

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická



Diplomová práce

**PŘESTUPKY NA POZEMNÍCH
KOMUNIKACÍCH V TEORII A PRAXI**

Anna Mihinová

Plzeň, 2020

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

Katedra správního práva

Studijní program: Právo a právní věda

Studijní obor: Právo

Diplomová práce

**PŘESTUPKY NA POZEMNÍCH
KOMUNIKACÍCH V TEORII A PRAXI**

Anna Mihinová

Vedoucí práce: JUDr. Milan Podhrázký, Ph.D.

Plzeň, 2020

Prohlášení

„Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracovala samostatně a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala, způsobem ve vědecké práci obvyklým.“

V Plzni, duben 2020

Anna Mihinová

Poděkování

V první řadě si dovoluji poděkovat JUDr. Milanu Podhrázkému, Ph.D. za cenné rady, odborné vedení a věcné připomínky k této diplomové práci, a stejně tak za vstřícnost a trpělivost, kterou se mnou při konzultacích této práce měl. Dále bych chtěla poděkovat kolegům z právního oddělení TRINITY BANK, díky nimž jsem při studiu načerpala praktické zkušenosti, které byly zúročeny i při psaní této diplomové práce. Na závěr patří velký dík mé rodině, partnerovi a jeho rodičům za trpělivost, kterou se mnou během studia měli, jakožto i za jejich podněty k této diplomové práci.

Obsah

OBSAH	2
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	4
ÚVOD	1
1. HISTORICKÝ EXKURZ	3
1.1. Před vznikem První republiky.....	3
1.2. Vývoj v letech 1918–1945.....	4
1.3. Vývoj mezi lety 1945–1989.....	6
1.4. Po roce 1989.....	8
2. ZÁKLADNÍ POJMY	10
2.1. Přestupek.....	10
2.1.1. Definice přestupku a jeho vymezení.....	10
2.1.2. Znaký přestupku.....	12
2.1.2.1. Formální znaky.....	12
2.1.2.2. Materiální znak.....	14
2.2. Dopravní přestupek.....	15
2.3. Bodový systém.....	17
2.3.1. Obecně o bodovém systému.....	17
2.3.2. Bodový systém ve světle ústavnosti.....	19
2.3.3. Reforma bodového systému.....	20
3. PRAMENY PRÁVNÍ ÚPRAVY	26
3.1. Ústavní právo a mezinárodní smlouvy.....	26
3.2. Právo Evropské unie.....	27
3.3. Zákonné a podzákonné právní normy.....	30
3.3.1. Novela zákona o provozu na pozemních komunikacích.....	31
3.4. Judikatura.....	34
4. ŘÍZENÍ O DOPRAVNÍCH PŘESTUPCÍCH	36
4.1. Obecně k přestupkovému řízení.....	36
4.2. Postup před zahájením řízení.....	36
4.2.1. Vysvětlení.....	37
4.2.1.1. Právo nevypovídat vs objektivní odpovědnost provozovatele.....	39
4.3. Nálezací řízení.....	43
4.3.1. Příkaz.....	43
4.3.2. Příkaz na místě.....	45
4.3.3. „Pojištění“ proti pokutám.....	47
5. VYBRANÉ PŘESTUPKY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	50
5.1. Přestupky v souvislosti s rychlostí jízdy.....	50
5.1.1. Překročení nejvyšší povolené rychlosti.....	53
5.1.2. Bezdůvodně pomalá jízda.....	55
5.1.3. Použití antiradaru.....	57
5.2. Přestupky v souvislosti s požitím alkoholu a jiných návykových látek.....	58

5.2.1.	Řízení pod vlivem alkoholu	58
5.2.1.1.	Zjišťování přítomnosti alkoholu	60
5.2.2.	Řízení pod vlivem návykové látky	63
5.2.2.1.	Zjišťování přítomnosti návykových látek	65
5.3.	Ostatní vybrané přestupky související s bezpečností provozu	66
5.3.1.	Nepoužití bezpečnostního pásu	66
5.3.2.	Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení	69
6.	NÁVRHY DE LEGE FERENDA	72
6.1.	Problematika autoškol	72
6.2.	Opatření ve vztahu k držitelům řidičského oprávnění	75
6.3.	Problematika silniční cyklistiky	76
6.4.	Výše pokut dle příjmu pachatele	77
	ZÁVĚR	80
	RESUMÉ	83
	POUŽITÉ ZDROJE	84
	Knížní publikace	84
	Odborné články	85
	Legislativní dokumenty	88
	Zákonné právní normy	88
	Podzákonné právní normy	90
	Mezinárodní dokumenty	91
	Legislativní dokumenty Evropské Unie	91
	Důvodové zprávy	92
	Judikatura	92
	Nálezy Ústavního soudu	92
	Rozhodnutí Nejvyššího správního soudu	93
	Rozhodnutí Nejvyššího soudu	95
	Rozhodnutí Krajských soudů	95
	Rozhodnutí Okresních soudů	96
	Rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva	96
	Ostatní zdroje	96

Seznam použitých zkratk

EU	Evropská unie
LZPS	Listina základních práv a svobod
NS	Nejvyšší soud České republiky
NSS	Nejvyšší správní soud České republiky
ObcPol	Zákon o obecní policii
PČR	Policie České republiky
ProvPoz	Zákon o provozu na pozemních komunikacích
ProvVoz	Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
PřesZ	Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich
PřesZ 1990	Zákon o přestupcích z roku 1990
SŘ	Správní řád
SŘS	Soudní řád správní
TrZ	Trestní zákoník
Ústava	Ústava České republiky
Ústavní soud	Ústavní soud České republiky
zákon o PČR	Zákon o Policii ČR
ZpMotVoz	Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

Úvod

Název této diplomové práce zní „*Přestupky na pozemních komunikacích v teorii a praxi*“. Jak samotný název práce napovídá, dopravní přestupkové právo je oborem s velkým přesahem do praktického života a skýtá mnoho aspektů, které, ačkoliv na papíře se zdají být logické a spravedlivé, se v praxi jeví jako problematické a jejich aplikace je často ohýbána ze strany správních orgánů k účelům, které ne vždy korespondují s účelem dopravního přestupkového práva, tedy ochranou společensky chráněných zájmů.

V současné době se prohlubují politické tendence, tento doposud jinak dynamický obor utlumovat prostřednictvím až nadbytečných restrikcí, jejichž pravý účel je často skrýván za zvýšení bezpečnosti provozu či enviromentální politiku. Domnívám se, že české dopravní právo, po některých zahraničních vzorech, je v současné době stavěno na represivní politice, aniž by se primárně zabývalo prevencí, tedy zajištěním podmínek pro bezpečný provoz na pozemních komunikacích.

Inspirací pro volbu tématu dopravních přestupků mi byl připravovaný návrh novely ProVPoz, který do dopravně-přestupkového práva, obzvláště prostřednictvím rozsáhlé reformy bodového systému, zavádí další restrikce, které nekorrespondují s účelem přestupkového práva, a tedy ani se společenskými potřebami v této oblasti. Další inspirací mi byly vlastní zkušenosti a zkušenosti osob z mého okolí, jakožto aktivních účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Vzhledem k tomu, že dopravně-přestupkové právo je rozsáhlou materií, která byla již mnohokrát rozebírána v různých kvalifikačních pracích, nemá tato diplomová práce ambice poskytnout čtenáři komplexní přehled všech atributů, které dopravní přestupky skýtají, ale seznámit jej s průřezem v praxi problematickými či zajímavými aspekty, které dopravní přestupky, jejich odhalování a trestání v představují.

Tato práce je rozdělena na 6 kapitol, které se dále dělí na jednotlivé podkapitoly. V úvodní kapitole, věnované historickému exkurzu, se zaobírám průřezem dopravních právních předpisů od konce 19. století, jakožto stále poměrně novému právnímu a vědnímu oboru. Pro účely pochopení celé materie dopravních přestupků se ve druhé kapitole věnuji základním pojmům, hlavně tedy pojmu

přestupek, jakožto spojovacího elementu této práce a bodovému systému, stojícímu na pomezí teoretické a praktické stránky materie dopravních přestupků. Třetí kapitola je věnována stručnému exkurzu do právních předpisů upravující dopravně-přestupkovou problematiku, především se podrobně věnuji právě již výše zmiňované připravované novele ProvPoz. Čtvrtá kapitola, zabývající se řízením o přestupcích, je rozdělena na dvě základní podkapitoly, a to postupu před zahájením řízení, resp. problematice podání vysvětlení a jeho typickým aplikačním problémům, které se z praxe vyvinuly, a dále problematice nalézacího řízení, obzvláště tedy jeho specifikům oproti „standardnímu“ správnímu řízení. Součástí této kapitoly je i poukázání na některé obstrukční praktiky. Pro selekci vybraných přestupků v páté kapitole této práce byla rozhodující nejen jejich závažnost dle statistických dat, ale byly také vybrány přestupky, které v praxi často bývají bagatelizovány. V této kapitole poukážu na nejproblematictější aspekty jejich právní úpravy, jejich řešení a trestání. V poslední kapitole, která je věnována návrhům de lege ferenda, představím několik vlastních návrhů na zkvalitnění právní úpravy, resp. institutů, které nejsou v české právní úpravě zakotveny vůbec či zřejmě nedostatečně.

Cílem této práce je seznámit čtenáře s problematickými aspekty dopravně-přestupkového práva, kriticky zhodnotit jeho současnou i připravovanou právní úpravu obzvláště z roviny aplikační s ohledem na nadbytečnost přílišné restriktivní politiky státu, poukázat na často až nezákonné postupy při odhalování a řešení dopravních přestupků, a nakonec i navrhnout řešení problematických aspektů.

V této práci vycházím zejména z platných a připravovaných právních předpisů, nikoli však výhradně z vnitrostátních, ale částečně také z evropské legislativy a mezinárodních smluv. Dále vycházím z relevantní odborné literatury a odborných právnických článků, jakožto i z rozsáhlé judikatury a statistických údajů¹. V práci využívám metod popisných, srovnávacích a analytických.

Tato práce vychází z platného právního stavu ke dni 1.4.2020.

¹ V práci jsou zohledněny statistiky ke dni 31.12.2018, statistická ročenka dopravních nehod za rok 2019 nebyla v době psaní této práce příslušnými orgány zveřejněna.

1. Historický exkurz

Pro pochopení současnosti je třeba se vždy ohlídnout i do historie, proto je tato kapitola stručným historickým exkurzem vývoje dopravního práva na území České republiky. Kapitola má za cíl uvést čtenáře do problematiky dopravního práva a seznámit je nejen s vývojem právní úpravy, ale také poukázat na historické tendence svazování silniční dopravy.

Vzhledem k nekomplexnosti právní úpravy a jejím častým změnám nastíním pouze stěžejní mezníky dopravního práva, resp. práva provozu na pozemních komunikacích.

1.1. Před vznikem První republiky

Dopravní právo tak, jak jej známe dnes, je poměrně novým oborem², až do konce 19. století dominovala železniční přeprava. Teprve „*kolem roku 1900 se na silnicích začaly pohybovat vozy hnané spalovacím motorem*“³. Ačkoliv v té době bylo na území tehdejšího Rakouska-Uherska pouze 90 automobilů, už tenkrát se tvořily skupiny osob, které rozvoj automobilismu bojkotovaly a např. obyvatelé vesnic záměrně špatně radili řidičům cestu. Proto dne 29. ledna 1900 bylo vydáno první nařízení č. 10351 (13/1900 z. z.), které prozatímně upravovalo podmínky jízdy vozů s motorovým pohonem na území Českých zemí. Vzhledem k tomu, že se jednalo o jednu z prvních regulací silničního provozu a vycházelo z pravidel pro dopravu koňmi, obsahovalo pro nás dnes až úsměvná ustanovení např. „*Rychlost jízdy nesmí býti v uzavřených osadách větší, než kolik obnáší rychlost koně v čerstvém klusu.*“. Ačkoli nařízení bylo pouze provizorní, obsahovalo poměrně rozsáhlou úpravu silničních pravidel, od zmíněné úpravy rychlosti až po technickou způsobilost vozidla. Avšak nařízení bylo záhy zrušeno a v roce 1905 nahrazeno jednotným nařízením ministerstva vnitra č. 156/1905 Z.Ř., které platilo pro celé Rakousko-Uhersko.

Na přelomu století začaly vznikat první mezinárodní úmluvy, jakožto reakce na nutnost regulovat silniční právo i na mezinárodní úrovni⁴. Proto v roce 1909 byla

² Před rokem 1900 se právní předpisy zabývaly spíše cestami jako takovými než úpravou provozu na nich. Jedním z prvních předpisů byl Tereziánský patent z roku 1778 o pravomoci silničního personálu.

³ KYNCL, J. a kol. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, str. 20.

⁴ CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU. Z historie silniční dopravy [online]., str. 6. 2008 [cit. 2020-02-28]. Dostupné z: https://web.archive.org/web/20081209152914/http://www.cspsd.cz/download/e_dokumenty/Z_historie_SD.pdf

přijata Mezinárodní smlouva o jízdě automobily (Pařížská úmluva), která stanovila požadavky na přepravu přes hranice států. Např. byla zavedena bezpečnostní opatření „*Zařízení automobilu musí býti spolehlivé a musí býti provedeno tak, aby zamezilo, pokud jest možno, každé nebezpečí ohně nebo výbuchu, nesmí plašit svým hlukem zvířata jízdná nebo tažná, nesmí způsobovat žádné jiné nebezpečí pro silniční vozbu a obtěžovati dýmem nebo parou příliš mimojdoucí*“⁵ či první jednotné dopravní značení. Na jejím základě bylo nahrazeno původní nařízení z roku 1905 ministerským výnosem č. 81/1910 Sb., jímž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu jízdních silostrojů. Tento výnos platil na našem území až do jeho zrušení za První Československé republiky. Výnos upravoval např. rychlost jízdy v osadách na 15 km/h či první ekologické regule „*Při jízdách v uzavřených osadách musí výfuk býti veden do šira tlumidlem zvuku.*“⁶.

1.2. Vývoj v letech 1918–1945

Po skončení první světové války, kdy se vývoj silničního práva prakticky zastavil, trvala na našem území velmi složitá zásobovací situace, proto i legislativa směřovala k omezení soukromé motorové dopravy. Příkladem jsou nařízení vlády č. 258/1919 Sb., o zákazu jízd soukromými osobními automobily s výjimkou pro lékaře nebo pro osoby se zvláštním povolením či nařízení vlády č. 315/1919 Sb., požadování a soupisu gumových obručí (pneumatik) automobilních. Tehdejší regulace silničního provozu je pro nás dnes téměř nepředstavitelná, až úsměvná např. před každou křižovatkou bylo povinnost zatroubit či omezení rychlosti bylo na 45 km/h mimo obce a 15 km/h v obci⁷.

Až po roce 1920, kdy došlo k uvolnění poválečné situace, se začalo s legislativními pracemi na dopravních předpisech obsahem přibližujícím se moderním právním úpravám (např. Nařízení prezidenta zemské správy politické v Praze č. 310/1920 Sb., o vyzkoušení motorových vozidel, jakožto i o zkouškách řidičů takových vozidel). Silniční provoz na území Československa byl sjednocen až v roce 1935 zákonem č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly⁸.

⁵ Dle ust. čl. 1 odst. 1

⁶ JEDLIČKA, M. Z historie dopravy. *Kriminalistika* [online]. [cit. 2020-02-14]. Dostupné z: <http://www.kriminalistika.eu/nehoda/nehoda.html>

⁷ Dle ust. § 46 zákona č. 81/1910 ř.z., ve znění novely č. 188/1918 ř.z.

⁸ TESAŘÍK, B. Historie řidičských zkoušek (autoškol a řidičských průkazů). *Bezpečné cesty* [online]. 2018 [cit. 2020-02-28]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/clanky/91-historie-ridicckych-zkousek-autoskol-a-ridicckych-prukazu>

Už tehdy vznikaly tendence vítaných příjmů z dopravních pokut, proto v obcích panovaly často nízké rychlostní limity a začal se vyvíjet první dohled nad dodržováním dopravních předpisů, což část veřejnosti nesla poněkud nelibě⁹. V roce 1919 bylo zřízeno první dopravní oddělení státní policie, které dohlíželo na provoz obzvláště v pražských ulicích a řídilo provoz na křižovatkách. Za účelem dohledu byl zřízen zvláštní cyklistický oddíl, který byl zmotorizován až v roce 1926, kdy policejní bicykly byly nahrazeny motocykly s přívěsným vozíkem. První automobily dopravní policie zavedla až v roce 1936.

Rovněž se začala rozvíjet mezinárodní spolupráce v silniční dopravě, pro niž už tehdy byla charakteristická zvýšená regulace provozu na pozemních komunikacích. Meziválečné Československo se aktivně účastnilo mezinárodních styků směřujících k posílení mezinárodní spolupráce v oblasti silniční dopravy¹⁰. V roce 1921 přistoupilo k Pařížské úmluvě, protože po rozpadu Rakouska-Uherska přestaly být nástupnické země jejími členy. Přistoupením k Pařížské úmluvě Československo převzalo zákonem č. 505/1921 Sb. podmínky provozu na pozemních komunikacích¹¹, avšak v praxi se do té doby stejně vycházelo z úmluvy z dob Rakouska-Uherska¹². Dalšími příklady československé mezinárodní spolupráce je participace na legislativních pracích na nové Pařížské úmluvě z roku 1926.

Vzhledem k malému počtu osobních vozidel nebyl původně pro silniční dopravu zřízen zvláštní orgán, nejdříve silniční právo spadalo pod Ministerstvo železnic, až v roce 1933 byl vytvořen vedlejší závod „Automobilová doprava ČSD“, který podléhal Ústřední správě automobilové dopravy ČSD, zřízené na Ministerstvu železnic. Teprve v roce 1938 bylo zřízeno sloučením dopravní agendy samostatné a komplexní Ministerstvo dopravy¹³.

Ze začátku okupace fungovala automobilová doprava prakticky ve stejném režimu, jaký již byl nastaven z doby První republiky, avšak v jejím průběhu se začala silniční pravidla přizpůsobovat těm Německým, což se nejvýrazněji

⁹ BENEDIKTOVÁ, V. 90 let dopravní policie. *Policie České republiky* [online]. 2009 [cit. 2020-02-28]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/90-let-dopravni-policie-643523.aspx>

¹⁰ KOPECKÝ, Z., HOŘÍN, J., PAVLÍČEK, K. Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva. POLICISTA. 2009, 2009(1), 1.

¹¹ KYNCL, J. a kol. Historie dopravy na území České republiky. 1. vydání. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, str. 35.

¹² KOPECKÝ, Z., HOŘÍN, J., PAVLÍČEK, K. Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva. POLICISTA. 2009, 2009(1), 1.

¹³ KYNCL, J. a kol. Historie dopravy na území České republiky. 1. vydání. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, str. 35.

projevilo v přechodu na pravostranné řízení¹⁴. V době okupace rovněž po německém vzoru např. vznikla povinnost všech řidičů pro získání řidičského oprávnění absolvovat autoškolu. V průběhu druhé světové války pak začaly platit válečné restriktce např. byla povinnost zatemňovat světla automobilů kvůli leteckým náletům nebo že Židé nesměli absolvovat autoškolu, avšak v té době došlo i k určitému uvolnění pravidel např. autolékárnička již nebyla povinnou výbavou vozidla. Automobilová doprava byla v té době považována za pomocnou k dopravě železniční, proto jí nebyla věnována zvláštní pozornost.

1.3. Vývoj mezi lety 1945–1989

Po konci druhé světové války bylo hlavním úkolem obnovení poškozených silnic a mostů a vyčíslení válečných škod, avšak k jejich úplné úhradě nikdy nedošlo¹⁵.

V poválečném období byla právní úprava v Československu nejednotná, na území českých zemí byla Protektorátní právní úprava, avšak na Slovensku platil stále zákon z roku 1935. Původní dopravní předpisy se, vzhledem ke stále houstnoucímu provozu, ukázaly být nedostatečné. Základy státní automobilové dopravy byly vytvořeny až v roce 1948 zákonem č. 311/1948 Sb., a společně s ní vznikaly předpisy jak pravidel silničního provozu, tak i přísnější podmínky na technickou stránku automobilů. Aby se zabránilo prudkému nárůstu nehod z důvodu, že mnoho řidičů během druhé světové války vozidlo neřídila, byla zavedena povinnost se nechat přezkoušet ze schopnosti ovládat vozidlo a ze znalosti dopravních předpisů.

Práce na nových mezinárodních smlouvách začaly téměř okamžitě po skončení války, a to pod záštitou nově vzniklé Organizace spojených národů. Práce vyvrcholily uzavřením Úmluvy o silničním provozu (Ženevská úmluva z roku 1949) a Protokolem o silničních značkách a signálech. Oba dokumenty byly do československého právního řádu přijaty vyhláškou č. 141/1960 Sb. Z dalších mezinárodních dokumentů, týkající se silniční dopravy, je např. Dohoda o přijetí jednotných podmínek pro homologaci a o vzájemném uznávání homologace výstroje a součástí motorových vozidel (Ženevská úmluva z roku 1958), která mimo jiné zjednodušila mezinárodní obchod s automobily.

¹⁴ Opatřením Stálého výboru č. 275/1938 Sb., o směru dopravy po veřejných silnicích a veřejných cestách.

¹⁵ KYNCL, J. a kol. Historie dopravy na území České republiky. 1. vydání. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, str. 58.

Podle inventarizace právních předpisů v roce 1986 bylo dopravní právo v poválečném období upraveno více než 3 700 právními předpisy¹⁶. Klíčovým, v rámci provozu na pozemních komunikacích, byl zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích, jenž byl záhy nahrazen vládním nařízením č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích, které bylo pak účinné dlouhých 44 let. Vládní nařízení 54/1953 Sb., prováděla např. vyhláška ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., která široce upravovala pravidla provozu, zajímavostí je její benevolence v rychlostních limitech např. pro obce, platilo rychlostní omezení na 50 km/h pouze v čase od 5 hod. do 23 hod, v ostatní době byl řidič rychlost jízdy „*povinen přizpůsobit okolnostem, zejména stavebnímu stavu a povaze silnice, vzdálenosti, na kterou má rozhled a situaci vzniklé v silničním provozu*“¹⁷.

Období 70. let se vyznačuje uvolňováním restrikcí silničních pravidel. Např. vyhláškou federálního ministerstva vnitra č. 42/1971 Sb. byly prakticky odstraněny rychlostní limity na dálnicích¹⁸ či vyhláškou federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb., zvýšeny rychlostní limity v obci na 60 km/h¹⁹. Je třeba poznamenat, že období mezi lety 1971 a 1979, klesl počet zemřelých na silnicích o třetinu, a to bez ohledu, že počet registrovaných vozidel se za to období zvýšil téměř dvojnásobně. Snížení rychlostních limitů nastalo v roce 1979, avšak mělo být pouze dočasné kvůli právě probíhající ropné krizi. Bohužel opětovnému uvolnění rychlostních limitů jsme se již nedočkali. Zajímavostí je, že po zavedení restrikcí začal počet dopravních nehod rapidně stoupat²⁰.

Právní úprava přestupků byla až do roku 1950 značně roztržštěná a nesourodá, až zákonem č. 88/1950 Sb., trestním zákonem správním za dopravní přestupky, byla odpovědnost stroze stanovena, a to pouze v několika zákonných ustanoveních. Trestní zákon správní neměl dlouhého trvání a v roce 1961 byl nahrazen zákonem č. 60/1961 Sb., o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku, avšak i tento zákon nepřinesl komplexní úpravu přestupků, když v ust. § 10 bylo pouze konstatováno, že přestupku se dopouští ten, kdo porušil pravidla silničního provozu. Sankcemi za přestupek byly napomenutí, veřejná

¹⁶ KYNCL, J. a kol. Historie dopravy na území České republiky. 1. vydání. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, str. 97.

¹⁷ Dle ust. § 9 odst. 1

¹⁸ Dle ust. § 50

¹⁹ Dle ust. § 12 odst. 3

²⁰ MILER, P. Před 42 léty ČSSR zrušila veškerá omezení rychlosti. „Německá dálnice“ byla všude. *Autoforum.cz* [online]. 2018 [cit. 2020-02-28]. Dostupné z: <https://www.autoforum.cz/fascinace/pred-41-lety-cssr-zrusila-veskera-omezeni-rychlosti-nemecka-dalnice-byla-vsude/>

důtka, propadnutí majetku nebo pokuta do výše 500 Kčs. Zákon upravoval i blokové řízení, ve kterém bylo možné uložit pokutu až do výše 100 Kčs. Zákon o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku platil až do roku 1990, kdy byl nahrazen PřesZ 1990.

O bezpečnost dopravy dbaly složky Veřejné bezpečnosti, jež byly zřízeny na počátku 50. let v resortu Ministerstva národní bezpečnosti a plnily veškeré pravomoci v oblasti silniční dopravy. V roce 1967 byl v rámci Ústavu pro silniční a městskou dopravu založen BESIP (Bezpečnost silničního provozu), jehož úkolem bylo zajišťování prevence nehodovosti²¹. BESIP spolupracoval s komisemi pro bezpečnost silničního provozu a dosud je organizací s velkým vlivem v oblasti bezpečnosti silniční dopravy.

1.4. Po roce 1989

Po sametové revoluci se vytvořily podmínky pro zásadní změny v silniční dopravě a její rozvoj. Doposud stále preferovaná železniční doprava tak zcela ustupovala právě dopravě silniční. Z iniciativy bývalých zaměstnanců BESIP bylo v roce 1990 přijato Prohlášení vlády ČR k bezpečnosti silničního provozu a usnesením vlády č. 276/1990 Sb. a zřízena Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu²². Cílem Rady a BESIP bylo zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích, protože v té době začala hojně vznikat např. dětská dopravní hřiště či různé jiné aktivity pro zvýšení bezpečnosti provozu.

Po převratu začaly hojně legislativní činnosti v rámci provozu na pozemních komunikacích. Stěžejním předpisem byl zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, který upravoval státní správu v oblasti silniční dopravy a základní úpravu provozu na pozemních komunikacích. V polovině devadesátých let začaly legislativní práce na komplexní úpravě pravidel provozu na pozemních komunikacích, které vyústily v roce 2001 ProvPoz, který je účinný do současnosti.

První komplexní úpravou dopravních přestupků byl PřesZ 1990, který se zabíral jednotlivými skutkovými podstatami a na rozdíl od svých předchůdců za každou skutkovou podstatu stanovil zvláštní sankci dle jeho škodlivosti. Novelou

²¹ KYNCL, J. a kol. Historie dopravy na území České republiky. 1. vydání. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, str. 94.

²² KYNCL, J. a kol. Historie dopravy na území České republiky. 1. vydání. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, str. 110.

č. 297/2011 Sb., byly dopravní přestupky vyňaty z PřesZ 1990 a delegovány ProvPoz²³.

Dopravní právo si za téměř 100 let prošlo poměrně širokým vývojem, a vzhledem k tomu, že obzvlášť osobní automobilová silniční doprava se stále více rozvíjí, i a přes veškeré restrikce, kterými v současné době prochází, se dá stále předpokládat jeho konstantní dynamický vývoj.

²³ o tom více v kapitole č. 3.3 této práce.

2. Základní pojmy

Než přejdu ke stěžním institutům této práce, je pro orientaci čtenáře v pojmovém aparátu vhodné alespoň stručně vysvětlit pojmy, které prolínají tuto práci. Po vylíčení samotného pojmu přestupku, jakožto pojícího pojmu této práce, a jeho (ne vždy striktní) hranice od trestných činů, se práce zabývá jeho materiální stránkou, tedy společenskou škodlivostí, kde nastiňuji jeho aplikační problémy a vysvětluji problematiku tzv. formálních přestupků, která má nemalý vliv na současnou koncepci trestání přestupků. Samostatná kapitola je věnována dopravním přestupkům a jejich specifickému postavení v rámci množiny přestupků.

Na závěr kapitoly je zanalyzována problematika bodového systému. Vzhledem k jeho specifickému postavení je těžké jej konzistentně zařadit, jelikož v sobě skýtá jak otázky teoretické na úrovni práva ústavního, procesněprávní aspekty, jakožto specifický institut typický pro dopravní přestupky, tak i aspekty praktické s přesahem do jednotlivých skutkových podstat přestupků.

2.1. Přestupek

2.1.1. Definice přestupku a jeho vymezení

Pojem přestupek neboli také delikt pochází z latinského slova „delictum“ a značí jakékoliv protiprávní jednání²⁴. Dle ust. § 5 PřesZ, se přestupkem rozumí *společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin*. Definice přestupku reflektuje základní požadavek demokratického právního státu, tedy že státní moc může být uplatňována jen v případech a v mezích stanovených zákonem, a to způsobem, který zákon stanoví²⁵. Tento požadavek je nazýván principem legality a je jedním základních principů veřejné správy, tudíž je nutné jej vztáhnout i na problematiku správního trestání.²⁶

Definice přestupku je založena na kombinaci jeho pozitivního a negativního vymezení²⁷. Účelem této bipolarity je snaha přesně vystihnout podstatu přestupku a jeho odlišení od jiných deliktů.

²⁴ KOPECKÝ, M. *Správní právo. Obecná část*. 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2019, str. 251.

²⁵ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020, str. 46.

²⁶ Rozsudek NSS sp. zn. 9 As 7/2009-76.

²⁷ KOPECKÝ, M. *Správní právo. Obecná část*. 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2019, str. 251.

Pozitivní vymezení přestupku, nalezneme v první část zákonné definice přestupku: „*přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem (...)*“. Je tedy nepřipustné, aby např. obecně závazná vyhláška obce nově nebo podrobněji formulovala skutkové podstaty přestupků, které jsou definovány v PřesZ či v jiných zákonech²⁸, což ale neznamená, že z obecně závazné vyhlášky nemůže vyplývat hmotněprávní povinnost, jejíž porušení zakládá odpovědnost za přestupek (např. povinnost dodržovat dopravní značení).

Negativní vymezení přestupku explicitně odděluje přestupky od trestných činů či jiných správních deliktů („*(...) nejde-li o trestný čin*“), což odráží zásadu subsidiarity trestní represe. Trestné činy od přestupků odlišujeme dle míry jejich typové společenské škodlivosti vyjádřené ve znacích skutkové podstaty. Společenská škodlivost trestného činu musí být pro společnost alespoň vyšší než nepatrná, zatímco u nebezpečnosti přestupku postačí ohrožení či porušení společenského zájmu v míře nepatrné.²⁹

Mezi přestupky a trestnými činy může být někdy tenká hranice. Názorným, a v praxi typickým, příkladem úzké souvislosti trestného činu a přestupku je přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. b) ProvPoz – řízení vozidla nebo jízda na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, a přečin ohrožení pod vlivem návykové látky dle ust. § 274 odst. 1 TrZ. U tohoto příkladu budeme hranici mezi přestupkem a trestným činem zkoumat z hlediska množství alkoholu či návykových látek v těle pachatele a způsobu zavinění. Má se za to, že od určité hranice alkoholu či návykové látky není schopen řidič bezpečně ovládat vozidlo³⁰. Aby se mohlo jednat o trestný čin dle ust. § 274 TrZ, musí být vždy zavinění úmyslné, u přestupku postačí nedbalost. Není vyloučeno, že může dojít k jednočinnému souběhu přestupku a trestného činu, např. přestupek překročení nejvyšší dovolené rychlosti v jednočinném souběhu s trestným činem usmrcení z nedbalosti³¹.

Jak bylo řečeno výše, mezi některými přestupky a trestnými činy je často tenká hranice, účelem zákonodárce zřejmě nebylo přesné vymezení hranic z důvodu individualizace každého případu. Individuální pohled na jednotlivý

²⁸ Nález Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 47/93.

²⁹ Rozsudek NSS sp. zn. 5 As 104/2008-45.

³⁰ Srov. rozsudek NS sp. zn. 7 Tdo 1321/2008.

³¹ VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z., BOHUSLAV, L. *Dopravní právo*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2016, str. 5.

případ je jednou ze zásad (správního) trestání, nicméně je na místě si položit otázku, jak zaručit, aby potrestání bylo co nejspravedlivější, ale zároveň nejúčelnější z pohledu ochrany společnosti. Bohužel na tuto otázku neexistuje jednoznačná odpověď, avšak východisko je třeba hledat v zásadě subsidiarity trestní represe a principu dobré správy, kdy správní orgány by měly každý případ hodnotit objektivně bez ohledu na vlastní zájmy např. v podobě platových bonusů za usvědčení pachatele za každou cenu, což bohužel v praxi často není reflektováno.

2.1.2. Znaký přestupku

Znaký přestupku vychází z jeho pozitivní definice. Na rozdíl od trestu dle TrZ, který je založen na formálním pojetí trestného činu, doplněný materiálním a procesněprávním korektivem³², je přestupek založen na kombinaci znaků formálních a znaku materiálního³³.

2.1.2.1. Formální znaký

Formálními znaký se rozumí znaký přestupku obecné a typové. Formální znaký jsou obecně uvedeny v PřesZ, ale také v dalších zákonech, které obsahují znaký skutkové podstaty, pro oblast dopravních přestupků je významná především hlava VI ProvPoz.

Obecné znaký jsou společné pro všechny přestupky, jde především znak o protiprávnosti, který chápeme jako jednání v rozporu s právní normou, je to tedy jednání právem nedovolené či zakázané. Část literatury jej považuje za samostatný znak přestupku, který stojí vedle formálního a materiálního znaku³⁴. Protiprávnost je někdy vyjádřena přímo ve skutkové podstatě³⁵, avšak není to podmínkou. Přestupkem nemůže být jednání, které sice přestupku formálně odpovídá, ale znak protiprávnosti zde chybí (problematika okolností vylučujících protiprávnost). Výslovné označení činu za přestupek, je druhým obecným znakem přestupku, který odděluje přestupky od ostatních veřejnoprávních deliktů. V současné době přestupky, kterých je přes 5000, nalezneme ve více než 250 zákonech³⁶. Dalšími obecnými znaký přestupku jsou trestnost neboli že zákon s přestupky spojuje hrozbu správního trestu, a tzv. přestupková způsobilost, která značí požadavek

³² ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní právo hmotné*. 7. přeprac. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014, str. 94 a násl.

³³ KOPECKÝ, M. *Správní právo. Obecná část*. 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2019, str. 251.

³⁴ srov. PRÁŠKOVÁ, H. *Základy odpovědnosti za správní delikty*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, str. 185 a násl.

³⁵ Např. ust. § 125f odst. 2 písm. a) ProvPoz „neoprávněné zastavení nebo stání“.

³⁶ srov. PRÁŠKOVÁ, H. *Základy odpovědnosti za správní delikty*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, str. 185 a násl.

schopnosti pachatele být „*subjektem povinností, které vzniknou v důsledku porušení povinnosti.*“³⁷.

Typovými znaky rozumíme skutkovou podstatu přestupku, která se skládá z objektu, objektivní stránky, subjektu a subjektivní stránky přestupku. Typové znaky obsahuje každý přestupek, a to i v případě, kdy znak není ve skutkové podstatě výslovně uveden³⁸. Smyslem typových znaků je vzájemné odlišení jednotlivých přestupků. Objektem se rozumí zákonem chráněný společenský zájem. Aby se jednalo o znak skutkové podstaty, je nutné vždy porušení objektu individuálního, ostatní doktrinální dělení³⁹ objektu má spíše význam jako interpretační vodítko při stanovení závažnosti činu. Objektivní stránka spočívá v jednání, následku a v jejich příčinné souvislosti. Jednání je obecně definováno jako projev vůle ve vnějším světě a spočívá buď v konání nebo v opomenutí. Následkem se rozumí porušení nebo ohrožení individuálního objektu⁴⁰. Doktrína rozlišuje následek ohrožovací a poruchový⁴¹. Subjektivní stránka přestupku spočívá v zaviněném protiprávním chování subjektu přestupku, můžeme ji také definovat jako psychiku pachatele v době spáchání činu. Zavinění obecně je vždy vybudováno na složce vědění a složce vůle⁴². Formy zavinění právní teorie rozlišuje na úmyslné zavinění a zavinění z nedbalosti⁴³. Na rozdíl od trestního práva postačí vždy jednání z nedbalosti, pokud zákon nestaví, že je nutné zavinění úmyslné⁴⁴. Posledním znakem skutkové podstaty je subjekt přestupku neboli jeho pachatel.

Aby se jednalo o přestupek, tak, stejně jako u trestných činů, je nutné, aby byly naplněny současně všechny formální znaky. Pokud by tedy jediný znak chyběl, o přestupek se jednat nemůže. Jak vyličím hned v následující kapitole, přestupkové právo stojí na formálně-materiálním pojetí, tedy pro naplnění přestupku nesmí chybět jeho společenská škodlivost. Bohužel v praxi se často setkáváme s tzv. formálním řešením přestupků, kdy není zkoumáno, zda v daném případě existuje společenská škodlivost, ale vychází se pouze z naplnění formálních znaků.

³⁷ tamtéž

³⁸ HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo: obecná část*. 9. vydání. Praha: C.H. Beck, 2016, str. 304.

³⁹ Dále se přestupky dělí na obecný a druhový

⁴⁰ Rozsudek NS sp. zn. 8 Tdo 575/2015-28.

⁴¹ KOPECKÝ, M. *Správní právo. Obecná část*. 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2019, str. 266.

⁴² Rozsudek NSS sp. zn. 5 As 35/2007-75.

⁴³ KOPECKÝ, M. *Správní právo. Obecná část*. 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2019, str. 267.

⁴⁴ Dle ust. § 15 odst. 1 PřesZ.

2.1.2.2. Materiální znak

Přestupkové právo stojí na principu formálně-materiálním a „je vyjádřeno dikcí, že přestupek je čin společensky škodlivý“⁴⁵. K odpovědnosti za přestupek je třeba porušit nebo alespoň ohrozit určitý zájem společnosti, přičemž toto porušení nebo ohrožení je právě materiálním znakem přestupku, bez společenské škodlivosti by se ostatně o přestupek ani nejednalo⁴⁶. PřesZ ani jiný zákon nevymezuje, co je společenskou škodlivostí, musíme tedy vycházet z toho, že jej nelze vymezit paušálně a je třeba společenskou škodlivost hledat v každém individuálním případě⁴⁷. Materiální znak je vyjádřením přestupku jako institutu ultima ratio⁴⁸ a značí míru porušení či ohrožení společensky chráněných zájmů, od které se odvíjí i výše či druh správního trestu. Zkoumání materiálního znaku je významné i pro určení, zda čin naplňuje znaky přestupku či trestného činu, jakožto závažnějšího porušení či ohrožení společensky chráněných zájmů.

S otázkou, zda zákonná definice přestupku pouze deklaruje, že každý přestupek je společensky škodlivý nebo zda požaduje v každém případě společenskou škodlivost hledat, se vypořádal NSS v rozsudku, kde se řešilo bagatelní překročení nejvyšší povolené rychlosti o 2 km/h na rovném a přehledném úseku před koncem obce. Soud použil konstrukci „významné okolnosti spáchání přestupku“ „které vylučují, aby takovým jednáním byl porušen nebo ohrožen právem chráněný zájem společnosti; tím nedojde k naplnění materiálního znaku přestupku a takové jednání potom nemůže být označeno za přestupek“⁴⁹. NSS ve zmíněném rozsudku konstatoval, že pokud existují významné okolnosti, které vylučují škodlivost činu, jako je např. konec obce, naplněním pouze formálního znaku přestupku automaticky neznamená existenci znaku materiálního.

„Nejvyšší správní soud (ve výše uvedeném rozsudku) nabádá správní orgány, aby se v obdobných případech, zaměřily na materiální stránku daného jednání“⁵⁰, v zásadě tedy dle ustálené judikatury platí, že materiální stránka přestupku je dána již samotným naplněním skutkové podstaty deliktu a až ve chvíli,

⁴⁵ MATES, P. a kol. *Základy správního práva trestního*. 7. přepracované vydání. Praha: C.H. Beck, 2017, str. 62.

⁴⁶ Rozsudek NSS sp. zn. 5 As 4/2013-26.

⁴⁷ Tamtéž.

⁴⁸ POMAHAČ, R. Proměna přestupkového práva. *Právní rozhledy: časopis pro všechna právní odvětví*. 2017, **2017**(15-16), 530.

⁴⁹ Rozsudek NSS sp. zn. 5 As 104/2008-45.

⁵⁰ PŘICHYSTALOVÁ, L. Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla – nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku. *Epravo.cz magazine* [online]. 2019 [cit. 2020-02-18]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/objektivni-odpovednost-provozovatele-vozidla-nezbytnne-kroky-ke-zjisteni-pachatele-prestupku-110118.html>

kdy je sporné, zda nebezpečnost skutku dosahuje alespoň minimální hranice společenské nebezpečnosti, je nutné, aby se správní orgán zabíral materiální stránkou podrobně v odůvodnění rozhodnutí⁵¹.

Domnívám se, že současná konstrukce, dle které je každé naplnění formálních znaků přestupku automaticky považováno za naplnění jeho znaku materiálního, resp. materiální znak se nezkoumá, pokud neexistují okolnosti významné pro jeho zkoumání, plně nekoresponduje s myšlenkou správního trestání. Doslovná a formalistická aplikace práva může vést k nespravedlivým rozhodnutím, což zcela jistě není v souladu s principem legality práva⁵². Troufám si tvrdit, že k trestání formálních přestupků se má přistupovat až jako ke krajní možnost, např. při recidivě či při zcela zřejmém porušení společensky chráněných zájmů (např. překročení rychlosti o více než 50 km/h) a ve všech ostatních případech zkoumat materiální stránku přestupku s ohledem na veškeré vnější okolnosti (např. kde byl přestupek spáchán). Podle současné rozhodovací praxe správních soudů na mě přestupek působí více v pojetí trestného činu, tedy ve formálním pojetí s materiálním korektivem, což je zcela zjevně proti dikci PřesZ. Při trestání formálních přestupků by objektivně napomohlo větší využívání registru přestupků⁵³. Je třeba zmínit, že někteří autoři s výše uvedeným rozsudkem nesouhlasí a domnívají se, že východiskem pro správní trestání je formální pojetí přestupku, jakožto dostatečná reflexe společenské škodlivosti⁵⁴.

2.2. Dopravní přestupek

Dopravní přestupky jsou speciální kategorií přestupků, která chrání druhový objekt, kterým je bezpečnost a plynulost provozu. Jejich zákonná definice dosud neexistuje, avšak odborná literatura o dopravních přestupcích hovoří jako o přestupcích proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Přestupky v provozu na pozemních komunikacích jsou nejčastějšími přestupky vůbec⁵⁵.

Označení „dopravní přestupky“ pouze pro přestupky na pozemních komunikacích je značně nepřesné. Problematiku dopravních přestupků neupravuje

⁵¹ Srov. rozsudek NSS sp. zn. 9 As 34/2012-28.

⁵² JANEČEK, V. Zákonnost versus právo. Úřednická ostuda? *Právní rozhledy: časopis pro všechna právní odvětví*. 2014(6), 208.

⁵³ Dle ust. § 106 PřesZ.

⁵⁴ SCHEUER, Jan. Materiální znak veřejnoprávních deliktů. *Správní právo: odborný časopis pro oblast státní správy a správního práva*. 2015, 2015(6), 334-348.

⁵⁵ Epravo.cz magazine. Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu – dopravní přestupky. *Epravo.cz magazine* [online]. 2003 [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/prestupky-proti-bezpecnosti-a-plynulosti-silnicniho-provozu-dopravni-prestupky-15843.html>

pouze ProvPoz, ale například také zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, avšak pro účely této práce budeme chápat dopravní přestupky dle ust. §125c – § 125j ProvPoz, pro něž je typické, že jsou páchany v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích.

Dopravní přestupky, jakožto specifické druhy přestupků, se od ostatních přestupků odlišují ve skutkové podstatě. Skupinovým objektem, společným pro všechny dopravní přestupky, je bezpečnost a plynulost silničního provozu „vyjádřené zájmem společnosti na ochraně života a zdraví osob a ochraně majetku“⁵⁶. Konkrétní objekty jsou pak vyjádřeny v jednotlivých ustanoveních ProvPoz. Výjimku tvoří přestupky dle ust § 125c odst. 1 písm. k) ProvPoz, které doktrína nazývá tzv. zbytkovou skutkovou podstatou, do níž spadají přestupky, jež vlastní skutkovou podstatu nemají a jejich objekt je poměrně různorodý.

Objektivní stránka se obvykle zakládá v porušení ProvPoz, nejčastěji formou konání (např. překročení nejvyšší dovolené rychlosti), avšak někdy i formou opomenutí (např. nezastavení u dopravní nehody). Důležitým znakem dopravních přestupků je následek, který spočívá v porušení či ohrožení právem chráněného zájmu. Pro dopravní přestupky je nutné i naplnění znaku fakultativního, tedy místa spáchání činu, kterým jsou zpravidla pozemní komunikace⁵⁷, avšak NSS již několikrát řešil otázku porušení dopravních předpisů mimo pozemní komunikace a došel k závěru, že za porušení dopravních předpisů se považuje např. i řízení vozidla bez řidičského oprávnění na účelové komunikaci v soukromém uzavřeném areálu⁵⁸.

Subjektem přestupku je obvykle řidič vozidla, jakožto zvláštní subjekt, který je (zpravidla) držitelem řidičského oprávnění, takže se u něho dá předpokládat určitá odbornost⁵⁹. Avšak je třeba podotknout, že pachatelem dopravních přestupků může být prakticky každá trestně odpovědná osoba (např. chodec, jezdec na zvířeti či prakticky kdokoliv se ve vozidle nepřipoutá bezpečnostním pásem).

Subjektivní stránka je v oblasti dopravních přestupků vyjádřena jak úmyslem (vědomé překročení nejvyšší povolené rychlosti) tak i nedbalostí (nedával

⁵⁶ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přepracované a doplněné vydání. Praha: LINDE PRAHA, 2006, str. 33.

⁵⁷ Dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění.

⁵⁸ Rozsudek NSS sp. zn. 6 As 289/2014-59.

⁵⁹ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přepracované a doplněné vydání. Praha: LINDE PRAHA, 2006, str. 34.

pozor na dopravní značení). Nedbalost se nevylučuje ani u poškozeného, kdy může být spoluviníkem nehody.

Podstatou dopravních přestupků je generální i individuální prevence porušování povinností na pozemních komunikacích pod hrozbou sankce.⁶⁰ Sankcionování vybraných přestupků má zajistit bezpečný a plynulý provoz na pozemních komunikacích, jakož i bezpečnost a ochranu životního prostředí v jejich bezprostřední blízkosti.

2.3. Bodový systém

2.3.1. Obecně o bodovém systému

Bodový systém byl vnesen do právního řádu České republiky novelou ProvPoz č. 411/2005 Sb. Zavedení bodového systému bylo navrhováno již při legislativních pracích na ProvPoz, nicméně muselo být od toho upuštěno z důvodu nedostatečného propojení se skutkovými podstatami přestupků a také proto, že tehdy ještě nebyl zřízen registr řidičů⁶¹. Zavedením bodového systému byla reflektována zahraniční právní úprava např. v Německu, Anglii či Itálii, kde se bodový systém osvědčil a přispěl ke zvýšení bezpečnosti a ohleduplnosti řidičů k ostatním účastníkům silničního provozu. Také v těchto státech poklesl počet dopravních nehod⁶².

„Hlavním účelem bodového systému je odstranit ze silničního provozu ty řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí závažných přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu“⁶³, tedy postihovat recidivu páchání přestupků proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích⁶⁴. Jak praxe ukázala, pro některé řidiče nemají peněžité sankce, byť opakovaně, žádaný preventivní, ale ani represivní účinek a jedině hrozba odebrání řidičského oprávnění tuto funkci pro ně splňuje.

Princip bodového systému spočívá v tom, že za vybrané dopravní přestupky či trestné činy na pozemních komunikacích jsou řidiči v registru

⁶⁰ SKULOVÁ, S., HEJČ, D., POTĚŠIL, L., SCHEUER, J., IBRMAJEROVÁ, K. Obstrukce v řízení o dopravních přestupcích. *Právní rozhledy: časopis pro všechna právní odvětví*. 2019, **2019**(11), 393.

⁶¹ FUCHS, J. Bodový systém a dopravní nehody. *Právní rozhledy: časopis pro všechna právní odvětví*. **2015**(5), 180.

⁶² KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přepracované a doplněné vydání. Praha: LINDE PRAHA, 2006, str. 114.

⁶³ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přepracované a doplněné vydání. Praha: LINDE PRAHA, 2006, str. 113.

⁶⁴ Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.

zaznamenávají trestné body. Dle NSS má záznam v registru povahu tzv. jiných právních účinků rozhodnutí ve smyslu § 74 odst. 3 SŘ.⁶⁵ Pokud se pachatel jedním jednáním dopustil více přestupků či trestných činů, body mu budou zaznamenány dle absorpční zásady pouze za nejzávažnější z nich, avšak pouze pokud se o všech přestupcích koná společné řízení. Je třeba poznamenat, že bodový systém se vztahuje pouze na řidiče motorových vozidel, pokud by vybraný přestupek spáchal např. cyklista, body mu zaznamenávány nebudou⁶⁶.

Běžně užívaný pojem „trestné body“ není úplně přesný, jelikož „*se nejedná se o samostatné opatření, ale tvoří součást celého systému instrumentů, jejichž cílem je zvýšení bezpečnosti silničního provozu*“⁶⁷. Můžeme jej také nazvat administrativním opatřením, na základě kterého je zaznamenáváno páčání vybraných dopravních přestupků či trestných činů.

Bodový systém je postaven na sčítací metodě⁶⁸, po dosažení určitého nejvyššího počtu bodů⁶⁹ je řidiči odebráno řidičské oprávnění. K bodům nad stanovený limit se nepřihlíží, dle ProvPoz se má za to, že po dosažení 12 bodů je řidič nezpůsobilý k řízení motorových vozidel a po vrácení řidičského oprávnění tedy řidič začíná „s čistým štítem“⁷⁰.

V případě odebrání řidičského oprávnění může řidič písemně požádat o jeho vrácení, a to po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění. Pokud by řidič požádal o vrácení dříve, žádost by byla posouzena dle ust. § 66 odst. 1 SŘ jako zjevně právně nepřipustná⁷¹. Ke lhůtě se vyjádřil NS jako ke lhůtě ochranné, ale také sankční⁷², jelikož ust. § 197 ProvPoz podmiňuje jeho vrácení přezkoušením odborné způsobilosti.

ProvPoz umožňuje trestné body odečítat, pokud alespoň 12 měsíců⁷³ ode dne uložení pokuty v příkazu na místě nebo právní moci rozhodnutí, na jehož

⁶⁵ Rozsudek NSS sp. zn. 6 As 263/2014–33

⁶⁶ VRANÁ, J., LEITNER, M. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící*, s komentářem. 4. přepracované vydání. Praha: Linde, 2012, str. 408.

⁶⁷ VRANÁ, J., LEITNER, M. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící*, s komentářem. 4. přepracované vydání. Praha: Linde, 2012, str. 408.

⁶⁸ VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z., BOHUSLAV, L. *Dopravní právo*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2016, str. 401.

⁶⁹ 12 bodů dle § 123c odst. 1 ProvPoz.

⁷⁰ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vydání, Praha: C.H. Beck, 2011, str. 277.

⁷¹ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 37 novel)*. Praha: Venice Music Production, 2013, str. 217

⁷² Rozsudek NS sp. zn. 7 Tdo 625/2013-18.

⁷³ Dle ust. § 123e odst. 1 ProvPoz stanovuje dobu 12-36 měsíců, během které jsou body odečítány postupně.

základě byl zaznamenán záznam v registru řidičů, se řidič nedopustil přestupku nebo trestného činu dle Přílohy č. ProvPoz⁷⁴. Řidič také může požádat o odečtení 3 bodů, pokud mu jich bylo již uděleno 6-10 a doložil potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy.⁷⁵

2.3.2. Bodový systém ve světle ústavnosti

Soudy se v rámci přezkoumání rozhodnutí správních orgánů musely vypořádat s námitkou účastníků, že bodový systém má sankční povahu, tudíž platí překážka ne bis in diem. V rozhodování soudů, které neshledaly v právní úpravě bodového systému nezákonnost, původně převládal názor, který potvrzoval důvody uváděné v důvodové zprávě, že se jedná pouze o administrativní opatření, proto se překážka ne bis in diem neuplatní.⁷⁶ Např. NSS judikoval, že *„jeho smyslem je průběžné sledování kázně řidičů při provozu na pozemních komunikacích; na straně jedné pozitivně motivuje řidiče, na straně druhé eliminuje ty řidiče, kteří se dlouhodobě a opakovaně dopouštějí porušování předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích.“*⁷⁷ NSS se v tomto rozhodnutí ne zcela vypořádal s otázkou sankční povahy bodového systému po „vybodování“. Na jedné straně konstatuje, že bodový systém eliminuje řidiče, kteří opakovaně porušují dopravní předpisy, nicméně už nejen že nepřipouští, že zmíněná eliminace je jakýmsi druhem sankce, ale především nezaujímá žádné stanovisko, čím by eliminace tedy měla být. Obdobně se NSS vyjadřuje v dalších rozsudcích⁷⁸, avšak ani v těch se nezaobírá, jak se postavit k odebrání řidičského průkazu po dosažení 12 bodů. Nicméně v jiných soudních rozhodnutích si však můžeme povšimnout, že některé soudy si již krátce po zavedení bodového systému uvědomovaly problematiku dosažení 12 bodů, kdy už se dle jejich názoru nejedná o pouhou administrativní záležitost, ale o jakousi formu odplaty a bodový systém tedy získává represivní funkci.⁷⁹

Bodový systém explicitně trestem ve smyslu čl. 40 odst. 6 LZPS a čl. 7 odst. 1 věty druhé Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod nazval až rozšířený senát NSS v roce 2014.⁸⁰ V tomto rozsudku NSS odkázal na rozsudek

⁷⁴ Dle ust. § 123e odst.1 ProvPoz.

⁷⁵ Dle ust. § 123e odst. 4 ProvPoz.

⁷⁶ MATES, P., ŠEMÍK, K. Povaha bodového systému podle zákona o silničním provozu ve světle aktuální judikatury. *Bulletin advokacie: stavovský časopis české advokacie*. 2016, **2016**(1-2), 25.

⁷⁷ Rozsudek NSS sp. zn. 2 As 19/2009-93.

⁷⁸ Rozsudek NSS sp. zn. 4 As 102/2013-38.

⁷⁹ Rozsudek NSS sp. zn. 8 As 23/2010-89 *„Negativním důsledkem opakovaného porušování předpisů o provozu na pozemních komunikacích je dosažení 12 bodů a pozbytí odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla...“*.

⁸⁰ Rozsudek NSS sp. zn. 6 As 114/2014-55.

Malige proti Francii⁸¹, kde Evropský soud pro lidská práva konstatoval, že ačkoliv má bodový záznam primárně preventivní charakter, jeho represivní povahu nelze přehlížet. Charakter bodového systému označil za vedlejší trest, u kterého nenastává překážka ne bis in diem, jelikož vedlejší trest může být uložen ve stejném řízení jako trest hlavní. Pozbytí řidičského oprávnění pak nazval tzv. *speciální recidivou*, tedy sankcí za opakování přestupků na pozemních komunikacích se samostatnou skutkovou podstatou. V tomto rozsudku se NSS ještě zaobíral otázkou, pokud je bodový systém trestem, do jaké míry se má uplatnit retroaktivita příznivější právní úpravy. NSS vycházel při rozhodování z rozsudku Evropského soudu pro lidská práva Scoppola vs Itálie (č. 2)⁸², na základě kterého nesmí být uložen přísnější trest, než jaký mohl být uložen v době spáchání činu a zároveň přikazuje užít retroaktivitu, pokud by byla pro pachatele příznivější. Tento právní problém dále rozvíly obecné správní soudy⁸³.

Ústavní soud⁸⁴ se doposud problematice bodového systému věnoval pouze v rámci konkrétní kontroly veřejné správy, tedy v ústavní stížnosti, kde řešil, zda v daném případě nedošlo k porušení zásady ne bis in diem. *“Dvě vedle sebe stojící sankce (trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění a dosažení bodové hranice za opakovaně páchané přestupky) nedovolující stěžovateli řídit motorové vozidlo mají své opodstatnění, nevykazují znaky nepřiměřenosti a není možno v nich shledávat porušení zásady ne bis in idem“*. Je tedy zřejmé, že i Ústavní soud chápe problém bodového systému jako druh sankce, avšak výše uvedený náleží působí dojmem politicky korektního rozhodnutí, ve kterém pouze konstatuje bipolaritu sankcí, aniž by se blíže zaobíral jejím dopadem na ústavnost.

2.3.3. Reforma bodového systému

Ministerstvo dopravy v současné době připravuje návrh novely ProvPoz, spočívající v reformě bodového systému. Úprava bodového systému má projít rozsáhlou změnou po více než 13 letech. Důvodová zpráva tento reformní krok zdůvodňuje nepřehledností současné právní úpravy a nutností jejího zpřesnění. Dle odůvodnění má být nová úprava pro řidiče seznatelnější a jednodušší. Podle navrhovatele mají být bodově obecně postihovány pouze takové přestupky, které v tak významné míře ohrožují společenské hodnoty, že společnost má zájem na

⁸¹ Rozsudek Evropského soudu pro lidská práva, Malige proti Francii (stížnost č. 27812/95).

⁸² Rozsudek Evropského soudu pro lidská práva, Scoppola proti Itálii (č. 2) (stížnost č. 10249/03).

⁸³ Např. rozsudek Krajského soudu v Brně sp. zn. 29 A 79/2013-41.

⁸⁴ Nález Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 498/10.

tom, aby nedocházelo k jejich recidivě. Jak se pokusím nastínit na řádcích níže, až na pár výjimek, které opravdu mají řidičům v praxi ulehčit orientaci v systému či postihnout závažné dopravní přestupky, považuji navrhovanou úpravu, oproti současnému stavu, za více represivní bez vazby na bezpečnost provozu.

Návrh je postaven na snížení počtu jednotlivých skupin bodového ohodnocení ze současných pěti skupin na skupiny dvě, které budou kvalifikovány šesti a čtyřmi body. Nové rozdělení do dvou skupin má reflektovat požadavek bodového systému jako nástroje, který vyloučí řidiče ze silničního provozu, jež opakovaně porušují pravidla silničního provozu, a to na principu „2x a dost“, v případě přestupků ohodnocených šesti body, a „3x a dost“ u přestupků čtyřbodových.

Dle novely je navrhováno vypustit z bodového systému takové přestupky, za které dle praxe není nutné body ukládat. Jedná se o přestupky spadající do tzv. „zbytkové“ skutkové podstaty dle § 125c odst. 1 písm. k) ProvPoz. Z toho tedy vyplývá, že každý přestupek, spadající do bodového systému, by měl nově odpovídat samostatné skutkové podstatě. Např. je vyčleněn do samostatné skutkové podstaty přestupek držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení⁸⁵.

Z důvodu sjednocení a zjednodušení právní úpravy bylo u některých přestupků sníženo bodové ohodnocení. Nedá se nicméně říct, že by navrhovatel tak činil z přesvědčení o menší škodlivosti daných přestupků, ale touto změnou je pouze reflektován princip navrhovaného bodového systému „dvakrát a dost“ či „třikrát a dost“. Jako poměrně překvapivé spatřuji snížení bodového ohodnocení ze 7 bodů na body 4 u přestupku „*neprodlené nezastavení vozidla při dopravní nehodě nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení nehody*“, navrhovatel změnu argumentuje praxí, kdy není účelné takto vysoce sankcionovat daný přestupek. Dovoluji si v tomto s navrhovatelem nesouhlasit, vzhledem k tomu, že odjetím od nehody může být bezprostředně ohrožen život a zdraví jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích, což jsou zákonem primárně chráněná práva. V průměru každý šestý řidič (přibližně 17 % účastníků dopravních nehod) od nehody ujede⁸⁶. Když se podíváme do statistiky, tak

⁸⁵ K tomu více v kapitole č. 5.3.2 této práce.

⁸⁶ BESIP – MINISTERSTVO DOPRAVY. Ujetí viníka z místa nehody: Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů. Centrum dopravního výzkumu [online]. 2018, str. 6

v celkovém období 1993–2017 zemřelo 2 % obětí dopravních nehod právě v případě ujetí viníka od nehody, což znamená, že každá 50. osoba zemřela při dopravní nehodě v případě, kdy viník od nehody ujel. Na základě těchto statistik jsem přesvědčená, že ujetí od nehody je natolik závažným přestupkem, že by do bodového hodnocení měl být zařazen na prvních příčkách škodlivosti. Když jej srovnám s jinými bodově ohodnocenými přestupky, jsem přesvědčená, že bodové ohodnocení by mělo být vyšší než navrhované 4 body. Ze stejného důvodu má být dle návrhatele zcela zrušeno bodové ohodnocení přestupku *neposkytnutí pomoci jiným řidičem než účastníkem dopravní nehody*. I tady je třeba statisticky zdůraznit, že pouze jeden z deseti řidičů⁸⁷ zastaví u dopravní nehody a neposkytnutí pomoci může mít pro účastníky dopravní nehody fatální důsledky.

Zrušení bodového ohodnocení je navrhováno u přestupku „*nedodržení povinných přestávek v řízení motorového vozidla*“, tento krok návrhatele odůvodňuje také neúčelností vyplývající z praxe. Vzhledem k tomu, že pouhé překročení maximální povolené doby řízení nikoho bezprostředně neohrožuje, a v praxi často vznikají problémy ve vztahu k dopravním kolonám⁸⁸, považuji tento bod návrhu za rozumný, a jako jeden z mála, opravdu reflektující praktické problémy.

Za účelem optimalizace bodového systému má být některým přestupkům přiznáváno více bodů, než je doposud. Považuji za diskutabilní, zda některé přestupky lze považovat za tak závažné, aby za ně bylo nutné udělovat 4 body, zda by nebylo účelnější zavést například třetí skupinu bodově ohodnocených přestupků se sazbou dvou bodů pro nejméně nebezpečné bodově ohodnocené přestupky. Jedná se např. o přestupky nepřipoutání se bezpečnostním pásem či držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení, kterým se věnuji v předposlední kapitole této práce.

Ministerstvo dopravy navrhuje zavedení pěti nových přestupků, které mají být bodově ohodnoceny, avšak některé z nich jsou pouze optimalizací již zavedených⁸⁹. Největší pozornost si zaslouží nově zaváděné pravidlo dodržování

[cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/file/dramaticky-narust-smrtnych-nehod-od-kterych-vinici-ujeli-analyza%20>

⁸⁷ *Iz10* [online]. 2018 [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: <https://1z10.cz/>

⁸⁸ ČTK, ECHO24, voš. Dálnice D1 kvůli sněžení kolabuje, někteří řidiči na ní zůstali i 14 hodin. Echo24.cz: Názorový deník [online]. 2018 [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <https://echo24.cz/a/SnsBh/dalnice-d1-kvuli-snezeni-kolabuje-nekteri-ridici-na-ni-zustali-i-14hodin>

⁸⁹ Např. omezení chodce, který hodlá přecházet přes přechod dle ust. § 125c odst. 1 písm. f).

bezpečné vzdálenosti, které má upřesnit obecnou povinnost dodržovat bezpečnou vzdálenost. Je třeba poznamenat, že po této změně odborná veřejnost dlouhodobě volala⁹⁰. Nově by mělo být ohodnoceno 4 body „*neponechání při rychlosti vyšší než 80 km.h-1 vzdálenosti 30 metrů za vozidlem jedoucím před vozidlem řidiče nebo neponechání při rychlosti vyšší než 50 km.h-1 vzdálenosti alespoň 50 metrů za vozidlem jedoucím před vozidlem řidiče, jde-li o vozidla o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg, jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 10 m, zvláštního vozidla nebo autobusu*“. Důvodem zavedení dle navrhovatele je, že nedodržení bezpečné vzdálenosti dle analýzy skýtá jednu z hlavních příčin dopravních nehod. Je třeba upozornit, že navrhovatel se nevypořádal s otázkou předjíždění a objíždění, jelikož takto navrhovaná úprava jej téměř znemožní, dále neřeší ani situaci, kdy do rozestupu mezi vozidly vjede další vozidlo. Je také třeba zmínit, že zákon téměř nesankcionuje nebezpečné prudké zabrzdění bez důvodu⁹¹ a v praxi je za viníka nehody zpravidla pokládán řidič auta za vozidlem, které bylo prudce zabrzděno, právě z důvodu nedodržení bezpečné vzdálenosti.

Další dílčí úprava bodového systému spočívá ve změně okamžiku, ke kterému dojde k odečtení všech dosažených bodů. Podle platné právní úpravy tak dochází ke dni vrácení řidičského průkazu, v důsledku čehož nelze bodově postihnout řidiče, který řídí vozidlo i přes pozbyté řidičské oprávnění. Novela by měla zavést odečtení bodů již ke dni pozbytí řidičského oprávnění, navrhovatel argumentuje tím, že takto postihne řidiče, kteří řídí i přes odebrané řidičské oprávnění a dopustí se přestupku, za který se body zaznamenávají. Vzhledem k tomu, že takový pachatel bude potrestán za řízení se zadržným řidičským oprávněním⁹² se domnívám, že takto navrhovaná úprava je v rozporu se zásadou *bis in diem* a zásadou absorpční⁹³,

Dle ust. § 82 odst. 1 písm. f) ProvPoz nemůže být uděleno řidičské oprávnění osobě, která v době žádosti o řidičské oprávnění dosáhla 12 bodů, tudíž v případě zákazu činnosti bude muset takový žadatel čekat 1 rok po uplynutí trestu zákazu činnosti, aby mu mohlo být řidičské oprávnění uděleno. Navrhovatel považuje toto ustanovení ve vztahu k zákazu činnosti nespravedlivé a nevyvážené, a tudíž navrhuje, aby u zákazu činnosti, trvajícím alespoň 1 rok, bylo možné body

⁹⁰ FUCHS, J. Bodový systém a dopravní nehody. *Právní rozhledy: časopis pro všechna právní odvětví*. 2015(5), 180.

⁹¹ Tento přestupek spadá pod zbytkovou skutkovou podstatu podle §125c odst. 1 písm. k) ProvPoz.

⁹² Maření výkonu úředního rozhodnutí dle § 337 odst. 1 písm. a) TrZ.

⁹³ Podle ustanovení § 41 PřesZ.

odečítat. Při objektivním zhodnocení se dá s navrhovatelem souhlasit, že současná úprava je nespravedlivá, kdy po uplynutí trestu zákazu řízení motorového vozidla je řidiči stejně stále znemožněno řídit vozidlo. Je třeba zmínit, že současná právní úprava zatím nahrává spíše bohatší vrstvě obyvatelstva, vzhledem k tomu, že školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy⁹⁴ se cenově pohybuje kolem 5 000,- Kč⁹⁵. Také je třeba poznamenat, že řidič, který dlouhou dobu vozidlo neřídil, může být nebezpečný ostatním účastníkům silničního provozu, stejně jako řidič začátečník, a že zákaz řízení často velmi negativně ovlivňuje život nejen samotnému řidiči, ale i jeho rodině.

V souvislosti s optimalizací bodového systému se zavádí tzv. „řidičský průkaz na zkoušku“, což je již dlouhou dobu diskutované téma a součástí Programového prohlášení vlády z června 2018. Předkladatel navrhuje, aby řidiči po dobu 2 let od získání řidičského oprávnění měli sníženou bodovou hranici na polovinu. Stačí tedy, aby spáchali jeden závažnější dopravní přestupek či se například dvakrát nepřipoutali a řidičské oprávnění jim bude odebráno. Předkladatel argumentuje, že začínající řidiči jsou nejrizikovější skupinou účastníků provozu na pozemních komunikacích a častým viníkem dopravních nehod. Snížení bodové hranice nepovažují celkově za příliš šťastné, tento krok povede k tomu, že zájemci o řidičské oprávnění absolvují autoškolu ještě v době nemají vozidlo, resp. vědí, že jej nebudou nějakou dobu řídit nebudou, aby překlenuli období 2 let. Až následně po několika letech začnou vozidlo řídit, budou ještě více ohrožovat ostatní účastníky provozu, než kdyby aktivně řídili vozidlo již po absolvování autoškoly. Více se budu současným problémům autoškol a návrhům jejich řešení se věnuji v kapitole č. 6.1 této práce.

Poslední významnou změnou v rámci bodového systému je informování řidičů o připočtení bodů za spáchaný přestupek. V praxi se často stává, že řidiči nevědí, kolik bodů mají, proto veřejnost po tomto kroku dlouho dobu volala. Návrh si klade za cíl umožnit informování řidičů o jakékoli změně v jejich bodovém hodnocení, a to buď e-mailem, textovou zprávou na mobilní telefon nebo prostřednictvím datové schránky. Každý řidič by si tak mohl požádat, aby byl při

⁹⁴ Podle ustanovení § 123e odst. 4 písm. a) ProvPoz odečte příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností 3 body tomu, kdo doloží absolvování školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy.

⁹⁵ MAX CARS. Školení bezpečné jízdy s odpočty trestných bodů: Jediné akreditované středisko bezpečné jízdy ve Středočeském kraji. Max Cars [online]. [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <http://www.maxcars.cz/odpocety-bodu>

změně upozorněn. Vzhledem k ochraně osobních údajů považuji za problematické informování prostřednictvím prostého e-mailu nebo textové zprávy. Předpokládám, že schváleno bude pouze informování do datové schránky řidiče, což se dá považovat za pozitivní z hlediska osvěty, jelikož mnoho občanů se domnívá, že datová schránka je pro fyzické nepodnikající osoby nevýhodná. Tento krok informování občanů považuji za velice pokrokový a věřím, že přehled osob o jejich bodovém hodnocení může snížit počet přestupků na pozemních komunikacích.

Reforma bodového systému je součástí poměrně rozsáhlé novely ProvPoz, které se, jako celku, věnuji v kapitole č. 3.3.1 této práce a dále v dílčích kapitolách.

3. Prameny právní úpravy

Před samotnou materií vybraných institutů přestupků na pozemních komunikacích a řízením o nich je pro jejich správné uchopení třeba nastínit, z jakých pramenů tyto instituty vyplývají, jaký vliv má vztah mezi jednotlivými prameny na tyto instituty, a jaké jsou důvody jejich potřeby.

Po stručném vysvětlení právních základů dopravního práva poukážu nejen na nejednotnost právní úpravy a její aplikační problémy, ale především kriticky zhodnotím současnou politiku, která si klade za cíl co nejvíce individuální automobilovou dopravu zredukovat jak po stránce environmentální, tak především po stránce restriktivní. Stěžejní částí této kapitoly je popsání a kritické zhodnocení navrhované novely ProvPoz.

3.1. Ústavní právo a mezinárodní smlouvy

Ústavní právo můžeme charakterizovat jako soubor právních norem, které upravují nejdůležitější vztahy ve státě. Jedná se o zákony s nejvyšší právní silou, to se projevuje především v tom, že žádná jiná (nižší) právní norma nesmí být s Ústavním pořádkem v rozporu. Ústavní právo tedy dává určitý rámec celému právnímu řádu. Z ústavního práva vychází základní zásady, které protínají všechna právní odvětví. V případě přestupků na pozemních komunikacích je třeba zcela jistě zmínit zásady enumerativnosti veřejnoprávních pretenzí a legální licence dle čl. 2 odst. 3 a odst. 4 Ústavy. Tyto dvě zásady mají obzvláště význam z pohledu občana, že nemůže být stíhán za jednání, které není přestupkem a může činit vše, co deliktem není. Pro oblast správního trestání je dále stěžejní čl. 36, který zakotvuje generální klauzuli přípustnosti přezkumu rozhodnutí veřejné správy⁹⁶. Vedle samotné Ústavy je neméně důležitá, ač formálně za ústavní zákon neoznačená,⁹⁷ LZPS, ve které jsou kodifikovány základní demokratická práva a svobody. Na dodržování základních lidských práv a svobod je postaveno celé (správní) trestání.

S ústavním pořádkem úzce souvisí mezinárodní smlouvy ratifikované Parlamentem a vyhlášené ve Sbírce mezinárodních smluv⁹⁸. Vzhledem k velkému počtu mezinárodních smluv a dohod, které mohou být pro dopravní přestupky relevantní se zde stručně zmíním pouze těch, které považuji za aplikačně

⁹⁶ BOHADLO, D., POTĚŠI, L., a POTMĚŠIL, J. *Správní trestání z hlediska praxe a judikatury*. Praha: C.H. Beck, 2013, str. 14.

⁹⁷ KLÍMA, K. a kol. *Komentář k Ústavě a Listině*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. str. 55.

⁹⁸ Dle čl. 10 Ústavy.

nejproblematictější či nejvýznamnější. Z mezinárodních smluv v oblasti dopravní přestupků jsou významné primárně úmluvy o lidských právech (např. Všeobecná deklarace lidských práv či Úmluva o lidských právech), které zakotvují obdobné zásady, jako normy práva ústavního, tedy například povinnost šetřit základní lidská práva či právo na spravedlivý proces.

V oblasti dopravních přestupků nemůžeme opomenout Vídeňskou úmluvu o silničním provozu z roku 1968 a Ženevské smlouvy z oblasti silničního provozu⁹⁹ vydávané od roku 1931, které stanovují základní pravidla silničního provozu, či systém pokut a způsob jejich vymáhání, na základě těchto úmluv bylo například také sjednoceno dopravní značení. Zmíněné mezinárodní úmluvy mají za cíl usnadnit mezinárodní silniční provoz a zvýšit bezpečnost v provozu na pozemních komunikacích. Problémem je, že ne všechny státy přistoupily k oběma úmluvám o silničním provozu. To se projevuje nejvýrazněji v problematice mezinárodních řidičských průkazů¹⁰⁰, kdy například návštěvník Spojených států amerických musí mít vydaný mezinárodní řidičský průkaz pouze podle Ženevské úmluvy, průkaz podle Vídeňské úmluvy zde platný nebude. V praxi proto mohou, zejména z neznalosti cestovatelů, vznikat problémy ohledně platnosti mezinárodního řidičského průkazu. Vzhledem ke stále více se rozvíjejícímu turismu by sjednocení těchto úmluv zcela jistě ulehčilo mezinárodní silniční provoz, což je cílem zmíněných úmluv.

3.2. Právo Evropské unie

Právo EU můžeme chápat jako systém mezinárodních smluv a obyčejů upravujících vztahy mezi státy spadajícími, na smluvním základě, do tohoto společenství. Jeho podstata spočívá v tom, že členské státy se vzdávají své suverenity ve prospěch společenství jako celku. Hlavními cíli EU v oblasti dopravního práva jsou zlepšení bezpečnosti silničního provozu, snížení úmrtí na silnicích a přispění k udržitelné mobilitě¹⁰¹. Čl. 4 odst. 2 písm. g) Smlouvy o fungování Evropské unie, jakožto právo primární, stanoví dopravu jedním z hlavních článků společné politiky EU.

⁹⁹ Např. Ženevský protokol, Úmluva o silničním provozu, Protokol o silničních značkách apod.

¹⁰⁰ Dle ustanovení § 104 odst. 4 ProvPoz.

¹⁰¹ COITO, E. Silniční doprava: dopravní a bezpečnostní předpisy. Evropský parlament [online]. 2019 [cit. 2020-02-27]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/129/silnicni-doprava-dopravni-a-bezpecnostni-predpisy>

Avšak evropské dopravní právo je zejména upraveno na úrovni práva sekundárního, tedy zejména nařízenými, které jsou přímo účinné, a směrnicemi, jež je nutné implementovat do národního práva. Vzhledem k velkému počtu sekundárních předpisů EU, které jsou pro dopravní přestupky relevantní, na následujících řádcích rozeberu několik nejvýznamnějších z nich, které shrnují základní cíle evropské dopravní politiky.

V roce 2001 byla vydána Bílá kniha s názvem „*Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout*“¹⁰², která se skládá z 60 opatření realizovaných do roku 2010. Jejím cílem bylo zejména odstranit relaci mezi ekonomickým rozvojem a přetížením silnic, ale také zlepšit bezpečnosti v silniční dopravě¹⁰³. Bílá kniha směřovala ke snížení počtu dopravních přestupků do roku 2010, avšak již v roce 2006 bylo konstatováno neúspěšné naplňování vytyčených cílů¹⁰⁴, proto se Komise EU zaměřila na zavedení a rozvoji integrovaného systému dopravního systému řízeného technologiemi¹⁰⁵, který má usnadnit přeshraničního odhalování a vymáhání dopravních přestupků.

Výsledkem bylo přijetí Rozhodnutí Rady 2008/615/SVV „*přeshraniční spolupráce, zejména v boji proti terorismu a přeshraniční trestné činnosti*“ (tzv. Průmská smlouva), jež zavedla povinnost součinnosti domovského státu pachatele přestupku při jeho identifikaci. Proto byla zavedena nová generace evropského informačního systému EUCARIS, který, v rámci rozšíření modulů, umožnil přeshraničně identifikovat vozidlo a jeho provozovatele bez nutnosti hlubší součinnosti domovského státu. Systém EUCARIS sice vyřešil problém s přeshraniční identifikací, avšak dosud v rámci EU plně nefunguje systém vymáhá sankcí za dopravní přestupky. Vzhledem k tomu, že přeshraniční vymáhání je administrativně náročné a výsledek nejistý, funguje vymáhání pokut od cizinců zpravidla pouze tehdy, kdy se ocitne pachatel znovu na území daného státu. Nejčastěji se tak stává při náhodných policejních kontrolách (např. v Německu mají příslušníci policie přístup do databáze přestupků, kdy při namátkové kontrole jsou

¹⁰² COM/2001/0370: White Paper - European transport policy for 2010: time to decide.

¹⁰³ COITO, E. Společná dopravní politika: obecné zásady. *Evropský parlament* [online]. [cit. 2020-02-20]. Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/123/spolecna-dopravni-politika-obecne-zasady>

¹⁰⁴ FOJTÍKOVÁ, L., LEBIEDZIK, M. *Společné politiky EU: historie a současnost se zaměřením na Českou republiku*. 1 vydání. Praha: C.H. Beck, 2008. str. 143.

¹⁰⁵ Sdělení Komise EU č. COM(2009)0279 „Udržitelná budoucnost pro dopravu: vytváření integrovaného dopravního systému řízeného technologiemi a vstřícného k uživateli“

schopni spárovat pachatele s jeho předchozími přestupky¹⁰⁶). Je třeba zmínit, že Česká republika doposud nepřijala žádná účinná opatření proti zahraničním „pirátům silnic“, a tak jsou cizinci ztotožňováni se spáchanými přestupky až v případě závažnějšího porušení pravidel silničního provozu, zejména při spáchání trestného činu. V rámci EU je vhodné do budoucna uvažovat nad sjednocením postupů vymáhání přestupků a tím celý systém zefektivnit. Je třeba zmínit, že v trestních věcech přeshraniční spolupráce funguje poměrně efektivně¹⁰⁷.

V roce 2011 představila Evropská komise novou Bílou knihu o dopravě nazvanou „*Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*“¹⁰⁸, která doplňuje cíle Bílé knihy z roku 2001, avšak oproti ní se hlouběji zaměřuje na enviromentální politiku a např. dává za úkol snížit používání konvenčně poháněných automobilů do roku 2030. Environmentalistické požadavky byly promítnuty zejména formou emisních norem „Euro“, kterými jsou regulovány limitní hodnoty škodlivin ve výfukových plynech automobilů¹⁰⁹. S emisními normami souvisí stále větší nátlak na rozvoj alternativních pohonných systémů¹¹⁰, obzvláště pohonu na elektřinu. Domnívám se, že ačkoliv se může zdát ochrana životního prostředí sebevícе ušlechtilá a moderní, není omezování automobilové dopravy na Starém kontinentě tím správným krokem, evropská města, nejenže nejsou vybavena dobíjecími stanicemi na elektromobily a jejich plošné rozšíření považují vzhledem k současné evropské infrastruktuře téměř za nemožné, hlavní problém spatřují, že elektřinu vyrábí uhelné elektrárny, které jsou daleko větším enviromentálním problémem než spalovací motory automobilů, a to vše bez ohledu na to, že současné elektromobily jsou daleko více poruchové, jejich výroba je nákladnější a životnost článků v bateriích je výrazně kratší než součásti běžných spalovacích motorů. Možná do budoucna bude fungovat doprava poháněná

¹⁰⁶ MAREK, L. Jihočecha zavřeli v Německu cestou do práce, dlouho tam neplatil pokuty. IDNES.cz [online]. 2019 [cit. 2020-03-22]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ceske-budejovice/zpravy/pokuty-rizeni-nemecko-vezeni.A190505_165952_budejovice-zpravy_mrl

¹⁰⁷ Usnesení Krajského soudu v Brně sp. zn. 11 NT 418/2019 o předání pachatele k trestnímu stíhání do Spolkové republiky Německo.

¹⁰⁸ COM/2011/0144: White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport systém.

¹⁰⁹ Zřejmě nejznámějším případem, kdy se emisní normy Euro dostaly do širšího povědomí, byla „Aféra Dieselgate“ v roce 2015. Na veřejnost tehdy vyplynulo, že výrobce automobilů Volkswagen měl ve svých nových vozidlech systém, který uměl rozpoznat, že auto je na emisní normy testováno a přepnulo vozidlo do módu nižšího vypouštění škodlivých látek, než je tomu za běžného provozního režimu.

¹¹⁰ Sdělení Komise č. COM(2017)0652 o širším využívání alternativních paliv.

vodíkovými články, ale nemyslím si, že současná elektromobilita je v Evropě udržitelná.

Počátkem roku 2019 předložila Komise EU své sdělení č. COM(2018)0283 „*Na cestě k automatizované mobilitě*“. Současné vize EU pro oblast dopravního práva aktuálně tedy spočívají v autonomních automobilech, avšak cesta k plně automatickým vozidlům z pohledu právních předpisů je stále ještě trnitá a plná nevyřešených právních otázek¹¹¹.

3.3. **Zákonné a podzákonné právní normy**

Zákonné a podzákonné právní normy tvoří převážnou část právní úpravy dopravních přestupků. Základním právním předpisem dopravního práva je ProvPoz, který upravuje komplexní úpravu podmínek provozu na pozemních komunikacích, dále např. upravuje podmínky získání řidičského oprávnění, registr řidičů, bodové hodnocení porušení povinností, a zejména přestupky na pozemních komunikacích a jejich trestání¹¹².

Právní zakotvení přestupků je částečně kodifikováno¹¹³ v PřesZ, který v roce 2017 nahradil stávající PřesZ 1990. Dle jeho důvodové zprávy byla dosavadní právní úprava nedostačující vzhledem k zastaralosti předpisů a potřebě úplné kodifikace obecné části přestupkového práva¹¹⁴. PřesZ stanoví obecné podmínky odpovědnosti za přestupek, dále pak druhy správních trestů a ochranných opatření, podmínky jejich ukládání, a nakonec i řízení o přestupcích, jakožto zvláštní druh správního řízení.¹¹⁵

SŘ do problematiky dopravních přestupků zasahuje subsidiárně k ostatním zákonům z titulu, že přestupkové řízení druhem správního řízení. Ačkoliv PřesZ, ve srovnání s §51 PřesZ 1990, neobsahuje pro řízení o přestupcích odkaz na subsidiární použití SŘ, jeho subsidiární užití je dovozováno ze smyslu celého zákona¹¹⁶. Je třeba poznamenat, že PřesZ skýtá mnoho odchylek od obecného správního řízení. Vybraným odchylkám se budu více věnovat v dalších kapitolách této práce.

¹¹¹ MIKEŠ, S. Vybrané otázky odpovědnosti za škodu způsobenou autonomním vozidlem. *Právní rozhledy: časopis pro všechna právní odvětví*. 2018, **2018**(13-14), 417.

¹¹² KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, str. 23.

¹¹³ KOPECKÝ, M. *Správní právo. Obecná část*. 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2019, str. 250.

¹¹⁴ Důvodová zpráva k zákonu č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

¹¹⁵ KOPECKÝ, M. *Správní právo. Obecná část*. 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2019, str. 250.

¹¹⁶ SKULOVÁ, S., HEJČ, D., POTĚŠIL, L., SCHEUER, J., IBRMAJEROVÁ, K. Obstrukce v řízení o dopravních přestupcích. *Právní rozhledy: časopis pro všechna právní odvětví*. 2019, 2019(11), 393.

Mezi další zákonné právní předpisy v souvislosti s dopravním právem patří např. zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR či zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii. V právu pozemních komunikacích taktéž existuje množství prováděcích vyhlášek, které upravují nejčastěji technické záležitosti (např. vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, či vyhláška č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů.)

3.3.1. Novela zákona o provozu na pozemních komunikacích

Na počátku roku 2019 přišlo Ministerstvo dopravy s návrhem novely ProvPoz, jejíž potřebu zdůvodňuje tím, že právní úprava nedoznala dlouhou dobu větších změn¹¹⁷ a že „*současná míra dosahování cílů vymezených v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu není dostačující*“¹¹⁸. Dle navrhovatele má současný systém trestání dopravních přestupků nedostatečné preventivní a represivní účinky. Cílem nové právní úpravy je postihování nejzávažnějších porušení pravidel na pozemních komunikacích s přihlédnutím k individuálním poměrům pachatele a okolnostem spáchání konkrétního přestupku. Vzhledem k charakteru této práce rozeberu pouze vybrané změny ProvPoz, o kterých se domnívám, že nejzásadnější měrou ovlivní běžné účastníky silničního provozu, či jejich charakter spatřuji toliko v politické korektnosti než v účelu zlepšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a spravedlivému postihování přestupků.

Je navrhováno zvýšení nejvyšší povolené rychlosti na dálnicích o 10 km/h. Důvodová zpráva uvádí, že zvýšení nejvyšší povolené rychlosti není celoplošné, ale bude upraveno místní úpravou provozu, zejména na nových zmodernizovaných částech dálnice. Ačkoliv se může zdát, že tento krok má uvolnit stávající restrikcí nejvyšší povolené cestovní rychlosti, domnívám se, že rychlost 140 km/h bude spíše na pár ojedinělých úsecích, kde to technický stav vozovky dovolí. Otázkou zůstává, zda tento bod bude, s ohledem na současnou stále více environmentální politiku státu, nakonec schválený.

¹¹⁷ Důvodová zpráva k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. In: Dostupné také z: <https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNB8YDBH6N>

¹¹⁸ Tamtéž

Návrh rozšiřuje povinnost řidiče neřídít vozidlo, na němž není umístěna registrační značka nebo je zakryta či nečitelná. Tím je rozvíjena již zavedená povinnost provozovatele dle ProvVoz neprovozovat vozidlo na pozemních komunikacích bez registrační značky. Nově má být za porušení této povinnosti sankcionován i řidič vozidla. Dá se souhlasit s tím, že trestán má být především řidič vozidla, nicméně by ve souvztažnosti s tím mělo být vypuštěno postihování provozovatele za stejný přestupek, jelikož ad absurdum by za stejný přestupek mohli být sankcionováni oba. Nad výše uvedené upozorňuji, že v této souvislosti stále není dostatečně legislativně ošetřen případ, kdy registrační značka z vozidla za jízdy spadne nebo se za jízdy stane nečitelnou (např. v souvislosti se sněhem). Domnívám se, že takováto regulace by zcela jistě pomohla právě ke zespravedlivění systému a k zabránění libovůle policistů.

V případě ustanovení o zadržení řidičského průkazu navrhovatel upřesňuje podmínky, za kterých je PČR oprávněna řidičský průkaz zadržet. Jedná se o případy, kdy je u řidiče důvodné podezření, že postrádá základní předpoklady pro řízení, které novela taxativně vyjmenovává (např. podezření z jízdy pod vlivem alkoholu). Tento bod novely zcela jistě reflektuje smysl přestupkového práva, ačkoliv se obávám šikanózních případů, kdy policisté bezdůvodně řidičský průkaz zadrží (např. když řidič odmítne řešit přestupek příkazem na místě) z vykonstruovaných zákonných důvodů. V souvislosti se zadržením řidičského průkazu navrhovatel zcela nově zavádí oprávnění PČR moct řidičský průkaz zadržet i v případě, kdy jej řidič nemá u sebe. Navrhovatel tím dává za cíl zamezit časté praxi, kdy řidič prohlásí, že řidičský průkaz u sebe nemá, tudíž jej nemůže odevzdat na místě. Řidič bude mít povinnost do 5 dní řidičský průkaz odevzdat obecnímu úřadu s rozšířenou působností podle místa spáchání přestupku. Považuji za problematické odevzdání řidičského průkazu v místě spáchání přestupku, když vezmeme v úvahu, že novela si dává za cíl snížení administrativní zátěže a přizpůsobení se řidičům. Rozumnější by bylo povinnost odevzdání úřadu, který řidičský průkaz vydal, vzhledem k propojení veřejné správy, resp. součinnosti správních orgánů, by takový postup nemusel způsobovat větší problémy.

Za pozitivní novinku považuji povinnost obecního úřadu rozhodnout o zadržení řidičského průkazu do 30 dní od oznámení o jeho zadržení. Navrhovatel tento postup zdůvodňuje lepší ochranou práv řidiče před nečinností správních orgánů. Samozřejmě je otázkou, zda tento bod projde legislativním procesem, umím si představit námitky ohledně přehlcenosti správních orgánů.

Drobná změna má proběhnout v ust. §118a odst. 1 písm. a), na základě kterého již nebude možné být zabráněno v jízdě řidiči, který způsobil při dopravní nehodě újmu pouze sám sobě. Lze konstatovat, že tento bod odráží princip trestání spočívající v ochraně společnosti, nikoliv v ochraně pachatele jakožto poškozeného.

Výraznějších změn se dočká oblast vybírání kaucí. Navrhovatel plánuje přiznat PČR možnost zajištění řidičského průkazu v případě, kdy kauci řidič nesloží. Tento bod je odůvodňován, že zajištěním vozidla či osvědčení o registraci vozidla je dotčen zejména provozovatel vozidla, nikoliv řidič, který se zpravidla přestupku dopustí, avšak zajištění řidičského průkazu má být pouze alternativou k zajištění vozidla či osvědčení o jeho registraci. Vzhledem k tomu, že novela neupravuje povinnost přednostně zajistit řidičský průkaz před vozidlem, stejně bude ponecháno na uvážení příslušníků PČR, kterou z možností zajištění využijí, což se obávám, aby nebylo zneužíváno příslušníky PČR při volbě „vhodného“ prostředku.

Zásadní změny mají proběhnout v sazbách pokut a ve způsobu jejich vybírání. Počet pásem sazeb pokut se zredukuje ze současných 7 na pásma 4 dle závažnosti přestupku, v některých případech se výrazně se zvýší jejich horní i dolní hranice. V případě přestupku, který vedl k dopravní nehodě, bude nově možné zvýšit horní hranici sazby až o dvojnásobek, nejvýše však na 100 000,- Kč. Tato změna má zřejmě odrážet závažnost takových přestupků, ačkoli se domnívám, že se zde ztrácí preventivní funkce trestání, poněvadž úmyslem snad žádného pachatele není způsobit dopravní nehodu. V oblasti vybírání pokut příkazem na místě mají být zavedeny pevné sazby pokut¹¹⁹. Navrhovatel to zdůvodňuje že „*je účelné zajistit, aby za typově stejné protiprávní jednání byla vždy uložena stejná pokuta a nedocházelo k odlišnému přístupu jednotlivých policistů či obecních strážníků.*“¹²⁰, zároveň ale upozorňuje, že se to nebude týkat přestupků v nejmírnějším pásmu, kterých je přes 300. Vzhledem k tomu, že navrhovatel v návrhu neuvádí, proč nepostačí současné nižší hranice sazeb, můžeme se jen domnívat, že skrytým účelem je snaha o naplnění rozpočtů a realizování vládních strategií. S touto změnou souvisí i nemožnost vyřešení přestupku s pevnou sazbou

¹¹⁹ Ve výších 1500,- Kč, 2000,- Kč a 5000,-Kč

¹²⁰ Důvodová zpráva k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. In: Dostupné také z: <https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNB8YDBH6N>

domluvou na místě, což považuji za krajně problematické v případech např. bagatelního překročení rychlosti, kdy pouhá domluva splní účel daleko lépe.

Je navrhováno zkrátit dobu k podání žádosti o obnovu řízení ze současných 3 let na 1 rok. Dle důvodové zprávy je tento institut často zneužíván s odkazem na judikaturu, kde jediným řádným důvodem pro obnovu řízení je záměna pachatele, k níž prý v praxi tak často nedochází. Je třeba podotknout, že navrhovatel nikde nezmiňuje, kolik eviduje případů zneužití institutu obnovy řízení.

Návrh neopomíná ani fenomén současné doby v dopravě – cyklistiku. Ust. § 125c odst. 1 písm. c) ProvPoz se má nově vztahovat pouze na řidiče motorových vozidel. Změna je zdůvodňována přílišnou přísností netolerance alkoholu ve vztahu k cyklistům, na cyklisty tedy bude dopadat pouze ustanovení § 125c odst. 1 písm. b) bez ohledu na míru jeho ovlivnění návykovou látkou. Je třeba zdůraznit, že cyklista jedoucí pod vlivem alkoholu může být stejně nebezpečný jako řidič motorového vozidla, jelikož např. chodci často nemusí cyklistu ani postřehnout a úspěšně se mu vyhnout.

Návrh novely ProvPoz obsahuje další řadu dílčích změn, kterým se, vzhledem k jejich rozsahu, není možné věnovat. Domnívám se, že ačkoliv se novela tváří jako zpřehlednění a zespravedlnění systému, její hlavní účel spočívá, jak je zřejmé z výše uvedeného, dodržení současné politické strategie, spočívající v omezování individuální automobilové přepravy a naplnění rozpočtů, což dle mého názoru nekoresponduje se základním účelem správního trestání.

Připomínkové řízení k novele skončilo téměř před rokem (březen 2019), z připomínkových míst vzešla velká řada podnětů, avšak do doby dokončení této práce nebyla zveřejněna nová verze novely ProvPoz, která by připomínky reflektovala.

3.4. Judikatura

Judikatura neboli rozhodovací praxe soudů není v České republice obecným pramenem práva, nicméně pro aplikační praxi má velký význam. Zákony ne vždy mají výklad jednoznačný, proto je někdy nutné určité zákonné ustanovení upřesnit či k němu zaujmout jednotný postoj, a k tomu slouží právě judikatura. Judikatura je tvořena jednotlivými judikáty čili rozhodnutími soudů, nikoliv soudů jakýchkoliv, ale pouze soudů vyšší instance, jejichž rozhodování přesahuje svým dopadem význam jednotlivého případu.

Ve vztahu k závaznosti judikatury se mezi odborníky stále vedou vášnivé debaty, nicméně můžeme říci, že je vždy rozhodnutí vyššího soudu závazné pro soud nižší instance (tzv. instanční dozor). Jednoznačná je pouze závaznost rozhodnutí Ústavního soudu při rušení právních předpisů jako tzv. negativní zákonodárce, kdy již z Ústavy¹²¹ vyplývá, že vykonatelná rozhodnutí Ústavního soudu jsou závazná pro všechny.

I přes výše uvedené je třeba mít na paměti, že judikatura není obecným pramenem práva, ale má zejména zajistit předvídatelnost zákona a zamezit libovůli adresátů, jak poznamenal Generální sekretář Ústavního soudu: „*Pokud hovoříme o závaznosti judikatury, měli bychom tím mít na mysli povinnost soudů se s judikátem argumentačně vypořádat, nikoliv jej slepě následovat jenom proto, že je to judikát vyššího soudu. Smyslem závaznosti není právo petrifikovat, ale zajistit jeho předvídatelnost, vyloučit libovůli a zajistit rovnost adresátů právní normy před zákonem (tedy dosáhnout toho, že stejné případy jsou rozhodovány stejně) (...) je proto zbytečné hledat důvody závaznosti v nějakém novém formálním postavení judikatury jako pramene práva.*“¹²²

¹²¹ Dle ust. čl. 89 odst. 2 Ústavy

¹²² ŠVANDELÍKOVÁ, K. Pět otázek pro Ivo Pospíšila. *Právní prostor* [online]. 2018, 2018 [cit. 2019-08-06]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/ustavni-pravo/pet-otazek-pro-ivo-pospisila-pp-2018>

4. Řízení o dopravních přestupcích

4.1. Obecně k přestupkovému řízení

Řízení o přestupcích je zvláštním druhem správního řízení, jehož předmětem je rozhodování o vině a trestu pachatele přestupku. Můžeme říci, že řízení o přestupcích je správním řízením se sankční povahou¹²³. Jak bylo nastíněno v kapitole 3.3 této práce, od 1.1.2017 platí v České republice nový PřesZ, jež je uceleným předpisem správního trestání a taktéž jeho primární úpravou. Pro jeho ucelenost a komplexnost jej někteří autoři s nadsázkou označují jako kodex správního práva trestního¹²⁴. Je vhodné konstatovat, že řízení o dopravních přestupcích se výrazně neliší od obecné úpravy přestupkového řízení, avšak skýtá určitá specifika, kterými se od běžného přestupkového řízení odlišuje. Tato specifika nevyplývají jenom ze zákonné úpravy, ale obzvláště z praktických aspektů při řešení a odhalování přestupků.

Ambicí této práce není podrobné rozebrání všech institutů přestupkového řízení, ale poukázání na specifické aspekty dopravního přestupkového řízení, jejichž úpravu či užití považuji za nedostatečné či zajímavé a je vhodné jim věnovat více pozornosti.

4.2. Postup před zahájením řízení

Postup před zahájením řízení je (před)fází, ve které jsou prováděny úkony sloužící k objasnění toho, zda je důvod k zahájení správního řízení z moci úřední či k zajištění důkazů potřebných pro jeho průběh. K zajištění postupu před zahájením řízení slouží několik nástrojů, které primárně upravuje SŘ, jedná se zejména o přijímání podnětů k zahájení řízení, odložení věci, zajištění důkazu, poskytování předběžné informace či vysvětlení. Pro účely této diplomové práce se budu v následující kapitole věnovat pouze podání vysvětlení a jeho v praxi používané modifikaci tzv. parkovacího lístku za stěračem vozidla. Závěr kapitoly bude věnován ohýbání institutu práva odmítnout podat vysvětlení neboli problematice identifikace řidiče s odvoláním na osobu blízkou. Ačkoliv toto téma bylo dle zákonodárců vyřešeno, stále se rozvíjející judikatura ukazuje stálý zájem nad touto problematikou.

¹²³ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020, str. 46.

¹²⁴ MATES, P. K některým procesním ustanovením zákona o odpovědnosti za přestupky. *Právní rozhledy: časopis pro všechna právní odvětví*. 2017, 3(2017), 77.

4.2.1. Vysvětlení

Vysvětlení je účinným prostředkem k zajištění účelu řízení o přestupcích. Jeho účelem je ověření, zda existuje důvod pro zahájení přestupkového řízení z moci úřední¹²⁵. Obecnou úpravu institutu vysvětlení upravuje SŘ, avšak zvláštní právní předpisy jej konkretizují, resp. v některých záležitostech uvolňují oproti obecné úpravě (např. předvolání není nutné do vlastních rukou).

Dle ust. § 59 SŘ je správní orgán oprávněn předvolat kohokoliv, kdo svým vysvětlením může přispět k řádnému objasnění přestupku¹²⁶, a to s dostatečným časovým předstihem, zpravidla dopisem do vlastních rukou. Předvolaná osoba je povinna se na výzvu v daný čas dostavit na předem určené místo. Výjimkou z toho jsou osoby, které požívají výsad a imunit, jejich nedostavení není možné jakkoliv sankcionovat. Před samotným vysvětlením musí být osoba poučena o důvodech, pro které nesmí být vyslýchána, o právu odepřít výpověď, o povinnosti vypovídat pravdivě a nic nezamlčet a o právních následcích nepravdivé nebo neúplné výpovědi. Poučení je významným procesním úkonem, nepoučení může mít zásadní vliv na nezákonnost rozhodnutí¹²⁷.

Právo odepřít výpověď je silným institutem a, jak ukázu na případu z roku 2019, odepření vypovídat může mít na celém řízení téměř rozhodující vliv. Jednalo se o případ¹²⁸, kdy řidič autobusu v brzkých ranních hodinách za tmy nevědomky srazil opilého chodce a od nehody ujel, za což byl následně odsouzen k trestu odnětí svobody 3 let. Nicméně podstatné, v souvislosti s odmítnutím podat vysvětlení, byl případ dvou řidičů, kteří po nehodě projížděli kolem místa nehody. První byl řidič pan V., který, když slyšel v médiích o nehodě, sám kontaktoval PČR s tím, že na inkriminovaném místě viděl něco ležet na silnici, ale jelikož si nebyl jistý, co to bylo, odjel pryč. Vzhledem k tomu, že pan V. výpověď podal, PČR měla dostatek indicií k zahájení prověřování pana V., načež byl odsouzen k podmíněnému trestu odnětí svobody a zákazu řízení motorového vozidla na rok a půl. Druhou osobou, projíždějící kolem místa nehody, byla řidička paní L., která využila svého zákonného práva nevypovídat. Řízení o přestupku, resp. o trestném činu, proti paní

¹²⁵ HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ H., ČERNÝ, J. Přestupkové řízení: příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů. 12. přepracované vydání. Praha: Linde, 2011, str. 83.

¹²⁶ Dle ust. § 137 SŘ

¹²⁷ MATES, P. Nad procesní úpravou správního trestání. Trestněprávní revue: nejžádanější specializovaný časopis s klíčovými informacemi pro trestněprávní praxi a teorii. 2019, **10**(2019), 207.

¹²⁸ Rozsudek Okresního soudu v Blansku sp. zn. 1 T 13/2019

L. nebylo vůbec zahájeno, jelikož orgány neměly dostatečné indicie k jejímu stíhání na rozdíl od pana V. Na tomto případě můžeme vidět, jakou váhu může mít (ne)podání vysvětlení.

O průběhu podání vysvětlení se pořizuje záznam, který nemůže být v souladu s ust. § 137 odst. 4 SŘ použit jako důkazní prostředek.

Ust. § 61 zákona o PČR zmocňuje PČR požadovat vysvětlení k objasnění skutečností důležitých pro odhalení přestupku a jeho pachatele¹²⁹. K prověření oznámení činí policejní orgány veškerá potřebná šetření ke zjištění osoby podezřelé ze spáchání přestupku a k zajištění důkazů nezbytných pro další šetření před správním orgánem. „Osobu, od které policie žádá vysvětlení, lze v závislosti na okolnostech konkrétního případu vyzvat k podání vysvětlení buď bez zbytečného odkladu, je-li to nezbytné (což v některých případech může znamenat i podání vysvětlení ihned, např. na místě), nebo v jinou stanovenou dobu.“¹³⁰ Podání vysvětlení na místě je typické právě pro dopravní přestupky. Bez zbytečného odkladu musí být o podaném vysvětlení sepsán úřední záznam a na požádání podezřelého mu být vydáno potvrzení o provedeném úkonu. Je-li to nezbytné může PČR při plnění svých úkolů pořizovat zvukové, obrazové či jiné záznamy, a to i na soukromý mobilní telefon či jiné soukromé zařízení¹³¹. Význam záznamu spočívá, že správní orgán podle něj posoudí skutkové okolnosti spáchání přestupku a např. může zhodnotit pravdivost svědeckých výpovědí či výpověď podezřelého.

Obecní policie jedná dle ObcPol a postup při podání vysvětlení je obdobný jako v případě PČR. Jeho účelem je objektivní posouzení skutečného stavu, zamezení vzniku časové prodlevy a případné administrativní náročnosti. Specifikem, resp. vžitou praxí, právě obecní policie jsou tzv. parkovací lístky, které dávají strážníci obecní policie za stěrač vozidlům v souvislosti s neoprávněným parkováním. Parkovací lístek můžeme považovat za druh vyzvání řidiče k podání vysvětlení. Ačkoliv obecní policie nemá zákonem upravený způsob doručování¹³², je tento postup s ohledem na ustanovení § 11 odst. 1 ObcPol poměrně sporný. Výše zmíněné ustanovení hovoří o výzvě „osoby, která může přispět k objasnění skutečností důležitých pro odhalení přestupku (...)“, avšak z výzvy na parkovacím

¹²⁹ MATES, P., PŮRY, F. Zákaz nucení k sebeobviňování. Bulletin advokacie: stavovský časopis české advokacie. 2019, **2019**(3), 7.

¹³⁰ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2014. str. 249.

¹³¹ Rozsudek NSS sp. zn. 4 As 28/2013-24

¹³² VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L. *Zákon o obecní policii: komentář*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2019. str. 210.

lístku není zřejmé, vůči které konkrétní osobě výzva směřuje (zda vůči řidiči, který vozidlo neoprávněně zaparkoval nebo vůči nálezci). Dalším problémem je, že se nedá dokázat doručení výzvy (mohla se rozmočit nebo ji odnést vítr), tedy její neuposlechnutí je prakticky nevymahatelné. Domnívám se, že parkovací lístky jsou nástrojem na osoby důvěřivé a neznalé práva, který je má donutit k dobrovolnému udání ze spáchání přestupku. Vzhledem k neurčitosti parkovacích lístků, a především nevymahatelnosti neuposlechnutí výzvy z lístku, se dá praktika lístků za stěrači hodnotit jako plýtvání obecních prostředků¹³³, což odporuje zásadě hospodárnosti veřejné správy¹³⁴.

Tuto kapitolu uzavřu zmínkou o jednání správních orgánů při podávání vysvětlení. Veškeré dotazy by měly být zřetelné a jasné, nikoli tedy kapciózní či sugestivní. Bohužel praxe ukazuje, že tomu tak vždy zcela není a nejsou výjimkou dotazy policistů na řidičovu znalost dopravních předpisů či navádění na odpověď, že řidič nevěděl, jakou rychlostí jel. Domnívám se, že takovéto zavádějící dotazy jsou porušením principu dobré správy, avšak si uvědomuji problematiku dozoru nad chováním příslušníků policie při silničních kontrolách. Mimo kontroly veřejné správy veřejností, tedy nahráváním silničních kontrol ze strany řidičů, se domnívám, že východiskem je větší proškolení příslušníků policie ohledně uctivého jednání s řidiči a zvýšenou vnitřní kontrolu v rámci struktury policie.

4.2.1.1. Právo nevypovídat vs objektivní odpovědnost provozovatele

S podáním vysvětlení úzce souvisí problematika objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla byla do českého právního řádu včleněna s účinností ke dni 19.1.2013 novelou ProvPoz č. 297/2011 Sb. Novela byla reakcí na hojně používanou obstrukci správní řízení též nazývanou jako „odvolání se na osobu blízkou“. Označením osoba blízká se z právního pohledu jedná o ústavní právo nevypovídat proti sobě nebo osobě blízké¹³⁵.

Před novelou vypadala praxe často následovně: byl spáchán přestupek, který byl zaznamenán automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (dopravním radarem) či byl spáchán v souvislosti s neoprávněným zastavením nebo

¹³³ Dle ust. § 6 odst. 2 SŘ „Správní orgán postupuje tak, aby nikomu nevznikaly zbytečné náklady, a dotčené osoby co možná nejméně zatěžuje.“

¹³⁴ Dle ust. § 6 odst. 2 SŘ.

¹³⁵ Dle ust. čl. 37 odst. 1 LZPS.

státním (např. parkování bez zaplacení parkovného). Provozovateli vozidla se následně doručila výzva k podání vysvětlení, na kterou provozovatel reagoval s odkazem na právo nevypovídat proti sobě nebo osobě blízké. Pokud správní orgán jinak nezjistil, kdo opravdu je pachatelem, byl nucen věc odložit z důvodu neznámého pachatele.

Proto na základě výše uvedené praxe navrhli poslanci, s odkazem na zvýšení bezpečnosti provozu, zavedení objektivní odpovědnost provozovatele vozidla, která spočívá v jeho povinnosti zajistit, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích¹³⁶. Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla „*lze chápat jako subsidiární, tj. že odpovědnost provozovatele nastupuje až v případě, nelze-li skutečného řidiče na základě žádných důkazů či indicií zjistit.*“¹³⁷. Je třeba poznamenat, že v globálním měřítku se nejedná o žádnou novinku. Obdobně je systém nastaven i v jiných evropských zemích (např. v Německu, na Slovensku či v Nizozemsku), což hodnotím jako příklad tendence evropských států o snížení individuální automobilové dopravy.

Po spáchání přestupku, který je zaznamenán automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy či je spáchaný v souvislosti s nedovoleným stáním nebo zastavením, kdy není možné identifikovat totožnost řidiče, správní orgán zašle provozovateli výzvu k zaplacení pokuty a zároveň mu umožní sdělit údaje o osobě, která vozidlo, v době spáchání přestupku, řídila. Dle názoru NSS výzva představuje obdobu příkazu na místě v případě, kdy nelze zjistit, kdo je pachatelem přestupku¹³⁸. Výzva není koncipována jako rozhodnutí ve smyslu § 65 odst. 1 SŘS, tudíž se proti ní nelze odvolat ani podat správní žalobu. Pokud není pokuta uhrazena v den splatnosti, správní orgán pokračuje v šetření přestupku¹³⁹. Jestliže provozovatel vozidla označí za řidiče osobu, k níž sdělí dostatečné údaje, a věrohodně tvrdí, že dané vozidlo mohla tato osoba řídit, je správní orgán povinen požádat o vysvětlení identifikovanou osobu a dle následné situace jí stíhat či pokračovat ve stíhání provozovatele. Jestliže do 15 dní provozovatel nesdělí dostatečnou totožnost řidiče, správní orgán uloží provozovateli pokutu za přestupek

¹³⁶ Dle ust. § 10 odst. 3 ProvPoz.

¹³⁷ PŘICHYŠTALOVÁ, L. Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla – nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku. *Epravo.cz magazine* [online]. 2019 [cit. 2020-02-18]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/objektivni-odpovednost-provozovatele-vozidla-nezbytné-kroky-ke-zjisteni-pachatele-prestupku-110118.html>

¹³⁸ Rozsudek NSS sp. zn. 1 As 131/2014-45.

¹³⁹ Rozsudek Krajské soudu v Ústí nad Labem, pobočka Liberec sp. zn. 58 A 4/2014-7.

dle ust. § 125f odst. 2 ProvPoz. Výše pokuty se stanoví maximálně do výše sankce za přestupek udělené příkazem na místě a přestupek již není ohodnocen dle bodového systému, ač by do něj jinak spadal. Praxe bohužel často ukazuje určitou rezignaci správních orgánů ke zjišťování pravého pachatele, a ulehčení si práce právě prostřednictvím objektivní odpovědnosti provozovatele.

Vzhledem k tomu, že již není třeba dokazovat zavinění pachatele, protože se předpokládá, že provozovatel nezajistil, aby byly dodržovány dopravní předpisy, se objektivní odpovědnost dá považovat za obcházení zásad materiální pravdy a presumpce nevinny. Domnívám se, že povinnost provozovatele zajistit, aby s jeho vozidlem byly dodržovány dopravní předpisy, je fakticky nemožné, jelikož nemá žádný prostředek, jak dodržování předpisů vynucovat (leđa může řidiče poučit). Proto považuji objektivní odpovědnost za účelovou k vybírání pokut bez vazby na potrestání pravého pachatele, což ani nesplňuje myšlenku navrhovatelů objektivní odpovědnosti, tedy zvýšení bezpečnost. Nebojím se říci, že objektivní odpovědnost je jakýmsi vykoupením se za to, že neuvedu pravého pachatele¹⁴⁰. Vzhledem k tomu, že pokuta za nesdělení pachatele je relativně nízká, a spáchání přestupku není hodnoceno dle bodového systému, je i tak pro mnoho řidičů výhodnější využít právě objektivní odpovědnost než platit pokutu za přestupek dle jiné skutkové podstaty a být za to bodově ohodnocen dle bodového systému, což dle mého názoru odporuje smyslu trestání.

Objektivní odpovědnost provozovatele neunikla ani rozhodovací praxi soudů. NSS se jí zabýval hned několika rozsudky, avšak v žádném z nich nekonstatoval rozpor se zákony, resp. s presumpcí nevinny a zákazem sebeobviňování¹⁴¹. Odborná i laická veřejnost proto očekávala, jaké stanovisko zaujme k objektivní odpovědnosti Ústavní soud, jakožto orgán ochrany ústavnosti. Avšak ani Ústavní soud neshledal institut objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla za protiústavní, a tudíž jej prakticky zakonzervoval¹⁴². V nálezu sp. zn. Pl. ÚS 15/16 došel k závěru, že objektivní odpovědnost je ústavně komfortní, pokud má provozovatel možnost učinit opatření, aby dopravní předpisy nebyly porušeny, avšak již nezdůvodnil, jakým způsobem to má provozovatel provádět. Dle názoru

¹⁴⁰ Srov. Rozsudek NSS sp. zn. 3 As 114/2016-46.

¹⁴¹ Např. rozsudky sp. zn. 6 As 73/2016-40, sp. zn. 6 As 128/2015-32 či sp. zn. 3 As 7/2014-21.

¹⁴² BERAN, T. Ústavní soud a objektivní odpovědnost provozovatele za přestupky spáchané řidičem. *AUTOWEB* [online]. 2018, 2018 [cit. 2019-09-05]. Dostupné z: <https://www.autoweb.cz/ustavni-soud-objektivni-odpovednost-provozovatele-za-prestupky-spachane-ridicem/>

Ústavního soudu je presumpce nevinny procesní zásadou, z níž neplynou omezení pro stanovení skutkových podstat přestupků. I z další argumentace Ústavního soudu je zřejmé, že náleze je politicky korektním rozhodnutím, kdy nesleduje v první řadě bezpečnost silničního provozu, ale vybírání pokut, což potvrzuje i fakt, že Ústavní soud se jakkoli nezaobírá statistickými údaji, jak praxe zneužívání osoby blízké ovlivňuje bezpečnost a plynulost provozu¹⁴³. Např. tvrzením „*Předpokládá se, že provozovatel vozidla ví, kdo v době spáchání přestupku podle zákona o silničním provozu užil jeho vozidlo, jakož i že má zájem domoci se po řidiči náhrady zaplacené pokuty...*“, vlastně potvrzuje, že když správní orgány mají problém ztotožnit řidiče, nejlepší cestou je zprivatizovat vymáhání pokut. Je třeba poznamenat, že tento argument opomíjí základní princip (správního) trestání, a to potrestat pachatele. V souvislosti se zásadou zákazu sebeobviňování se Ústavní soud sice brání pojetí objektivní odpovědnosti provozovatele jako sankce za nevypovídání, avšak ani zde jeho argumentace není zcela přesvědčivá: „*Nelze v ní (v té pokutě) spatřovat nátlak na provozovatele vozidla, aby vypovídal proti osobě blízké. Místo toho mu zaplacení pokuty, respektive určené částky, za těchto podmínek umožňuje tuto osobu ochránit před stíháním za přestupek.*“. Je třeba poznamenat, že se v této argumentaci Ústavní soud značně odchýlil¹⁴⁴ od své dosavadní rozhodovací praxe, kdy ve svém jiném nálezu např. konstatoval, že „*nelze pokutovat osobu, která odmítne podat správnímu orgánu vysvětlení v případě, kdy je zřejmé, že by jí, byť i jen teoreticky, mohla přispět ke svému postihu za přestupek.*“¹⁴⁵.

Je třeba si položit otázku, zda praxe zneužívání osoby blízké byla natolik společensky škodlivá, aby ji bylo nutné sankcionovat. Zda je opravdu nutné trestat někoho za to, že využije své ústavní právo nevypovídat, a zda neexistuje lepší způsob, jak trestat opravdové pachatele, především tedy zajištěním lepšího fungování správního dozoru strany policejních orgánů. Nebojím se tvrdit, že odvolání se na „osobu blízkou“ bylo v minulosti v praxi zcela jistě zneužíváno, nicméně si dovoluji tvrdit, že se zcela jistě dají nalézt lepší metody, kterými lze

¹⁴³ FERFECKÝ, J., ŠLESINGER, J. Zánik odpovědnosti za správní delikt provozovatele vozidla (fyzické osoby) podle zákona o silničním provozu III. *Právní prostor* [online]. 2018 [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/spravni-pravo/zanik-odpovednosti-za-spravni-delikt-provozovatele-vozidla-fyzicke-osoby-podle-zakona-o-silnicnim-provozu-iii>

¹⁴⁴ MATES, P. Přestupek provozovatele motorového vozidla. *Bulletin advokacie: stavovský časopis české advokacie*. 2018, **2018**(7-8), 24.

¹⁴⁵ Nález Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 1849/08.

odradit od nadužívání ústavního práva, ale zároveň ponechat ústavnímu právu jeho funkci.

4.3. Nalézací řízení

Nalézací řízení neboli řízení v prvním stupni je fází řízení o přestupku, ve které se rozhoduje o právech a povinnostech pachatele přestupku, resp. o jeho vině a trestu. V této fázi řízení se pachatel přestupku vždy označuje jako obviněný, kterým se stává od prvního úkonu správního orgánu proti osobě pachatele přestupku¹⁴⁶. Řízení o přestupku probíhá zpravidla ve standartním přestupkovém řízení dle SŘ, avšak právní úprava umožňuje řešit přestupek zvláštními typy řízení, a to rozhodnutím o uložení povinnosti na místě, příkazem a příkazem na místě. Pro účely a rozsah této diplomové práce se věnuji pouze příkazu a příkazu na místě a rozdílu mezi nimi, jelikož v řízení o přestupcích se jedná o dominantní formy tohoto řízení a mnohá praktická specifika skýtají právě tyto formy řešení přestupku. Na závěr zmíním, v současné době velmi probíranému tématu, tzv. pojištění proti pokutám. Zařadila jsem jej do nalézacího řízení, jelikož se jedná o zneužití práva nechat se zastoupit ve správním řízení obecným zmocněncem dle ust. § 33 SŘ.

Stejně, jako v podkapitole o přípravném řízení, je účelem této kapitoly vystihnout praktickou problematiku těchto specifík s ohledem na často až nezákonné jednání správních orgánů.

4.3.1. Příkaz

Příkazem se dle SŘ rozumí zjednodušená forma správního rozhodnutí, kdy je skutkové zjištění považováno za dostatečné a neprovádí se tudíž dokazování. Dle konstantní judikatury je jeho účelem zrychlení a zjednodušení projednání přestupků¹⁴⁷, to se projevuje především v tom, že vydání příkazu je zpravidla jediným úkonem v celém řízení, dále oproti standartnímu řízení není třeba např. zasílat oznámení o zahájení příkazního řízení. Obecnou úpravu příkazu budeme hledat v ust. § 150 SŘ, avšak pro účely této práce se budu zabírat zejména jeho modifikací v přestupkovém řízení dle ust. § 90 PřesZ. V praxi dopravních přestupků institut příkazu funguje tak, že příslušník PČR či obecní policie, po odmítnutí příkazu na místě, sepiše úřední záznam (protokol o kontrole), který předá místně příslušnému správnímu orgánu, který na základě toho vydá příkaz.

¹⁴⁶ Dle ust. § 69 odst. 1 PřesZ.

¹⁴⁷ Rozsudek NSS sp. zn. 9 As 37/2007-76.

PřesZ upravuje problematiku příkazu oproti PřesZ 1990 poměrně stroze, ust. § 90 PřesZ pouze stanoví jaké tresty či opatření lze příkazem uložit a kdy příkazem rozhodnout nelze, avšak již neupravuje, kdy příkazem může být rozhodnuto, což je nutné dovozovat ze subsidiární úpravy ve SŘ¹⁴⁸. Příkazem nelze rozhodnout v případě zahájení řízení o přestupku se souhlasem osoby jím přímo postižené, dále o nároku o náhradu škody nebo nároku na vydání bezdůvodného obohacení. Taktéž jím nelze rozhodnout o vině a trestu mladistvého¹⁴⁹. Z povahy věci vyplývá, že příkazem nemůže být rozhodnuto, pokud již byla věc vyřízena příkazem na místě dle ust. § 91 a § 92 PřesZ.

S novým PřesZ nastal výrazný pokrok v souvislosti s rozsahem trestů, které je možné příkazem na místě uložit. Oproti PřesZ 1990 mohou být příkazem uděleny všechny správní tresty uvedené v ust. § 35 PřesZ s výjimkou trestu zveřejnění rozsudku. Další výraznou změnou je možnost uložení pokuty do plné výše stanovené zákonem, původní právní úprava umožňovala udělení pokuty formou příkazu maximálně do výše 10 000,- Kč.

Vzhledem k tomu, že neprobíhá dokazování, není možné se proti příkazu odvolat, zákon stanovuje zvláštním druhem řádného opravného prostředku proti příkazu odpor. V souladu s ust. § 150 odst. 3 SŘ je možné jej podat do 8 dní ode dne oznámení příkazu, v opačném případě po uplynutí osmidenní lhůty se stává příkaz pravomocným a vykonatelným. Po podání odporu se celý příkaz ruší a věc bude projednána ve standardním řízení. V případě podání odporu je již irelevantní, zda v souvislosti s vydáním tohoto příkazu došlo k vadě řízení způsobené nesprávnou aplikací § 150 SŘ¹⁵⁰, avšak se uplatní zásada reformationis in peius, neboli že nelze obviněnému v řízení uložit jiný druh správního trestu, než mu byly uloženy příkazem¹⁵¹. Tím však není správní orgán vázán, pokud došlo k překvalifikování skutku.

Dovolím si podotknout, že institut příkazu, v oblasti dopravních přestupků, považuji za nadužívaný. Dá se těžko předpokládat, že pachatel, který nesouhlasil s vyřízením věci formou příkazu na místě, bude souhlasit s projednáním formou příkazu, resp. že nepodá odpor. Tím je odporováno celé ideji příkazního řízení, tedy

¹⁴⁸ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020, str. 734, ISBN: 978-80-7400-772-9.

¹⁴⁹ JEMELKA, L., PONDĚLÍČKOVÁ, K., BOHADLO, D. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. Praha: C.H. Beck, 2019, str. 793.

¹⁵⁰ Rozsudek NSS sp. zn. 7 Ads 123/2015-41.

¹⁵¹ Dle ust. § 90 odst. 3 PřesZ.

zrychlení přestupkového řízení a snížení administrativní zátěže. Nadužívání vykazuje rozpor se zásadou hospodárnosti.

4.3.2. Příkaz na místě

Příkaz na místě (dříve blokové řízení) je nejjednodušším způsobem řešení (dopravních) přestupků. Upravuje jej ust. § 91 a § 92 PřesZ. Oproti původnímu blokovému řízení se liší jeho větší formalizací. Důvodem nutnosti formalizace byly problémy s faktickou nepřezkoumatelností blokového řízení v případech, kdy nebyly dodrženy veškeré jeho náležitosti, avšak které zákon ani vyloženě nestanovil¹⁵². Jeho účelem je rychlost vyřízení přestupku a snižování administrativní zátěže pachatele přestupku i orgánů, které jej projednávají¹⁵³.

Stejně jako u příkazu, musí být i v případě příkazu na místě spolehlivě zjištěn skutkový stav. PřesZ oproti PřesZ 1990 to sice výslovně neuvádí, avšak právní nauka nutnost zjištění skutkového stavu dovozuje z povahy věci v souladu s ust. § 150 SŘ. Kdyby nebyl skutkový stav dostatečně zjištěný, bylo by nutné činit dokazování, tudíž by přestupek musel být řešen ve standartním přestupkovém řízení.

Příkaz na místě je do jisté míry v dispozici obviněného¹⁵⁴. Hlavní rozdíl oproti běžnému příkazu tedy spočívá v souhlasu obviněného s projednáním věci formou příkazu na místě. Obviněný souhlasí nejen s uložením trestu, ale také se zjištěným stavem a právní kvalifikací skutku. Motivací pro pachatele přestupku je, mimo rychlosti projednání, uložení pokuty do maximální výše 10 000,- Kč, což je zpravidla nižší částka, než by jej čekala ve standartním přestupkovém řízení.

Oproti blokovému řízení v PřesZ 1990 není možné trestat přestupek příkazem na místě jinak než pokutou. V původním znění PřesZ chyběla (oproti PřesZ 1990) možnost řešit přestupek domluvou, což často způsobovalo pochybnosti, zda je vůbec možné takto přestupek řešit. Proto byla schválena novela č. 285/2018 Sb. PřesZ, která navázala na PřesZ 1990 a doplnila, že příkazem na místě lze přestupek řešit tehdy, když nelze věc vyřešit domluvou. V současné době by tedy měl správní orgán před uložením příkazu na místě zvážit, zda je účelné vyřešit věc domluvou či přistoupit k závažnějšímu postihu pachatele.

¹⁵² JEMELKA, L., PONDĚLÍČKOVÁ, K., BOHADLO, D. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. Praha: C.H. Beck, 2019, str. 797.

¹⁵³ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020, str. 747.

¹⁵⁴ Rozsudek NSS sp. zn. 6 As 49/2003-46.

Další modifikace oproti příkazu spočívá v tom, že zákon přiznává oprávnění projednat skutek příkazem na místě širšímu okruhu správních orgánů. V oblasti dopravních přestupků se nejčastěji setkáváme s jejich projednáním příslušníky PČR a strážníky obecní policie, což celé řízení o dopravním přestupku značně zjednodušuje a zrychluje, jelikož právě tyto správní orgány jsou často přímými svědky přestupku.

Rozhodnutí vyplývající z příkazu na místě je formalizováno prostřednictvím tzv. příkazového bloku, jehož náležitosti jsou stanoveny v ust. § 92 odst. 2 PřesZ. Podpisem příkazového bloku se příkaz na místě stává ihned pravomocným a vykonatelným, a tudíž proti němu není možné podat řádný opravný prostředek, což pachatele přestupku staví do horší pozice než v případě vyřízení pouhým příkazem. Příkaz na místě je možné napadnout žádostí na obnovu řízení, ale dle judikatury jsou úspěšné žaloby pouze z důvodu, že účastník neudělil souhlas s vyřízením věci příkazem na místě.¹⁵⁵

Osobně považuji příkaz na místě za poměrně kontroverzní institut, jehož hlavním úkolem v praxi není vždy zrychlení projednání přestupku a snížení administrativní zátěže, ale častokrát vybrání co nejvíce pokut prostřednictvím nátlaku na řidiče. Ačkoliv někdo může namítat, že je v dispozici řidiče, zda bude souhlasit s projednáním přestupku příkazem na místě, bohužel praxe ukazuje snahu příslušníků policie za každou cenu vyřešení přestupku na místě. Není tajemstvím, že příslušníci policie jsou finančně hodnoceni za vyřízení přestupku na místě, resp. pokud nevyberou dostatek pokut, nedostanou osobní ohodnocení¹⁵⁶. Proto se v praxi tak setkáváme s triky příslušníků policie, jak se domoci vyřízení věci na místě, například tvrzením typu „*my Vám ten přestupek nikam nezaznamenáme, na úřadě (ve správním řízení) to budete mít dražší*“, což může být lež v případě přestupku spadajícího do bodového systému. Je třeba upozornit, že v případě příkazu na místě řidič nemá možnost se poradit s obhájcem a věc si promyslet. Domnívám se, že je lepší riskovat vyšší pokutu ve správním řízení než se doznat příslušníkovi policie a znemožnit si tak podání opravného prostředku.

¹⁵⁵ Rozsudek NSS sp. zn. 1 As 21/2010-65.

¹⁵⁶ V praxi se i objevil případ, kdy Policie přepisovala pokutové bloky: Policisté tajně přepisují pokutové bloky. ČT24. Policisté tajně přepisují pokutové bloky. ČT24 [online]. 2011 [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/1284912-policiste-tajne-prepisuji-pokutove-bloky>

4.3.3. „Pojištění“ proti pokutám

Pojištění proti pokutám je praktickou modifikací, resp. zneužitím institutu nechat se ve správním řízení zastoupit obecným zmocněncem na základě plné moci¹⁵⁷. Jedná se o jednu z typických obstrukčních situací, se kterými se správní orgány setkávají¹⁵⁸.

Tzv. „pojištění proti pokutám“ je pojem, který se v poslední době začal objevovat v souvislosti s činností společnosti FLEET Control, s.r.o., která na svých internetových stránkách¹⁵⁹ inzeruje, že za své klienty bude vystupovat ve správních řízeních v souvislosti s dopravními přestupky. Výraz „pojištění“ se v tomto případě nedá považovat pojištěním ve smyslu zákona č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví, jelikož tato společnost funguje na principu, že klient platí určitou paušální částku a v případě, že spáchá přestupek, jej společnost FLEET Control zastoupí před správními orgány v rámci řízení o přestupku. Je třeba podotknout, že společnost FLEET Control není jedinou společností v České republice, která obdobné služby nabízí, avšak z důvodu jejího zmedializování se stala symbolem těchto praktik, a i proto v této práci bude reprezentovat veškeré společnosti nabízející obdobné služby.

Jak bylo nastíněno v úvodu, praktiky společností nabízejících pojištění proti pokutám nejsou vždy zcela de iure. Často se totiž nejedná o pouhé zastupování a právní pomoc v rámci správního řízení, ale tyto společnosti praktikují nezákonné postupy, které mají viníka přestupku zbavit jeho obvinění (např. v rámci podání vysvětlení provozovatele vozidla uvádějí jako viníka osobu, která nedávno zemřela apod.). NSS se vyjádřil k užívaným praktikám jako k hyenismu¹⁶⁰.

Praktiky obdobných společností řešil NSS v rozsudku sp. zn. 4 As 199/2017-30. Jednalo se o případ pachatele přestupku překročení nejvyšší povolené rychlosti, který byl v rámci správního řízení zastupován právě společností FLEET Control. Společnost v rámci správního řízení označila za pachatele osobu zemřelou. Následně se zjistilo, že označená osoba nemohla být řidičem vozidla, jelikož byla v době spáchání přestupku hospitalizována v nemocnici, což správní orgán vyhodnotil jako přítěžující okolnost. Případ následně došel až k NSS, který

¹⁵⁷ Dle ust. § 33 SŘ.

¹⁵⁸ PŘICHYŠTALOVÁ, L. Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla – nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku. *Epravo.cz magazine* [online]. 2019 [cit. 2020-02-18]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/objektivni-odpovednost-provozovatele-vozidla-nezbytnne-kroky-ke-zjisteni-pachatele-prestupku-110118.html>

¹⁵⁹ Nechci pokutu [online]. [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <http://www.nechcipokutu.cz/>

¹⁶⁰ Rozsudek NSS sp. zn. 6 As 73/2016-40.

konstatoval, že obviněný může na svou obranu uvádět jakákoliv tvrzení v rámci své procesní taktiky. Avšak nad rámec rozhodnutí konstatoval, že je možné přihlížet k pojištění proti pokutám v rámci hodnocení osobnosti pachatele.

S první částí rozhodnutí NSS, tedy že pojištění proti pokutám nemůže být chápáno jako přitěžující okolnost, se dá souhlasit s odkazem na čl. 40 odst. 3 LZPS, v souladu se zásadou vyhledávací leží důkazní břemeno na správním orgánu, nikoliv na pachateli a na pachatele se nevztahují ustanovení o křivé výpovědi¹⁶¹. Již z trestněprávní doktríny vyplývá, že pachatel může vypovídat i nepravdu a je na soudu (správním orgánu), aby na základě zásady volného hodnocení důkazů zhodnotil výpověď a důkazy navrhané obviněným. Za problematickou považuji druhou část rozsudku, spočívající v konstatování o hodnocení vztahu pachatele k dodržování právních předpisů. Je třeba upozornit, že správní orgán nemá možnost, jak dokázat že pachatel zvolil zastupování danou společností s úmyslem porušovat předpisy, zastoupení mohl zvolit např. z nedostatku času. Tímto konstatováním dal NSS nešťastně do rukou správních orgánů konstrukci „*negativního vztahu pachatele k dodržování právních předpisů*“. Obávám se, že konstrukce může být správními úřady zneužíváno ke zvýšení sankce za přestupky, správní úřady mohou začít hledat cokoliv, co by bylo možné použít jako okolnost značící negativní vztah k dopravním předpisům (např. to může být použití mobilní aplikace upozorňující na dopravní radary), což bude mít za příčinu větší objem podaných odvolání a správních žalob vůči takovýmto rozhodnutím.

Ačkoliv je užití pojištění proti pokutám minimálně nemorální, nemůže být nikomu na újmu, že využije svého zákonného práva zakotveného nejen v zákonných předpisech správních¹⁶², ale především v LZPS¹⁶³. Dále stát nemůže přenášet na občany zodpovědnost za to, že společnosti, které provozují podobné praktiky, vůbec fungují. Stát se má s těmito společnostmi vypořádat prostředky, které má jako autorita k dispozici¹⁶⁴, a ne sankcionovat občany za využití jimi nabízených služeb.

V souvislosti s praktikami společností nabízejících pojištění proti pokutám se připravuje novela ProvPoz, na základě které má být znemožněno se nechat zastoupit obecným zmocněncem v řízení o dopravních přestupcích. Tento návrh považuji za protiústavní právě s ohledem na právo na právní pomoc zakotveném

¹⁶¹ Dle ust. § 6 zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁶² Dle ust. § 33 SŘ.

¹⁶³ Dle ust. čl. 37 odst. 2 LZPS.

¹⁶⁴ V rámci předpisů živnostenských či o obchodních korporacích.

v LZPS. Taktéž se domnívám, že nemůže být v obecném měřítku pojato, že všichni, kteří se nechávají v řízení o dopravních přestupcích zastupovat obecným zmocněncem, tak činí, aby se vyhnuli trestu. Návrh novely zákona je nespravedlivý vůči těm, kteří se nechávají zastupovat s dobrými úmysly z důvodu třeba nedostatku času či možnosti využití příbuzné osoby s právnickým vzděláním.

5. Vybrané přestupky na pozemních komunikacích

Jednotlivé skutkové podstaty přestupků na pozemních komunikacích nalezneme v ust. § 125c - § 125f ProvPoz. Přestupky pro bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích jsou nejčastěji páchanými přestupky vůbec¹⁶⁵. Vzhledem rozsáhlosti přestupků na pozemních komunikacích je tato kapitola věnována pouze vybraným přestupkům, které mohou mít zásadní vliv na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, především s ohledem na zdraví a životy účastníků provozu na pozemních komunikacích, nicméně se zmíním také o zajímavých přestupcích, o kterých se v souvislosti s bezpečností provozu až tolik nehovoří a jsou často jako přestupky bagatelizovány.

5.1. Přestupky v souvislosti s rychlostí jízdy

Nutnost regulace rychlosti jízdy souvisí primárně s bezpečností provozu na pozemních komunikacích, ale také s jeho plynulostí a v neposlední řadě nesmíme opomenout ani důvody ekologické. Nepřiměřená rychlost jízdy je jedním z nejčastějších dopravních přestupků a taktéž nejčastější příčinou dopravních nehod, proto byli zákonodárci přesvědčeni o nutnosti regulovat rychlost jízdy.

Než budu blíže věnovat problematice překročení nejvyšší dovolené rychlosti a bezdůvodně pomalé jízdy, je třeba nejdříve stručně shrnout s jakými porušeními povinností dle ProvPoz jsou „rychlostní“ přestupky spojeny a jak jsou odhalovány.

Východisko nalezneme v ust. § 18 odst. 1 ProvPoz, které stanoví obecnou (abstraktní) povinnost řidiče přizpůsobit rychlost jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat, řidič smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Zákon tedy obecně předpokládá objektivní odpovědnost řidiče za dodržení rychlosti vozidla, která nebrání bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a udává příkladný výčet faktorů, které je řidič povinen dodržovat (např. povětrnostní vlivy¹⁶⁶). Přizpůsobení rychlosti jízdy konkrétním podmínkám často souvisí se zkoumáním materiálního znaku přestupku.

¹⁶⁵ KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, str. 61.

¹⁶⁶ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vydání, Praha: C.H. Beck, 2011, str. 68.

V dalších ustanoveních § 18 PřesZ jsou upraveny základní rychlostní limity, pokud místní úprava nestanoví jinak¹⁶⁷.

Rychlost jedoucího vozidla je vždy měřena tzv. rychloměry (radary), fungujících obvykle na principu laserového paprsku či Dopplerově jevu, tedy odrazu vln. ProvPoz nestanoví, jaký měřič musí PČR či obecní policie používat¹⁶⁸, avšak veškeré radary, které používá PČR, vojenská policie či obecní policie musí být schváleny v souladu se zákonem č. 505/1990 Sb., o metrologii, v platném znění, a jeho prováděcími vyhláškami a musí být pravidelně kalibrovány. Česká republika respektuje Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 39 a Směrnici Rady o sblížení právních předpisů členských států týkajících se zpětného chodu a rychloměrného zařízení motorových vozidel 75/443/EHS, na základě níž nesmí být měřená rychlost rychloměrem nikdy nižší, než je reálná rychlost jedoucího vozidla. V souladu s výše uvedeným jsou v České republice rychloměry schvalovány s jednotnou odchylkou ± 3 km/h, pokud vozidlo jede do 100 km/h, nebo s odchylkou ± 3 %, pokud se jedná o rychlost více než 100 km/h. Výše zmíněné odchylky nejsou promítnuty do zobrazené rychlosti na radaru, zohlednit je tedy musí správní orgán¹⁶⁹. Odchylky měření mají zajistit objektivitu při měření a předejít sporům s řidiči, kteří budou tvrdit, že dle tachometru ve vozidle jeli povolenou rychlostí. Odpovědnosti řidiče za rychlostní přestupek nezabavuje ani fakt, že tachometr ve vozidle byl rozbitý, protože „skutečnost, že stěžovatel neměl ve vozidle funkční rychloměr, nesvědčí ve prospěch stěžovatele, ale naopak v jeho neprospěch.“¹⁷⁰

Měřit rychlost je vždy oprávněna PČR, avšak při určitých omezení má toto zmocnění i policie obecní v rámci výkonu veřejné správy¹⁷¹. Omezení obecní policie spočívá ve výběru místa, na kterém může obecní policie měřit. Takové místo musí být schváleno PČR. Důvodem zavedení nutnosti schválení výběru místa k měření rychlosti PČR byly případy, kdy si obce najímaly soukromé společnosti, které měřily rychlost stacionárními radary a vyhodnocení pak zasílaly dané obci. Dle názoru NSS není přípustné, aby třetí osoba měla jakýkoliv zájem na výsledcích měření¹⁷². Třetí osoby se mohou podílet pouze na instalaci a údržbě zařízení.

¹⁶⁷ Dle ust. § 18 odst. 6 a odst. 7 ProvPoz.

¹⁶⁸ Rozsudek Krajského soudu Ostravě sp. zn. 58 Ca 46/2009-37.

¹⁶⁹ VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z., BOHUSLAV, L. *Dopravní právo*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2016, str. 357.

¹⁷⁰ Rozsudek NSS sp. zn. 1 As 73/2009-78.

¹⁷¹ Rozsudek NSS sp. zn. 7 As 6/2008-162.

¹⁷² Rozsudek NSS sp. zn. 10 As 107/2018-36.

Ačkoliv již činnost obecní policie v oblasti měření rychlosti byla zregulována, jsem podobného názoru jako část odborné veřejnosti¹⁷³ a politiků, aby pravomoc měřit rychlost byla obecní policii odebrána zcela. Hlavním důvodem volání po změně je častý střet zájmů ze strany obecních úřadů, kterým pokuty za dopravní přestupky generují zisk na úkor hlavního poslání obecní policie, tedy zajištění bezpečnosti a pořádku na silnicích. S tímto střetem zájmu souvisí i již několikrát zmiňované měření rychlosti na neadekvátních úsecích či za tímto účelem bezdůvodné snižování nejvyšší dovolené rychlosti na místech, kde k tomu není potřeby. Bohužel se domnívám, že takový reformní krok zřejmě nikdy nenastane z důvodu personálních nedostatků ze strany PČR, kteří by byli nuceni ještě více rozšířit své řady, aby pokryli část současné činnosti obecní policie.

S měřením rychlosti souvisí i otázka zákonnosti důkazu měření z jedoucího vozidla, se kterou se v roce 2010 vypořádával Krajský soud v Ostravě¹⁷⁴. Jednalo se o případ, kdy PČR sama překročila nejvyšší dovolenou rychlost bez zapnutí zvláštních výstražných světel (majáku), aby změřila rychlost rychle jedoucího vozidla. Krajský soud konstatoval, že „*překročení nejvyšší dovolené rychlosti je v takovém případě nezbytné k plnění úkolů Policie České republiky (....) není přítom ani nezbytné, aby takové policejní vozidlo mělo zapnuta zvláštní výstražná světla modré barvy, neboť § 18 odst. 9 citovaného zákona je k § 4l odst. 1 téhož zákona, podle něhož se má výstražných světel užívat, v poměru speciality.*“. Osobně tento rozsudek považuji za problematický, když vezmeme v úvahu právem chráněný zájem, který je chráněn v případě nejvyšší dovolené rychlosti, a který sami policisté porušili. Domnívám se, že překročení nejvyšší dovolené rychlosti policejním vozidlem bez zapnutých výstražných světel je ohrožení stejného zájmu, jaký má být chráněn, a to bez ohledu na zvýšené riziko, kdy příslušníci policie se při řízení nemohli plně věnovat řízení vozidla, protože sledovali radar ve vozidle.

V následujících kapitolách nastíním jak překročení nejvyšší povolené rychlosti, tak i bezdůvodně pomalou jízdu, což jsou typičtí zástupci přestupků souvisejících s rychlostí jízdy. Na závěr se budu věnovat problematice tzv. antiradarů.

¹⁷³ SOBOTKA, R. Lze odpovědnost za přestupek provozovatele vozidla podle zákona o silničním provozu založit na důkazu z „kamerového záznamu“ provozovaného obecní nebo městskou policií? *Epravo.cz magazine* [online]. 2019 [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/lze-odpovednost-za-prestupek-provozovatele-vozidla-podle-zakona-o-silnicnim-provozu-zalozit-na-dukazu-z-kameroveho-zaznamu-provozovaneho-obecni-nebo-mestkou-policii-108942.html>

¹⁷⁴ Rozsudek Krajského soudu v Ostravě sp. zn. 58 Ca 46/2009-37.

5.1.1. Překročení nejvyšší povolené rychlosti

Přestupky překročení nejvyšší povolené rychlosti činí za rok 2018 téměř polovinu všech dopravních přestupků na našem území¹⁷⁵ a bohužel jsou i nejčastější příčinou dopravních nehod. Důvodů tak vysokého počtu spáchaných přestupků v souvislosti s překročením nejvyšší dovolené rychlosti je více. V první řadě je to současná hektická doba, ale také lepší ekonomická situace obyvatel, kdy si výkonnější automobil může dovolit větší sorta obyvatel, a nakonec i několikrát zmiňované měření rychlosti na neadekvátních úsecích či bezdůvodné omezování rychlosti na takových úsecích.

Překročení nejvyšší dovolené rychlosti se může dopustit zpravidla pouze fyzická osoba, i když si umím představit situaci, kdy jako návodce či organizátor (nebo jako nepřímý pachatel), bude figurovat osoba právnická či fyzická osoba podnikající. Ust. § 125c odst. 1 písm. f) ProvPoz rozděluje překročení nejvyšší dovolené rychlosti do 3 skupin podle jejich závažnosti, rozlišovacím kritériem těchto skutkových podstat je výše překročení nejvyšší dovolené rychlosti. První, a nejzávažnější skupinou, je překročení rychlosti o víc než 40 km/h v obci či o více než 50 km/h mimo obec, se kterým zákon spojuje trest zákazu činnosti na 6 měsíců až jeden rok a peněžitou pokutu ve výši 5000,- - 10 000,- Kč. Druhým stupněm porušení je překročení nejvyšší povolené rychlosti v obci o 20 km/h a více a mimo obec o 30 km/h a výše. Za takové jednání bude pachateli udělena pokuta ve výši 2500,- - 5000,- Kč, příkazem na místě do 2500,- Kč, pokud pachatel tento přestupek spáchal opakovaně v uplynulých 12 měsících, bude taktéž potrestán trestem zákazu řízení v délce 6 měsíců až jeden rok. Posledním porušením v souvislosti s překročením povolené rychlosti je v obci o méně než 20 km/h či mimo obec o méně než 30 km/h, zákon s takovým jednáním spojuje pokutu 1500,- - 2000,- Kč ve správním řízení, příkazem na místě do 1000,- Kč.

Ačkoliv se systém rozdělení přestupků za překročení nejvyšší dovolené rychlosti dá považovat za spravedlivý a v rámci mezi¹⁷⁶ dobře nastavený, dovolím si úvahu o přihlížení okolnostem překročení nejvyšší dovolené rychlosti, resp. materiální stránce přestupku. V současné době se často nepřihlíží k tomu, kde a za

¹⁷⁵ MINISTERSTVO DOPRAVY. Informace o stavu bodového systému v České republice přestupky a trestné činy: Nejčastěji evidované přestupky a trestné činy – detailní rozbor. Ministerstvo dopravy České republiky [online]. 2018, str. 7 [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Prekroceni-rychlosti.-nepripoutani-se.-pouzivani-m/BS2018B-2.pdf.aspx>

¹⁷⁶ V kapitole č. 6.4 se budu věnovat celkové problematice výše pokut vzhledem k výši příjmů.

jakých okolností byl přešupek spáchan¹⁷⁷. Lze spatřovat rozdíl mezi překročením rychlosti mimo zástavbu, v místě s dobrou viditelností, za dobrých povětrnostních podmínek, popř. spáchané zkušeným řidičem a překročením rychlosti v místě častého výskytu chodců, kde je špatná viditelnost (např. horizonty) a za zhoršených povětrnostních podmínek. Domnívám se, že v rámci spravedlnosti systému a s ohledem na společenskou škodlivost daného činu, by mělo být na výše zmíněné okolnost bráno zřetel a při rozhodování o výši pokuty tyto okolnosti zohlednit vzhledem k tomu, že samotná rychlá jízda není nebezpečná. NSS je však opačného názoru, např. v rozsudku sp. zn. 5 As 106/2011-77, konstatoval, že není důležité, že řidič v danou chvíli nikoho bezprostředně neohrozil.

V souvislosti s překročením rychlosti je vhodné zmínit rozsudek NSS sp. zn. 1 As 183/2012-50, který stanoví *„Přijede-li řidič do obce po pozemní komunikaci, která není osazena dopravní značkou č. IS 12a „Obec“, neznamená to, že by nebyl povinen dodržovat maximální povolenou rychlost v obci (...) Rzye gramatický výklad, že řidič je povinen dodržovat maximální povolenou rychlost v obci 50 km/h jen tehdy, projede-li kolem značky informující o začátku obce, by vedl k absurdním důsledkům.“*. Ačkoliv se s ním dá, vzhledem k funkci přestupkového práva, tedy ochraně společenských zájmů, souhlasit, spatřuji jeho problém ve spojitosti s naprosto opačnou situací, tedy s již několikrát nastíněným měřením rychlosti na konci obce (tj. před značkou označující konce obce, ale již mimo zastavěné území), kdy je argumentováno právě tím, že značka označující konec obce je až dál¹⁷⁸. Ve spojení těchto dvou případů by v absurdním případě znamenalo, že řidič je povinen dodržovat povolené rychlosti pro obec prakticky vždy, protože dle výkladu jednoho rozsudku za obec považuje i území, které není označeno cedulí začátek obce, ale vyskytují se tam chodci, a dle výkladu druhého rozsudku není rozhodující, že přešupek byl spáchan sice před cedulí označující konec obce, ale mimo její část, kde se vyskytují chodci. Zcela rozumným řešením výše uvedeného je přiměřený přístup jak řidiče při přizpůsobování rychlosti jízdy, tak zejména přístup příslušníků policie, kteří by měli postihovat přešupky, resp. dohlížet nad dodržováním pravidel provozu, pouze na místech, kde je to účelné, a ne na místech, které jim „vynáší zisky“, což je bohužel v současné době běžnou praxí.

¹⁷⁷ Viz kapitola č. 2.1.2.2 o materiální stránce přešupku.

¹⁷⁸ Srovnání např. s rozsudkem NSS sp. zn. As 104/2008-45

Názorový rozpor v odborné i laické veřejnosti vzniká v případě chvilkového překročení nejvyšší dovolené rychlosti v souvislosti s předjížděním či objížděním pomaleji jedoucího vozidla. Tuto problematiku řešil např. Krajský soud v Ostravě v rozsudku sp. zn. 20 A 11/2014-33, že při předjíždění či objíždění pomaleji jedoucího vozidla musí řidič předjíždějícího vozidla dodržet nejvyšší povolenou rychlost. Tuto rozhodovací praxi považuji za nešťastnou, jelikož při předjíždění či objíždění vozidla je v zájmu bezpečnosti a plynulosti provozu provést předjížděcí manévry co nejrychleji. Domnívám se, že chvilkové překročení nejvyšší povolené rychlosti by mělo být v této souvislosti tolerováno, ne-li povoleno. Bohužel praxe často více toleruje bezdůvodně pomalé jezdce oproti těm, kteří chvilkově zrychlí kvůli jejich bezpečnému předjetí.

V kapitole č. 2.1.2.2 jsem se s ohledem na materiální stránku přestupku zaobírala rozsudkem NSS sp. zn. 5 As 4/2013-26, jehož předmětem bylo bagatelní překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 2 km/h. V souvislosti s překročením nejvyšší dovolené rychlosti bych ráda řekla, že překročení povolené rychlosti o 2 km/h nepovažuji za tak závažný přestupek, aby bylo nutné přistupovat k vysoké peněžité sankci (jestli vůbec k nějaké), vzhledem k tomu, že je z pohledu řidiče velmi obtížné se věnovat okolí (pohyb ostatních účastníků silničního provozu, stav vozovky) a zároveň sledovat rychlost, aby ji nepřekročil o tak banální hodnotu jako je 2 km/h. Domnívám se, že je pro ochranu společenských zájmů důležitější, aby řidič měl přehled o dění na vozovce než o malém překročení rychlosti.

Ačkoliv je přestupek překročení nejvyšší dovolené rychlosti nejčastějším dopravním přestupkem, zákonodárci i orgány rozhodující o přestupcích by se měli primárně zaměřit na důvody překročování nejvyšší dovolené rychlosti a třeba i zvýšit nejvyšší dovolenou rychlost v úsecích, kde není důvod tak striktní regulace, a naopak posílit kontrolu jejího dodržování v úsecích rizikových. V této souvislosti by měla i více fungovat vnitřní kontrola policejních orgánů, především nad výběrem míst, kde příslušníci policie kontrolu provozu vykonávají a např. i fingovaným dopravním přestupkem ze strany vnitřní kontroly prověřovat, zda příslušníci policie řeší dopravní přestupky adekvátně k závažnosti provinění.

5.1.2. Bezdůvodně pomalá jízda

V souvislosti s rychlostními přestupky se často opomíná protipól překročení nejvyšší dovolené rychlosti – bezdůvodně pomalá jízda. Bezdůvodně pomalá jízda je upravena v ust. § 18 odst. 2 písm. b) ProvPoz, které stanoví, že řidič nesmí

bezdůvodně pomalou jízdou omezovat pomalou jízdou plynulost provozu. Za bezdůvodně pomalou jízdou tedy zákon považuje takové jednání, které omezuje plynulost provozu, avšak zákon již dále nespecifikuje, do jaké míry je bezdůvodně pomalá jízda chápána jako omluvitelné chování účastníka provozu, a co je již přestupkem. Literatura k tomu uvádí: „*Za porušení zákazu omezovat plynulost provozu pomalou jízdou nelze považovat dojetí vozidla se závadou nízkou rychlostí do nejbližšího místa možné opravy podle § 5 odst. 1 písm. d). Na druhé straně zcela zjevným porušením je vzájemné předjíždění kamionů, jejichž rozdíl v rychlosti neumožňuje rychlé předjetí.*“¹⁷⁹

Přes to, že důvody pomalé jízdy mohou být různé, veřejnost i soudy se k problematice bezdůvodně pomalé jízdy staví poměrně laxně, což je dobře viditelné v rozsudku NS sp. zn. 25 Cdo 2997/2016, kde se jednalo o občanskoprávní spor o odškodnění mezi pozůstalými řidiče motocyklu, který jel po hlavní silnici, avšak překročil nejvyšší povolenou rychlost, a řidičem osobního automobilu, který pomalou jízdou nedal přednost v jízdě při vjíždění na hlavní komunikaci. Díky pomalému vjíždění automobilu na hlavní komunikaci došlo ke střetu s výše uvedeným motorkářem, který při nehodě zahynul. Soudní spor nakonec skončil tím, že viníci jsou oba účastníci sporu, avšak z odůvodnění je zřejmé, že soud se zde klaní spíše na stranu řidiče automobilu: „*Pokud žalobci požadovali po řidiči automobilu rychlejší vjezd na hlavní komunikaci, vedlo by to k absurdnímu závěru, že účastníci provozu se mají přizpůsobit těm, kteří porušují zákon.*“. V souvislosti s pomalou jízdou se mnoho judikatury nevyskytuje, můžeme se jenom domnívat, zda je za tím nízký počet přestupků či právě laxní přístup orgánů k němu.

Ačkoliv se přestupky v souvislosti s bezdůvodně pomalou jízdou zdají být nepodstatné, a tudíž jsou často přehlíženy či bagatelizovány, často se opomíná, že individualistické chování¹⁸⁰ nejenže zpomaluje provoz na pozemních komunikacích, ale také může být příčinou nebezpečného až agresivního chování ostatních účastníků silničního provozu ve snaze takové vozidlo co nejrychleji předjet. Řešením a prevencí tohoto přestupku je bezesporu nejen jeho nepřehlížení a důslednější postihování, ale taktéž lepší výuka v autoškole či další vzdělávání řidičů, které bude upozorňovat na nebezpečnost takového jednání.

¹⁷⁹ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vydání, Praha: C.H. Beck, 2011, str. 68.

¹⁸⁰ Pozn. aut. Hovořím zejména o případech úmyslně pomalé jízdy, kdy řidič se pomalého vozidla snaží moralizovat řidiče vozidla rychleji jedoucího.

V současné době se více hovoří o pomalé jízdě v souvislosti se zákazem předjíždění kamiónů, což považuji za velký pokrok ve vnímání pomalé jízdy veřejností, a doufám, že společnost i politici si začnou uvědomovat problém pomalé jízdy ve větším měřítku.

5.1.3. Použití antiradaru

S problematikou měření rychlosti bezesporu úzce souvisí použití technických prostředků a zařízení, které znemožňují nebo ovlivňují funkci technických prostředků používaných při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích neboli tzv. antiradary. „*Nikdo nesmí používat technické prostředky a zařízení, které znemožňují nebo ovlivňují funkci technických prostředků používaných při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (dále jen „antiradar“)*“.¹⁸¹ Z dikce zákona je zřejmé, že zákaz používat zařízení ovlivňující funkci radarů se vztahuje nejenom na řidiče, ale zcela na všechny, kdo by měli v úmyslu ovlivňovat či omezovat jejich funkci.

Antiradary můžeme rozdělit do dvou skupin na aktivní a pasivní. Pasivní antiradary pouze detekují, že vozidlo je zasaženo laserovým měřícím paprskem či mikrovlnnými měřícími vlnami a upozorní řidiče, popř. čerpá z dat uložených v aplikaci, kam zadávají informace ostatní řidiče o měřených úsecích. Tento způsob je dle mého názoru v České republice zcela legální, i když se objevují názory, že používáním pasivního zařízení se stírá účel měření rychlosti¹⁸². V praxi je dosud aplikováno, že pokud zařízení není pevně do vozidla nainstalováno, čímž by porušovalo homologaci vozidla¹⁸³, není jeho používání sankcionováno. Bohužel k této problematice dosud neexistuje relevantní judikatura, která by názorové rozdíly sjednotila např. po zahraničních vzorech. Kupříkladu v Německu je zakázáno používat i mobilní aplikace, které pouze upozorní na měření rychlosti na základě informování od jiných řidičů¹⁸⁴. Druhým typem antiradarů jsou antiradary aktivní, tedy takové, které aktivně blokují měření rychlosti. Nemusí se jednat pouze o elektronické zařízení, za aktivní antiradar jsou považovány například i odrazové fólie, které znemožňují čitelnost státní poznávací značky z fotografie. Jejich užití je v České republice zakázáno a ve správním řízení může být uložena pokuta až do výše 10 000,- Kč.

¹⁸¹ Ust. § 3 odst. 4 ProvPoz

¹⁸² KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vydání, Praha: C.H. Beck, 2011, str. 13.

¹⁸³ Dle ust. § 125c odst. 1 písm. a) odst. 3 ProvPoz

¹⁸⁴ Dle ust. § 23b Abs. 1b Straßenverkehrs-Ordnung (BGBI. I S. 367).

V souvislosti s používáním aktivních antiradarů se PČR v roce 2010 zaměřila právě na vozidla, u kterých se domnívali, že antiradar byl použit. Taková vozidla v souladu s ust. § 61 SŘ za přítomnosti úředníka obecního úřadu¹⁸⁵ zabavili a podrobili zkoumání, zda se ve vozidle antiradar opravdu nachází. Ačkoliv se u některých vozidel přítomnost antiradaru prokázala, už nebylo možné dokázat, že byl v inkriminovanou dobu používán, jelikož dle PřesZ není zakázáno mít antiradar, ale používat jej, takže celá bezpečnostní akce PČR byla zcela neúčelná a plýtvající veřejné prostředky.

Ministerstvo dopravy zatím neuvažuje nad zpřísněním užívání (pasivních) antiradarů, ačkoliv se o tom již několikrát diskutovalo s PČR, která jejich postihování vyžadovala. Domnívám se, že vzhledem k téměř nemožnosti dokázat užívání pasivního antiradaru by bylo dokazování jeho užívání naprosto neúčelné a dalo by se to považovat za plývání veřejnými prostředky. Naopak si myslím, že pasivní radary mohou dokonce zlepšovat bezpečnost na silnicích, protože řidiči si dávají větší pozor na úsecích, kde jim radar zahlásí měření rychlosti, což by dle dikce zákona měly být úseky, kde je měření účelné z důvodu bezpečnosti.

5.2. Přestupky v souvislosti s požitím alkoholu a jiných návykových látek

5.2.1. Řízení pod vlivem alkoholu

V roce 2018 bylo v České republice evidováno celkem 4 626 dopravních nehod v souvislosti s požitím alkoholu, což se může zdát jako zanedbatelné číslo z celkových 104 764 dopravních nehod na našem území za dané období, avšak při bližším pohledu zjistíme, že usmrcených osob v souvislosti s alkoholem tvoří téměř 11 % všech usmrcených při dopravních nehodách, a že v 76,9 % ze všech nehod v souvislosti s alkoholem byla pachatelé naměřena hodnota vyšší, než je 1,5 ‰ promile. Z dopravně bezpečnostního pohledu je tedy alkohol prvkem, který není slučitelný s bezpečným silničním provozem¹⁸⁶. Zrádnost alkoholu tkví v tom, že jeho účinek se dostaví až za určitou dobu a na každého jednotlivce působí jinak. Řidič, který řídí vozidlo pod vlivem alkoholu, má často zpomalené reflexy, sníženou sebekontrolu, nesprávný odhad vlastních schopností či snížený úsudek a stává se tak nebezpečným nejen sám pro sebe, ale především pro ostatní účastníky silničního provozu, pro které se stává nepředvídatelný. Alkohol často za vinu agresivní chování řidiče. Jak je zřejmé z výše uvedených statistik, řízení pod vlivem

¹⁸⁵ Samotná PČR není oprávněna samostatně postupovat podle ust. § 61 SŘ.

¹⁸⁶ SCHEUER, J. „Alkoholový zámek“ – nový nástroj prevence řízení pod vlivem alkoholu a vybrané související právní aspekty. *Revue pro právo a technologie*. 2017, **2017**(16), 65.

alkoholu nese často tragické následky. Když pomíneme ztráty na lidských životech či na zdraví osob, s alkoholem v silničním provozu souvisí také až miliardové škody na majetku.¹⁸⁷

Přestupky v souvislosti s alkoholem ProvPoz dělí do tří skutkových podstat. První z nich je přestupek podle ust. § 125c odst. 1 písm. b) ProvPoz řízení vozidla nebo jízda na zvířeti po požití alkoholického nápoje. NSS k této skutkové podstatě uvedl: „*Znakem skutkové podstaty výše uvedeného přestupku je to, že pod vliv alkoholu jako účinné látky alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky mající vliv na řidičovu pozornost a schopnost ovládat vozidlo.*“¹⁸⁸. V České republice se vychází ze zásady tzv. nulové tolerance alkoholu při řízení¹⁸⁹, tedy že za osobu ovlivněnou alkoholem se považuje ten, komu je naměřena hodnota alkoholu (po odečtení odchylky měření) vyšší než nulová. Pachatel přestupku bude potrestán pokutou v rozmezí 2500,- Kč - 20 000,- Kč nebo zákazem činnosti v délce 6 měsíců až 1 rok. Zaznamenání bodů dle bodového systému za tento přestupek je třeba rozdělit do dvou kategorií. V prvním případě se jedná o méně než 0,30 promile, kdy se body nezaznamenávají, dle důvodové zprávy by bylo příliš přísné postihovat pachatele zpravidla tzv. zbytkového alkoholu. Druhým je případ nad 0,30 promile, resp. v rozmezí 0,30 – 1 promile. V tomto případě bude pachateli zaznamenáno 7 bodů.

Druhou skutkovou podstatou je řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost dle ust. § 125c odst. 1 písm. c) ProvPoz. Stav vylučující způsobilost není nikde definován, avšak obecně judikatura považuje za stav vylučující způsobilost ovlivnění řidiče alkoholem nejméně 1 promile alkoholu¹⁹⁰, avšak tato hranice není striktní a dle judikatury je třeba přihlížet i k tomu, v jaké míře je řidič alkoholem ovlivněn¹⁹¹. Tento přestupek je ve vztahu speciality k trestnému činu dle ust. § 274 odst. 1 TrZ, rozdíl mezi nimi spočívá v subjektivní stránce činu, kdy v případě trestného činu je nutné zavinění úmyslné, u přestupku postačí zavinění

¹⁸⁷ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přepracované a doplněné vydání. Praha: LINDE PRAHA, 2006, str. 73.

¹⁸⁸ Rozsudek NSS sp. zn. 7 As 105/2010-96.

¹⁸⁹ VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z., BOHUSLAV, L. *Dopravní právo*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2016, str. 224.

¹⁹⁰ Rozsudek NS sp. zn. 5 Tdo 874/2007: „Nejvyšší soud k tomu připomíná, že podle poznatků lékařské vědy není žádný, tedy ani nadprůměrně disponovaný, řidič motorového vozidla schopen bezpečně řídit motorové vozidlo, dosáhne-li hladina alkoholu v jeho krvi nejméně 1,00 g/kg (1 promile).“

¹⁹¹ Rozsudek NS sp. zn. 8 Tdo 449/2010.

z nedbalosti. Pachatel přestupku bude potrestán pokutou ve výši 25 000,- Kč - 50 000,- Kč a bude mu zaznamenáno 7 bodů dle bodového systému.

Poslední skutková podstata spočívá v odmítnutí vyšetření dle ust. § 125c odst. 1 písm. d) ProvPoz. Dle judikatury není podstatné, zda řidič byl opravdu pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, ale zda řidič se odmítl podrobit vyšetření ke zjištění přítomnosti této látky v jeho těle¹⁹². V případě odmítnutí vyšetření, se postupuje v souladu s ust. § 125c odst. 1 písm. b), jako by nadýchal více než 0,30 promile.

5.2.1.1. Zjišťování přítomnosti alkoholu

V souladu s ust. § 5 odst. 1 písm. f) ProvPoz je řidič povinen se na výzvu oprávněné osoby podrobit zjištění, zda není ovlivněn alkoholem. Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, v platném znění, stanoví modalitu¹⁹³ zjišťování ovlivnění. Zejména že orientačnímu vyšetření a odbornému lékařskému vyšetření je povinna se podrobit osoba, která vykonává činnost, při níž by mohla ohrozit život nebo zdraví svoje nebo jiné osoby nebo poškodit majetek a je u ní důvodné podezření, že je pod vlivem alkoholu, což se a simili vztahuje i na řízení motorových vozidel. Pokud je provedeno v souladu s ust. § 20 odst. 2 a 3 zákona o ochraně zdraví orientační vyšetření provedené analyzátozem alkoholu v dechu, který splňuje podmínky stanovené jiným právním předpisem, odborné lékařské vyšetření se neprovede, což ale může být problematické v případech falešně pozitivních testů (o tom níže).

Jak je z výše uvedené zřejmé, hladina alkoholu v krvi se zjišťuje buď prostřednictvím odborného lékařského vyšetření nebo orientační dechovou zkouškou. Odborné lékařské vyšetření je prováděno v nemocničním zařízení medicínskými metodami (Widmarkova metoda¹⁹⁴) a je nejpresnější metodou na zjišťování alkoholu v krvi.

Jak napovídá již název „orientační“ dechová zkouška, tato metoda není zcela přesná, avšak pro zjištění, zda je daná osoba pod vlivem alkoholu, je obvykle dostačující. Orientační dechová zkouška je prováděna tzv. „na místě“ příslušníky policie, která k tomu užívá měřidla Dräger 7510 a Dräger 7410 a samotnému

¹⁹² Rozsudek NSS sp. zn. 5 As 97/2008-73.

¹⁹³ JOSEF, F. "Objektivní" zjištění výše alkoholu v krvi aneb důsledky odmítnutí podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření. *Bulletin advokacie: stavovský časopis české advokacie*. 2012, **2012**(10), 36.

¹⁹⁴ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přepracované a doplněné vydání. Praha: LINDE PRAHA, 2006, str. 78.

měření musí předcházet poučení. Přístroje měří na základě vypařování alkoholu z cirkulující krve do vzduchu v plicích během procesu dýchání¹⁹⁵. Český meteorologický institut vydal pro provádění orientační dechové zkoušky pracovní postup nazvaný „*Metodika měření alkoholu v dechu pro analyzátoři alkoholu v dechu*“, avšak, jak dovodila judikatura, v případě správního řízení se k této metodice nepřihlíží¹⁹⁶ z důvodu, že naměřené hodnoty se mohou u různých osob mohou výrazně lišit.

Od výsledku měření je dle metodiky nutné vždy odečíst hodnotu 0,24 promile. Pokud bude naměřena hodnota nižší než 0,25 promile a správní orgán nebude mít jiný důkaz, správní řízení odloží¹⁹⁷. Tento postup koresponduje se zásadou in dubio pro reo, kdy je připuštěno, že měřicí přístroje mohou ukazovat hodnoty s odchylkami. Pokud bude na přístroji naměřena hodnota vyšší než 0,00 %, je nutné zkoušku minimálně jednou po 5 minutách zopakovat, avšak aby byly výsledky akceptovatelné, nesmí se naměřené hodnoty lišit o více než 10 %. Důvodem kumulace měření je zohlednění zbytkové alkoholu v ústech, avšak podle judikatury „*pro závěr, že účastník řízení byl ovlivněn alkoholem, zásadně postačí, bude-li výsledek alespoň jednoho z provedených měření dostatečně spolehlivý*“¹⁹⁸.

Pokud kontrolovaný odmítne orientační dechovou zkoušku, je podroben odbornému lékařskému vyšetření, pokud odmítne i to, hledí se na něj, jako by byl pod vlivem alkoholu. Toto ustanovení bylo do zákona o ochraně zdraví přidáno na podnět PČR, aby mohla účelněji trestat opilé pachatele, což následně stvrdila i judikatura např. v rozsudku NSS sp. zn. 2 As 218/2017-22. Zajímavostí je, že po medializaci případů¹⁹⁹ s falešnými výsledky měření orientační dechové zkoušky jej začali řidiči ve velkém množství odmítat a trvat na odborném lékařském vyšetření. Reakcí na to proběhla novelizace ust. § 24 odst. 4 zákona o ochraně zdraví, na základě které hradí veškeré náklady s odborným lékařským vyšetřením (např. i dopravu k lékaři), v případě odmítnutí orientační dechové zkoušky, vyšetřovaný. Avšak i přes výše uvedené zpoplatnění provedení odborného lékařského vyšetření

¹⁹⁵ VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z., BOHUSLAV, L. *Dopravní právo*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2016, str. 222.

¹⁹⁶ Rozsudek NSS sp. zn. 8 As 59/2010-78.

¹⁹⁷ VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z., BOHUSLAV, L. *Dopravní právo*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2016, str. 225.

¹⁹⁸ Rozsudek NSS sp. zn. 7 As 170/2012-24.

¹⁹⁹ KASSAL, T. Za každý den bez řidičáku chce muž dva tisíce. *IDNES.cz* [online]. 2010 [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/cerna-kronika/za-kazdy-den-bez-ridicaku-chce-muz-dva-tisice.A100104_203058_krimi_cen

je vhodné trvat na odborném lékařském vyšetření, jelikož, jak bylo prokázáno²⁰⁰, měřicí přístroje reagují falešně na určité druhy jídel, kosmetické doplňky či nemoci²⁰¹ a léky. Nejsou výjimkou ani případy falešných výsledků měření z důvodu obsahu alkoholu v ostrikovacích²⁰².

Samotnému provedení orientační dechové zkoušky či odbornému vyšetření musí předcházet výzva k jejímu provedení. V souladu s ust. § 67 odst. 1 písm. b) a c) zákona o PČR je PČR oprávněna vyzvat řidiče, by se podrobil orientační dechové zkoušce nebo odbornému vyšetření. Výzva řidiči nesmí být projevem libovůle příslušníka policie, musí být opodstatněná, a to zejména pokud na základě indicií vznikne důvodné podezření, že kontrolovaná osoba řídí vozidlo pod vlivem alkoholu²⁰³. Aby se předešlo aplikačním problémům, kdy je řidič povinen se výzvě podrobit, NSS konstatoval „*Oprávněný dle § 5 odst. 1 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, může osobu vyzvat, aby se podrobila vyšetření vedoucímu ke zjištění, zda není ovlivněna alkoholem, jen tehdy, pokud se tato osoba přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Takovou osobou již není ten, kdo se po odstavení motorového vozidla již hodinu věnuje jiné činnosti, pokud tato činnost není zakázána a nemá přímou souvislost s provozem na pozemních komunikacích.*“²⁰⁴. Výzva k podrobení se orientační dechové zkoušce či odbornému vyšetření musí být dostatečně konkrétní a její adresát musí vědět, co je jejím obsahem²⁰⁵. Za výzvu tedy nemůže být považováno pouhé tvrzení policie, že je cítit z řidiče vozidla alkohol, aniž by jej přímo k vyšetření vyzvala, avšak v praxi se podobné případy nezdáka objevují a správní soudy jsou pak nuceny řešit, co ještě za výzvu lze považovat, a co již nikoliv²⁰⁶.

Jak jsem již zmínila výše, orientační dechová zkouška a úkony spojené s jejím prováděním jsou často manipulovány ze strany příslušníků policie, proto nejsou výjimkou zavádějící informace či dotazy vůči řidiči. Například odpověď řidiče, že při obědě měl jedno pivo ve spojení s hraniční naměřenou hodnotou (resp.

²⁰⁰ VACA, J. Řídíte opilí? Na bonbony a ústní sprej to už nesvalujte. *IDNES.cz* [online]. 2009 [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/ridite-opili-na-bonbony-a-ustni-sprej-to-uz-nesvalujte.A090109_213722_domaci_zra

²⁰¹ Např. těžší forma Diabetes mellitus či nemoci jinak související se slinivkou břišní.

²⁰² HORÁKOVÁ, L. Brněnští odborníci: Směsi do ostrikováčů mohou ovlivnit dechovou zkoušku. *IBRNO.cz* [online]. 2012 [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: <https://www.ibrno.cz/zajimavosti/43650-update-smesi-do-ostrikovacu-mohou-ovlivnit-dechovou-zkousku-ridice-tvrdi-brnensti-odbornici.html>

²⁰³ Rozsudek NSS sp. zn. 5 As 24/2009-65.

²⁰⁴ Rozsudek NSS sp. zn. 2 As 130/2011-63.

²⁰⁵ Rozsudek NSS sp. zn. 1 As 59/2010-149.

²⁰⁶ Rozsudek NSS sp. zn. 6 As 41/2004-51.

do 0,24 před odečtením odchylky měření) příslušníci policie využijí pro svoji argumentaci, že řidič řídil vozidlo pod vlivem alkoholu²⁰⁷ (v rámci správního řízení se zmíní, že z řidiče cílili alkohol, řidič mluvil nesrozumitelně...). Dokonce se objevují případy, kdy policie odrazuje řidiče od provedení odborného lékařského vyšetření: „chtěla bych uvést, že jsem byla od lékařského vyšetření zrazována a to částkou, kterou budu hradit, a že to při naměřených hodnotách je bezpředmětné. Nedokážu si vysvětlit, jak jsem mohla nadýchat hodnotu 0,45 promile alkoholu v dechu, a proto jsem také požádala o odborné lékařské vyšetření.“²⁰⁸. Nejúčinnější obrana pro řidiče je veškerou konverzací s příslušníky policie natáčet na kameru (mobilní telefon) a trvat na tom, aby policie zhodnotila jeho současný stav např. dotazem, zda z něj cítí alkohol na kameru či před svědkem.

Na závěr této kapitoly si dovoluji zmínit, poslední dobou často diskutované téma, a to povolení tolerance alkoholu u cyklistů. Na cyklistu, jakožto účastníka silničního provozu, se vztahují stejná pravidla jako na řidiče motorového vozidla, avšak nedávno Poslaneckou sněmovnou proběhl návrh na zmírnění zákona a tolerance hladiny alkoholu u cyklistů na 0,5 promile, důvodem návrhu byla argumentace, že zákony v České republice jsou příliš tvrdé a stejně zákaz alkoholu spousta cyklistů nedodrží²⁰⁹. Návrh nakonec byl zamítnut. Nejenže argumentace „když se zákony nedodrží, tak je zrušme“ je naprosto irelevantní, ale především alkohol působí na každého jedince jinak a opilý cyklista, jakožto účastník silničního provozu, je nebezpečný nejen pro sebe ale i pro ostatní účastníky silničního provozu, především pro chodce.

5.2.2. Řízení pod vlivem návykové látky

Návykovou látkou se v souladu s přílohami nařízení vlády č. 463/2013 Sb., o seznamech návykových látek, v platném znění, rozumí veškeré látky, které tyto přílohy explicitně vyjmenovávají. Obecně můžeme říci, že návykovou látkou jsou veškeré omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobivé nepříznivě

²⁰⁷ Podobný případ např. v rozsudku Krajského soudu v Ostravě sp. zn. 58 A 76/2010-22.

²⁰⁸ Rozsudek Krajského soudu v Plzni sp. zn. 17 A 42/2010-102.

²⁰⁹ „Člověk se zastaví na obědě, k obědu si pivo dá. Je nebezpečné mít zákony, u kterých připouštíme, že se nedodrží. Všichni vědí, že na kole se nemá jezdit namazaný. Prosil bych, abychom nehráli tohle pokrytectví: máme ty přísné zákony, ale dobře víme, že se nedodrží, zdůraznil Benda.“ ZPĚVÁČKOVÁ, B. Alkohol se nebude tolerovat u cyklistů ani u vodáků, rozhodli poslanci. Novinky.cz [online]. 2019 [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/domaci/clanek/dlouhy-vecer-ve-snemovne-poslanci-maji-resit-alkohol-u-vodaku-dan-z-nemovitosti-i-prodeje-o-svatcich-40297595>:

ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování²¹⁰.

Řízení pod vlivem návykové látky můžeme rozdělit do čtyř skutkových podstat podle ovlivnění návykovou látkou, avšak oproti řízení pod vlivem alkoholu, není určování ovlivnění jednotné, protože se přihlíží k hladině konkrétního typu návykové látky. Proto se při šetření drogových přestupků musí zkoumat nejen, zda pachatel byl ovlivněn návykovou látkou, ale též jakým konkrétním druhem návykové látky a v jakém množství.

První skutkovou podstatou dle ust. § 125c odst. 1 písm. b) ProvPoz je řízení pod vlivem návykové látky. V České republice, stejně jako v případě alkoholu, platí nulová tolerance návykových látek. Limitní hodnoty ovlivnění návykovou látkou jsou stanoveny v nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, v platném znění. Za pachatele ovlivněného návykovou látkou se považuje ten, který dosáhne alespoň hodnoty dle nařízení vlády. Jak si můžeme všimnout, nařízení pracuje s ovlivněním osoby až od určité naměřené hranice, má se za to, že měřicí přístroje mohou vykazovat určitou odchylku měření, proto v souladu se zásadou presumpce neviny nebyly stanoveny hranice od nulové hodnoty.

Druhá skutková podstata spočívá dle ust. § 125c odst. 1 písm. c) ProvPoz v řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, kterého se dopustí pachatel, který dosáhne hodnoty návykové látky v krvi dle Pokynu obecné povahy nejvyššího státního zástupce č 5/2019. Do vydání pokynu nebyla hranice stavu vylučujícího způsobilost jakkoli legislativně vymezena a byla dovozována ne zcela jednotnou judikaturou.²¹¹ Proto se pro určení hranice ovlivnění návykovou látkou a řízení ve stavu vylučujícím způsobilost porovnával stav ovlivnění návykovou látkou s ustálenou rozhodovací praxí při ovlivnění alkoholem, což v praxi znamenalo nákladné přizvání znalce z oboru toxikologie²¹².

Za osobu ovlivněnou návykovou látkou se považuje i ten, kdo odmítne dle ust. § 125c odst. 1 písm. d) ProvPoz vyšetření na návykové látky.

²¹⁰ Dle ust. § 130 TrZ.

²¹¹ Rozsudek NS sp. zn. 7 Tdo 979/2015-35

²¹² ZIKMUND, A., PÍSEČKOVÁ, M. Přestupek nebo trestný čin – limitní hodnota THC vylučující schopnost řídit motorové vozidlo. E-právo [online]. 2016 [cit. 2020-03-02]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/prestupek-nebo-trestny-cin-limitni-hodnota-thc-vylucujici-schopnost-ridit-motorove-vozidlo-100685.htm>

Poslední skutková podstata je v trestněprávní rovině dle ust. § 274 TrZ. Stejně, jako v případě alkoholových činů, je rozdíl mezi ním a přestupkem dle ust. § 125c odst. 1 písm. b) ProvPoz v subjektivní stránce činu, tedy v úmyslném zavinění pachatele.

Trestání drogových přestupků (a trestného činu) zcela koresponduje s trestáním řízení po požití alkoholu. Jediný rozdíl je v případě trestných bodů, kdy dle ust. § 125c odst. 1 písm. b) ProvPoz není relevantní, v jaké míře byl pachatel ovlivněn návykovou látkou.

5.2.2.1. Zjišťování přítomnosti návykových látek

Stejně, jako při orientační zkoušce na alkohol je povinen se zkoušce na návykové látky povinen podrobit každý, u něhož se dá domnívat, že řídí vozidlo pod vlivem takových látek²¹³. Veškeré postupy a podmínky testování podezřelého na návykové látky prakticky korespondují s testováním na alkohol, nicméně pokud orientační zkouška na drogy má pozitivní výsledek, je nutné provést i odborné lékařské vyšetření. Pokud se podezřelá osoba odmítne nechat testovat na přítomnost návykových látek, hledí se na ni jako by pod jejich vlivem byla. To však platí pouze v případě přestupků, „v případě podezření ze spáchání trestného činu by toto ustanovení odporovalo zásadám trestního řízení (*in dubio pro reo*).“²¹⁴

Ovlivnění návykovou látkou se posuzuje vždy objektivně, není tedy relevantní pocit řidiče, že se necítí být pod vlivem takové látky²¹⁵. Orientační zkouška přítomnosti návykových látek je prováděna prostřednictvím testů DrugWipe, které fungují na principu chemických reakcí se slinami nebo potem podezřelého. Postup a nejnižší naměřené hodnoty stanoví Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160, který je pouze interním pokynem a v případě sporu by se k němu nemělo přihlížet. Ačkoli výrobce uvádí spolehlivost orientačních testů na více než 95 %, nejsou výjimečné falešně pozitivní testy²¹⁶. Vzhledem k tomu, že testy DrugWipe reagují taktéž na imunitní reakci systému, může falešný výsledek nastat v souvislosti s hormonálními stavy testovaného.

²¹³ Dle ust. § 5 odst. 1 písm. g) ProvPoz.

²¹⁴ BLAŽEJOVSKÝ, M. Drogy a doprava. Trestněprávní revue: nejžádanější specializovaný časopis s klíčovými informacemi pro trestněprávní praxi a teorii. 2013, **2013**(11-12), 263.

²¹⁵ Tamtéž.

²¹⁶ BEČÁK, L. Chybné policejní testy na drogy dělají z nevinných řidičů narkomany. *Opavský a Hlučínský deník.cz* [online]. 2018 [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: <https://opavsky.denik.cz/z-regionu/chybné-policejní-testy-na-drogy-dělají-z-nevinných-řidiců-narkomany-20180131.html>

Stejně tak jako v případě orientačních testů na alkohol, i u „drogových“ testů se vyskytují případy, kdy příslušníci policie manipulují s výsledky zkoušky nebo si vymýšlejí důkazy. Příkladem je toho případ, který se dostal až k NSS²¹⁷. Jednalo se o situaci, kdy při silniční kontrole neměla policie k dispozici test DrugWipe proto vyzvala řidiče k podrobení se odbornému lékařskému vyšetření, které řidič odmítl. Z oznámení o přestupku sepsaného na místě nevyplývalo nic, co by šlo interpretovat, že řidičovo chování nasvědčuje tomu, že užil návykovou látku, ale až v úředním záznamu, sepisovaného ex post na služebně šlo vyčíst, že řidič se choval neklidně, měl lesklé oči apod. Následně byl řidič uznán vinným z přestupku dle ust. §22 odst. 1 písm. d) PřesZ 1990. Policie argumentovala tím, že v oznámení o přestupku nebylo místo k popsání stavu řidiče, ale i přes to měli důvodné podezření, že řidič je pod vlivem návykové látky. NSS nakonec rozhodnutí zrušil a konstatoval *„Navíc pokud by stěžovateli byly určité konkrétní projevy jeho chování nasvědčující tomu, že je pod vlivem jiné návykové látky policisty sděleny, a také písemně zachyceny, lze předpokládat, že by na to reagoval a snažil se domněnku o řízení motorového vozidla pod vlivem jiné návykové látky vyvrátit. Také tuto jeho reakci by bylo nutno písemně zaznamenat. (...) Pokud policisté uvádějí, že stěžovatel komunikoval nesouvisle, pohyboval se nejistě a měl lesklé oči, v důsledku čehož se i důvodně domnívali, že řídil motorové vozidlo pod vlivem jiné návykové látky, pak nevyužitím oprávnění k zabránění v další jízdě důvěryhodnost svého tvrzení oslabili.“*

Ačkoli je v zájmu bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, aby neřídily osoby, které jsou pod vlivem alkoholu či návykových látek, jak je zřejmé z výše uvedených případů, veškerá nelékařská vyšetření jsou značně nepřesná a nesprávnému potrestání „viníka“ přispívají i samotní příslušníci policie, kteří mají být nestranní a jejich úkolem je objasnit materiální pravdu, nikoliv za každou cenu usvědčit „pachatele“.

5.3. Ostatní vybrané přestupky související s bezpečností provozu

5.3.1. Nepoužití bezpečnostního pásu

Za rok 2018 z celkového počtu usmrčených zemřelo 202 řidičů osobních vozidel a 98 spolujezdců. Více než čtvrtina vše zemřelých řidičů nebyla připoutána

²¹⁷ Rozsudek NSS sp. zn. 7 As 151/2011-77.

bezpečnostním pásem, u spolujezdců šlo asi o pětinu usmrčených²¹⁸. Jak je z těchto statistik zřetelné, bezpečnostní pásy za dobu své existence zcela jistě zachránily mnoho lidských životů, proto není s podivem, že v roce 1985 byl vynález bezpečnostního pásu zařazen mezi osm nejvýznamnějších vynálezů za uplynulých sto let²¹⁹. Význam bezpečnostních pásů spočívá v bezpečnosti řidiče a cestujících. Jeho úkolem je, v případě dopravní nehody, ochránit tělo před nárazem do částí vozu nebo ostatních cestujících a zabezpečit, aby tělo nevyletělo z vozu. Bez užití bezpečnostního pásu nefungují správně airbagy.

Povinnost připoutat se bezpečnostním pásem na všech komunikacích má jak řidič vozidla, tak všichni spolujezdcí. Tato povinnost je zakotvena v ust. § 6 ProvPoz, avšak i z tohoto pravidla existují výjimky jako např. při couvání vozidla, dále u osoby taxativně vyjmenované zákonem jako jsou vojáci, řidiči vozidla obecní policie či řidiče vozidla Horské služby nebo u řidiče, který nemůže užít bezpečnostní pás ze zdravotních důvodů na základě lékařského potvrzení²²⁰. Zvláštní výjimka je u vozidel, která bezpečnostní pásy nemají, nicméně se zpravidla jedná o historická vozidla, které nejsou určena pro každodenní užívání, tudíž to v praxi nečiní problémy. Řidič, který nebude při jízdě připoután bezpečnostním pásem, bude potrestán třemi body dle bodového systému a pokutou až do výše 2500,- Kč. Spolucestující budou potrestáni pouze stejně vysokou pokutou, ačkoli by sami byli držitelé řidičského oprávnění, což považují vzhledem k řidiči za nespravedlivé, vzhledem k tomu, že naplňují stejnou skutkovou podstatu jako řidič a jejich nepřipoutání není méně nebezpečné než nepřipoutání řidiče.

V otázce, zda je řidič zodpovědný za nepřipoutaného dospělého spolujezdce, panoval názorový rozpor mezi občanskoprávním kolegiem NS a trestněprávním kolegiem NS. Trestněprávní kolegium bylo toho názoru, že řidič vůbec nemá zahájit jízdu, pokud není spolujezdec připoutaný. Svou argumentaci stavělo na striktním výkladu ust. § 5 odst. 1 písm. i) ProvPoz. Oproti tomu občanskoprávní kolegium razilo tezi, že řidič neodpovídá za splnění povinnosti dle ust. § 9 odst. 1 písm. a) (dospělým) spolujezdcem. V roce 2018 se proto s tímto rozporem musel vypořádat Ústavní soud v nálezu sp. zn. II. ÚS 429/17, kterým

²¹⁸ POLICIE ČR. Statistika nehodovosti: Statistické údaje o nehodovosti na území ČR. Policie České republiky [online]. 2019, str. 83 [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

²¹⁹ VÍT, J. Bezpečnostní pás je mezi vynálezy století. Zachraňuje životy. *Týden.cz* [online]. 2017 [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: https://www.tyden.cz/rubriky/auta/zajimavosti/bezpecnostni-pas-je-mez-vynalez-y-stoleti-zachranuje-zivoty_413323.html

²²⁰ Rozsudek NSS sp. zn. 5 As 118/2011-103.

konstatoval „*Zákon o provozu na pozemních komunikacích tak neobsahuje žádnou výslovně formulovanou povinnost přímo zajistit použití bezpečnostního zádržného systému dospělými přepravovanými osobami, dokonce ani obecnou explicitně formulovanou povinnost je poučit o jejich vlastní povinnosti použít za jízdy zádržného bezpečnostního systému...“.*

Nad výše uvedené je třeba zmínit, že zmíněná judikatura platí pouze pro řidiče vozidla do 8 míst k sezení, nad tento počet je již povinen cestující o povinnosti užit bezpečnostní pásy informovat. V souladu se směrnicí EU 2003/20/ES o povinném používání bezpečnostních pásů ve vozidlech je od roku 2004 povinnost vybavit bezpečnostními pásy veškeré dálkové autobusy a cestující jsou je povinni použít. Např. společnost Student Agency k.s., která provozuje dálkové autobusy, informuje cestující o povinnosti použití bezpečnostních pásů vždy buď prostřednictvím stevarda nebo řidiče. Vznášela jsem dotaz, jak se vypořádávají s pasažéry, kteří se odmítnou připoutat. Dle interních postupů je pasažér pouze upozorněn na právní následky, pokud by došlo k silniční kontrole, popř. je přesazen, pokud sedí na prvních sedadlech hned za řidičem. Domnívám se, že tento postup je správný, jelikož je povinností řidiče pouze cestující informovat, nikoliv podmiňovat přepravu použitím pásu. Bez ohledu na to, že stevardi sami porušují ustanovení o povinnosti být připoután bezpečnostním pásem, jelikož neexistuje liberační důvod pro stevardy při výkonu povolání (např. i pouhé dojití si na záchod v autobuse za jízdy je porušení ProvPoz). K těmto případům se policie zpravidla staví benevolentně, avšak jsem v minulosti v médiích zaznamenala několik případů, kdy stevard dálkového autobusu dostal pokutu za nepoužití bezpečnostního pásu.

Domnívám se, že přestupek porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochrannou přilbu je bodově nadhodnocen. Řidič vozidla nepřipoutáním nebo neužitím ochranné přilby ohrožuje pouze sebe samého (tedy za předpokladu, že je ve vozidle sám) a v případě dopravní nehody zaplatí daleko vyšší cenu, než jsou trestné body. Stálo by za uvážení, zda za přestupek toto jednání nepovažovat pouze v případě, kdy řidič ve vozidle není sám, a tudíž ohrožuje někoho jiného než sám sebe. V zájmu každého jednotlivého účastníka silničního provozu by měla být vlastní bezpečnost, tudíž je vhodné si položit otázku, zda je vůbec nutné, jakkoliv tento přestupek sankcionovat a zda nenechat rozhodnutí na řidiči. Často užívaný argument je v souvislosti s veřejným zdravotním pojištěním, že léčba nepřipoutaného řidiče je hrazena z veřejného

pojištění, nicméně se domnívám, že tento problém by šel vyřešit skrze právní předpisy upravující veřejné zdravotní pojištění²²¹, například neuhrazením léčby.

Obdobná pravidla, jako pro jízdu bez bezpečnostního pásu, platí i v případě užití bezpečnostní helmy.

5.3.2. Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení

Mobilní telefon se stal součástí našeho každodenního života, podle průzkumů průměrný Čech na něm tráví cca 3 hodiny denně²²² a mnozí jej neodloží ani při řízení automobilu či jiného dopravního prostředku. V uplynulých letech byly publikovány výsledky výzkumů, které se zabývaly telefonováním za jízdy. Z nich jednoznačně vyplývá, že jakékoliv telefonování za volantem je velmi riskantní²²³. Jeho nebezpečí spočívá v nesoustředění se na řízení vozidla. Závěry z výzkumů přirovnávají telefonování za volantem k řízení pod vlivem alkoholu s 0,8 % promile²²⁴.

Nebezpečnost používání telefonních přístrojů si uvědomují i zákonodárci, kteří stanovili v ust. § 7 odst. 1 písm. c) ProvPoz zákaz při řízení vozidla zařízení držet. Výkladovým problémem může činit vymezení, co je za držení zařízení považováno. Dle judikatury se o držení jedná např. při přidržování zařízení ramenem u hlavy²²⁵. Jiným případem by bylo, kdyby řidiči zařízení u hlavy přidržoval spolujezdec. Ze strany řidiče by k porušení ustanovení § 7 odst. 1 písm. c) ProvPoz nedošlo, avšak by nebyla vyloučena jeho odpovědnost za přestupek dle ust. § 5 odst. 1 písm. b) ProvPoz, tedy věnovat se řízení vozidla²²⁶.

Zákonná definice „*telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení*“ je sama o sobě neurčitá, proto byl NSS²²⁷ nucen se tímto pojmem vypořádat. Dle jeho výkladu pojmu „*záznamové zařízení*“ je třeba vycházet z obecného chápání zařízení jako „*produktu lidské činnosti (výrobek, zařízení), jímž*

²²¹ Zákon č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění, ve znění pozdějších předpisů.

²²² KOPECKÝ, P., redakce. Lidé tráví na mobilu tři hodiny denně. Telefonují ale čím dál méně. *Denik.cz* [online]. 2017 [cit. 2020-02-27]. Dostupné z: <https://www.denik.cz/ekonomika/lide-travi-na-mobilu-tri-hodiny-denne-mohou-zpusobovat-neurotickeho-chovani-20171018.html>

²²³ BESIP. Telefonování za jízdy je nebezpečné. *iBesip* [online]. [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Telefonovani-za-jizdy-je-nebezpecne>

²²⁴ Tamtéž

²²⁵ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přepracované a doplněné vydání. Praha: LINDE PRAHA, 2006, str. 44.

²²⁶ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vydání, Praha: C.H. Beck, 2011, str. 46.

²²⁷ Rozsudek NSS sp. zn. 5 As 77/2010-156.

je možno pořídít záznam, ať již zvukový, obrazový, písemný či jiný, a to bez ohledu na to, zda se jedná o záznam delšího děje (např. videozáznam) či záznam jednotlivého okamžiku (fotografie).“ Pojem „hovorové zařízení“ je NSS vykládán jako „produkt lidské činnosti (výrobek, zařízení), který může sloužit k hovoru (pravidelně mobilní telefon)“. Z výše uvedeného je zřejmé, že zákonné ustanovení § 7 odst. 1 písm. c) ProvPoz se nevztahuje pouze na mobilní telefony, ale na jakékoliv hovorové či záznamové zařízení (např. tablety či diktafony). Problém spatřuji při ovládní navigace, která dle mého názoru není ani hovorovým ani záznamovým zařízením a její ovládní za jízdy je trestáno podle ustanovení o nevěnování se řízení, vzhledem ke stejné nebezpečnosti při hledání cíle na navigaci se domnívám, že její používání při řízení vozidla by mělo být trestáno obdobně jako používání hovorového zařízení.

Oproti většině dopravních přestupků spočívá dokazování držení zařízení zpravidla často pouze ve výpovědi příslušníků policie²²⁸, žádný jiný důkaz (např. fotografie) zpravidla neexistuje. V praxi se tak setkáváme s protichůdným tvrzením řidiče, který říká, že zařízení nadržel, a příslušníka policie, že jej zařízení držet viděl. NSS se v rozsudku sp. zn. 1 As 64/2008-42 postavil na stranu policie, když konstatoval, že „skutečnost, že řidič vozidla drží v ruce telefonní přístroj, je totiž objektivně vnímatelná lidským zrakem z protijedoucího vozidla.“, avšak již neřešil pravdomluvnost příslušníků policie. S věrohodností svědecké výpovědi příslušníků policie se nicméně NSS vypořádal hned v několika jiných rozsudcích, ve kterých argumentoval postavením policie jakožto nestranného orgánu, který je vázán při veškerých zásazích zákonem a pokud není dokázán opak (zájmem na výsledku řízení), hledí se na něj jako na nestranného svědka.²²⁹ Nicméně dle názoru NSS nelze považovat policistu za nestranného svědka, pokud „pochybnost o nestrannosti policisty jako svědka může vzniknout tehdy, je-li policista hodnocen, a to přímo nebo nepřímo, skrytě či oficiálně, podle toho, s jakou úspěšností se mu daří dosahovat postihu jednotlivců za přestupky nebo jiná protiprávní jednání. Je-li tedy chválen či odměňován v případě, že se mu daří zjistit a odhalit vysoký či nadprůměrný počet přestupků, anebo je naopak kritizován či penalizován, nedařilo se mu to. To pak je důvod ke zkoumání věrohodnosti, pravdivosti a přesvědčivosti jeho svědecké výpovědi.“²³⁰ V případě zkoumání věrohodnosti svědecké výpovědi

²²⁸ AULICKÁ, J. Judikatura NSS: Dopravní přestupky. Soudní rozhledy: měsíčník české, evropské a zahraniční judikatury. 2015, 2015(9), 302.

²²⁹ Např. rozsudky NSS sp. zn. 4 As 19/2007-114, či sp. zn. 8 As 100/2011-70.

²³⁰ Rozsudek NSS sp. zn. 7 As 83/2010-63.

je pak dle názoru NSS třeba zkoumat, zda objektivně policista mohl vidět držení zařízení, popř. jaké byl barvy či tvaru byl apod. Ačkoli úvahy NSS se zdají být celkem logické, domnívám se, že v praxi jsou téměř nepoužitelné, jelikož mobilní telefony jsou si čím dál tím více podobné a na větší vzdálenost není možné lidským okem rozpoznat detaily telefonu. Naopak se obávám, že NSS dal do rukou policie návod, jak vymyslet nepostižitelnou svědeckou výpověď.

Dle připravované novely ProvPoz má být přestupek držení telefonního nebo záznamového zařízení vyjmut ze zbytkové skutkové podstaty dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ProvPoz, tedy z povinnosti řidiče se plně věnovat řízení, do samostatné skutkové podstaty. Tento krok je zdůvodněn vysokou nebezpečností tohoto jednání. Vzhledem k současnému fenoménu, kdy spousta osob mobilní telefon prakticky neodloží z ruky, se taková změna dá považovat za rozumnou, nicméně by stálo za uvážení, zda by nemělo být rozlišováno mezi „pouhým“ telefonováním s přístrojem u ucha a jiným ovládním telefonního přístroje, když vezmeme v úvahu, že v případě automobilu s automatickou převodovkou není překážkou jeho řízení jednou rukou v opozici k nebezpečnost jiného ovládním přístroje např. psaním SMS či dokonce hraním her. Nicméně si uvědomuji problematiku tohoto upravení v právních předpisech, zejména ve vztahu k proporcionalitě, tj. povolit telefonování a současně s tím dostatečně postihnout jiné ovládním zařízení, nicméně se domnívám, že zákon by měl být benevolentnější k případům pouhého telefonování za volantem.

Některé státy již uvažují na úplným zákazem telefonování za volantem, z důvodu, že *„používání mobilního telefonu během řízení prodlužuje reakční dobu řidiče, zhoršuje motorickou koordinaci, klade větší nároky na kognitivní kapacitu řidiče a jeho smyslové vnímání. Kromě toho ovlivňuje také schopnost udržení se v jízdním pruhu.“*²³¹. Asi netřeba více rozebírat problém při dokazování, zda řidič opravdu telefonoval nebo například hovořil se spolujezdcem nebo si zpíval. Nicméně je na příkladu Velké Británie dobře vidět, že si společnost více uvědomuje nebezpečnost nevěnování se řízení, která společně se stále více houstnoucím provozem má často tragické následky.

²³¹ FIŠER, A. Uvažuje se o úplném zákazu telefonování v autech. I s hands free. *Autosalon.tv* [online]. 2019 [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: <https://www.autosalon.tv/novinky/ridicuv-chleba/uvazuje-se-o-uplnem-zakazu-telefonovani-v-autech-i-s-hands-free>

6. Návrhy de lege ferenda

V závěrečné kapitole se pokusím vystihnout některé instituty související s přestupkovým právem, které považuji za nejvíce problematické, resp. které dle mého názoru nejsou v českém právním řádu dostatečně či jakkoli upraveny. Již v předchozích kapitolách jsem vlastní návrhy de lege ferenda formulovala u jednotlivých témat, proto tato kapitola bude o návrzích na úplné novoty českého silničního práva, resp. rozsáhlé úpravy současných předpisů.

U některých institutů, jsem se inspirovala zahraniční právní úpravou.

6.1. Problematika autoškol

Autoškolou se dle ust. § 2 odst. 1 ZpMotVoz, rozumí výuka a výcvik žadatelů o získání odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla na základě registrace k provozování autoškoly.

Současnou právní úpravu činnosti autoškol v České republice lze považovat, s ohledem na statistiky nehodovostí začínajících řidičů, za nedostatečnou. Ačkoliv problematika začínajících řidičů není ze strany zákonodárců opomíjená, domnívám se, že pouhé snížení bodové hranice pro začínající řidiče²³² není komplexním řešením a je třeba se zaměřit již na kořeny celého problému, tedy na výuku v autoškolách.

Současný systém autoškol funguje na teoretické a praktické výuce dotované minimálním počtem hodin dle přílohy č. 3 ZpMotVoz. Po absolvování výuky žák autoškoly koná teoretickou a praktickou zkoušku před zkušebním komisařem.

V teoretické zkoušce spatřuji první problém. Zkouška se skládá z náhodného výběru otázek, které schválilo Ministerstvo dopravy (např. test na řidičský průkaz osobních vozidel se skládá z 25 náhodně vybraných otázek z celkových více než 800). Domnívám se, že systém testování není dobře nastavený. Zaprvé z důvodu, že zkušební otázky i odpovědi k nim jsou dopředu známé, mnozí uchazeči se proto správné odpovědi pouze manuálně naučí, aniž by jim porozuměli, tudíž teoretickou zkouškou projdou, ale vědomosti neumí aplikovat v praxi. Druhým problémem jsou přímo některé otázky teoretické části, u kterých se netestuje schopnost uchazeče aplikovat dopravní pravidla v praxi, ale jejich pouhá znalost, např. jednou z otázek je přesné vymezení pojmu řidiče – jsem přesvědčená, že na bezpečnost provozu zcela jistě nemá vliv, že řidiči umí zpaměti

²³² Srov. kapitola č. 2.3.3.

zákonnou definici, ad absurdum, řidič osobního vozidla vůbec nepotřebuje vědět, že ProvPoz za řidiče vozidla považuje i řidiče tramvaje, ale měl by vědět, kdy má této tramvaji dát přednost. Myslím si, že není nutné řidiče zkoušet ze znalostí podobně jako studenty právnických fakult, naopak je třeba ověřit, zda laický řidič (neprávnik) je schopný se orientovat v dopravních pravidlech a umět je aplikovat v reálném provozu. Některé testové otázky sice sestávají z řešení konkrétní situace (např. křižovatky), avšak vzhledem k tomu, že situace je nastíněna pouze (statickými) obrázky, neznačí jejich vyřešení v testu schopnost uchazeče je vyřešit i v praxi. Řešení spatřuji v jejich zanedbání a také v tom, že jejich znění nebude předem známo, což by mělo zvýšit účelnost testování a zamezit tím memorování správných odpovědí.

Transparentnost praktické zkoušky má být zajištěna přítomností zkušební komisaře, který na průběh zkoušky dohlíží a následně rozhodne, zda uchazeč zkoušku úspěšně absolvoval či ne. Ačkoliv po kauze úplatných komisařů autoškol²³³ jsou osoby komisařů více prověřovány a jejich počet byl vlivem kauzy omezen, je hodnocení jízdy uchazeče o řidičské oprávnění stále v rovině subjektivity. Osobně jsem slyšela o případu, kdy bylo řidičské oprávnění uděleno pohledně slečně, která dle vyjádření instruktora autoškoly téměř celou zkušební jízdu jela rychlostí 20 km/h. Nepopírám, že zobjektivnit hodnocení komisařů autoškol je těžkým úkolem, nicméně se domnívám, že řešením je přítomnost dvou nezávislých komisařů u jedné zkoušky, což s sebou sice nese větší administrativní i finanční zátěž, nicméně v rámci objektivnosti tento způsob shledávám jako jediné možné řešení. Možností by mohlo být i přihlídnutí k názoru instruktora autoškoly, jelikož uchazeč může být při konání zkušební jízdy nervózní, ačkoliv jinak je dobrým řidičem či naopak.

V současné době se začalo hovořit o problému několikanásobného opakování zkoušek. Nejsou výjimkou případy, kdy uchazeč opakuje zkoušky i téměř desetkrát. Proto BESIP společně s Ministerstvem dopravy chystají návrh novely ProvPoz, kdy by bylo možné opakovat zkoušky maximálně třikrát, v případě třetího neúspěchu by musel uchazeč znovu absolvovat výcvik. Domnívám se, že myšlenka je správná, nicméně bych jej doplnila o to, že každou zkušební jízdu z důvodu objektivnosti musí být jiný zkušební komisař. Umím si představit případy,

²³³ Rozsudek Okresního soudu ve Žďáru nad Sázavou sp. zn. 2 T 76/2012.

kdy se autoškola s komisařem domluví na „business plánu“ vracet uchazeče do autoškoly a mít z toho větší zisky.

Čeští zákonodárci by se měli inspirovat zahraničními systémy autoškol, především tedy rakouským modelem, který má prvky jak našeho systému, tak prvky původem ze Spojených států amerických. Rakouský model spočívá v možnosti žáka autoškoly vybrat si způsob, jakým chce výcvik podstoupit. Mimo standardního výcviku v autoškole zkušeným instruktorem si žák může zvolit tzv. individuální výuku – tedy po absolvování teoretické výuky bude žák jízdy absolvovat společně s rodinným příslušníkem, který je držitelem řidičského oprávnění. V tomto případě autoškola pouze průběžně žáka kontroluje, zda se jeho řidičské schopnosti zlepšují. Pokud žák úspěšně složí závěrečné zkoušky, získá řidičské oprávnění, avšak po roce je povinen znovu prokázat svoje řidičské schopnosti, pokud je neúspěšný, je mu řidičské oprávnění odebráno a výcvik absolvuje znovu.

Domnívám se, že nastíněný rakouský model je východiskem, jak vycvičit začínající řidiče i v České republice. Myslím si, že systém výcviku rodičem zefektivní výuku začínajícího řidiče, protože častým nešvarem dnešních autoškol je zkracování výcviku na úkor žáka. Dále rodič není omezen počtem odježděných hodin, tudíž může se žákem častěji trénovat problematické věci a v neposlední řadě zde může působit i psychologický efekt (sama si vzpomínám na svou výuku v autoškole, kdy instruktor měl nepřiměřené reakce např. na nevyhnutí se kanálu).

Zřejmě bude nutné vyřešit technickou stránku výuky rodičem. V první řadě bude nutné stanovit, jak dlouho před výukou musí být rodič držitelem řidičského oprávnění, asi by nedávalo smysl, aby vyučoval začátečník. Další problém spatřuji ve výběru vozidla, ve kterém bude výcvik probíhat, nicméně tento problém by měl jít snadno vyřešit čestným prohlášením, v jakém automobilu výcvik probíhá, protože stejně instruktor následně ověří, zda žák umí ovládat automobil (např. s převodovkou manuální). Avšak největším technickým problémem je, že automobily rodičů nemají dvě sady pedálů (druhé na straně spolujezdce), tudíž rodič nemůže při jízdě zamezit nebezpečnému manévru, nicméně tento problém se v Rakousku ani v USA nezdá být překážkou. Největší přínos rakouského modelu spatřuji v ověření schopností začínajícího řidiče po roce držení řidičského oprávnění. Tím je vyřešen problém, který jsem nastínila u snížení bodové hranice, že začínající řidič po získání oprávnění neřídí. Myslím si, že i bez zavedení zbytku rakouského modelu je opětovné přezkoušení nejlepší možností, jak ověřit

schopnosti řidiče a motivovat je, aby si své řidičské schopnosti zlepšovali i po absolvování autoškoly.

6.2. Opatření ve vztahu k držitelům řidičského oprávnění

S předchozí kapitolou zaměřenou na výcvik začínajících řidičů souvisí i konstantní udržování a zlepšování řidičských schopností a znalostí držitelů řidičských oprávnění. Vzhledem ke stále rostoucímu provozu na českých silnicích a častým legislativním změnám se domnívám, že i zkušení řidiči by měli dbát na rozvíjení svých znalostí a schopností. V České republice dosud žádná taková povinnost neexistuje, avšak nezdědka kdy se setkávám až s elementární neznalostí silničních pravidel a nebezpečným chováním řidičů na silnicích. Domnívám se, že stanovení povinnosti se vzdělávat (jak teoretickými znalostmi, tak praktickými) by napomohlo bezpečnosti provozu.

Samozřejmě je na místě si položit otázku, jak toto opatření uchopit, resp. zda sankcionovat toho, kdo neprojde určitými zkouškami, nebo opatření pojmout pouze jako informační záležitost. Dalším problémem je jeho financování a v neposlední řadě, kdo by školení nebo testování prováděl. Proto se naskytují dva modely, jak opatření zkonstruovat.

V prvním modelu by řidiči měli povinnost, cyklicky po uplynutí určité doby, absolvovat přezkoušení. V případě opakovaného²³⁴ neúspěchu by bylo řidiči odebráno řidičské oprávnění a pro jeho opětovné získání nutnost znovu absolvovat výcvik v autoškolě. Vzhledem k zásahu do veřejných subjektivních práv adresátů veřejné správy spočívající v odebrání oprávnění by přezkoušení prováděli buď zkušební komisaři, jako v případě uchazečů o řidičské oprávnění nebo akreditované soukromé společnosti u Ministerstva dopravy. Otázka nastává, zda nastavit přezkoušení pouze z pravidel silničního provozu nebo i z praktických dovedností. Přezkoušení z pravidel provozu má svoje opodstatnění v častých legislativních změnách a bylo by logické jej požadovat. U přezkoušení z praktických řidičských dovedností musíme být opatrní, sice v zájmu společnosti je, aby řidiči měli požadované dovednosti, nicméně se obávám, v předešlé kapitole zmíněného, subjektivního hodnocení. Dlouholetí řidiči mají často osvojené zlovyky, které jsou v rámci běžné autoškoly nežádoucí, nicméně samotnému provozu nijak nebrání. Bylo by nespravedlivé těmto řidičům odebrat oprávnění a domnívám se, že by to přineslo více škody než užitku, bez ohledu na to, že přezkoušení by se nejspíše

²³⁴ Pokud bychom vycházeli z návrhů na pokusy u autoškoly, jednalo by se o 3 neúspěšné pokusy.

konalo v automobilu autoškoly, nikoli v automobilu, na který je řidič zvyklý a zná jeho odezvy. Financování tohoto modelu by bylo zřejmě podobné současným autoškolám, tedy taxativně stanovenou částkou za přezkoušení. Domnívám se, že tento model by nebyl udržitelný, ačkoli by donutil řidiče nakrátko věnovat pozornost legislativním změnám v pravidlech silničního provozu, nejspíš by jeho výsledkem byla velká řada opravných prostředků ze strany neúspěšně přezkoušených řidičů.

Druhým modelem je model informační či vzdělávací. Spočíval by zákonem zakotvené povinnosti řidiče po určité době absolvovat seminář o pravidlech silničního provozu a kurz bezpečné jízdy. Benefit kurzu spatřuji v uměle nastavených podmínkách, kdy např. se automobil dostane do smyku, a řidič se naučí, jak tuto situaci vyřešit, což se v autoškolách prakticky neučí. Sankce za nesplnění povinnosti kurz absolvovat by byla v rovině přestupkové, tj. zřízení nové skutkové podstaty. Kurzy a semináře by musely být akreditované, aby splňovaly účel, za jakým byly zřízeny, součástí akreditace by byla maximální finanční částka, kterou po řidičích instituce mohou za absolvování kurzu vyžadovat.

Otázkou je, po jaké době je vhodné po řidičích požadovat, aby se přezkoušení či vzdělávacího kurzu zúčastnily. Doba by musela být nastavena tak, aby přespříliš nezatěžovala běžného řidiče, ale zároveň aby plnila účel opatření s ohledem na časté legislativní změny. Rozumnou dobou se zdá být 10 let, nicméně pro správné nastavení doby by muselo proběhnout mnoho výzkumů a diskusí.

Opatření ve vztahu k současným držitelům řidičského oprávnění zatím zůstává pouze v teoretické rovině, avšak se domnívám, že jejich správná aplikace může dopomoci bezpečnému provozu na pozemních komunikacích, protože mnoho dlouholetých řidičů má pocit, že už mají mnoho zkušeností a není třeba je dále rozvíjet a také se domnívají, že už nemusí řídit vozidlo obezřetně, což nezřídka kdy končí vážnou nehodou. Uvědomuji si nelibovůli velké části řidičů, pokud by podobné opatření zákonodárci schválili, nicméně se jedná především o bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, což je v zájmu celé společnosti, ne jenom jednotlivý řidičů.

6.3. Problematika silniční cyklistiky

Cyklistika se stala v posledních letech v České republice fenoménem. Z rekreačního sportu se opět vrací jako forma individuální dopravy. Domnívám se, že vzhledem k rozvoji cyklistiky i na pozemních komunikacích je současná úprava

silničních podmínek, jak v ProvPoz, tak v ProvVoz pro cyklisty absolutně nedostatečná. Podmínky pro jízdu cyklistů na pozemních komunikacích by měly více reflektovat právní úpravu pro osobní automobily, resp. pro motocykly.

S rozvojem silniční cyklistiky roste i počet dopravních přestupků, kterých se cyklisté dopouštějí, avšak pokud nejsou přistiženi přímo při činu, je jejich identifikace prakticky nemožná. Proto se domnívám, že jízdní kola by měly povinně být zaregistrována, resp. označena státní poznávací značkou či obdobným značením, bez kterého by nesměly vjet na pozemní komunikaci.

S výše uvedeným souvisí i technické vybavení jízdního kola, které upravuje vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v platném znění. Vyhláška upravuje technické vybavení jízdního kola poměrně podrobně, avšak by stálo nad zamyšlením, zda nestanovit povinnost jeho vybavení zpětnými zrcátky a zvonkem. Vzhledem k hustotě provozu a často špatně viditelným (a slyšitelným) cyklistům by tato povinnost mohla dopomoci ke zvýšení nejen jejich bezpečnosti, ale i bezpečnosti např. chodců. V souvislosti s technickým vybavením jízdního kola by měla být reflektována i povinnost pro motorová vozidla dle ust. § 40 a násl. ProvVoz, tedy povinnost v určitých intervalech nechat vozidlo odborně zkontrolovat. Je samozřejmě otázkou, do jaké míry je třeba jízdní kola kontrolovat, avšak se domnívám, že alespoň základní kontrola brzdového systému by měla být samozřejmostí.

Na diskusi je i zavedení povinnosti cyklisty mít u sebe povinnou výbavu. Samozřejmě by bylo asi hloupé po cyklistovi vyžadovat, jako v automobilech, vození náhradního kola či výstražného trojúhelníku, nicméně alespoň základní lékárnička by zcela jistě stála za zvážení.

S výše uvedenými návrhy by souvisely i nové skutkové podstaty přestupků. V úvahu by přicházelo i pouhé rozšíření již existujících skutkových podstat, nicméně vzhledem k nižší nebezpečnosti cyklistů na silnicích (tedy jsou více nebezpeční sami sobě než ostatním účastníkům) se domnívám, že by pro ně měly být vytvořeny samostatné skutkové podstaty s nižšími sankcemi, které budou více reflektovat jejich nebezpečnost.

6.4. Výše pokut dle příjmu pachatele

Trestání má více funkcí, nicméně v případě správních trestů vstupují do popředí obzvláště jeho funkce preventivní a represivní. Zejména u dopravních

přestupků se často stává, že tyto funkce nejsou pro určité řidiče motivující. Proto se některé země²³⁵ uchýlily ke kroku, který má účel těchto funkcí opět vyzdvihnout prostřednictvím výpočtu pokut za dopravní přestupky dle příjmu pachatele. Účelem této kapitoly není popsat, jak systémy fungují v zahraničí, ale pokusit se na jejich základě nastínit systém použitelný a udržitelný pro Českou republiku.

Prakticky mohou existovat dva základní modely, a to model plného procentuálního výpočtu výše pokut dle příjmu pachatele a model se zastropovanou horní hranicí. Vzhledem k rovnosti občanů před zákonem se přikláním ke druhému modelu. Jsem si vědoma, že rovnost občanů před zákonem může být i tímto modelem narušena, avšak, vzhledem k represivní funkci trestání a ke smyslu pokut pro movitější řidiče, se domnívám, že takováto nerovnost je přijatelná ne-li dokonce přínosná.

Místo současných pevných hranic peněžních pokut by u každé skutkové podstaty byla uvedena maximálně procentuální výše měsíčního příjmu pachatele, dle jeho posledního daňového přiznání. Nicméně by zároveň byla stanovena pevná horní hranice. Výše horních hranic by měla být zastropována nejen tak, aby reflektovala závažnost přestupku, ale zároveň aby její udělení pro movitější řidiče již nebylo bagatelní.

Bude nutné vyřešit otázku, jak se vypořádat s pokutami těch, kteří nemají daňovou povinnost v České republice. Zřejmě jako nejlepší možnost se jeví zavedení povinnost doložit příjmy (posledním daňovým přiznáním nebo např. výplatními páskami za poslední tři měsíce). Pro opačný případ by byla stanovena nová skutková podstata – neprokázání příjmu pachatele, za níž by byla sankce v takové výši, aby motivovala pachatele příjem doložit.

Dále bude nutné se vypořádat se způsobem vybírání pokut, resp. jak bude tento systém fungovat na úrovni veřejné správy. Zřejmě by se vycházelo ze zásady vzájemné spolupráce správních orgánů, kdy by finanční správa měla povinnost (ideálně automatizovaně) poskytovat správním orgánům řešící přestupky výši příjmů dle daňového přiznání pachatele.

Problém nastává v případě příkazu na místě. Jako schůdné se mi jeví dvě možnosti. První z nich je ponechat současný systém pro příkaz na místě, což by zřejmě administrativu ulehčilo, ale systém by tím ztratil svůj účel. Také by to mohlo vést k větší volnosti policie, kdy by tlačila řidiče k projednání přestupku na místě,

²³⁵ V Evropě mají tento systém pokut Švýcarsko a Finsko.

což, jak jsem nastínila v kapitole č. 4.3.2 této práce, což nepovažuji za spravedlivý způsob projednání přestupku. Druhou možností je větší propojenost veřejné správy i do složek policie, resp. strážníků v terénu. Nad výše uvedené by bylo možné uvažovat i o zrušení celého řízení na místě, což ale předpokládám, by se sekalo s velkou nevolí ze strany policie.

Výši pokut dle příjmu pachatele se již minulosti snažil prosadit např. poslanec JUDr. Vít Bárta a již tehdy se odborná i laická veřejnost rozdělila na dvě skupiny. Hlavními argumenty proti byla rovnost občanů před zákonem a vysoké administrativní náklady. Administrativními náklady jsem se při své úvaze nezabývala, jelikož k tomu je potřeba hlubokého zkoumání nejen právního, ale především ekonomického a tyto analýzy by hluboce přesáhly rozsah a účel této práce.

Závěr

Tato diplomová práce je průřezem problematických aspektů dopravně-přestupkového práva. Výběr práce ovlivnila připravovaná novela ProvPoz, která, ačkoli v době dokončení této práce nebyla předložena ve finálním znění Parlamentu České republiky, odráží současný trend v oblasti dopravně-přestupkového práva, zavádění přílišných restrikcí. Cílem práce bylo kriticky zhodnotit jak současnou právní úpravu, tak právě i její připravované novely a poukázat na aplikační problémy vyplývající především z velké benevolence státu vůči postupům správních orgánů při odhalování a trestání přestupků, a nakonec i na mnohdy až nesmyslné restriktce, které současná dopravní politika státu skýtá.

Dopravně-přestupkové právo je novodobým fenoménem, který jde ruku v ruce s rozvojem technických věd a s narůstající hustotou silničního provozu. Reakce zákonodárců na dopravní situaci často nereflektuje požadavky a potřeby veřejnosti na zlepšení dopravní situace, ale většinou jsou výsledkem politických programů či reakcí na lobby policejních orgánů nebo orgánů místních samospráv. V průběhu psaní práce jsem se opětovně setkávala se směřováním politiky na vybrání co nejvyššího obnosu z pokut za dopravní přestupky, které jsou vítaným zdrojem příjmů, bez vazby na jejich dostatečný preventivní účinek. V současné době se tedy setkáváme spíše s trestáním řidičů za dopravní přestupky než s preventivními opatřeními předcházení nebezpečného jednání na silnicích či někdy s dokonce až umělým vytvářením dopravních přestupků např. prostřednictvím měření na neadekvátních místech. Současná politika přespříliš kriminalizuje určité dopravní přestupky, které finančně vynášejí, aniž by se zaobírala opravdu problematickými aspekty, které jsou v praxi na silnicích skutečně nebezpečné a je tedy v zájmu bezpečnosti silničního provozu jejich potírání. Je otázkou, zda neustálé utahování předpisů a zvyšování sankcí může alespoň trochu napomoci bezpečnosti a plynulosti provozu. Vzhledem ke statistickým údajům páčání přestupků a vývoji dopravních nehod se domnívám, že současné restriktce nemají na (snížení) jejich páčání vliv, resp. mají vliv na vyšší počet spáchaných přestupků, nikoliv na výši dopravních nehod.

S trestáním dopravních přestupků úzce souvisí jejich dokazování, které v praxi často činí problémy, protože o mnohých přestupcích jsou jediným důkazem svědecké výpovědi příslušníků policie či záznamy nimi sepsanými, které jsou mnohdy, za účelem politiky postihnouti co nejvyššího počtu řidičů, manipulovány či

dokonce zcela nepravdivě vykonstruovány. Tyto praktiky zcela nekorespondují s účelem trestání, a ačkoliv zákonodárci i soudy o nich vědí, nezřídka kdy se stává, že je nejenže přehlíží, ale mnohdy i posvěcují. S účelem trestání nekoresponduje ani přestupek objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, který neřeší primární problém, tedy spáchání přestupku, ale až důsledek neschopnosti správních orgánů odhalit pravého pachatele. V případě řešení přestupků se nebojím říci, že nezřídka dochází k plývání veřejnými prostředky, kdy jsou zcela nadužívány některé instituty, které v praxi nejsou úplně účelné a u nichž se dá předpokládat následný vývoj řízení ze strany pachatele (např. institut příkazu či lístky za stěračem).

Současná rozhodovací praxe soudů soudobou represivní politikou nekoriguje, ba dokonce jí dotváří. Příkladem toho jsou např. rozsudky potvrzující spáchání zcela formálních přestupků bez zohlednění materiální stránky, která se v současné judikatuře jeví spíše jako materiální korektiv, nikoliv jako podmínka existence přestupku či zcela do očí bijící obcházení zásady *ne bis in diem* v případě bodového systému. Proto není s podivem, že někteří autoři s oblibou nazývají Ústavní soud „třetí komorou Parlamentu“²³⁶.

Vzhledem k tomu, že dopravní právo je široká a těžko vyčerpatelná materie, lze konstatovat, že byly nastíněny a rozebrány praxi často problematické aspekty přestupků na pozemních komunikacích, a tudíž byl cíl této práce naplněn. Jak již bylo několikrát zmíněno, dopravně-přestupkové právo v sobě skýtá mnoho dalších aspektů, které jsou pro něj z významné a bylo by vhodné jim věnovat více pozornosti, což rozsah této práce nedovoluje. Jako příklad můžu uvést celou problematiku pozemních komunikací a s tím související praktické problémy, kdy aplikovat *ProvPoz* či řešit porušení soukromoprávní cestou (např. „přestupky“ na soukromých parkovištích). Zároveň nesmíme opomínat, že dopravně-přestupkové právo je dynamickým oborem, které se neustále mění a vyvíjí. Jeho vývoj je třeba neustále sledovat a prostřednictvím odborných prací poskytovat zákonodárcům zpětnou vazbu.

Ráda bych tuto práci optimisticky uzavřela s tím že, rozebírané problematické aspekty jsou pouze přechodné povahy, a tudíž budou v brzké době správnými legislativními změnami či činností soudů odstraněny a napraveny do stavu, kdy dopravně-přestupkové právo bude plnit svůj účel, tedy zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Bohužel mě

²³⁶ KUBIČKO, R. Ústavní soud jako třetí komora parlamentu. Český rozhlas: Radiožurnál [online]. 2011 [cit. 2020-03-07]. Dostupné z: <https://radiozurnal.rozhlas.cz/radko-kubicko-ustavni-soud-jako-treti-komora-parlamentu-6317237>

současný legislativní a aplikační vývoj přílišným optimismem nenaplnuje a obávám se, že silniční doprava, jak ji známe dnes, bude prostřednictvím stále více se rozšiřujících se restrikcí, regulací a aplikačních nešvarů upadat. Je zcela na místě položit otázku zákonodárcům, jakým způsobem chtějí osobní automobilovou dopravu nahradit, protože silniční doprava se bezesporu stala součástí našich životů a hledání alternativ k ní je složité, dovolím si říci až nemožné.

Resumé

This Thesis's points of interest are difficulties with road traffic delicts not only from theoretical point of view but mostly from application difficulties that rose from the operation practice. The Thesis points of contemporary restrictive policies in road traffic regulations and very common amendments to laws which are not in the spirit of the law which is to increase road traffic security and fluency.

First section is about historical context of road traffic law and beginning of regulations in transportation law as new age phenomenon. It consists mostly from rationale of reasons behind regulations and their historical evolution.

Next chapter is dedicated to combining pieces of this work – defining the word delict and his usage as a road traffic regulation delict. The core of the issue is the material character of a delict and his investigation. According to the case law practice of Administrative Courts the formalistic conception of delict is overbalanced over the material character which is scarcely used except as a corrective. In topic of point system, we discuss its problems especially in face of *ne bis in diem* dogma. Then the future change of the point system is analyzed which seems to be even more restrictive without any reason that would benefit the society.

The chapter dedicated to law regulation is not only the introduction into their topic for reader's orientation in road traffic regulation but also warns about more restrictions in national and international politics. We discuss the new Amendment to law in preparation by the Ministry of Transportation.

The following chapter describes the road traffic delicts proceedings as a specific type of delict proceedings. For few institutions there are described and evaluated few of the application problems. There are also few mentioning of obstruction proceedings and how to solve them.

Fifth section is about the delicts themselves, their definitions, investigation methods of responsibility and punishments rulings and about political reasons for their existence at all. Statistical evidence is presented in this chapter.

The last chapter reflects the deficits in current legislation in area of transportation law and suggestions how to mitigate them.

Použité zdroje

Knižní publikace

1. BOHADLO, D., POTĚŠI, L., a POTMĚŠIL, J. *Správní trestání z hlediska praxe a judikatury*. Praha: C.H. Beck, 2013, ISBN 978-80-7400-413-1.
2. BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 37 novel)*. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production, 2013, ISBN 978-80-904270-4-4.
3. FOJTÍKOVÁ, L., LEBIEDZIK, M. *Společné politiky EU: historie a současnost se zaměřením na Českou republiku*. 1 vydání. Praha: C.H. Beck, 2008, ISBN 978-80-7179-939-9.
4. HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo: obecná část*. 9. vydání. Praha: C.H. Beck, 2016, ISBN 978-80-7400-624-1.
5. HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ H., ČERNÝ, J. *Přestupkové řízení: příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů*. 12. přepracované vydání. Praha: Linde, 2011, ISBN 978-80-7201-859-8.
6. HRDLIČKA, P., KNĚŽÍNEK, J., MLSNA, P. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, ISBN 978-80-7357-477-2.
7. JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020, ISBN: 978-80-7400-772-9.
8. JEMELKA, L., PONDĚLÍČKOVÁ, K., BOHADLO, D. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. Praha: C.H. Beck, 2019, ISBN 978-80-7400-751-4.
9. KLÍMA, K. a kol. *Komentář k Ústavě a Listině*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005, ISBN 80-86898-44-X.
10. KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, ISBN 978-80-87212-10-3.
11. KOPECKÝ, M. *Správní právo. Obecná část*. 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2019, ISBN 978-80-7400-727-9.
12. KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vydání, Praha: C.H. Beck, 2011, ISBN 978-80-7400-418-6.

13. KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přepracované a doplněné vydání. Praha: LINDE PRAHA, 2006, ISBN 80-7201-613-X.
14. KYNCL, J. a kol. *Historie dopravy na území České republiky*. 1. vydání. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, ISBN 80-903184-9-5.
15. MATES, P. a kol. *Základy správního práva trestního*. 7. přepracované vydání. Praha: C.H. Beck, 2017, ISBN 978-80-7400-680-7.
16. PRÁŠKOVÁ, H. *Nové přestupkové právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017. ISBN 978-80-7502-221-9.
17. PRÁŠKOVÁ, H. *Základy odpovědnosti za správní delikty*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, ISBN 978-80-7400-456-8.
18. ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní právo hmotné*. 7. přeprac. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014, ISBN 978-80-7478-616-7.
19. VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2014. ISBN 978-80-7400-543-5.
20. VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z., BOHUSLAV, L. *Dopravní právo*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2016, ISBN 978-80-7400-409-4.
21. VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L. *Zákon o obecní policii: komentář*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2019. ISBN 978-80-7400-729-3.
22. VRANÁ, J., LEITNER, M. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*. 4. přepracované vydání. Praha: Linde, 2012, ISBN 978-80-7201-867-3.

Odborné články

1. AULICKÁ, J. Judikatura NSS: Dopravní přestupky. *Soudní rozhledy: rozhodnutí soudů České republiky*. 2015, **2015**(9). ISSN 1210-6410.
2. BERAN, T. Ústavní soud a objektivní odpovědnost provozovatele za přestupky spáchané řidičem. *AUTOWEB* [online]. 2018, 2018 [cit. 2019-09-05]. Dostupné z: <https://www.autoweb.cz/ustavni-soud-objektivni-odpovednost-provozovatele-za-prestupky-spachane-ridicem/>
3. BLAŽEJOVSKÝ, M. Drogy a doprava. *Trestněprávní revue*. 2013, **2013**(11-12). ISSN 1213-5313.
4. COITO, E. Silniční doprava: dopravní a bezpečnostní předpisy. *Evropský parlament* [online]. 2019 [cit. 2020-02-27]. Dostupné z:

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/129/silnicni-doprava-dopravni-a-bezpecnostni-predpisy>

5. COITO, E. Společná dopravní politika: obecné zásady. *Evropský parlament* [online]. [cit. 2020-02-20]. Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/123/spolecna-dopravni-politika-obecne-zasady>
6. Epravo.cz. Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu – dopravní přestupky. *Epravo.cz magazine* [online]. 2003 [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/prestupky-proti-bezpecnosti-a-plynulosti-silnicniho-provozu-dopravni-prestupky-15843.html>. ISSN 1802-1492.
7. FERFECKÝ, J., ŠLESINGER, J. Zánik odpovědnosti za správní delikt provozovatele vozidla (fyzické osoby) podle zákona o silničním provozu III. *Právní prostor* [online]. 2018 [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/spravni-pravo/zanik-odpovednosti-za-spravni-delikt-provozovatele-vozidla-fyzicke-osoby-podle-zakona-o-silnicnim-provozu-iii>
8. FUCHS, J. Bodový systém a dopravní nehody. *Právní rozhledy: časopis pro všechna právní odvětví*. 2015(5). ISSN 1210-6410.
9. JANEČEK, V. Zákonost versus právo. Úřednická ostuda? *Právní rozhledy: časopis pro všechna právní odvětví*. 2014(6). ISSN 1210-6410.
10. JEDLIČKA, M. Z historie dopravy. *Kriminalistika* [online]. [cit. 2020-02-14]. Dostupné z: <http://www.kriminalistika.eu/nehoda/nehoda.html>
11. JOSEF, F. "Objektivní" zjištění výše alkoholu v krvi aneb důsledky odmítnutí podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření. *Bulletin advokacie: stavovský časopis české advokacie*. 2012, 2012(10). ISSN 1210-6348.
12. KOPECKÝ, Z., HOŘÍN, J., PAVLÍČEK, K. Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva. *POLICISTA*. 2009, 2009(1). ISSN 1211-7943.
13. MATES, P. Nad procesní úpravou správního trestání. *Trestněprávní revue*. 2019, 10(2019). ISSN 1213-5313.
14. MATES, P. Přestupek provozovatele motorového vozidla. *Bulletin advokacie: stavovský časopis české advokacie*. 2018, 2018(7-8). ISSN 1210-6348.
15. MATES, P., PÚRY, F. Zákaz nucení k sebeobviňování. *Bulletin advokacie: stavovský časopis české advokacie*. 2019, 2019(3). ISSN 1210-6348.

16. MATES, P., ŠEMÍK, K. Povaha bodového systému podle zákona o silničním provozu ve světle aktuální judikatury. *Bulletin advokacie: stavovský časopis české advokacie*. 2016, **2016**(1-2). ISSN 1210-6348.
17. MIKEŠ, S. Vybrané otázky odpovědnosti za škodu způsobenou autonomním vozidlem. *Právní rozhledy: časopis pro všechna právní odvětví*. 2018, **2018**(13-14). ISSN 1210-6410.
18. MILER, P. Před 42 léty ČSSR zrušila veškerá omezení rychlosti. „Německá dálnice“ byla všude. *Autoforum.cz* [online]. 2018 [cit. 2020-02-28]. Dostupné z: <https://www.autoforum.cz/fascinace/pred-41-lety-cssr-zrusila-veskera-omezeni-rychlosti-nemecka-dalnice-byla-vsude/>
19. MINISTERSTVO DOPRAVY. Informace o stavu bodového systému v České republice přestupky a trestné činy: Nejčastěji evidované přestupky a trestné činy – detailní rozbor. *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. 2018, [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Prekroceni-rychlosti,-nepripoutani-se,-pouzivani-m/BS2018B-2.pdf.aspx>
20. POMAHAČ, R. Proměna přestupkového práva. *Právní rozhledy: časopis pro všechna právní odvětví*. 2017, **2017**(15-16). ISSN 1210-6410.
21. PŘICHYSTALOVÁ, L. Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla – nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku. *Epravo.cz magazine* [online]. 2019 [cit. 2020-02-18]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/objektivni-odpovednost-provozovatele-vozidla-nezbytnne-kroky-ke-zjisteni-pachatele-prestupku-110118.html>. ISSN 1802-1492
22. SCHEUER, J. „Alkoholový zámek“ – nový nástroj prevence řízení pod vlivem alkoholu a vybrané související právní aspekty. *Revue pro právo a technologie: odborný recenzovaný časopis pro technologické obory práva a právní vědy*. 2017, **2017**(16). ISSN: 1804-5383.
23. SCHEUER, Jan. Materiální znak veřejnoprávních deliktů. *Správní právo: odborný časopis pro oblast státní správy a správního práva*. 2015, **2015**(6), ISSN 0139-6005.
24. SKULOVÁ, S., HEJČ, D., POTĚŠIL, L., SCHEUER, J., IBRMAJEROVÁ, K. Obstrukce v řízení o dopravních přestupcích. *Právní rozhledy: časopis pro všechna právní odvětví*. 2019, **2019**(11). ISSN 1210-6410.

25. SOBOTKA, R. Lze odpovědnost za přešupek provozovatele vozidla podle zákona o silničním provozu založit na důkazu z „kamerového záznamu“ provozovaného obecní nebo městskou policií? *Epravo.cz magazine* [online]. 2019 [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/lze-odpovednost-za-prestuepek-provozovatele-vozidla-podle-zakona-o-silnicnim-provozu-zalozit-na-dukazu-z-kameroveho-zaznamu-provozovaneho-obecni-nebo-mestkou-policii-108942.html>. ISSN 1802-1492.
26. ZIKMUND, A., PÍSEČKOVÁ, M. Přešupek nebo trestný čin - limitní hodnota THC vylučující schopnost řídit motorové vozidlo. *Epravo.cz magazine* [online]. 2016 [cit. 2020-03-02]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/prestuepek-nebo-trestny-cin-limitni-hodnota-thc-vylucujici-schopnost-ridit-motorove-vozidlo-100685.htm> ISSN 1802-1492

Legislativní dokumenty

Zákonné právní normy

1. Zákon č. 81/1935 z.a n., o jízdě motorovými vozidly ze dne 26. března 1935
2. Zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích ze dne 18. května 1950
3. Zákon č. 88/1950 Sb., trestní zákon správní ze dne 12. července 1950
4. Zákon č. 60/1961 Sb., o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádku ze dne 26. června 1961
5. Zákon České národní rady č. 200/1990 Sb., o přestupcích ze dne 17. května 1990
6. Zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů
7. Zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů
8. Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů
9. Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky, ve znění pozdějších předpisů
10. Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
11. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

12. Zákon č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění, ve znění pozdějších předpisů
13. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů
14. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
15. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů
16. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), v platném znění
17. Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů
18. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů
19. Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony
20. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů
21. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů
22. Zákon č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů
23. Zákon č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony
24. Zákon č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
25. Straßenverkehrs-Ordnung (BGBI. I S. 367)

26. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů
27. Zákon č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích, ve znění pozdějších předpisů
28. Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, ve znění pozdějších předpisů
29. Zákon č. 285/2018 Sb., kterým se mění zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění zákona č. 173/2018 Sb., a zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

Podzákonné právní normy

1. Nařízení ministeria vnitra v dohodě s ministeriem obchodu, ministeriem veřejných prací a s ministeriem financí č. 81/1910 ř.z., jímž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu jízdných silostrojů (automobilů, motorových vlaků a motorových kol) ze dne 28. dubna 1910.
2. Nařízení vlády republiky Československé č. 258/1919 Sb., o zákazu jízdy soukromými osobními automobily ze dne 15. května 1919
3. Nařízení vlády republiky Československé č. 315/1919 Sb., o požadování a soupisu gumových obručí (pneumatik) automobilních ze dne 10. června 1919
4. Nařízení presidenta zemské sprav politické v Praze č. 310/1920 Sb., o vyzkušení motorových vozidel (automobilů a motorových kol), jakož i o zkouškách řidičů takových vozidel v Čechách ze dne 22. dubna 1920
5. Opatřením Stálého výboru č. 275/1938 Sb., o směru dopravy po veřejných silnicích a veřejných cestách ze dne 10. listopadu 1938
6. Nařízení vlády č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích ze dne 1. července 1953
7. Vyhláška ministerstva vnitra č. 141/1960 Sb., kterou se vydávají pravidla silničního provozu ze dne 3. září 1960
8. Vyhláška ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu ze dne 20. října 1966
9. Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 42/1971 Sb., kterou se mění a doplňuje vyhláška ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu ze dne 17. června 1971
10. Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu ze dne 23. července 1975

11. Usnesení vlády č. 276/1990 Sb., ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu ze dne 11. října 1990
12. Vyhláška č. 156/2008 Sb., zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
13. Nařízení vlády č. 463/2013 Sb., o seznamech návykových látek, ve znění pozdějších předpisů
14. Nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou, ve znění pozdějších předpisů
15. Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Mezinárodní dokumenty

1. Mezinárodní smlouva č. 505/1921 Sb., o jízdě automobily ze dne 11.10.1909 (Pařížská úmluva)
2. Úmluva o silničním provozu ze dne 19. 9. 1949 (Ženevská úmluva)
3. Úmluva o silničním provozu ze dne 8. listopadu 1968 (Vídeňská úmluva)
4. Směrnice Rady o sblížení právních předpisů členských států týkajících se zpětného chodu a rychloměrného zařízení motorových vozidel 75/443/EHS ze dne 26. června 1975
5. Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 39 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel, pokud jde o rychloměrné zařízení včetně jeho montáže ze dne 13. května 2010

Legislativní dokumenty Evropské Unie

1. Bílá kniha Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout COM(2001) 370 ze dne 12. září 2001
2. Rozhodnutí Rady 2008/615/SVV posílení přeshraniční spolupráce, zejména v boji proti terorismu a přeshraniční trestné činnosti ze dne 23. června 2008 (Prümská smlouva)

3. Bílá kniha Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje COM(2011) 144 ze dne 28. března 2011
4. Konsolidované znění Smlouvy o Evropské unii a Smlouvy o fungování Evropské unie 2012/C 326/01 ze dne 26. října 2012
5. Sdělení Komise Evropskému Parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Širší využívání alternativních paliv – Akční plán pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva podle čl. 10 odst. 6 směrnice 2014/94/EU, včetně posouzení vnitrostátních rámců politiky podle čl. 10 odst. 2 směrnice 2014/94/EU COM/2017/0652 ze dne 8. listopadu 2017
6. Sdělení Komise Evropskému Parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Na cestě k automatizované mobilitě COM(2018) 283 ze dne 17. května 2018

Důvodové zprávy

1. Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.
2. Důvodová zpráva k zákonu č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky
3. Důvodová zpráva k zákonu č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.
4. Důvodová zpráva k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. In: Dostupné také z: <https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNB8YDBH6N>

Judikatura

Nálezy Ústavního soudu

1. Nález Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 47/93 ze dne 23. srpna 1994
2. Nález Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 1849/08 ze dne 18. února 2010
3. Nález Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 498/10 ze dne 5. května 2010
4. Nález Ústavního soudu sp. zn. II. ÚS 429/17 ze dne 27. června 2017

5. Nález Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 15/16 ze dne 16. května 2018

Rozhodnutí Nejvyššího správního soudu

1. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 6 As 49/2003-46 ze dne 29. prosince 2004
2. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 6 As 41/2004-51 ze dne 31. srpna 2005
3. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 4 As 19/2007-114 ze dne 27. září 2007
4. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 9 As 37/2007-76 ze dne 9. října 2007
5. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 35/2007-75 ze dne 5. června 2008
6. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 7 As 6/2008-162 ze dne 2. října 2008
7. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 1 As 64/2008-42 ze dne 22. října 2008
8. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 9 As 7/2009-76 ze dne 2. května 2009
9. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 1 As 73/2009-78 ze dne 22. října 2009
10. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 97/2008-73 ze dne 26. listopadu 2009
11. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 2 As 19/2009-93 ze dne 10. prosince 2009
12. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 104/2008-45 ze dne 14. prosince 2009
13. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 24/2009-65 ze dne 11. března 2010
14. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 1 As 59/2010-149 ze dne 21. července 2010
15. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 8 As 59/2010-78 ze dne 21. září 2010
16. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 8 As 23/2010-89 ze dne 3. května 2011

17. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 7 As 105/2010-96 ze dne 12. května 2011
18. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 77/2010-156 ze dne 27. května 2011
19. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 7 As 83/2010-63 ze dne 17. června 2011
20. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 106/2011-77 ze dne 6. ledna 2012
21. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 118/2011-103 ze dne 21. března 2012
22. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 2 As 130/2011-63 ze dne 28. března 2012
23. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 8 As 100/2011-70 ze dne 2. května 2012
24. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 7 As 151/2011-77 ze dne 18. května 2012
25. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 9 As 34/2012-28 ze dne 9. srpna 2012
26. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 1 As 21/2010-65 ze dne 12. března 2013
27. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 1 As 183/2012-50 ze dne 20. března 2013
28. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 7 As 170/2012-24 ze dne 11. července 2013
29. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 4 As 28/2013-24 ze dne 2. srpna 2013
30. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 4 As 102/2013-38 ze dne 24. října 2013
31. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 4/2013-26 ze dne 29. srpna 2014
32. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 3 As 7/2014-21 ze dne 11. prosince 2014
33. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 1 As 131/2014-45 ze dne 26. listopadu 2014

34. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 6 As 263/2014–33 ze dne 29. ledna 2015
35. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 7 Ads 123/2015-41 ze dne 3. září 2015
36. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 6 As 114/2014-55 ze dne 30. září 2015
37. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 6 As 289/2014-59 ze dne 2. prosince 2015
38. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 6 As 128/2015-32 ze dne 23. března 2016
39. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 6 As 73/2016-40 ze dne 16. června 2016
40. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 3 As 114/2016-46 ze dne 24. května 2017
41. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 2 As 218/2017-22 ze dne 31. srpna 2017
42. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 4 As 199/2017-30 ze dne 15. prosince 2017
43. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 10 As 107/2018–36 ze dne 30. května 2018

Rozhodnutí Nejvyššího soudu

1. Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 874/2007 ze dne 22. května 2007
2. Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1321/2008 ze dne 22. října 2008
3. Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 449/2010 ze dne 12. května 2010
4. Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 625/2013-18 ze dne 2. července 2013
5. Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 575/2015-28 ze dne 24. června 2015
6. Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 979/2015-35 ze dne 15. září 2015
7. Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 2997/2016 ze dne 29. listopadu 2016

Rozhodnutí Krajských soudů

1. Rozsudek Krajského soudu Ostravě sp. zn. 58 Ca 46/2009-37 ze dne 26. února 2010
2. Rozsudek Krajského soudu v Plzni sp. zn. 17 A 42/2010-102 ze dne 26. srpna 2011

3. Rozsudek Krajského soudu v Ostravě sp. zn. 58 A 76/2010-22 ze dne 29. března 2012
4. Rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem, pobočka Liberec sp. zn. 58 A 4/2014-7 ze dne 29. července 2014
5. Rozsudek Krajského soudu v Ostravě sp. zn. 20 A 11/2014-33 ze dne 29. ledna 2015
6. Rozsudek Krajského soudu v Brně sp. zn. 29 A 79/2013-41 ze dne 19. listopadu 2015
7. Usnesení Krajského soudu v Brně sp. zn. 11 NT 418/2019 ze dne 29. května 2019

Rozhodnutí Okresních soudů

1. Rozsudek Okresního soudu ve Žďáru nad Sázavou sp. zn. 2 T 76/20129201 ze dne 31. července 2014
2. Rozsudek Okresního soudu v Blansku sp. zn. 1 T 13/2019 ze dne 26. března 2019

Rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva

1. Rozsudek Evropského soudu pro lidská práva, Malige proti Francii (stížnost č. 27812/95) ze dne 23. září 1998
2. Rozsudek Evropského soudu pro lidská práva, Scoppola proti Itálii (č. 2) (stížnost č. 10249/03) ze dne 17. září 2009

Ostatní zdroje

1. *Iz10* [online]. 2018 [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: <https://1z10.cz/>
2. BEČÁK, L. Chybné policejní testy na drogy dělají z nevinných řidičů narkomany. *Opavský a Hlučínský deník.cz* [online]. 2018 [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: <https://opavsky.denik.cz/z-regionu/chybne-policejni-testy-na-drogy-delaji-z-nevinnych-ridicu-narkomany-20180131.html>
3. BENEDIKTOVÁ, V. 90 let dopravní policie. *Policie České republiky* [online]. 2009 [cit. 2020-02-28]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/90-let-dopravni-policie-643523.aspx>
4. BESIP. Telefonování za jízdy je nebezpečné. *iBesip* [online]. [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Telefonovani-za-jizdy-je-nebezpecne>
5. BESIP – MINISTERSTVO DOPRAVY. Ujetí viníka z místa nehody: Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů. Centrum dopravního

- výzkumu [online]. 2018, str. 6 [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/file/dramaticky-narust-smrtelnych-nehod-od-kterych-vinici-ujeli-analyza%20>
6. CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU. Z historie silniční dopravy [online]. , str. 6. 2008 [cit. 2020-02-28]. Dostupné z: https://web.archive.org/web/20081209152914/http://www.cspsd.cz/download/e_dokumenty/Z_historie_SD.pdf
 7. ČT24. Policisté tajně přepisují pokutové bloky. ČT24 [online]. 2011 [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/1284912-policiste-tajne-prepisuji-pokutove-bloky>
 8. ČTK, ECHO24, voš. Dálnice D1 kvůli sněžení kolabuje, někteří řidiči na ní zůstali i 14 hodin. *Echo24.cz: Názorový deník* [online]. 2018 [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <https://echo24.cz/a/SnsBh/dalnice-d1-kvuli-snezeni-kolabuje-nekteri-ridici-na-ni-zustali-i-14-hodin>
 9. FIŠER, A. Uvažuje se o úplném zákazu telefonování v autech. I s hands free. *Autosalon.tv* [online]. 2019 [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: <https://www.autosalon.tv/novinky/ridicuv-chleba/uvazuje-se-o-uplnem-zakazu-telefonovani-v-autech-i-s-hands-free>
 10. HORÁKOVÁ, L. Brněnští odborníci: Směsi do ostříkovačů mohou ovlivnit dechovou zkoušku. *IBRNO.cz* [online]. 2012 [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: <https://www.ibrno.cz/zajimavosti/43650-update-smesi-do-ostrikovacu-mohou-ovlivnit-dechovou-zkousku-ridice-tvrdi-brnensti-odbornici.html>
 11. KASSAL, T. Za každý den bez řidičáku chce muž dva tisíce. *IDNES.cz* [online]. 2010 [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/cerna-kronika/za-kazdy-den-bez-ridicaku-chce-muz-dva-tisice.A100104_203058_krimi_cen
 12. KOPECKÝ, P., redakce. Lidé tráví na mobilu tři hodiny denně. Telefonují ale čím dál méně. *Deník.cz* [online]. 2017 [cit. 2020-02-27]. Dostupné z: <https://www.denik.cz/ekonomika/lide-travi-na-mobilu-tri-hodiny-denne-mohou-zpusobovat-neurotickeho-chovani-20171018.html>
 13. KUBIČKO, R. Ústavní soud jako třetí komora parlamentu. *Český rozhlas: Radiožurnál* [online]. 2011 [cit. 2020-03-07]. Dostupné z: <https://radiozurnal.rozhlas.cz/radko-kubicko-ustavni-soud-jako-treti-komora-parlamentu-6317237>

14. MAX CARS. Školení bezpečné jízdy s odpočty trestných bodů: Jediné akreditované středisko bezpečné jízdy ve Středočeském kraji. *Max Cars* [online]. [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <http://www.maxcars.cz/odpocety-bodu>
15. MAREK, L. Jihočecha zavřeli v Německu cestou do práce, dlouho tam neplatil pokuty. *IDNES.cz* [online]. 2019 [cit. 2020-03-22]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ceske-budejovice/zpravy/pokuty-rizeni-nemecko-vezeni.A190505_165952_budejovice-zpravy_mrl
16. Metodika Českého metrologického institutu č. 114-MP-C008-08
17. *Nechci pokutu* [online]. [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <http://www.nehcipokutu.cz/>
18. Pokyn obecné povahy č. 5/2019 nejvyššího státního zástupce ze dne 29. května 2019 o stanovení hodnot jiných návykových látek než alkoholu, při jejichž dosažení se osoba nachází ve stavu vylučujícím způsobilost vykonávat zaměstnání nebo jinou činnost ve smyslu § 274 odst. 1 trestního zákoníku
19. POLICIE ČR. Statistika nehodovosti: Statistické údaje o nehodovosti na území ČR. Policie České republiky [online]. 2019, str. 83 [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>
20. Programového prohlášení vlády z června 2018
21. ŠVANDELÍKOVÁ, K. Pět otázek pro Ivo Pospíšila. *Právní prostor* [online]. 2018, 2018 [cit. 2019-08-06]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/ustavni-pravo/pet-otazek-pro-ivo-pospisila-pp-2018>
22. TESÁŘÍK, B. Historie řidičských zkoušek (autoškol a řidičských průkazů). *Bezpečné cesty* [online]. 2018 [cit. 2020-02-28]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/clanky/91-historie-ridicckych-zkousek-autoskol-a-ridicckych-prukazu>
23. VACA, J. Řídíte opilí? Na bonbony a ústní sprej to už nesvalujte. *IDNES.cz* [online]. 2009 [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/ridite-opili-na-bonbony-a-ustni-sprej-to-uz-nesvalujte.A090109_213722_domaci_zra
24. VÍT, J. Bezpečnostní pás je mezi vynálezy století. Zachraňuje životy. *Týden.cz* [online]. 2017 [cit. 2020-01-29]. Dostupné z:

https://www.tyden.cz/rubriky/auta/zajimavosti/bezpecnostni-pas-je-mezi-vynalezy-stoleti-zachranuje-zivoty_413323.html

25. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu
26. ZPĚVÁČKOVÁ, B. Alkohol se nebude tolerovat u cyklistů ani u vodáků, rozhodli poslanci. *Novinky.cz* [online]. 2019 [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/domaci/clanek/dlouhy-vecer-ve-snemovne-poslanci-maji-resit-alkohol-u-vodaku-dan-z-nemovitosti-i-prodeje-o-svatcich-40297595>