28. 6. 2022, sp. zn. S-SMO/114273/22/DSČ.

<sup>78</sup> § 24 PřesZ.

Ze zákonné definice tedy vyplývá, že aby se jednalo o krajní nouzi, musí být kumulativně splněny tři podmínky – přímo hrozící nebezpečí, subsidiarita, a proporcionalita.<sup>79</sup> K této problematice považuji za vhodné uvést příklad z praxe, který byl i medializovaný.

Jedná se o případ spáchání přestupku překročení nejvyšší dovolené rychlosti podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 ProvPoz, který obviněný řidič spáchal dne 29. 8. 2022 v 02.09 hodin v Praze 5, na ul. Strakonické. Tímto přestupkem porušil povinnost vyplývající z ust. § 4 písm. c) ProvPoz.<sup>80</sup> Dopravní přestupek však nespáchal úmyslně, nýbrž měl za to, že jedná v krajní nouzi. Důvodem rychlé jízdy byla skutečnost, že vezl rodící přítelkyni, která byla na rizikovém těhotenství, do porodnice. Termín porodu byl naplánován na dobu o dva měsíce později. Lze tedy vyvodit, že se jednalo o porod předčasný, což v souvislosti se skutečností, že těhotenství bylo rizikové, jistě způsobilo oprávněné obavy obou rodičů jak o život rodičky, tak o životy dvojčat. Řidič neváhal a odvezl přítelkyni do Porodnice U Apolináře v Praze.

Během dramatické jízdy však kamera umístěná na Strakonické ulici v Praze zachytila překročení nejvyšší dovolené rychlosti a naměřila rychlost 113 km.h<sup>-1</sup>. Překročil tedy nejvyšší dovolenou rychlost o 63 km.h<sup>-1</sup>. O několik kilometrů dál řidiče zastavila hlídka Policie ČR. Policisté samozřejmě řidiče zastavili a dotazovali se, proč jede vysokou rychlostí, přičemž když řidič vysvětlil situaci, policisté jej pomocí výstražných světel doprovodili do nemocnice, aby předešli potenciální dopravní nehodě.

Správní orgán postupoval ve smyslu ust. § 125h ProvPoz, a vyzval písemně obviněného jakožto provozovatele vozidla podle ust. § 137 odst. 1 SpŘ k podání vysvětlení, konkrétně ke sdělení údajů potřebných k určení totožnosti řidiče vozidla v době spáchaného přestupku.<sup>81</sup> Obviněný na výzvu reagoval písemným sdělením o tom, že řídil osobní automobil a uvedl, že jej doprovázela hlídka PČR a požádal o vyžádání potvrzení od Policie ČR jako další důkaz. Součástí písemného sdělení byla rovněž lékařská zpráva z Porodnice U Apolináře.<sup>82</sup>

---

<sup>79</sup> PŘICHYŠTALOVÁ, Lenka. Krajní nouze jako okolnost vylučující protiprávnost u přestupků. *Epravo.cz* [online]. 2015 [cit. 2024-02-22]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/krajni-nouze-jako-okolnost-vylucujici-protipravnost-u-prestupku-98771.html>.

<sup>80</sup> Rozhodnutí Magistrátu hl.m. Prahy ze dne 16. 12. 2022, č. j. MHMP 2348193/2022/Kor.

<sup>81</sup> Rozhodnutí Magistrátu hl.m. Prahy ze dne 22. 8. 2023, č. j. MHMP 1754143/2023/Kor.

<sup>82</sup> Tamtéž.

Dne 16. 12. 2022 překročení rychlosti přineslo následek. Rozhodnutím Magistrátu hl. m. Prahy č. j. MHMP 2348193/2022/Kor bylo rozhodnuto o odebrání řidičského průkazu na dobu 8 měsíců a uložena pokuta ve výši 5.000 Kč. V odůvodnění rozhodnutí úředníci Magistrátu argumentovali především tím, že jednak „*Ze zákona nelze upustit od uložení trestu, navíc při takto výrazném překročení rychlosti.*“ Dále argumentovali skutečností, že narozená dvojčata se narodila až po několika hodinách od příjezdu do nemocnice. V závěru uvedli, že pro tyto případy existuje Zdravotnická záchranná služba, nelze proto jednání podřadit pod institut krajní nouze.

V rámci reportáže byl dotazován i dopravní expert Igor Sirota, aby uvedl svůj názor. Prohlásil, že „*Zákon mluví jasně o případu krajní nouze, což jsou především zdravotní potíže. Je na místě nepostihovat řidiče.*“<sup>83</sup> Obviněný podal ve lhůtě proti rozhodnutí prvostupňového orgánu odvolání.

Odvolací řízení vedlo Ministerstvo dopravy, které je odvolacím orgánem proti rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy, a to dle ust. § 89 odst. 1 a § 178 SpŘ. Ministerstvo dopravy chtělo provést důkaz – kamerový záznam o cestě hlídky PČR do Porodnice U Apolináře. Ministerstvo dopravy si tedy vyžádalo na Policejním prezidiu ČR stanovisko k doprovodu vozidla obviněného vozidlem Policie ČR. Tento záznam se však s ohledem na časový odstup události nepodařilo dohledat. Doprovod hlídky Policie ČR se podařilo dosvědčit svědectvím porodních asistentek zmíněného nemocničního zařízení.

Odvolací správní orgán vydal dne 21. 2. 2023 rozhodnutí, kterým zrušil rozhodnutí zdejšího správního orgánu pod č. j. MHMP 2348193/2022/Kor, a věc vrátil k novému projednání s tím, že: „*zdejší správní orgán pochybil v procesním postupu, když po doplnění důkazu do spisu s tímto neseznámil obviněného, nevypověděl se se všemi námitkami obviněného a řádně ve svém rozhodnutí neodůvodnil uložené správní tresty*“.<sup>84</sup>

V novém rozhodnutí Magistrát hl. m. Prahy uložil správní trest zákazu činnosti na dobu 6 měsíců a ponechal výši pokuty v částce 5.000 Kč. Přesto, že správní tresty byly uloženy na samé spodní hranici zákonem stanovené sazby, je považují za neúměrně přísné.

---

<sup>83</sup> POŘÍZEK, Ondřej. *Vozíčkář Petr vezl rodící ženu do nemocnice, úřady mu sebraly řidičák. Absurdní, říká expert* [online]. 2023 [cit. 2024-02-24]. Dostupné z: <https://cnn.iprima.cz/clanek-vozickar-spechal-s-pritelkyni-do-porodnice-kvuli-rychle-jizde-prisel-o-ridicky-prukaz-197392>.

<sup>84</sup> Rozhodnutí Magistrátu hl.m. Prahy ze dne 22. 8. 2023, č. j. MHMP 1754143/2023/Kor.

Nepochybně se jedná o velmi zajímavý případ, ke kterému v praxi nedochází příliš často. Případ v sobě skýtá mnoho aspektů. Jednak mám za to, že překročením rychlosti byla naplněna krajní nouze, ačkoliv správní orgán argumentoval principem subsidiarity. Princip subsidiarity v konkrétní věci spočívá v tom, zda existovala možnost odvrátit hrozící nebezpečí jiným způsobem. Argument prvostupňového orgánu, že obviněný měl zavolat Zdravotnickou záchrannou službu, sice považuji za relevantní, avšak domnívám se, že v takových situacích je důležité zohlednit všechny okolnosti daného případu. Zde mohl být ohrožen život jak rodičky, tak obou dětí, protože budoucí vývoj porodu samozřejmě nelze předem předpovědět. Dále je důležité zmínit, že obviněný vykonal pouze jednu cestu, a to z bydliště do nemocnice, kdežto Zdravotnická záchranná služba by musela vykonat cesty dvě.

Nepochybně je nutné přihlídnout k faktu, kdy je člověk v této situaci pod velkým tlakem a nemá časový prostor zvažovat různá řešení krizové situace. Jako polehčující okolnost spatřuji také skutečnost, že k překročení rychlosti došlo v nočních hodinách, kdy je výrazně snížena společenská škodlivost, protože provoz na pozemních komunikacích je minimální. Zároveň byl obviněný doprovázen Policií ČR, přičemž ani policisté řidiče na místě nijak nepostihovali, a nebýt záznamu z kamery na Strakonické ulici v Praze, řidič by sankcionován nebyl.

Z ustálené judikatury vyplývá, že soudy ve většině případů žaloby s argumentací, že přestupek byl spáchán v krajní nouzi, zamítají. Domnívám se, že tento systém je příliš striktní a mnohem více by se měl klást důraz na posuzování okolností daného případu. Soudy by měly naopak současnou represivní politiku korigovat a usměrňovat.

Z dostupných zdrojů na stránkách Policie ČR vyplývá, že v roce 2014: *„V úterý po osmé hodině ráno poblíž Uherského Brodu naměřili dopravní policisté rychlost 142 km/h Octavii, kterou zastavili a zjistili, že rychle jedoucí auto řídí muž, který veze svou manželku do porodnice. Žena byla již v porodních bolestech. Policisté, kteří zjistili, že jde akutně o život a zdraví dítěte a jeho matky, ihned nabídli řidiči, že je může následovat do nemocnice. Nasedli do auta, zapnuli policejní výstražná znamení a poskytli manželům doprovod až do uherskohradištské nemocnice. Vzhledem k tomu, že manžel jel rychle v situaci*

*krajní nouze, tedy v momentu, kdy šlo o zdraví a život, policisté zjištěný přestupek rychlé jízdy mohli podle zákona odložit.* <sup>85</sup>

V tomto případě se jednalo o velmi podobnou situaci a přestupek byl ze zákona odložen a posuzován jako krajní nouze. Já osobně ji považuji za mnohem více nebezpečnou, jelikož k překročení rychlosti došlo v ranních hodinách, kdy je obecně zvýšen provoz a výskyt chodců, jelikož mnoho řidičů v tuto dobu míří do zaměstnání.

Mám za to, že v recentní právní úpravě chybí ustanovení právě pro tyto případy. Pokud jednání, které lze kvalifikovat jako přestupek, nespadá pod krajní nouzi, ale bylo učiněno z důvodu záchrany života, nemělo by být postihováno stejnými tresty, které lze uložit za úmyslné porušení pravidel silničního provozu, zvláště v situaci, kdy je jednání zcela prokázané a není pochyb, že se o rodičí ženu jednalo. Navrhovala bych řešit takové případy mírněji, a to například pokutou v rozmezí od 1000–2000 Kč. Zákaz činnosti řízení vozidel vzhledem k okolnostem považuji za neúměrně striktní.

Celou situaci vnímám jako velmi nešťastnou. Již proběhlo několik jednání, kdy správní orgán vždy obviněnému uložil stejný trest, jen v jiné výměře. Řízení doposud není skončené a následující jednání by mělo proběhnout v průběhu následujícího měsíce.

Závěrem k tomuto případu lze uvést citaci z komentář k SpŘ: *„Osoba, po níž je vysvětlení požadováno, může vysvětlení odepřít, pokud by jí způsobila sobě nebo osobě blízké nebezpečí stíhání pro trestný čin nebo správní delikt.* <sup>86</sup>

Pokud by tedy obviněný na výzvu správního orgánu ohledně sdělení údajů potřebných k určení totožnosti řidiče vozidla reagoval odepřením vysvětlení, mohl se celému přestupkovému řízení a potažmo i správním trestům vyvarovat. Tento případ ilustruje, že se bohužel poctivost a převzetí zodpovědnosti mnohdy kvůli striktním postupům nevyplácí.

---

<sup>85</sup> MERGENTAL, Aleš. Policisté doprovodili rodičí ženu. *Policie.cz* [online]. 2014 [cit. 2024-02-29]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/policiste-doprovodili-rodici-zenu.aspx>.

<sup>86</sup> JEMELKA, Luboš, PONDĚLÍČKOVÁ, Klára, BOHADLO, David. *Správní řád. 7. vydání: Komentář*. In: Beck-online [právní informační systém]. Nakladatelství C. H. Beck [cit. 2024-3-2]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz>.



### 5.1.2. Měření rychlosti

Údaje o měření rychlosti bývají nejčastějším důkazem v řízení o přestupku překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Z ust. 79a ProvPoz vyplývá, že měřit rychlost vozidel je oprávněna Policie ČR a obecní policie. Obecní policie měření vykonává výhradně na místech určených policií, přitom postupuje v součinnosti s Policií ČR.<sup>87</sup>

*„Měření rychlosti vozidel na pozemních komunikacích nelze jakožto součást působnosti policie a obecní policie při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích podle ProvPoz přenést bez zákonného zmocnění na jiný subjekt.“<sup>88</sup>*

ProvPoz explicitně neurčuje, jaký typ měřicího zařízení má Policie ČR použít k měření rychlosti vozidel, přičemž i Krajský soud v Ostravě ve svém Rozsudku ze dne 26. 2. 2010, č. j. 58 Ca 46/2009-37, vyslovil, že: *„Dle názoru soudu může Policie ČR při provádění dozoru nad bezpečností a plynulostí silničního provozu používat jak stacionární, tak i mobilní měřicí zařízení, a to dle své volby s přihlédnutím k účelu, povaze, místu a dalším okolnostem měření rychlosti vozidel.“<sup>89</sup>* Zařízení, kterým Policie ČR měří rychlost, však musí být v souladu se zákonem č. 505/1990 Sb., o metrologii, schválena Českým metrologickým institutem.

*„Měření je důkazním prostředkem, který však musí být získán v souladu s právním předpisem, aby mohl být použit k prokázání skutkového děje.“<sup>90</sup>*

Existuje mnoho způsobů měření rychlosti a jsou voleny podle vhodnosti a situace, za které se rychlost měří. Obecně lze druhy rozdělit na stacionární zařízení, mobilní zařízení a úsekové měření. Stacionární zařízení měří rychlost dlouhodobě v konkrétním místě. Mobilní zařízení měří rychlost na vybraných místech, příkladem může být laserová pistole, mikrovlnné radary etc. Úsekové měření měří rychlost od začátku do konce měření v konkrétním úseku a vypočítá

---

<sup>87</sup> § 79a ProvPoz.

<sup>88</sup> HRDLIČKA, Petr; KNĚŽÍNEK, Jan a MLSNA, Petr. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Přehledy judikatury (Wolters Kluwer ČR). Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, str. 135.

<sup>89</sup> Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 26. 2. 2010, č. j. 58 Ca 46/2009-37.

<sup>90</sup> VETEŠNÍK, Pavel; JEMELKA, Luboš; POTĚŠIL, Lukáš; VETEŠNÍKOVÁ, Eva; ADAMEOVÁ, Zuzana et al. *Dopravní právo*. Praktická knihovna (C. H. Beck). V Praze: C. H. Beck, 2016, str. 357.

průměrnou rychlost jedoucího vozidla.<sup>91</sup> Stručně představím tři způsoby, které považuji za nejzajímavější a nejčastěji používané.

### **5.1.2.1 Měření Laserem**

První možností měření rychlosti je pomocí laseru. Laserem je oprávněna měřit dopravní i městská policie. Jedná se o zařízení, které je přenosné a lze tak měřit například z tzv. trojnožky. Měření laserem v praxi funguje tak, že policista vybere vozidlo, kterému změří rychlost, stlačí spoušť a laser vyšle proti měřenému vozidlu ve velmi krátkých intervalech impulzy neviditelné – infračervené části spektra. Nejčastěji paprsek směřuje na světlomety, masku vozidla nebo registrační značku. Na základě délky času navrácení impulsu vypočte lidar vzdálenost objektu. Z průměru několika měření pak vypočte poměr ujeté vzdálenosti vzhledem k uplynulému času a spočítá rychlost vozidla.<sup>92</sup> Laser se využívá na vzdálenost přibližně 300 metrů.

Pro tento typ měření je nutné, aby byla splněna vhodná vzdálenost a místo měření. Nevhodné může být například měření rychlosti z mostu. Takové měření je v rozporu jednak s fyzikou měření, ale také s pokyny, které udává výrobce laserových měřičů, protože může docházet k odchylkám a zkresleným výsledkům měření.<sup>93</sup> K odchylce dojde z toho důvodu, že paprsky laseru dopadnou přibližně na místo kapoty vozidla. Paprsky by však měly dopadnout do oblasti registrační značky. K tomu, aby byl přestupek spáchán, musí být jednoznačně prokázán. V tomto případě de facto přestupek překročení rychlosti prokázat nelze. Výrobce uvádí, že správné měření by mělo být prováděno ve stejné výškové úrovni, v jaké se nachází jedoucí vozidlo.<sup>94</sup>

### **5.1.2.2. Ramer – mikrovlnný radar**

Ramery používá dopravní i městská policie a v současné době je to jeden z nejčastěji využívaných typů měření rychlosti. Pomocí Rameru mohou policisté měřit rychlost za jízdy i ze stojícího vozidla. Obecně měří rychlost pomocí

---

<sup>91</sup> Jak se měří rychlost v ČR? - Kompletní souhrn (2022). *Antiradary.net* [online]. 2014, 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: [https://www.antiradary.net/Jak-se-meri-v-CR/#lasery\\_lidar](https://www.antiradary.net/Jak-se-meri-v-CR/#lasery_lidar).

<sup>92</sup> Tamtéž.

<sup>93</sup> BLECHA, TOMÁŠ, 2023 interview s odborníkem na dopravu, 26.9.2023. BLECHA, TOMÁŠ, 2023 interview s odborníkem na dopravu, 26.9.2023 [cit. 2024-02-08]. Dostupné z: <https://www.stream.cz/podcast-s-autokultem/150-km-h-zmeny-bodoveho-systemu-a-mereni-rychlosti-64665901>.

<sup>94</sup> Tamtéž.

Dopplerova jevu s využitím odrazitelných radiových vln v mikrovlnném pásmu. Paprsek vysílaný parabolickou anténou se odráží od karoserie projíždějících vozidel zpět k radaru, je zachycen anténou a zesílen. Zpracováním odraženého signálu složitými elektronickými obvody je vypočtena rychlost projíždějícího vozidla.<sup>95</sup> Typicky bývají zabudované v přední masce policejního vozu. Použití Rameru na dálničních úsecích může být nepraktické z důvodu velké rozdílové rychlosti. Ramer sice umožňuje i poměrové měření, tedy měření ve stejném pruhu vozovky. Není to však spolehlivý způsob a není takovému měření zcela uzpůsoben.<sup>96</sup>

### 5.1.2.3. Úsekové měření

Typ úsekového měření je využíván výhradně městskou policií, přičemž provozován je zpravidla Magistrátem daného města. Jedná se o stacionární, tedy nepřenosné zařízení. Kamery zaznamenají vjezd a výjezd vozidla z měřeného úseku. Systém je schopen zaevidovat registrační značku a na základě doby průjezdu vozidla měřeným úsekem a známé vzdálenosti mezi bodem vjezdu a výjezdu vypočítá průměrnou rychlost vozidla.<sup>97</sup> V rámci úsekového měření je měřena průměrná rychlost, nikoliv rychlost aktuální.

Tento typ neohrožuje řidiče udělováním bodů. Pokud je přestupek řidiče zachycen kamerou v úsekovém měření, je mu doručena výzva od provozovatele na zaplacení dané částky, představující pokutu. Podle statistiky Ministerstva dopravy každý třetí řidič na místech s tzv. úsekovým měřením projede vyšší než povolenou rychlostí.<sup>98</sup> Pokuty za překročení rychlosti zachycené v úsekovém měření jsou doručeny obvykle do několika týdnů. Doba však může být i delší. Při doručení výzvy může provozovatel vozidla buď uhradit částku, nebo označit řidiče, který rychlost překročil.<sup>99</sup>

---

<sup>95</sup> Jak se měří rychlost v ČR? – Kompletní souhrn (2022). *Antiradary.net* [online]. 2014, 2022 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: [https://www.antiradary.net/Jak-se-meri-v-CR/#lasery\\_lidar](https://www.antiradary.net/Jak-se-meri-v-CR/#lasery_lidar).

<sup>96</sup> BLECHA, TOMÁŠ, 2023 interview s odborníkem na dopravu, 26.9.2023. BLECHA, TOMÁŠ, 2023 interview s odborníkem na dopravu, 26.9.2023 [cit. 2024-02-08]. Dostupné z: <https://www.stream.cz/podcast-s-autokultem/150-km-h-zmeny-bodoveho-systemu-a-mereni-rychlosti-64665901>.

<sup>97</sup> Jak se měří rychlost v ČR? – Kompletní souhrn (2022). *Antiradary.net* [online]. 2014, 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: [https://www.antiradary.net/Jak-se-meri-v-CR/#lasery\\_lidar](https://www.antiradary.net/Jak-se-meri-v-CR/#lasery_lidar).

<sup>98</sup> Tamtéž.

<sup>99</sup> Jak se měří rychlost v ČR? – Kompletní souhrn (2022). *Antiradary.net* [online]. 2014, 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: [https://www.antiradary.net/Jak-se-meri-v-CR/#lasery\\_lidar](https://www.antiradary.net/Jak-se-meri-v-CR/#lasery_lidar).

## 5.2. Řízení bezprostředně po požití alkoholu nebo jiné návykové látky

Dalším čteně páchaným přestupkem je řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo jiné návykové látky dle § 125c odst. 1 písm. c) ProvPoz.

*„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.“<sup>100</sup>*

Pojmy „návyková látka“ a „alkohol“ jsou specifikovány v ust. § 2 písm. a) a f) zákona č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek (tzv. „protikuřácký zákon“): *„Návykovou látkou je alkohol, tabák, nikotin, omamné a psychotropní látky a jiné látky s psychoaktivními účinky, jejichž užívání může vést nebo se podílet na vzniku a rozvoji duševních poruch a poruch chování.“<sup>101</sup>*

*„Alkoholický nápoj je možné definovat jako nápoj obsahující více než 0,5 % objemových ethanolu.“<sup>102</sup>*

Zákaz řídit vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje a jiné návykové látky je stanoven v ust. § 5 odst. 2 písm. b) ProvPoz. Je prokázáno, že například vliv ethanolu prokazatelně zhoršuje schopnosti řídit motorové vozidlo. Zhoršuje se schopnost rozeznat pohybuující se světla a odhadnout vzdálenosti; vnímání barev, schopnost soustředění, a i velmi zkušený řidič se v tomto stavu může dopustit hrubých chyb – například sešlápnutí plynu místo brzdy.<sup>103</sup>

### 5.2.1. Měření a zjišťování alkoholu v krvi

V České republice je při řízení stanovena nulová tolerance alkoholu v krvi, což lze dovodit z ust. § 5 odst. 2 písm. b) ProvPoz. To, zda by v České republice měla být určitá tolerance alkoholu v krvi povolena, je diskutabilní, avšak již se o této možnosti mnohokrát diskutovalo. V sousedních zemích, ať už v Německu, Rakousku či dalších státech EU, je tolerované množství do 0,5 promile alkoholu

---

<sup>100</sup> § 125c odst. 1 písm. c) ProvPoz.

<sup>101</sup> § 2 písm. a) zákona č. 65/2017 Sb., protikuřácký zákon.

<sup>102</sup> § 2 písm. f) zákona č. 65/2017 Sb., protikuřácký zákon.

<sup>103</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 4 vydání. Praha: Leges, 2018, str. 101.

v krvi. Zároveň však v těchto zemích je odlišena tolerance pro profesionální, „běžné“ a nové řidiče.

Vezmeme-li v úvahu, že by zvýšení tolerance alkoholu nebylo zneužíváno, takový systém by mohl do určité míry fungovat, aniž by došlo k navyšování počtu dopravních nehod. Lze se ovšem důvodně obávat, že povolením tolerance, např. do 0,5 promile, by s vysokou pravděpodobností docházelo k překračování této hranice. Problém spatřuji také v tom, že na každou osobu může stejné množství alkoholu působit jinou intenzitou a nikdy tento stav nelze s předstihem predikovat, což by mohlo způsobit zvyšování dopravní nehodovosti. Celkově vzato je nutné souhlasit s recentní právní úpravou zakládající nulovou toleranci alkoholu v krvi.

Důležité je vymezit hranici, do jakého množství alkoholu v krvi se jedná o přestupek a kdy už lze hovořit o spáchání trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník (dále i „TrZ“). Rozhodujícím faktorem pro rozlišení přestupku a trestného činu je naměřená hodnota alkoholu v krvi. Pokud nepřesahuje 1 promile, jedná se o přestupek.

Pro řidiče vyplývá povinnost podrobit se na výzvu policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního předpisu ke zjištění, zda je ovlivněn alkoholem z ust. § 5 odst. 1 písm. f) ProvPoz.<sup>104</sup> Zvláštním předpisem je míněn protikuřácký zákon. Důležitá je také vyhláška č. 345/2002 Sb. – vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu, která stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu. Tímto měřidlem je certifikovaný detekční přístroj značky Dräger.<sup>105</sup>

Rozlišujeme dva druhy měření alkoholu v krvi – běžné a odborné měření. Běžné neboli orientační měření je prováděno tzv. „trubičkami“, a až v případě, kdy takové měření prokáže přítomnost alkoholu, je měření provedeno ještě odborně. Odborné vyšetření se provádí právě přístrojem Dräger, a to v několika intervalech, protože hodnoty mohou kolísat. Rozdíl mezi běžným a odborným měřením je v použitelnosti výsledku měření v případném správním či trestním řízení. Výsledky běžného měření totiž nelze v řízení použít, zatímco výstup z odborného měření použít lze.<sup>106</sup>

---

<sup>104</sup> § 5 odst. 1 písm. f) ProvPoz.

<sup>105</sup> JÍLEK, Jindřich. *Epravo.cz*. Online. 2020. [cit. 2023-12-19]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/urceni-hranice-mezi-prestupkem-a-trestnym-cinem-v-doprave-pri-poziti-alkoholu-110783.html>.

<sup>106</sup> KUČERA, Jiří. *Alkohol za volantem. Právní pomoc srozumitelně a efektivně* [online]. Praha: Advokátní kancelář Kučera & Associates. 2019 [cit. 2023-12-20]. Dostupné z: <https://www.kuceralegal.cz/alkohol-za-volantem/>.

Výsledek dechové zkoušky do 0,24 promile je považován za fyziologický stav, a je tudíž považován za negativní. Odborný výzkum ukázal, že při měření hladiny alkoholu dechovými analyzátory může tzv. falešně pozitivní dechovou zkoušku zapříčinit např. nemrzoucí náplň ostřikovačů do automobilů. „*Během experimentu byly prověřeny možnosti ovlivnění dechové zkoušky na obsah alkoholu v kabině osobního motorového vozidla po použití ostřikovače předního skla nemrzoucí směsí obsahující etanol. Dechové analyzátory při měření vždy vykazovaly alespoň v některém časovém úseku falešnou pozitivitu. Závěrem experimentu je skutečnost, že v intervalu mezi 60 vteřinami a 4 minutami od omytí skla je zkouška pozitivní zcela bez výjimky vždy.*“<sup>107</sup>

Na tento přestupek může navazovat odmítnutí podrobit se vyšetření, zda řidič při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou dle ust. § 125c odst. 1 písm. d) ProvPoz. Za tento přestupek hrozí podle nové platné právní úpravy správní trest pokuty v rozmezí od 25.000 Kč do 75.000 Kč. Odmítnutí podrobit se vyšetření bude věnován prostor v následujících kapitolách.

### **5.2.2. Rozhodnutí z praxe**

Průběh zjišťování a měření alkoholu v krvi lze demonstrovat na rozhodnutí z praxe. Dle vyžádaného anonymizovaného rozhodnutí od Magistrátu města Plzně ze dne 19. 5. 2023 byl obviněný uznán vinným z porušení tří skutkových podstat dle ProvPoz, jelikož se otáčel v místě, kde je otáčení zakázáno, na výzvu nepředložil osvědčení o registraci vozidla, a především z porušení povinnosti obsažené v ust. 5 odst. 2 písm. b) ProvPoz a z naplnění skutkové podstaty přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. c) téhož zákona spáchaného formou nedbalosti vědomé.

Přestupek byl spáchán dne 7. 1. 2023 v době okolo 08:14 hod. v Plzni, kdy obviněný řídil motorové vozidlo v takové době po požití alkoholických nápojů, kdy byl ještě pod jejich vlivem, neboť analyzátořem alkoholu v dechu zn. Dräger byla zjištěna předmětného dne v čase 08:25:22 hod. hodnota 0,86 promile alkoholu v jeho dechu a v čase 08:31:57 hod. hodnota 0,90 promile alkoholu v jeho dechu. Po zohlednění maximální dovolené chyby AAD a expertně stanovené nejistoty

---

<sup>107</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 4 vydání. Praha: Leges, 2018, str. 93.

přepočtu hodnoty alkoholu byla prokázána hodnota nejméně 0,62 promile alkoholu v těle obviněného.<sup>108</sup>

Z odůvodnění je patrné, že měření alkoholu dechu bylo provedeno 4x, přičemž hodnoty s pozitivním výsledkem byly 1,1; 1,08; 0,86 a 0,90 promile alkoholu v dechu. Zde je vidět, že se hladina pohybovala okolo 1 promile, což je zásadní hranice pro určení, zda se jedná o přestupek, nebo již o trestný čin. Z úředního záznamu PČR vyplývá, že po příjezdu na místo byl ve vozidle zjištěn a provedenou lustrací ztotožněn obviněný, kterému byl na podkladě pozitivních dechových zkoušek zadržen řidičský průkaz. Rovněž byl policistou vyzván k podrobení se odbornému lékařskému vyšetření s odběrem biologického materiálu, čemuž vyhověl.<sup>109</sup>

Z provedených měření bylo jednoznačně prokázáno, že obviněný řídil pod vlivem alkoholu. Při rozhodování o výši správního trestu správní orgán vycházel především ze závažnosti přestupku, jelikož alkohol negativně působí na reakční a rozpoznávací schopnosti řidiče, jeho účinky nepříznivě ovlivňují reakční dobu a způsobují změny v chování řidiče. Již při nižších hladinách alkoholu v těle řidiče se prokazatelně zhoršuje schopnost odhadu vzdálenosti, nastupuje tendence riskovat, nepřiměřená sebedůvěra. Na základě zásady absorpční byl ve společném řízení obviněnému uložen správní trest pokuty ve výši 18.000 Kč a zákaz činnosti na dobu 9 měsíců od nabytí právní moci rozhodnutí.

### **5.2.3. Řízení bezprostředně po užití drogy nebo jiné návykové látky**

Problém při řízení vozidel nepředstavuje pouze požití alkoholického nápoje, ale také požití drog a jiných návykových látek. Zatímco u alkoholu je alespoň částečně možné odhadnout, jakým způsobem bude lidský organismus na jeho požití reagovat, u drog to tak jednoznačně odhadnout nelze. Účinné látky v drogách mohou být výrazně odlišné. Po požití drog často narůstá agrese, podrážděnost, může se zvyšovat sebevědomí řidiče a často se také prodlužuje reakční doba na nečekané situace v provozu.<sup>110</sup> Často bývají drogy kombinovány s alkoholem, což může také výrazně ovlivnit stav řidiče.

---

<sup>108</sup> Rozhodnutí Magistrátu města Plzeň ze dne 19. 5. 2023, sp. zn. SZ MMP/059782/23.

<sup>109</sup> Rozhodnutí Magistrátu města Plzeň ze dne 19. 5. 2023, sp. zn. SZ MMP/059782/23.

<sup>110</sup> RUBEŠOVÁ, Michaela. *Řízení pod vlivem omamných látek* [online]. 2021 [cit. 2023-12-20]. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/řízení-pod-vlivem-omamnych-latek>.

Podobně jako u alkoholu je nutné vymezit hranici mezi přestupkem a trestným činem, pokud hovoříme o požití jiné návykové látky v souvislosti s řízením motorových vozidel. U jiných návykových látek je však určení hranice mnohem složitější než v případě alkoholu. V případě pachatele, který řídil vozidlo pod vlivem jiné návykové látky než alkoholu, bude nutné vždy zjistit dostatek poznatků nejen o tom, o jakou látku se jednalo, ale i v jakém množství byla v jeho krvi či moči obsažena, aby na základě zjištění mohlo být posouzeno, zda se jednalo o přestupek nebo o trestný čin.<sup>111</sup>

Dřívější rozhodovací praxe soudů byla značně nejednotná a nepředvídatelná. V usnesení ze dne 12. 5. 2010, sp. zn. 8 Tdo 449/2010 NS konstatoval, že „stav vylučující způsobilost je třeba v každém konkrétním případě zjišťovat a dokazovat, a to již v přípravném řízení i v řízení před soudem a je nutné zjistit všechny okolnosti, za nichž k jízdě pod vlivem návykové látky došlo, jakož i to o jaký druh a množství se v konkrétním případě jednalo.“<sup>112</sup> Z tohoto usnesení vyplývá, že bylo potřeba provádět velké množství důkazů, aby byl stav vylučující způsobilost skutečně prokázán. Bylo nezbytné přibírat znalce z oboru toxikologie.

Z požadavku sjednocení rozhodovací praxe je klíčové stanovisko Trestního kolegia NS Tpjn 300/2020 ze dne 21. 10. 2020, které stanovuje limity udávající, jaká minimální hodnota omamných látek musí být naměřena v krvi, aby se jednalo o trestný čin. Lze tedy říct, že hodnoty, které jsou nižší než v uvedeném stanovisku, odpovídají přestupku:

- 10ng/ml Delta-9tetrahydrokanabinolu (9-THC),
- 150 ng/ml Metamfetaminu,
- 150 ng/ml Amfetaminu,
- 150 ng/ml 3,4 – Methylendioxyamfetaminu (MDMA),
- 150 ng/ml 3,4 – Methylendioxyamfetaminu (MDA),
- 75 ng/ml Kokainu,
- 200 ng/ml Morfinu.

Každá látka potřebuje na úplné odbourání odlišný čas, například THC (Tetrahydrokanabinol) se ukládá přímo do krve, a proto doba odbourání může trvat

---

<sup>111</sup> HOLČAPEK, Michal. Řidič pod vlivem návykových látek (včetně alkoholu). *Bezpečnostní teorie a praxe*. 2018, (1).

<sup>112</sup> Usnesení NS ČR ze dne 12. 5. 2010, sp. zn. 8 Tdo 449/2010.



i několik týdnů. Naopak drogy jako pervitin budou mít při odbourávání podobný proces jako u alkoholického nápoje, tudíž bude odbourání rychlejší.<sup>113</sup>

Situace, kdy se policisté mohou setkat s řidičem řídícím vozidlo pod vlivem návykové látky, nastávají zejména tehdy, když provádějí činnosti v rámci dohledu nad silničním provozem.<sup>114</sup> V průběhu kontroly policista pozoruje zejména motoriku, gestikulaci, držení těla, postoj řidiče, zda je řidič dezorientovaný, vnímá verbální komunikaci řidiče, pozoruje celkový vzhled a chování.<sup>115</sup>

Standardním postupem je nejprve provedení testu na přítomnost alkoholu v krvi. V případě, že test je negativní, ale řidič jeví známky požití návykové látky, automaticky se přistoupí k provedení testu na přítomnost návykové látky. V případě, že test vykazuje pozitivní výsledek, je policie ČR oprávněna na místě zadržet řidičský průkaz, přičemž po novele ProvPoz může být zadržen i fikcí v případě, že jej řidič odmítne předložit. Dále PČR může zakázat řidiči další jízdu, a v neposlední řadě také možnost zabránit řidiči v další jízdě odtažením vozidla nebo použitím technického prostředku.<sup>116</sup>

Z ProvPoz vyplývá povinnost řidiče podrobit se vyšetření, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou. Protikuřácký zákon stanovuje, že k tomu, aby byla prokázána přítomnost jiných návykových látek než alkoholových, je nutné provést odborné lékařské vyšetření a následně toxikologické vyšetření biologického materiálu.<sup>117</sup> S přestupkem řízení bezprostředně po užití drogy nebo jiné návykové látky může úzce souviset přestupek odmítnutí podrobit se vyšetření podle § 125c odst. 1 písm. d) ProvPoz, kdy se „*fyzická osoba v rozporu s § 5 odst. 1 písm. f) nebo g) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou*“.<sup>118</sup>

K tomuto ustanovení se vyjádřil NSS ve svém rozsudku ze dne 12. 2. 2015, č. j. 3 As 92/2014 - 32, kdy stanovil, že: „*Chráněným zájmem, a tedy objektem této normy je zájem společnosti zjistit, zda řidič vozidla je či není pod vlivem alkoholu,*

---

<sup>113</sup> RUBEŠOVÁ, Michaela. *Řízení pod vlivem omamných látek* [online]. 2021 [cit. 2023-12-20]. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/rizeni-pod-vlivem-omamnych-latek>.

<sup>114</sup> BLAŽEJOVSKÝ, Marek. *Drogy v dopravě*. Praha: Wolters Kluwer, 2015, str. 69.

<sup>115</sup> Tamtéž, str. 76–77.

<sup>116</sup> HODBOŮ, MICHAL, 2023 interview se zástupcem šéfa dopravní policie, 5. 8. 2023.

<sup>117</sup> § 20 odst. 4 Protikuřáckého zákona „*Za účelem stanovení krevních hladin alkoholu nebo jiných návykových látek pomocí specifických toxikologických metod se provede toxikologické vyšetření biologického materiálu odebraného v rámci odborného lékařského vyšetření.*“.

<sup>118</sup> § 125c odst. 1 písm. d) ProvPoz.

*jednáním je odmítnutí řidiče podrobit se lékařskému vyšetření za účelem zjištění, zda je či není pod vlivem alkoholu a následkem je porušení tohoto zájmu.*<sup>119</sup>

Zde vyvstává otázka, zda může být pro řidiče, který si je vědom toho, že požil návykovou látku, „výhodnější“ podrobit se odbornému lékařskému vyšetření či jej odmítnout. Současně ale zda je stejný postup žádoucí také pro společnost a její ochranu. Z analýzy statistik Ministerstva dopravy totiž vyplývá, že počet řidičů odmítajících podstoupit lékařské vyšetření se každým rokem zvyšuje. Odmítnutí odborného lékařského vyšetření je ve správním řízení sankcionováno pokutou v rozmezí od 25000 Kč do 75 000 Kč. Dále bude uložen zákaz činnosti na dobu nejméně 18 měsíců a povinnost absolvovat terapeutický program pro řidiče.

Autoři článku Jan Řeháček a Lucie Budayová s názvem „*Je lepší při dopravní kontrole odmítnout, anebo se podrobit vyšetření na přítomnost návykových látek*“, který byl publikován 4.1.2024 na webových stránkách Advokátní deník, došli k závěru, že po novele ProvPoz je pro řidiče výhodnější podrobit se vyšetření. Argumentují tím, že v případě, kdy by naměřené hodnoty dosáhly kritické hranice a již by se jednalo o trestný čin, není státní zástupce vázán obligatorně předepsaným rozsahem a druhem trestu, zatímco správní orgán je striktně vázán postupem, který ProvPoz předepisuje.

S tímto závěrem autorů se zcela neztotožňuji. Podíváme-li se do TrZ na ust. § 274, zjistíme, že za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky lze uložit trest odnětí svobody až na jeden rok, peněžitý trest nebo zákaz činnosti. Nepochybně je tedy možné, aby takový trestný čin byl vyřízen institutem podmíněného zastavení trestního stíhání nebo podmíněného odložení návrhu na potrestání, avšak řidič nemá jistotu, že nebude postihnut tím nepřísnějším trestem, tedy trestem odnětí svobody. Zároveň se domnívám, že ačkoli je trest odnětí svobody nejpřísnějším zásahem do života člověka, není v tomto konkrétním případě nejúčelnější, přesto jej lze podle zákona uložit.

Na druhé straně je nutné zohledňovat také hlavní objekt dopravních přestupků, kterým je bezpečnost silničního provozu. Mám za to, že pro ochranu společnosti a objektu dopravních přestupků je za řízení pod vlivem návykové látky nejúčelnější uložit právě tresty dle ProvPoz. Řidič, který řídí pod vlivem návykové látky, výraznou měrou ohrožuje bezpečnost silničního provozu a pro společnost je

---

<sup>119</sup> Rozsudek NSS ze dne 12. 2. 2015, č. j. 3 As 92/2014-32.

nepochybně žádoucí, aby mu byl uložen trest zákazu činnosti řízení dlouhodobějšího trvání. Povinnost vykonat následně terapeutický program a prokázat způsobilost k řízení rovněž považují za adekvátní trest.

### 5.3. Nepřipoutání řidiče za jízdy bezpečnostním pásem

Tato podkapitola bude věnována středně závažnému přestupku, který je definován v ust. § 125c odst. 1 písm. k) ProvPoz – nepřipoutání za jízdy bezpečnostním pásem. Povinnost být za jízdy připoután bezpečnostním pásem vyplývá pro řidiče z ust. § 6 odst. 1 a) ProvPoz. Tentýž zákon však v § 6 odst. 2 stanovuje výjimky, kdy tato povinnost neplatí, a to konkrétně při couvání vozidla; pro řidiče, který nemůže užít bezpečnostní pás ze zdravotních důvodů a pro taxativně vymezené osoby – např. příslušníky bezpečnostních sborů, ozbrojených sil, obecní policie etc.<sup>120</sup>

Bezpečnostní pásy slouží především k zajištění ochrany před následky dopravních nehod, nárazů a zajišťují rovněž správné a spolehlivé fungování airbagů. V případě, že dojde k dopravní nehodě, tělo nepřipoutaného řidiče či pasažéra při nárazu pokračuje stejnou rychlostí, jakou měl vůz před nárazem. V takové rychlosti tělo narazí na čelní sklo, volant či airbagy.<sup>121</sup> Již došlo k mnoha dopravním nehodám, které skončily smrtí, a mnohdy byl smrtelný následek zapříčiněn nedodržením zákonné povinnosti používat za jízdy bezpečnostní pás. V mnoha případech by právě použití bezpečnostního pásu mohlo vážnost zranění minimalizovat, či dokonce zcela zabránit tragickým následkům.

Komentář k ust. 6 odst. 1 písm. a) ProvPoz uvádí: „*Na rozdíl od předchozí právní úpravy je řidič povinen být připoután na sedadle bezpečnostním pásem po celou dobu jízdy (nejde-li o výjimky obsažené v odstavci 2 tohoto paragrafu). Musí tak tedy učinit nejpozději před rozjetím vozidla, a nikoliv v průběhu jízdy. V opačném případě by takový řidič de facto porušil i pravidlo uvedené v § 5 odst. 1 písm. b), které mu ukládá plně se věnovat řízení vozidla.*“<sup>122</sup>

---

<sup>120</sup> § 6 odst. 2 ProvPoz.

<sup>121</sup> LEDABYLOVÁ, Petra. Nepřipoutaný pasažér při havárii vyletěl z vozu. *Policie.cz* [online]. 2023 [cit. 2024-02-25]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/nepripoutany-pasazer-pri-havarii-vyletel-z-vozu.aspx>.

<sup>122</sup> KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Beckovy texty zákonů s komentářem. V Praze: C. H. Beck, 2011.

V kasačních stížnostech, které jsou podávány k NSS, stěžovatelé často argumentují tím, že v případě přestupku nepřipoutání za jízdy nedošlo k naplnění materiální stránky přestupku. K tomuto se vyjádřil NSS v rozsudku ze dne 4. 5. 2017 č. j. 10 As 318/2016 - 46: „*Nerespektoval-li stěžovatel povinnost použít za jízdy bezpečnostní pás a naplnil-li tím formální znaky skutkové podstaty přestupku [§ 6 odst. 1 psím a) ProvPoz], je zásadně naplněn i znak materiální, ledaže by existovaly zvláštní okolnosti případu, jež by nebezpečnost příslušného jednání snižovaly natolik, že by materiální znak naplněn nebyl.*“<sup>123</sup>

Z judikатурní praxe vyplývá, že žaloby a kasační stížnosti zpravidla u správních soudů neuspějí. Toto tvrzení potvrzuje Usnesení NSS ze dne 19. 10. 2023 č. j. 10 As 134/2023 - 30 jímž byla kasační stížnost stěžovatele odmítnuta pro nepřijatelnost. Kasační stížnost směřovala proti rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 15. 5. 2023, č. j. 64 A 2/2023 - 41. Stěžovatel se daného přestupku dopustil tím, že dne 21. 6. 2022 kolem 18:35 nebyl jako řidič motorového vozidla za jízdy připoután bezpečnostním pásem. Tuto skutečnost dokládají svědectví dvou příslušníků Policie ČR, kteří během hlídky stěžovatele takto viděli při průjezdu kolem jeho auta.<sup>124</sup> Stěžovateli byla za přestupek uložena pokuta ve výši 2 000 Kč. Stěžovatel se proti rozhodnutí prvostupňového orgánu odvolal, přičemž odvolací orgán odvolání zamítl a potvrdil prvostupňové rozhodnutí. Stejně tak Krajský soud žalobu stěžovatele zamítl, protože výpověď policistů vyhodnotil jako konzistentní, věrohodnou a v zásadních věcech nerozpornou.<sup>125</sup>

Odkázal na rozsudek NSS ze dne 24. 7. 2014, č. j. 10 As 108/2014 - 25, kdy „*Nepřipoutání se během řízení motorového vozidla je typem přestupku, u kterého zásadně jako důkaz dostačují svědecké výpovědi.*“<sup>126</sup> NSS dospěl k názoru, že kasační stížnost je nepřijatelná, protože nepřesahuje vlastní zájmy stěžovatele.

### **5.3.1. Problematika zajištění připoutání spolujezdce za jízdy**

Na otázku, zda je řidič odpovědný za připoutání spolujezdce, podal odpověď ÚS ve svém nálezu II. ÚS 492/17. Jednalo se o případ, kdy řidič po požití alkoholu zapříčinil dopravní nehodu s následkem smrti svého bratra, který seděl

<sup>123</sup> Rozsudek NSS ze dne 4. 5. 2017, č. j. 10 As 318/2016 - 46.

<sup>124</sup> Usnesení NSS ze dne 19. 10. 2023, č. j. 10 As 134/2023 - 30.

<sup>125</sup> Tamtéž.

<sup>126</sup> Rozsudek NSS ze dne 24. 7. 2014, č. j. 10 As 108/2014 - 25.

na sedadle spolujezdce. Řidič se hájil skutečností, že spolujezdec nebyl za jízdy připoután bezpečnostním pásem.

Ač se v jádru věci jednalo o trestní rozhodnutí, tak je náleží ÚS významný z toho důvodu, že se vypořádával s rozpor, které panovaly mezi názory trestního a civilního kolegia NS v otázce, zda řidič vozidla odpovídá za připoutání spolujezdců. Trestní kolegium NS se ustálilo na právním názoru, že ze skutečnosti, že ustanovení § 9 odst. 1 písm. a) ProvPoz ukládá tuto povinnost přepravované osobě, nutně nevyplývá, že by stejná povinnost nevznikala i řidiči coby součástí povinnosti, jež mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 písm. i) ProvPoz. Pokud se přepravovaná osoba odmítne připoutat, nemá řidič dle názoru trestního kolegia NS vůbec zahajovat jízdu.<sup>127</sup> Opačný přístup zastávalo kolegium NS v civilních věcech, které dovozovalo, že řidič zásadně neodpovídá za splnění povinnosti dle ust. § 9 odst. 1 písm. a) ProvPoz přepravovanou osobou. Nelze tedy dovozovat povinnost řidiče zajistit připoutání se přepravované osoby bezpečnostním pásem, a to s výjimkami situací, v nichž by to vyžadovaly jedinečné okolnosti přepravované osoby, např. zdravotní stav či věk.<sup>128</sup>

ÚS zde judikoval, že „*ProvPoz neobsahuje žádnou explicitně formulovanou obecnou povinnost řidiče přímo zajistit použití bezpečnostního zádržného systému přepravovanými osobami, dokonce ani obecnou explicitně formulovanou povinnost je poučit o jejich vlastní povinnosti použít za jízdy zádržného bezpečnostního systému.*“<sup>129</sup>

Z nálezu vyplývá, že v případě, že jsou přepravovány dospělé, svéprávné osoby, není řidič odpovědný za jejich případné nepřipoutání. Domnívám se, že závěr, ke kterému ÚS ve svém nálezu došel, je správný. Lze předpokládat, že svéprávná osoba zná rizika, která hrozí v případě nepřipoutání se za jízdy a je s nimi srozuměna, a proto nelze požadovat po řidiči, aby zajišťoval a obligatorně kontroloval použití bezpečnostních pásů ostatních pasažérů.

---

<sup>127</sup> RÁZKOVÁ, Renata. *K POVINNOSTI ŘIDIČE ZAJISTIT PŘIPOUTÁNÍ SPOLUJEZDCE BEZPEČNOSTNÍM PÁSEM Z HLEDISKA JEHO TRESTNÍ ODPOVĚDNOSTI* [online]. 2018 [cit. 2024-02-15]. Dostupné z: <http://www.bulletin-advokacie.cz/k-povinnosti-ridice-zajistit-pripoutani-spolujezdce-bezpecnostnim-pasem-z-hlediska-jeho-trestni-odpovednosti>.

<sup>128</sup> Tamtéž.

<sup>129</sup> Nález II ÚS 492/17.

## 6. Správní tresty za dopravní přestupky

Cílem této kapitoly je shrnout správní tresty a sankce, které mohou být uloženy za dopravní přestupky, o kterých je pojednáváno v 5. kapitole této práce. PřesZ obecně umožňuje uložit tresty a ochranná opatření. Druhy jednotlivých trestů jsou stanoveny v ust. § 35 PřesZ – jedná se o napomenutí, pokutu, zákaz činnosti, propadnutí věci nebo náhradní hodnoty a zveřejnění rozhodnutí o přestupku.<sup>130</sup> Ochranná opatření jsou potom stanovena v ust. § 51 PřesZ – omezující opatření a zabránění věci nebo náhradní hodnoty.<sup>131</sup> V případě dopravních přestupků se ukládají pouze tresty, jelikož ochranná opatření se ze své povahy neužijí.<sup>132</sup> Ochranná opatření se neužívají, protože nemají sankční charakter, tedy účelem není způsobit újmu, nýbrž mají spíše preventivní funkci. Omezující opatření lze uložit, jen pokud to stanoví zákon – jedná se o přestupky proti veřejnému pořádku nebo proti občanskému soužití.<sup>133</sup> Zabránění věci lze uložit, pokud obviněnému nebyla uložena sankce propadnutí věci, jestliže věc náleží pachateli přestupku, kterého nelze za přestupek stíhat, nebo nenáleží či zcela nenáleží pachateli přestupku.

Účelem správního trestu je především ochrana společnosti, přičemž ochrana je realizována tím, že uložený trest má zabránit osobě, která byla uznána vinnou ze spáchání přestupku, v dalším páčání přestupkové činnosti, a tím ji donutit k respektování zákona.<sup>134</sup> ProvPoz k jednotlivým skutkovým podstatám stanovuje druh sankce. Nejčastěji se jedná o pokutu. ProvPoz stanoví její výši, která je diferencovaná podle typové závažnosti jednotlivých přestupků a výše je vymezena minimální spodní a maximální horní hranicí. Dále stanovuje správní trest zákazu činnosti a jeho výměru.<sup>135</sup>

Hovoříme-li o přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2–4 ProvPoz, za překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km.h<sup>-1</sup> a více nebo mimo obec o 50 km.h<sup>-1</sup> a více, se uloží správní trest pokuty v rozmezí od 7000 Kč

---

<sup>130</sup> § 35 PřesZ.

<sup>131</sup> § 51 PřesZ.

<sup>132</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006.* 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, str. 181.

<sup>133</sup> § 5, § 7 zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích.

<sup>134</sup> FIALA, Zdeněk; FRUMAROVÁ, Kateřina; HORZINKOVÁ, Eva a ŠKUREK, Martin. *Správní právo trestní.* 2. aktualizované vydání. Student (Leges). Praha: Leges, 2021, str. 105.

<sup>135</sup> VETEŠNÍK, Pavel; JEMELKA, Luboš; POTĚŠIL, Lukáš; VETEŠNÍKOVÁ, Eva; ADAMEOVÁ, Zuzana et al. *Dopravní právo.* Praktická knihovna (C. H. Beck). V Praze: C. H. Beck, 2016, str. 202.

do 25 000 Kč a současně s pokutou se obligatorně uloží také správní trest zákazu činnosti na dobu od 6 do 18 měsíců.

Za překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 20 km.h<sup>-1</sup> a více nebo mimo obec o 30 km.h<sup>-1</sup> a více, hrozí správní trest pokuty ve rozmezí od 4 000 Kč do 10 000 Kč. Při spáchání tohoto přestupku lze uložit pokutu i příkazem na místě v rozmezí od 2500 Kč do 3500 Kč.

Za překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 10 km.h<sup>-1</sup> hrozí správní trest pokuty v rozmezí od 2 000 Kč do 5 000 Kč. Tento přestupek může být rovněž vyřízen příkazem na místě, kterým lze uložit pokutu v rozmezí od 1500 Kč do 2000 Kč.

Za řízení bezprostředně po požití alkoholu nebo jiné návykové látky dle § 125c odst. 1 písm. c) se uloží pokuta v rozmezí od 7000 Kč do 25000 Kč a obligatorně se uloží rovněž zákaz činnosti na dobu od 6 do 18 měsíců.

Za nepřipoutání za jízdy bezpečnostním pásem dle § 125c odst. 1 písm. k) se uloží pokuta v rozmezí od 2000 Kč do 5000 Kč a lze jej vyřídit příkazem na místě pokutou ve výši do 1500 Kč.

Při ukládání sankcí za dopravní přestupky by měl správní orgán klást důraz na ochranu zákonem chráněného zájmu, kterým je zejména bezpečnost silničního provozu.<sup>136</sup> Zároveň by měl být každý přestupek posuzován individuálně s přihlédnutím k tomu, za jakých okolností byl spáchán. Těmito okolnostmi může být jednak druh a závažnost daného přestupku, místo spáchání – zda byl přestupek spáchán v obci nebo mimo obec, čas spáchání přestupku – zda byl spáchán v době, kdy je hustý provoz nebo v nočních hodinách etc. Na základě těchto okolností poté při ukládání druhu a výměry sankce správní orgán používá institutu zvaného diskreční pravomoc neboli správní uvážení. Tento institut jednoduše spočívá v možnosti správního orgánu uvážít, jakou výši pokuty z rozmezí, které ukládá ProvPoz za daný přestupek, uloží. Nesmí však docházet ke zneužití diskreční pravomoci, protože případný excés neboli překročení mezí správního uvážení způsobuje nezákonnost správního aktu.<sup>137</sup>

---

<sup>136</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006.* 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, str. 169.

<sup>137</sup> KOPECKÝ, Martin. *Správní právo: obecná část.* 3. vydání. Beckovy právnické učebnice. V Praze: C. H. Beck, 2023, str. 58.

## 7. Bodový systém

K dopravním přestupkům se neodmyslitelně váže bodový systém. Z toho důvodu v této kapitole stručně shrnu základní principy s ohledem na novelu ProvPoz. Institut bodového hodnocení byl do ProvPoz začleněn zákonem č. 411/2005 Sb., a to vložním V. hlavy.<sup>138</sup> Současný ProvPoz pojednává o bodovém hodnocení v § 123a a násl. Důvodová zpráva k zákonu uvádí, že: *„Bodový systém obecně spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel jsou za vybrané přestupky a trestné činy proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zaznamenávány „trestné“ body do určité výše, popřípadě odečítány od předem stanoveného základu. Tyto body nejsou sankcí za přestupek nebo trestem za trestný čin, jsou pouze administrativním opatřením ohodnocujícím nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu a registrujícím jeho spáchání.“*<sup>139</sup>

Dle důvodové zprávy tedy bodové hodnocení nemá být sankcí za přestupek. Z tohoto důvodu není bodové hodnocení součástí kapitoly správních trestů a sankcí za přestupky, ale je o této problematice pojednáváno odděleně.

Ve druhé kapitole této práce bylo zmíněno, že ProvPoz prošel poměrně významnou novelou, která přinesla změny i pro bodový systém. Předchozí právní úprava stanovovala pět kategorií bodového hodnocení. Nyní jsou kategorie pouze tři, a to s hodnotami 6 bodů, 4 body a 2 body.

Od 1. 1. 2024 je také možné žádat o zasílání notifikací o změně bodového konta řidiče. K odběru notifikací se řidič může přihlásit přes Portál dopravy a zvolit jednu z možností zasílání notifikací, a to buď prostřednictvím SMS zpráv, e-mailu, nebo může využít aplikační notifikace v prostředí Portálu dopravy a Portálu občana.<sup>140</sup> Jednotlivé body jsou ukládány za dopravní přestupky, a to podle závažnosti daného přestupku.

Následující tabulky znázorňují aktuální rozmezí pokut, které lze za daný přestupek udělit na místě, dále výši pokuty, kterou lze udělit, bude-li přestupek projednáván v rámci správního řízení, trestné body, které lze za přestupek udělit

---

<sup>138</sup> VETEŠNÍK, Pavel; JEMELKA, Luboš; POTĚŠIL, Lukáš; VETEŠNÍKOVÁ, Eva; ADAMEOVÁ, Zuzana et al. *Dopravní právo*. Praktická knihovna (C. H. Beck). V Praze: C. H. Beck, 2016, str. 395.

<sup>139</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb.

<sup>140</sup> ŠLEZINGR, Radim. *Novinky pro řidiče v roce 2024: tady je přehled nejdůležitějších změn* [online]. 2023 [cit. 2024-02-08]. Dostupné z: <https://www.tipcars.com/magazin/nase-tema/novinky-2024-prehled-ridici-zmeny-pravidla-bodovy-system-alkohol-522023.html>.



a dobu zákazu řízení motorového vozidla. Tabulky se vztahují především k přestupkům, o kterých bylo pojednááno v předchozích kapitolách.

### Tabulka č. 1 – Překročení rychlosti

#### Překročení rychlosti

Přestupek	Pokuta na místě	Pokuta ve správním řízení	Trestné body	Zákaz řízení
o 40 km/h v obci (o 50 km/h mimo obec) a více	-	7 000 - 25 000 Kč	6	6 až 18 měsíců
o 20 km/h v obci (o 30 km/h mimo obec) a více	2 500 - 3 000 Kč	4 000 - 10 000 Kč	4	-
o 10 km/h a více v obci nebo mimo ní	1 500 - 2 000 Kč	2 000 - 5 000 Kč	2	-
o méně než 10 km/h v obci nebo mimo ní	do 1 500 Kč	2 000 - 5 000 Kč	-	-

Zdroj: *Bodový systém a pokuty* [online]. 2023 [cit. 2024-02-08]. Dostupné z: <https://www.cebia.cz/novinky/rady-a-tipy/novela-silnicniho-zakona-prehled-zmen-pro-rok-2024>.

### Tabulka č. 2 – Požití návykové látky

#### Jízda pod vlivem návykových látek

Přestupek	Pokuta na místě	Pokuta ve správním řízení	Trestné body	Zákaz řízení
Jízda pod vlivem alkoholu nebo drog	-	7 000 - 20 000 Kč	6 (nad 0,3 promile)	6 - 18 měsíců
Stav vylučující způsobilost	-	7 000 - 50 000 Kč	6	6 - 18 měsíců
Odmítnutí testu na alkohol a drogy	-	25 000 - 75 000 Kč	6	18 - 36 měsíců

Zdroj: *Bodový systém a pokuty* [online]. 2023 [cit. 2024-02-08]. Dostupné z: <https://www.cebia.cz/novinky/rady-a-tipy/novela-silnicniho-zakona-prehled-zmen-pro-rok-2024>.

### Tabulka č. 3 – Středně závažné dopravní přestupky

#### Středně závažné přestupky

Přestupek	Pokuta na místě	Pokuta ve správním řízení	Trestné body	Zákaz řízení
Držení telefonu při řízení	2 500 - 3 500 Kč	4 000 - 10 000 Kč	4	-
Jízda bez pásů, dítě bez autosedačky	1 500 - 2 000 Kč	2 000 - 5 000 Kč	4	-
Nedání přednosti v jízdě	2 500 - 3 500 Kč	4 000 - 10 000 Kč	4	-
Ohrožení při přejíždění z pruhu do pruhu	1 500 - 2 000 Kč	2 000 - 5 000 Kč	4	-
Jízda na motocyklu bez ochranné přilby	1 500 - 2 000 Kč	2 000 - 5 000 Kč	4	-
Řízení bez řidičského oprávnění	-	25 000 - 75 000 Kč	4	18 až 36 měsíců
Jízda se zadržným řidičským průkazem	-	7 000 - 25 000 Kč	4	6 - 18 měsíců

Tabulka č. 3 – Středně závažné dopravní přestupky

Zdroj: *Bodový systém a pokuty* [online]. 2023 [cit. 2024-02-08]. Dostupné z: <https://www.cebia.cz/novinky/rady-a-tipy/novela-silnicniho-zakona-prehled-zmen-pro-rok-2024>.

Domnívám se, že trestné body, které jsou udělovány za přestupky překročení rychlosti a požití návykové látky, odpovídají nebezpečí, které představují pro bezpečnost a další účastníky silničního provozu.

Ovšem podíváme-li se na tabulku č. 3 znázorňující bodové ohodnocení středně závažných přestupků, zjistíme, že jsou zde přestupky ohodnoceny stejným počtem bodů, ačkoliv závažnost jednotlivých přestupků je poměrně rozdílná. Přestupek „jízda bez bezpečnostního pásu“ je ohodnocena stejným počtem trestných bodů jako „řízení bez řidičského oprávnění“ či „nedání přednosti v jízdě“. V případě jízdy bez bezpečnostních pásů považuji uložení čtyř trestných bodů za poměrně přísné. Jízdu bez řidičského oprávnění nebo nedání přednosti považuji za mnohem nebezpečnější, než je jízda bez bezpečnostního pásu. Nedání přednosti v jízdě může mít nedozírné následky a zapříčinit i velmi vážnou dopravní nehodu. Tím jsou samozřejmě podstatně ohroženi ostatní účastníci silničního provozu, zatímco jízdou bez bezpečnostního pásu ohrožuje řidič pouze sebe samého, nikoli

ostatní účastníky provozu, jako je tomu právě u nedání přednosti v jízdě. Stejně tak následky nepoužití pásu ponese pouze řidič, nikoliv ostatní účastníci.

Nerozporuji, že použití bezpečnostního pásu je za jízdy důležité. Mimo jiné tuto povinnost samozřejmě ukládá i zákon. Navrhovala bych však, aby počet trestných bodů za tento přestupek byl snížen například na dva trestné body a byl současně ponechán správní trest pokuty.

## Závěr

Oblast dopravních přestupků považuji za velmi zajímavou, ačkoliv právní úprava s sebou nese určitá úskalí. Diplomová práce stanovila dva hlavní cíle: popsat průběh řízení o dopravním přestupku se zaměřením na instituty vztahující se především k dopravě; druhým cílem bylo kriticky zhodnotit aktuální právní úpravu a některé problematické aspekty konkrétních dopravních přestupků s ohledem na novelu ProvPoz. ProvPoz obsahuje mnoho skutkových podstat, a proto není možné v rozsahu diplomové práce věnovat pozornost každé jednotlivé skutkové podstatě. Zvolila jsem tedy tři přestupky, které považuji za nejčastěji páchané a zároveň zajímavé.

Novela ProvPoz zakotvila několik významných změn. Některé změny lze považovat za velmi žádoucí a přínosné, jelikož přinesly zjednodušení některých institutů – například bodového systému. Domnívám se však, že v současné době velmi hustého provozu a narůstající agrese při řízení motorových vozidel by byly žádoucí i jiné změny než pouze zpříšňování pokut a umožnění řízení s mentorem. ProvPoz nezakotvuje takřka žádná preventivní opatření, aby bylo předcházeno páchání dopravních přestupků. Naopak se domnívám, že překročení nejvyšší dovolené rychlosti je často ze strany Policie ČR a správních orgánů vítáno, jelikož pokuty za tento přestupek jsou výhodným zdrojem příjmů. Ačkoliv může toto tvrzení působit příliš přísně, až možná odvážně, v praxi lze vyzorovat, že úseková a jiná měření jsou umisťována i do oblastí, kde je to zcela neúčelné z pohledu zájmu společnosti, kterým by měla být bezpečnost na pozemních komunikacích.

K překročení rychlosti často dochází v úsecích, kde je bezdůvodně snížena rychlost. Regulace rychlosti by měla být zaměřena na opravdu riziková a nepřehledná místa, nebo na místa, kde je zvýšený výskyt chodců. V České republice je nespočet míst, kde by bylo vhodné zvýšit nejvyšší dovolenou rychlost. Zároveň by neměla být striktně postihována některá bagatelní překročení rychlosti, jako je např. o 5 km/h. Při jízdě je mnohdy obtížné udržet předepsanou rychlost po celou dobu průjezdu daným úsekem. Řidič by měl především věnovat pozornost řízení, a ne striktně dodržet číslo na tachometru.

Nedostatky vnímám také v mnohdy až nesmyslném a striktním dodržování úředního postupu, což má za následek vznik absurdních situací. Příznačným případem je spáchání přestupku v domnění, že se jedná o krajní nouzi, který byl

rozebrán v kapitole páté o překročení rychlosti. Zásadní nedostatek spatřuji v absenci řešení případů, kdy je sice přestupek spáchán, ale nelze jej zcela zahrnout pod institut krajní nouze. Zároveň považuji téměř za nemorální jej sankcionovat stejnými tresty jako za vědomé a úmyslné porušování předpisů.

Měl by být také kladen větší důraz na rozlišování škodlivosti jednotlivých přestupků a více daná jednání posuzovat s ohledem na okolnosti případu, tedy posuzovat je více individuálně.

Optimisticky lze nahlížet na právní úpravu v oblasti přestupků spojených s požitím alkoholu nebo jiných návykových látek. Zde hodnotím právní úpravu jako adekvátní. Ačkoliv je mnoho států benevolentnějších, co se týče přístupu k řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu, schvaluji skutečnost, že v České republice platí nulová tolerance alkoholu v krvi. Řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky považuji za jedno z nejnebezpečnějších jednání v dopravě.

V právní úpravě přestupku jízdy bez bezpečnostního pásu bych navrhovala snížení bodů, jelikož mám za to, že bodové ohodnocení je příliš přísné ve vztahu k jiným přestupkům, které považuji za škodlivější pro společnost.

Domnívám se, že cíle, které jsem si vytyčila v úvodu práce, jsem v rozsahu odpovídajícím diplomové práci adekvátně naplnila a poskytla čtenáři ucelenou analýzu přestupkového řízení o dopravním přestupku a některé problematické aspekty vybraných přestupků v dopravě. Právní úpravu jsem hodnotila průběžně napříč diplomovou prací. Výsledkem tedy je, že ačkoliv již prošla několika novelizacemi, stále je mnoho oblastí, které potřebují více pozornosti a úprav.

Závěrem tedy shrnuji, že do značné míry právní úprava přispívá k dosažení cíle, ke kterému byla určena. Považuji však za nezbytné provést některé úpravy, na které jsem v práci upozornila, aby mohl ProvPoz zcela naplnit cíl, ke kterému byl vytvořen, a tím je zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

## Resumé

This diploma thesis's points of interest are proceedings regarding traffic offenses and selected factual elements from the Road Act. The Road Act contains numerous factual elements, so it is not possible to analyse each individual factual element within the scope of the thesis. Therefore, I have chosen three offenses that I consider to be the most commonly committed and interesting.

On January 1, 2024, an amendment to the Road Act came into effect, bringing about numerous changes. Some of these changes can be considered highly desirable and beneficial, as they simplified certain institutes, such as the point system. However, I believe that in the current era of dense traffic and increasing aggression in motor vehicle operation, it would be desirable to introduce other changes beyond just tightening fines and allowing supervised driving. The Road Act scarcely anchors any preventive measures to deter the commission of traffic offenses.

The first part of the thesis is dedicated to fundamental concepts essential for understanding the context and subsequent chapters. The second chapter focuses on the legal framework, encompassing sources related to traffic offenses. The third chapter discusses offense proceedings. Following the offense proceedings is the fourth chapter concerning expedited proceedings. The fifth chapter receives the most attention, delving into individual offenses and the analysis of interesting institutes. Initially, I address the violation of the maximum allowable speed. Given the multifaceted nature of this offense, I explore practical decision-making, the doctrine of extreme necessity, and speed measurement. The subsequent section is dedicated to driving immediately after consuming alcohol or other addictive substances. This issue primarily involves distinguishing between an offense and a criminal act, as well as determining the level of alcohol or drugs in the blood. The last subsection pertains to the offense of not wearing a seatbelt. In the sixth chapter, administrative penalties applicable to offenses are summarized, and the final chapter is devoted to the point system closely associated with traffic offenses.

I believe that the objectives outlined in the introduction of the thesis have been adequately fulfilled within its scope, providing the reader with a comprehensive summary of offense proceedings regarding traffic offenses

and addressing some problematic aspects of the most commonly committed offenses in transportation.

In conclusion, I summarize that while legal framework certainly contributes to achieving its intended goal, it is essential to make certain adjustments, as highlighted in the thesis, to ensure that the Road Act fully achieves its purpose of ensuring safety traffic flow on roadways.

## Seznam použitých zdrojů

### KNIŽNÍ LITERATURA

- 1) BLAŽEJOVSKÝ, Marek. *Drogy v dopravě*. Praha: Wolters Kluwer, 2015, ISBN 978-80-7478-903-8.
- 2) FIALA, Zdeněk; FRUMAROVÁ, Kateřina; HORZINKOVÁ, Eva a ŠKUREK, Martin. *Správní právo trestní*. 2. aktualizované vydání. Student (Leges). Praha: Leges, 2021. ISBN 978-80-7502-531-9.
- 3) FRUMAROVÁ, Kateřina; GRYGAR, Tomáš; POUPEROVÁ, Olga a ŠKUREK, Martin. *Správní právo procesní*. Academia iuris (C.H. Beck). V Praze: C.H. Beck, 2021. ISBN 978-80-7400-827-6.
- 4) HRDLIČKA, Petr; KNĚŽÍNEK, Jan a MLSNA, Petr. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009. ISBN 978-80-7357-477-2.
- 5) KOPECKÝ, Martin. *Správní právo: obecná část*. 3. vydání. Beckovy právnické učebnice. V Praze: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-919-8.
- 6) KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Beckovy texty zákonů s komentářem. V Praze: C.H. Beck, 2011. ISBN 978-80-7400-418-6.
- 7) KUČEROVÁ, H.; HORZINKOVÁ, E.: *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2019. ISBN 978-80-7502-211-0.
- 8) KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006. ISBN 80-7201-613-X.
- 9) KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 4 vydání. Praha: Leges, 2018, ISBN 978-80-7502-292-9.
- 10) PRÁŠKOVÁ, Helena. *Přestupkové právo*. 2. aktualizované vydání. Teoretik. Praha: Leges, 2022. ISBN 978-80-7502-612-5.
- 11) VETEŠNÍK, Pavel; JEMELKA, Luboš; POTĚŠIL, Lukáš; VETEŠNÍKOVÁ, Eva; ADAMEOVÁ, Zuzana et al. *Dopravní právo*. Praktická knihovna (C.H. Beck). V Praze: C.H. Beck, 2016, ISBN 978-80-7400-409-4.



## INTERNETOVÉ ZDROJE

- 1) BLECHA, TOMÁŠ, 2023 *interview s odborníkem na dopravu*, 26.9.2023 [cit. 2024-02-08]. Dostupné z: <https://www.stream.cz/podcast-s-autokultem/150-km-h-zmeny-bodoveho-systemu-a-mereni-rychlosti-64665901>.
- 2) *Bodový systém a pokuty* [online]. 2023 [cit. 2024-02-08]. Dostupné z: <https://www.cebia.cz/novinky/rady-a-tipy/novela-silnicniho-zakona-prehled-zmen-pro-rok-2024>.
- 3) HODBOŮ, MICHAL, 2023 *interview se zástupcem šéfa dopravní policie*, 5.8.2023 [cit. 2024-02-10]. Dostupné z: <https://radiozurnal.rozhlas.cz/stale-vice-ridicu-odmita-dechovou-zkousku-nove-sankce-pro-ne-budou-velkym-9046744>.
- 4) Jak se měří rychlost v ČR? - Kompletní souhrn (2022). *Antiradary.net* [online]. 2014, 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: [https://www.antiradary.net/Jak-se-meri-v-CR/#lasery\\_lidar](https://www.antiradary.net/Jak-se-meri-v-CR/#lasery_lidar).
- 5) JEMELKA, Luboš, PONDĚLÍČKOVÁ, Klára, BOHADLO, David. *Správní řád. 7. vydání: Komentář*. In: Beck-online [právní informační systém]. Nakladatelství C. H. Beck [cit. 2024-3-2]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz>.
- 6) KADAŇKOVÁ, Karolína. *Novela silničního zákona – Změny v bodovém systému a další novinky*. Online. 2024. Dostupné z: <https://advokat-cejkova.cz/blog/novela-silnicniho-zakona-zmeny-v-bodovem-systemu-a-dalsi-novinky/> [cit. 2024-02-19].
- 7) KUČERA, Jiří. *Alkohol za volantem. Právní pomoc srozumitelně a efektivně* [online]. Praha: Advokátní kancelář Kučera & Associates. 2019 [cit. 2023-12-20]. Dostupné z: <https://www.kuceralegal.cz/alkohol-za-volantem/>.
- 8) LEDABYLOVÁ, Petra. *Nepřipoutaný pasažér při havárii vyletěl z vozu*. *Policie.cz* [online]. 2023 [cit. 2024-02-25]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/nepripoutany-pasazer-pri-havarii-vyletel-z-vozu.aspx>.
- 9) MERGENTAL, Aleš. *Policisté doprovodili rodičí ženu*. *Policie.cz* [online]. 2014 [cit. 2024-02-29]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/policiste-doprovodili-rodici-zenu.aspx>.
- 10) PIŇOS, Pavel. *Novela zákona o provozu na pozemních komunikacích – co se od ledna pro řidiče změni? HSP & Partners advokátní kancelář s.r.o.* [online]. 2023 [cit. 2023-10-28]. Dostupné z: <https://akhsp.cz/novela-zakona-o-provozu-na-pozemnich-komunikacich-co-se-od-ledna-pro-ridice-zmeni/>.
- 11) POŘÍZEK, Ondřej. *Vozíčkář Petr vezl rodičí ženu do nemocnice, úřady mu sebraly řidičák. Absurdní, říká expert* [online]. 2023 [cit. 2024-02-24]. Dostupné z: <https://cnn.iprima.cz/clanek-vozickar-spechal-s-pritelkyni-do-porodnice-kvuli-rychle-jizde-prisel-o-ridicky-prukaz-197392>

- 12) RUBEŠOVÁ, Michaela. *Řízení pod vlivem omamných látek* [online]. 2021 [cit. 2023-12-20]. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/rizeni-pod-vlivem-omamnych-latek>.
- 13) ŠLEZINGR, Radim. *Novinky pro řidiče v roce 2024: tady je přehled nejdůležitějších změn* [online]. 2023 [cit. 2024-02-08]. Dostupné z: <https://www.tipcars.com/magazin/nase-tema/novinky-2024-prehled-ridici-zmeny-pravidla-bodovy-system-alkohol-522023.html>.
- 14) ZACHOVALOVÁ, Tereza a Simona ŠNEVAJSOVÁ. *Novela zákona o silničním provozu. Zákony pro lidi* [online]. 2023 [cit. 2023-10-28]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/blog/novela-zakona-o-silnicnim-provozu.htm>.

## ODBORNÉ ČLÁNKY

- 1) HOLČAPEK, Michal. *Řidič pod vlivem návykových látek (včetně alkoholu). Bezpečnostní teorie a praxe.* 2018, (1). Dostupné z: <https://veda.polac.cz/wp-content/uploads/2018/11/012018Řidiči-pod-vlivem-navykovych-latek.pdf>.
- 2) HOLOUBEK, Tomáš. *Materiální stránka přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích – překročení nejvyšší dovolené rychlosti.* Online. 2016. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/materialni-stranka-prestupku-proti-bezpecnosti-a-plynulosti-provozu-na-pozemnich-komunikacich-prekroceni-nejvyssi-dovolene-rychlosti-102203.html>. [cit. 2023-11-28].
- 3) JÍLEK, Jindřich. *Epravo.cz.* Online. 2020. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/urceni-hranice-mezí-prestupkem-a-trestnym-cinem-v-doprave-pri-poziti-alkoholu-110783.html>.
- 4) KLEPRLÍK, Jaroslav a SVĚTLÁ, Klára. *Přestupky v silniční dopravě v České republice, bodový systém řidičů v České republice, Německu a Polsku a řešení dopravního přestupku policií ČR a na obecním úřadu obce s rozšířenou působností s návrhy změn.* *Perner's Contacts* [online]. 2021, (16) [cit. 2024-03-07]. Dostupné z: <https://pernerscontacts.upce.cz/index.php/perner/article/view/1695>.
- 5) KOLMAN, Petr. *Správní právo trestní: Žaloba proti příkazu vydanému na místě.* *Advokatnídeník.cz* [online]. 2022 [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: [https://advokatnidenik.cz/2022/04/25/spravni-pravo-trestni-zaloba-proti-prikazu-vydanemu-na-miste/#\\_ftn4](https://advokatnidenik.cz/2022/04/25/spravni-pravo-trestni-zaloba-proti-prikazu-vydanemu-na-miste/#_ftn4).
- 6) PŘICHYSTALOVÁ, Lenka. *Krajní nouze jako okolnost vylučující protiprávnost u přestupků.* *Epravo.cz* [online]. 2015 [cit. 2024-02-22]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/krajni-nouze-jako-okolnost-vylucujici-protipravnost-u-prestupku-98771.html>.

- 7) RÁZKOVÁ, Renata. *K POVINNOSTI ŘIDIČE ZAJISTIT PŘIPOUTÁNÍ SPOLUJEZDCE BEZPEČNOSTNÍM PÁSEM Z HLEDISKA JEHO TRESTNÍ ODPOVĚDNOSTI* [online]. 2018 [cit. 2024-02-15]. Dostupné z: <http://www.bulletin-advokacie.cz/k-povinnosti-ridice-zajistit-pripoutani-spolujezdce-bezpecnostnim-pasem-z-hlediska-jeho-trestni-odpovednosti>.

## **PRÁVNÍ PŘEDPISY**

- 1) Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky, ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb.,
- 2) Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů.
- 3) Zákon č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích.
- 4) Zákon č. 254/2019 Sb., o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech.
- 5) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- 6) Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.
- 7) Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.
- 8) Zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii.
- 9) Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek.

## **JUDIKATURA**

- 1) Nález II ÚS 492/17
- 2) Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 26.2.2010, č. j. 58 Ca 46/2009-37.
- 3) Rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 9.9.2021, sp. zn. 44 A 95/2019.
- 4) Rozsudek NSS ze dne 04.05.2017, č. j. 10 As 318/2016-46.
- 5) Rozsudek NSS ze dne 12.02.2015, č. j. 3 As 92/2014-32.
- 6) Rozsudek NSS ze dne 14.12.2009, sp. zn. 5 AS 104/2008.
- 7) Rozsudek NSS ze dne 14.12.2016, č. j. 10 As 228/2016.
- 8) Rozsudek NSS ze dne 22. listopadu 2007, sp. zn. 5 As 42/2007.
- 9) Rozsudek NSS ze dne 24.7.2014, č. j. 10 As 108/2014-25.
- 10) Rozsudek NSS ze dne 8.12.2022, sp. zn. 8 AS 322/2021.
- 11) Usnesení NS ČR ze dne 12.5.2010, sp. zn. 8 Tdo 449/2010.
- 12) Usnesení NSS ze dne 19.10.2023, č. j. 10 As 134/2023-30.

## **DALŠÍ ROZHODNUTÍ**

- 1) Rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 16.12.2022, č. j. MHMP 2348193/2022/Kor.
- 2) Rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 22.08.2023, č. j. MHMP 1754143/2023/Kor.
- 3) Rozhodnutí Magistrátu města Ostravy ze dne 28.6.2022, sp. zn. S-SMO/114273/22/DSC.
- 4) Rozhodnutí Magistrátu města Plzeň ze dne 19.5.2023, sp. zn. SZ MMP/059782/23.
- 5) Rozhodnutí Magistrátu města Plzeň ze dne 25.8.2023, sp. zn. MMP/270454/23.
- 6) Rozhodnutí Magistrátu města Ústí nad Labem ze dne 7.3.2022, sp. zn. MMUL/OPA/ODN/5.

## **OSTATNÍ ZDROJE**

- 1) Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákona 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.

## **Abstract and Key Words**

Title: Breach of Traffic Regulations as an Administrative Infraction.

Abstract: The topic of the diploma thesis is the Breach of Traffic Regulations as an Administrative Infraction. The thesis is focused on chosen offenses at the field of a road transport sector that violate the safety of traffic and proceedings regarding traffic offenses. On January 1, 2024, an amendment to Act No. 361/2000 Coll., Road Act entered into force. The question is: Does the legal regulation of traffic offenses contribute to achieving the intended goal?

Key words: administrative law – traffic offence – road transport sector – amendment to Act no. 361/2000 concerning road traffic and amending certain acts – speeding offences