

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

Katedra správního práva

Diplomová práce

PŘESTUPKY ZRANITELNÝCH ÚČASTNÍKŮ
PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Autor: Bc. Renata Kopecká

Vedoucí práce: JUDr. et PhDr. Jan Malast, Ph.D.

Plzeň, 2024

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2023/2024

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Renata KOPECKÁ**
Osobní číslo: **R19M0180P**
Studijní program: **M0421A220004 Právo a právní věda**
Téma práce: **Přestupky zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích**
Zadávací katedra: **Katedra správního práva**

Zásady pro vypracování

Úvod

1. Vymezení stěžejních pojmů (účastník obecně, pozemní komunikace, přestupek, dopravní nehoda, princip omezené důvěry v dopravě)
2. Zranitelní účastníci provozu na pozemních komunikacích
3. Interpretace poznatků

Závěr

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

Seznam doporučené literatury:

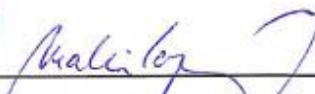
- KUČEROVÁ, Helena. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. 4. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-292-9
- KOVALČÍKOVÁ, Daniela a Jan ŠTANDERA. Zákon o provozu na pozemních komunikacích: Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. ISBN 978-80-7400-418-6
- KOČÍ, Roman. Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných aktů. 7. vydání. Praha: Leges, 2021. ISBN 978-80-7502-534-0
- VOMÁČKA, Vojtěch a KINDL, Tomáš. Právní rozhledy: Posuzování střetů cyklistů s řidiči motorových vozidel. 06/2022. Praha, Brno
- Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů
- Usnesení předsednictva ČNR č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů
- 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, ve znění zákona č. 307/1999 Sb. a pozdějších předpisů
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady Evropské Unie č. 2019/2144 ze dne 27.11.2019

Vedoucí diplomové práce: **JUDr. et PhDr. Jan Malast, Ph.D.**
Katedra správního práva

Datum zadání diplomové práce: **19. června 2023**
Termín odevzdání diplomové práce: **31. března 2024**



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



Prof. JUDr. Martin Kopecký, CSc.
vedoucí katedry

V Plzni dne 30. srpna 2023

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Přestupky zranitelných účastníků silničního provozu vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího diplomové práce a uvedla v ní všechny prameny a potřebné odkazy na citace dle autorského zákona a obecných zvyklostí. Uvedené údaje jsou aktuální ke dni 28. 3. 2024.

V Plzni dne 28. 3. 2024

Bc. Renata Kopecká

PODĚKOVÁNÍ

Tímto bych chtěla poděkovat JUDr. et PhDr. Janu Malastovi, Ph.D. za vsutku vstřícny a profesionální přístup, poskytnuté cenné rady, připomínky a výhrady. Dále bych chtěla poděkovat svým nejbližším za trpělivost a podporu při mém studiu a formování této závěrečné diplomové práce.

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK	1
1 ÚVOD	2
2 VYMEZENÍ STĚŽEJNÍCH POJMŮ.....	4
2.1 Přestupek	4
2.1.1 Defínice pojmu	4
2.1.1.1 Znaký přestupku	5
2.1.2 Dopravní přestupky	15
2.1.2.1 Skutková podstata dopravních přestupků	15
2.2 Pozemní komunikace	17
2.2.1 Defínice pojmu	17
2.2.2 Kategorie a třídy pozemních komunikací.....	19
2.2.2.1 Dálnice.....	19
2.2.2.2 Silnice	21
2.2.2.3 Místní komunikace	22
2.2.2.4 Účelová komunikace	25
2.3 Dopravní nehoda	26
2.3.1 Právní kvalifikace dopravních nehod	27
2.3.2 Příčiny dopravních nehod.....	28
2.3.3 Specifika a povinnosti účastníků dopravních nehod	28
2.4 Princip omezené důvěry v dopravě	32
2.5 Princip sekundární odpovědnosti	33
2.6 Princip kvalitativně vyššího stupně povinnosti.....	34
3 ZRANITELNÍ ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU	35
3.1 Účastník silničního provozu.....	35
3.2 Zranitelní účastníci silničního provozu	37
3.2.1 Kategorie zranitelných účastníků silničního provozu	38

3.2.1.1 Chodci.....	39
3.2.1.2 Uživatelé osobních přepravníků	43
3.2.1.3 Cyklisté a motocyklisté	48
4 PŘESTUPKY ZRANITELNÝCH ÚČASTNÍKŮ PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	57
4.1 Druhy přestupků v silničním provozu.....	57
4.1.1 Přestupky související s registrační značkou	58
4.1.2 Přestupky související se způsobilostí vozidla.....	58
4.1.3 Přestupky související s ovlivněním alkoholem nebo jinou návykovou látkou	59
4.1.4 Přestupky související s řízením motorového vozidla	61
4.1.5 Přestupky související s řízením vozidla	61
4.1.6 Přestupky související s dopravní nehodou	62
4.1.7 Přestupky související s porušením povinností uvedené v hlavě II zákona o silničním provozu	63
4.2 Problematické aspekty posuzování přestupků v silničním provozu.....	65
5 ZÁVĚR.....	69
6 RESUMÉ.....	74
PŘÍLOHA.....	78
SEZNAM ZDROJŮ	80
Odborná literatura	80
Učebnice a komentáře	80
Odborné články a tiskové zprávy	82
Právní předpisy.....	84
Právní úprava ČR	84
Zákony	84
Podzákoné právní předpisy.....	85
Nadnárodní právní předpisy	85
Nařízení EU	85

Judikatura	85
Nejvyšší soud.....	85
Nejvyšší správní soud.....	86
Obecné soudy nižších instancí.....	88
Ústavní soud	88
Jiné zdroje	88
Důvodové zprávy.....	88
Stanoviska veřejného ochránce práv	89

SEZNAM ZKRATEK

- POKO – zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, nevyplyne-li z kontextu jinak
- PPPK – zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, nevyplyne-li z kontextu jinak
- PŘZ – zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, nevyplyne-li z kontextu jinak
- ZOSP – zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, nevyplyne-li z kontextu jinak

1 ÚVOD

K sepsání tématu předkládané diplomové práce mě vedlo několik důvodů, jež si dovolím přiblížit na následujících řádcích. Prvním z důvodů je velice rychlý výzkum a vývoj nových technologií v oblasti robotiky a e-mobility, včetně oblasti osobních dopravních prostředků. Nelze odhlédnout od sekundárních důsledků tohoto velmi rychlého rozvoje technologií, kterým je mimo jiné vysoký počet závažných dopravních nehod s účastí motorizovaných osobních dopravních prostředků jako jsou např. elektrokola, elektrokoloběžky či tzv. osobní přepravníky se samovyvažovacím zařízením. V případě jízdních kol a elektrokol je počet dopravních nehod s jejich účastí za posledních pět let poměrně stabilní, avšak u koloběžek a elektrokoloběžek se v pětiletém horizontu nelze nepovšimnout výrazného nárůstu, jež dosahuje až desetinásobku výchozí hodnoty.¹ Dle analýzy České kanceláře pojistitelů tvoří dopravní nehody způsobené elektrokoly pouze 13 % z celkových dopravních nehod cyklistů, zatímco dopravní nehody elektrokoloběžek převyšují nehodovost běžných koloběžek více než dvojnásobně.² Nelze opomenout ani chodce, v jejichž případě došlo za rok 2023 k 3080 dopravních nehod, při nichž došlo k 74 usmrcením a 325 těžkým zraněním chodců. Avšak u účasti chodců u dopravních nehod lze v pětiletém horizontu shledat žádoucí klesající trend, odprostíme-li se od „covidových let“.^{3,4} Zároveň rychlý vývoj technologií sebou přináší i nové druhy osobních dopravních prostředků bez ochranné karosérie, mezi něž můžeme řadit segwaye, jednokolky či například gyroboardy.

Dalším neméně důležitým důvodem, jež přímo souvisí s rychlým rozvojem technologií osobních prostředků bez ochranné karosérie, je tedy shora nastíněný vysoký výskyt vážných dopravních nehod, při nichž jsou často těžce zraněni nebo usmrceni právě zranitelní účastníci silničního provozu. Mnoho z těchto fatálních

¹ ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN. Tiskové zprávy. *Stoupá počet „elektro“ nehod, především na koloběžkách. Pro ty silné se v roce 2024 změní pravidla* [online]. 2023 [cit. 2023-10-24].

Dostupné z: <https://www.cap.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/128916-stoupa-pocet-elektro-nehod-predevsim-na-kolobezkach-pro-ty-silne-se-v-roce-2024-zmeni-pravidla>,

² Ibidem,

³ Tj. rok 2020, 2021.,

⁴ ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Chodci. Dopravní nehody s účastí chodců a jejich následky* [online]. 2022 [cit. 2023-10-24]. Dostupné z:

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiaZWZmZGQ3MzgtZWJkNy00ZDU5LWExY2Q0MjMwNzE4ZWZhZDkwIiwidCI6IjFkMzMwNGUxLTIiInZUtNDEwMi1iMTBiLWl0YT15MT15MDQ0Zi1sImMiOj19>,

následků na životě a zdraví přímo souvisí s porušením povinností zranitelných účastníků, a proto se zaměřím na povinnosti těchto účastníků, poněvadž jsou také často shledáni (spolu)odpovědnými za vznik dopravní nehody a její následky.

V neposlední řadě nutno zmínit i důvod, jímž je skutečnost, že každý ve společnosti se v rámci každodenního života může identifikovat jako některý z druhů účastníků silničního provozu, který je vázán povinnostmi stanovenými při nejmenším zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o silničním provozu“ či „ZOSP“) a při jejich porušení na něj lze aplikovat příslušnou sankci. Ovšem disciplína účastníků silničního provozu, především řidičů a provozovatelů vozidel, vykazuje velice nízkou úroveň, přestože dodržování pravidel silničního provozu se nám může jevit jako každodenní rutina současné společnosti, nejen v České republice.⁵

Cílem předkládané diplomové práce tak bude posoudit, jakých přestupků se mohou zranitelní účastníci dopustit v silničním provozu porušením jakých povinností, a kriticky zhodnotit, zda účinná právní úprava dopadající právě na tyto zranitelné účastníky silničního provozu neskýtá problematické aspekty a pokud ano, tak se je pokusit objasnit, případně nastínit jejich vhodná řešení. Uvedených cílů plánuji dosáhnout prostřednictvím analýzy práv, a především povinností zranitelných účastníků v rámci české i unijní právní úpravy silničního provozu, související judikatury a odborné literatury. Pro naplnění vytyčeného cíle nejprve vymezím stěžejní pojmy, jimiž jsou: přestupek, pozemní komunikace, dopravní nehoda a klíčové principy ovládající dopravní právo; dále vymezím podmínky účastenství v silničním provozu a blíže specifikuji jednotlivé kategorie zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích a v neposlední řadě se zaměřím na druhy jimi páchaných přestupků v silničním provozu a pokusím se zhodnotit současnou právní úpravu pravidel a přestupků zranitelných účastníků v zákoně o silničním provozu při nejmenším co do přehlednosti a jednoznačnosti pro jednotlivé kategorie zranitelných účastníků a na závěr si dovolím nastínit možné problematické aspekty posuzování těchto přestupků a navrhnout jejich vhodná řešení.

⁵ KOŘÍNEK, Š. *Správní právo: odborný časopis pro oblast státní správy a správního práva*. Správní právo. 2022, 55.(3-4). ISSN 0139-6005,

2 VYMEZENÍ STĚŽEJNÍCH POJMŮ

V této kapitole budou prostřednictvím odborné literatury a judikatury specifikovány stěžejní pojmy, jež budou v práci dále používány. Nejprve bude věnována pozornost objasnění pojmu přestupek prostřednictvím legální definice, jež zahrnuje několik níže vymezených znaků. Dále se zaměřím na skupinu dopravních přestupků, kterých se mohou dopustit zranitelní účastníci silničního provozu, kde obecně předestřu jednotlivé formální znaky skutkové podstaty těchto přestupků. Následně bude zaměřena pozornost na pozemní komunikace, jejich vymezení a kategorizaci, na což naváže i v další podkapitole věnované právní kvalifikaci dopravních nehod, jejich příčinám, povinnostem účastníků dopravní nehody a na závěr jednotlivým principům ovládajícím dopravní právo.

2.1 Přestupek

Dříve než přikročím k samotné definici pojmu, jeví se vhodné předestřít, že přestupek⁶ považujeme za jednání právem nedovolené, právem neaprobované, právním řádem zakázané, což můžeme i dovodit z překladu latinského slova „*delictum*“, jež překládáme jako protiprávní jednání.⁷

2.1.1 Definice pojmu

Legální definici pojmu přestupek vymezuje zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „PŘZ“) v ustanovení § 5, podle něž je přestupkem společensky škodlivý protiprávní čin, jenž je v zákoně za přestupek výslovně označen a jenž vykazuje znaky zakotvené zákonem, nejde-li o trestný čin. Tato legální definice plně vyhovuje principu zákonnosti⁸, poněvadž reflektuje jeden ze základních požadavků demokratického právního státu, jímž je zásada dle čl. 2 odst. 2 Usnesení č. 2/1993 Sb., předsednictva České národní rady o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky (dále jen „Listina“) a dle čl. 2 odst. 3 zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky (dále jen „Ústava“), jež stanoví, že státní, popřípadě jinou autoritativní veřejnou moc, lze vykonávat jen v případech a mezích stanovených zákonem, a to pouze způsoby, jež stanoví zákon. S ohledem na skutečnost, že zásadou zákonnosti

⁶ Či pro účely definice také delikt.

⁷ KOPECKÝ, M. *Správní právo: Obecná část*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnícké učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7, str. 253

⁸ Též jinak zásadě legality.

je vázána veškerá veřejnosprávní činnost, je nutné tuto zásadu aplikovat i na problematiku správního trestání.⁹

2.1.1.1 Znaky přestupku

Přestupek lze dle výše uvedené definice vymežit pozitivně i negativně.¹⁰

2.1.1.1.1 Negativní vymezení přestupku

Negativní část definice přestupku spočívá ve vymezení vztahu přestupku k dalším veřejnoprávním deliktům, tj. trestným činům. Právním řádem je vyloučeno, aby totéž jednání bylo současně posuzováno jako trestný čin a zároveň jako přestupek. Kdyby nastala situace, kdy by byly jednáním současně naplněny znaky trestného činu i znaky přestupku, nejednalo by se o přestupek, poněvadž správněprávní odpovědnost za přestupek má subsidiární povahu vůči trestněprávní odpovědnosti.¹¹ Přestupky tedy typově stojí pod trestnými činy, přičemž dolní hranice nehraničí s jiným typem deliktu¹², takže na tomto základě lze rozlišovat mezi oběma veřejnoprávními delikty.¹³

I přes úsilí zákonodárce se však ne vždy podařilo formulovat skutkové podstaty trestných činů tak, aby se nepřekrývaly s přestupky, kdy právě materiální znak přestupku, jeho společenská škodlivost definovaná dále v této kapitole, nám umožňuje tyto dva typy veřejnoprávních deliktů rozlišovat.¹⁴ Zhodnocení, zda v určité situaci má být právní jednání posuzováno jako trestný čin nebo jako přestupek, může být v důsledku rozdílného hmotněprávního pojetí, stejně tak i vzhledem k oddělenosti procesních postupů projednávání trestných činů a přestupků někdy více než komplikované.¹⁵ I z toho důvodu dochází k tzv. negativním kompetenčním konfliktům, k nimž v situaci, kdy jak správní úřad, tak orgán činný v trestním řízení odmítají svoji příslušnost z důvodu, že správní úřad v jednání spatřuje trestný čin a orgán činný v trestním řízení přestupkové jednání, nebo dokonce jednání vůbec nepovažuje za trestné. V konečném důsledku

⁹ 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

¹⁰ PRAŠKOVÁ, H. *Přestupkové právo: obecná část*. 2. vydání. Praha: Leges, 2022. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7502-612-5, str. 132

¹¹ KOPECKÝ, M. *Správní právo: Obecná část. op. cit.*, str. 258

¹² *Důvodová zpráva k zákonu č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. Online, databáze. In: Beck-online. Praha: C. H. Beck, © 2015. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/>. [paywall]. [cit. 2023-11-12]

¹³ Advokátní deník. *Společenská škodlivost jako znak přestupku* [online]. 2021 [cit. 2023-11-18]. Dostupné z: <https://advokatnidenik.cz/2021/04/29/spolecenska-skodlivost-jako-znak-prestupku/>

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ KOPECKÝ, M. *Správní právo: Obecná část. op. cit.*, str. 258

však o druhu spáchaného deliktu může rozhodnout jedině soud a ve specifických případech státní zástupce. V případě pochybností o druhu spáchaného deliktu proto musí správní úřad vždy věc oznámit příslušnému orgánu činnému v trestním řízení, tj. policejnímu orgánu či státnímu zastupitelství. V praxi při negativním kompetenčním konfliktu se pak oznamuje podezření ze spáchání trestného činu tomu státnímu zastupitelství, jež je příslušné dle místa spáchání činu.¹⁶

2.1.1.1.2 Pozitivní vymezení přestupku

Pozitivně lze přestupek definovat prostřednictvím kumulativního naplnění znaku materiálního a znaků formálních, které můžeme dále dělit na formální obecné znaky a znaky formální typové.¹⁷

Materiálním znakem rozumíme společenskou škodlivost¹⁸, přičemž přestupky představují obecně méně škodlivou kategorii protiprávních činů ve srovnání s trestnými činy. Pro rozlišení mezi trestněprávním a správněprávním trestáním, respektive mezi trestnými činy a správními delikty, se zpravidla užívají tato hlediska: objekt deliktu¹⁹, závažnost deliktu²⁰ a s ní související povaha a přísnost trestu, kdy „*trest ukládaný za trestný čin má povahou a citelností újmy pro pachatele „kompenzovat“ výrazné porušení práva, vyjadřovat váhu způsobeného bezprávní i veřejný nesouhlas s činem. Proto disponuje trestní právo nejzávažnějšími druhy trestů, zejména trestem odnětí svobody, propadnutím majetku, zákazem pobytu apod. Naproti tomu trest ukládaný za správní delikt nemá charakter „kriminálního“ trestu, není stigmatizující, je spíše přísným připomenutím nutnosti dodržovat právní řád, spojeným nejčastěji s peněžitou újmou*“.²¹

V tomto komplexním rozdělení, obsáhlosti definice prostřednictvím kumulativního naplnění rozličných znaků a kombinací pozitivního a negativního vymezení, lze spatřovat snahu zákonodárce přesně vystihnout podstatu přestupku a

¹⁶ ONDRUŠOVÁ, M., ONDRUŠ, R., VYTOPILO, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Praktický komentář k zákonu č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich s důvodovou zprávou a základní judikaturou*. Praha: Leges, 2017. Komentátor. ISBN 978-80-7502-212-7, str. 67

¹⁷ KOPECKÝ, M. *Správní právo: Obecná část. op. cit.*, str. 253

¹⁸ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. op. cit.*, str. 53

¹⁹ U správních deliktů jde o zájem na řádném výkonu veřejné správy nebo např. zájem na ochraně majetku nebo osobnosti člověka, trestněprávní delikty ohrožují především osobnost člověka, jeho práva a svobody, základy ústavního zřízení apod.

²⁰ Či stupeň společenské škodlivosti – závažné, těžší, značně škodlivé delikty mají spadat do soudní trestní pravomoci, lehčí do správní pravomoci.

²¹ *Důvodová zpráva k zákonu č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. Online, databáze. *op. cit.* [cit. 2023-11-12],

tím ho odlišit od jiných deliktů. Důvodová zpráva k PŘZ také k vymezení přestupku uvádí: „*Přestupek je vymezen na základě materiálně-formálního pojetí, přičemž ke vzniku odpovědnosti za přestupek bude muset dojít k naplnění všech jeho znaků současně – to znamená, že musí jít o protiprávní společensky škodlivý čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a zároveň vykazuje znaky stanovené zákonem, tedy obecné znaky přestupku i znaky konkrétní skutkové podstaty přestupku, nejde-li o trestný čin.*“²²

2.1.1.1.3 Formální obecné znaky

Jak bylo již výše zmíněno, rozlišujeme dvě kategorie formálních znaků přestupku - obecné a typové. Formální znaky jsou obecně uvedeny v PŘZ, ale také v dalších zákonech, jež obsahují znaky skutkové podstaty, tj. formální typové znaky. Pro oblast zranitelných účastníků silničního provozu, tedy dopravních přestupků, jsou stěžejní ustanovení části první hlavy VI. ZOSP. Mezi formální obecné znaky řadíme protiprávnost, trestnost, přestupkovou způsobilost a výslovné označení za přestupek v zákoně.²³

Prvním formálním obecným znakem přestupku je protiprávnost činu, jež znamená, že je v rozporu s objektivním právem, že porušuje povinnost vyplývající ze zákona nebo uloženou na jeho základě.²⁴ Protiprávnost je obligatorním obecným znakem každého trestného deliktu – tj. trestného činu i přestupku. Často tento znak bývá výslovně uveden ve skutkové podstatě přestupku.²⁵ Absence znaku protiprávnosti pak značí, že odpovědnost za přestupek nelze dovodit, poněvadž jde o dovolené, oprávněné jednání, jež nenaplnuje skutkovou podstatu přestupku.²⁶ PŘZ vymezuje v ustanoveních v hlavě V. tzv. okolnosti vylučující protiprávnost, což jsou okolnosti, jež zapříčiní, že jednání mající znaky přestupku, není protiprávní.

Protiprávnost se liší od dalších znaků přestupku především tím, že se jedná o znak, jež je pro všechny druhy deliktů společný, jímž se jednotlivé druhy přestupků neliší.²⁷ Znak protiprávnosti byl do legální definice přestupku zaveden

²² Důvodová zpráva k zákonu č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. op. cit. [cit. 2023-11-12],

²³ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. op. cit.*, str. 47,

²⁴ Rozsudek Nejvyššího správního soudu, č. j. 9 As 36/2007–59 ze dne 24. 1. 2008,

²⁵ PRÁŠKOVÁ, H. *Přestupkové právo: obecná část. op. cit.*, str. 132,

²⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu, č. j. 5 As 10/2011-111 ze dne 23. 6. 2011,

²⁷ PRÁŠKOVÁ, H. *Přestupkové právo: obecná část. op. cit.*, str. 132,

až současnou právní úpravou, čímž ovšem nedošlo ke změně pojetí definice přestupku²⁸, nýbrž tímto doplněním došlo pouze ke zpřesnění předcházející formulace přestupku, což se jeví účelné i z důvodu, že se dále s pojmem *protiprávnost* pracuje v zákonném textu PŘZ.²⁹ Protiprávnost činu však automaticky neznamená, že jednání, jež postihováno, je a priori vždy protiprávní. Jednání tedy může být protiprávní jen za konkrétních okolností, v konkrétní situaci či na konkrétním místě. Odborná literatura uvádí jako příklady období pandemické situace, chráněné území nebo území, kde platí zákaz vymezený obecně závaznou vyhláškou^{30,31}.

Dalším, v pořadí druhým jmenovaným, formálním obecným znakem přestupku je trestnost, jež značí, že se spácháním přestupku zákon spojuje hrozbu uložení správní sankce.³² Trestnost správních deliktů se řídí obdobnými principy jako trestnost trestných činů, pro trestnost jednání musí být tedy naplněna i materiální stránka deliktu.³³

V pořadí třetím formálním obecným znakem je přestupková způsobilost, což znamená, že fyzická, podnikající fyzická nebo právnická osoba je způsobilá být pachatelem přestupku, tj. zda je schopná být subjektem povinností, jež vzniknou jakožto důsledek porušení povinnosti, ale je také schopna uložené povinnosti právně relevantně porušit. Kupříkladu u fyzických osob je tímto znakem věk pachatele a jeho přičetnost³⁴, respektive jeho nepřičetnost, dle ustanovení § 18 a § 19 PŘZ.

Výslovné označení protiprávního společensky škodlivého činu za přestupek v zákoně je pak čtvrtým, v pořadí posledním, formálním obecným znakem přestupku. Jako příklad lze uvést ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) bod 1. PŘZ, kdy se fyzická osoba dopustí *přestupku* tím, že v provozu na pozemních komunikacích způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví.

²⁸ *Důvodová zpráva k zákonu č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. op. cit.* [cit. 2023-11-12],

²⁹ Například ustanovení o nepřičetnosti, kde je stanovena podmínka, zda jednatel nemohl pro duševní poruchu rozpoznat protiprávnost svého jednání.

³⁰ Nález Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 20/21 ze dne 7. 12. 2021,

³¹ PRÁŠKOVÁ, H. *Přestupkové právo: obecná část. op.cit.*, str. 13,

³² JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. op. cit.*, str. 48,

³³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 8 As 17/2007–135 ze dne 31. 5. 2007,

³⁴ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. op. cit.*, str. 48,

S výslovným označením přestupku v zákoně souvisí přechodné ustanovení § 112 odst. 1 PŘZ, jež stanoví právní fikci, že na přestupky a jiné správní delikty³⁵ se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona hledí jako na přestupky podle tohoto zákona a odpovědnost za tyto přestupky a jiné správní delikty³⁶ se posoudí podle dosavadních zákonů, pokud k jednání zakládajícímu odpovědnost došlo přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona. Podle tohoto zákona se posoudí pouze tehdy, pokud to je pro pachatele příznivější.

2.1.1.1.4 Formální typové znaky

Mezi formální typové znaky či také znaky skutkové podstaty přestupku patří znaky členěné do čtyř skupin, tj. znaky charakterizující objekt, objektivní stránku, subjekt a subjektivní stránku³⁷.³⁸ Tyto znaky odlišují jednotlivé přestupky, obsahuje je každý přestupek, a to i v případě, kdy znak není ve skutkové podstatě výslovně uveden.³⁹

Pachatel může jedním skutkem naplnit skutkovou podstatu jednoho přestupku, ale též může jedním skutkem naplnit více různých skutkových podstat, kdy se jedná o tzv. jednočinný souběh nestejnorodý⁴⁰, kterým rozumíme například situaci, kdy fyzická osoba při řízení vozidla v silničním provozu překročí nejvyšší dovolenou rychlost při předjíždění vozidla v případě, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno.⁴¹ Pachatel může rovněž naplnit jedním skutkem vícekrát stejnou skutkovou podstatu, kdy hovoříme o tzv. jednočinném souběhu stejnorodém.⁴²

Objektem skutkové podstaty přestupku je chráněný společenský zájem. Doktrína rozlišuje tři druhy objektů – obecný, druhový a individuální, přičemž určení posledního uvedeného druhu objektu je významné pro správnou kvalifikaci skutku, neboť porušení či ohrožení právě individuálního objektu je jeho následkem.⁴³ Individuálním objektem je, jinými slovy, konkrétní jednotlivý zájem

³⁵ S výjimkou disciplinárních deliktů.

³⁶ S výjimkou disciplinárních deliktů.

³⁷ V případě fyzické osoby jako pachatele přestupku.

³⁸ PRÁŠKOVÁ, H. *Přestupkové právo: obecná část*. 2. op. cit., str. 133,

³⁹ HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo: obecná část*. 9. vydání. Praha: C.H. Beck, 2016, str. 304,

⁴⁰ KOPECKÝ, M. *Správní právo: Obecná část*. op. cit., str. 272,

⁴¹ Naplní současně znaky skutkové podstaty přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 2,3 či 4 ZOSP a znaky skutkové podstaty přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 ZOSP.

⁴² KOPECKÝ, M. *Správní právo: Obecná část*. op. cit., str. 272,

⁴³ *Důvodová zpráva k zákonu č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. op. cit. [cit. 2023-11-12],

chráněný ustanovením zákona, jež vymezuje skutkovou podstatu konkrétního přestupku. Obecným objektem lze rozumět souhrn vztahů, zájmů a hodnot, jež jsou chráněny zákonem a vůči nimž jednání pachatele směřuje. Druhový či také skupinový objekt vyjadřuje hodnoty, jejichž ochrana je společná pro určitou oblast přestupků, například přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, přestupky proti občanskému soužití, přestupky proti majetku atp. Od objektu je nutné odlišovat tzv. hmotný předmět útoku, jímž rozumíme konkrétní hmotnou věc, na níž pachatel bezprostředně útočí, kupříkladu dopravní zařízení.⁴⁴

V pořadí druhým formálním typovým znakem je objektivní stránka skutkové podstaty přestupku, jíž lze chápat porušení konkrétní právní povinnosti vztahující se ke konkretizovanému objektu.⁴⁵ Objektivní stránku můžeme charakterizovat prostřednictvím obligatorních a fakultativních znaků. Obligatorní znaky objektivní stránky jsou jednání, následek a příčinná souvislost mezi nimi. Příčinná souvislost, neboli kauzální nexus⁴⁶, je vztah mezi protiprávním jednáním jako příčinou a škodlivým následkem, jež je tímto jednáním vyvolán. Ve shodě s doktrínou je přitom jednání příčinou následku pouze tehdy, jestliže by následek bez tohoto jednání nenastal buď vůbec, anebo by bez něho nenastal takovým způsobem, jakým konkrétně nastal.⁴⁷

Dle ustanovení § 10 PŘZ se jednáním pro účely PŘZ rozumí nejen aktivní jednání, činnost, tj. konání, ale i opomenutí takového konání, k němuž byl pachatel povinen podle jiného právního předpisu nebo úředního rozhodnutí, v důsledku dobrovolného převzetí povinnosti konat nebo vyplývala-li jeho zvláštní povinnost z jeho předchozího ohrožujícího jednání nebo k němuž byl z jiného důvodu podle okolností a svých poměrů povinen. Přestupek lze tedy spáchat, jak konáním – přestupek komisivní, tak opomenutím či nekonáním – přestupek omisivní. Některé přestupky je možné spáchat i oběma způsoby jednání, tj. konáním i opomenutím, kdy se jedná o tzv. nepravé omisivní přestupky.⁴⁸ Zvláštní povinnost konat může být založena různými důvody, přičemž ustanovení § 10 PŘZ uvádí ty nejčastější: právní předpis, úřední rozhodnutí a předcházející ohrožující jednání.⁴⁹ Dalším

⁴⁴ KOPECKÝ, M. *Správní právo: Obecná část. op. cit.*, str. 269,

⁴⁵ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. op. cit.*, str. 49,

⁴⁶ Lat. nexus causalis.

⁴⁷ Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 9 As 50/2008-64 ze dne 5. 3. 2009,

⁴⁸ KOPECKÝ, M. *Správní právo: Obecná část. op. cit.*, str. 269,

⁴⁹ *Důvodová zpráva k zákonu č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. op. cit.* [cit. 2023-11-13],

důvodem, jež je způsobilý založit zvláštní povinnost konat je faktický úkon, kupříkladu pokyn policisty, který řídí dopravu.⁵⁰

Nelze opomenout ani následek, poslední obligatorní znak objektivní stránky přestupků, jímž se dle rozhodnutí Nejvyššího správního soudu České republiky rozumí ohrožení nebo porušení zájmů, jež jsou jeho objektem, tj. zájmů, k jejichž ochraně zákonná skutková podstata přestupku slouží.⁵¹ Následek nebývá ve skutkové podstatě výslovně vyjádřen. Pro přestupky je totiž typické, že následek je zpravidla dán již samotným protiprávním jednáním, jež porušuje právní povinnost, jejímž nedodržením je porušen i zájem společnosti, jenž má být zajištěn právě splněním dané právní povinnosti.⁵² Rozlišujeme mezi dvěma základními typy následku, kterými jsou následek ohrožovací a následek poruchový⁵³. Ohrožovacím následkem označujeme vyvolání stavu, jež představuje pro objekt přestupku stav nebezpečí. Při spáchání ohrožovacího přestupku tedy nemusí dojít ke vzniku škody.⁵⁴ K dokonání ohrožovacího přestupku postačuje ohrožení chráněného zájmu.⁵⁵ K dokonání poruchového přestupku musí být porušen chráněný zájem.⁵⁶

Spolu s obligatorními znaky objektivní stránky přestupku jsou k naplnění odpovědnosti za některé přestupky nezbytné i znaky fakultativní, jimiž rozumíme: účinek, místo přestupku, dobu spáchání přestupku a způsob provedení přestupku. Zatímco následek má každý přestupek, účinek nastane jenom u takového přestupku, u kterého je změna nebo alespoň možnost změny hmotného předmětu útoku součástí jeho skutkové podstaty.⁵⁷ Účinkem, tj. změnou nebo možností změny na hmotném předmětu útoku, může být například poškození majetku nebo ublížení na zdraví.⁵⁸ Promlčecí doba přestupku dle ustanovení § 31 odst. 1 PŘZ počíná běžet dnem následujícím po dni, kdy takový účinek nastal. V případech, kdy je znakem skutkové podstaty přestupku účinek, je totiž dle Důvodové zprávy k PŘZ vhodné

⁵⁰ MATES, P. *Základy správního práva trestního: (soubor zákonů)*. 5. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2010. Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 978-80-7400-357-8, str. 63,

⁵¹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 6 A 109/2000-73 ze dne 16. 2. 2005,

⁵² *Důvodová zpráva k zákonu č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. op. cit.* [cit. 2023-11-13],

⁵³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu, č. j. 9 As 77/2008-50 ze dne 6. 8. 2009,

⁵⁴ Rozsudek Nejvyššího správního soudu, č. j. 8 As 50/2015-39 ze dne 13. 10. 2015,

⁵⁵ Usnesení Nejvyššího správního soudu, č. j. 9 As 172/2015-54 ze dne 13. 8. 2015,

⁵⁶ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. op. cit.*, str. 50

⁵⁷ Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 6 A 109/2000-73 ze dne 16. 2. 2005,

⁵⁸ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. op. cit.*, str. 51,

vázat stanovení počátku běhu obecné promlčecí doby právě na tu dobu, kdy účinek přestupku nastal.⁵⁹

V pořadí již třetím formálním typovým znakem přestupku je, již výše zmíněný, subjekt. Obecně subjektem přestupku, tj. jeho pachatelem, může být fyzická osoba, právnická osoba či podnikající fyzická osoba,⁶⁰ za podmínek stanovených v ustanovení § 13, § 20 a § 22 PŘZ. Uvedené rozlišení kategorií osob se v praxi projevuje tím, že v návěti skutkové podstaty přestupku je fyzická, právnická nebo podnikající fyzická osoba výslovně označena jako subjekt-pachatel přestupku. Platí, že za podmínek ustanovení § 13 a následující PŘZ je obecným subjektem přestupku fyzická osoba, jež v době spáchání přestupku dovršila patnáctý rok svého věku a je v době spáchání též příčetná.⁶¹ V některých případech zákon požaduje ke spáchání přestupku zvláštní vlastnost, způsobilost nebo postavení pachatele, jež definují skutkovou podstatu jako její typový znak. Tato speciální kritéria musí být splněna, aby osoba mohla být pachatelem přestupku. PŘZ v ustanovení § 12 takového pachatele označuje za zvláštní subjekt přestupku. Doktrína pak dále rozlišuje zvláštní subjekt přestupku na subjekt konkrétní⁶², kvalifikovaný⁶³ a subjekt speciální⁶⁴.

V neposlední řadě, je nutné zmínit i poslední obligatorní formální typový znak, jež se vztahuje pouze na fyzické osoby, a tím je subjektivní stránka přestupku. Subjektivní stránku můžeme definovat jako zaviněné protiprávní chování subjektu přestupku. Subjektivní stránka je předpokladem správněprávní odpovědnosti fyzické (nepodnikající) osoby, což značí, že bez zavinění není přestupku.⁶⁵ Speciální zákony k PŘZ ovšem někdy k odpovědnosti za přestupek zavinění ani u fyzické osoby nevyžadují či vylučují, a jsou tedy z pohledu obecných pravidel odpovědnosti za veřejnoprávní delikty problematické. Například lze uvést přestupek provozovatele vozidla dle ustanovení § 125f odst. 3 ZOSP, kdy je stanovena objektivní odpovědnost za přestupek s možností liberace, tj. nevyžaduje

⁵⁹ *Důvodová zpráva k zákonu č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. op. cit. [cit. 2023-11-13],*

⁶⁰ KOPECKÝ, M. *Správní právo: Obecná část. op. cit.*, str. 270,

⁶¹ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. op. cit.*, str. 51,

⁶² Tj. subjekt nadaný zvláštní vlastností – vlastník věci, zákonný zástupce dítěte.

⁶³ Tj. subjekt nadaný zvláštní způsobilostí či kvalifikací – lékař.

⁶⁴ Tj. subjekt vystupující ve zvláštním postavení – svědek.

⁶⁵ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. op. cit.*, str. 51,

se jakákoliv forma zavinění, respektive se vylučuje její požadování, a lze uplatnit liberační důvod.⁶⁶ Judikatura Nejvyššího správního soudu ČR dále specifikuje, že zavinění lze definovat jako vnitřní psychický stav pachatele přestupku k protiprávnímu jednání a jeho následku.⁶⁷

Zavinění obecně se vždy skládá ze dvou složek – složky vědění a složky vůle, z jejichž existence nebo naopak absence vychází rozdělení dvou základních forem zavinění, a to zavinění z nedbalosti a zavinění úmyslné.⁶⁸ Správněprávní zavinění je definováno v ustanovení § 15 odst. 1 PŘZ, jež stanoví, že *„k odpovědnosti fyzické osoby za přestupek se vyžaduje zavinění. Postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění.“* Nedbalostní zavinění dále dělíme na nedbalost vědomou a nevědomou,⁶⁹ v případě úmyslného zavinění rozlišujeme úmysl přímý a úmysl nepřímý.⁷⁰ Lze rozlišit i další dva znaky subjektivní stránky, jež zahrnují některé skutkové podstaty přestupků, a těmi jsou motiv či pohnutka a záměr či cíl pachatelova jednání.

2.1.1.1.5 Materiální znak

Jak již bylo predestřeno výše, materiálním znakem přestupku rozumíme jeho společenskou škodlivost, jež je zásadně presumována naplněním formálních, v předchozí části kapitoly uvedených, znaků, ovšem pokud chybí materiální znak, je odpovědnost za přestupek vyloučena. Společenskou škodlivost považujeme za korektiv pro formální stránku přestupku, poněvadž pouze formální porušení právních povinností, jež není společensky škodlivé, nemůže být a není přestupkem.⁷¹ Dle Nejvyššího správního soudu ovšem postačuje, *„že jednáním došlo k ohrožení zájmu společnosti, nikoliv ohrožení konkrétních jednotlivců. Argumentace stěžovatele, že nikoho na dálnici neohrozil, není relevantní. Formálním znakem skutkových podstat přestupků, dle nichž bylo jednání stěžovatele kvalifikováno, není ohrožení jiných účastníků silničního provozu. Stejně tak pro naplnění materiálního znaku se nevyžaduje, aby jednáním přestupce byl skutečně ohrožen někdo život, zdraví či majetek.“*⁷²

⁶⁶ KOPECKÝ, M. *Správní právo: Obecná část*. op. cit., str. 271,

⁶⁷ Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 4 As 40/2007-53 ze dne 21. 12. 2007,

⁶⁸ Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 35/2007-75 ze dne 5. 6. 2008,

⁶⁹ § 15 odst. 3 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

⁷⁰ § 15 odst. 2 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

⁷¹ KOPECKÝ, M. *Správní právo: Obecná část*. op. cit., str. 257,

⁷² Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 1 As 24/2013-28 ze dne 6. 6. 2013,

Na druhou stranu čistě formální pojetí přestupku by mohlo vést k nepřiměřené tvrdosti správního trestání. Společenská škodlivost je tedy takovým materiálním korektivem, jež má zajistit uplatňování správního trestání toliko v mezích prostředku ultima ratio a umožňuje stíhat jen takové činy, jež nad rámec prostého naplnění zákonem definované skutkové podstaty budou obohaceny o další kvalitativní rozměr.⁷³ K této problematice se vyjádřil Nejvyšší správní soud ve svém rozhodnutí⁷⁴, dle jehož právní věty „*samotná skutečnost, že řidič vozidla v provozu na pozemní komunikaci sice překročil nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou právním předpisem nebo dopravní značkou, nicméně rychlost jeho jízdy se hranici nejvyšší dovolené rychlosti blížila, sama o sobě nepostačuje pro závěr o tom, že nebyla naplněna materiální stránka přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Měla by však vést správní orgán k tomu, aby na materiální stránku tohoto jednání zaměřil svou pozornost, neboť je třeba posoudit, zda zde nejsou další pro věc relevantní okolnosti, které by teprve ve svém souhrnu takový závěr odůvodňovaly.*“ Okolnostmi, jež mohou zejména, avšak nikoliv výlučně, snižovat škodlivost jednání pro chráněný zájem společnosti pod hranici, jež je typická pro přestupky jsou dle tohoto rozsudku Nejvyššího správního soudu⁷⁵: význam právem chráněného zájmu, jež byl jednáním dotčen, způsob provedení přestupkového jednání a jeho následky, okolnosti, za nichž bylo přestupkové jednání spácháno, osoba pachatele, míra jeho zavinění a jeho pohnutka.

Správní orgán může bagatelní případy porušování povinností odložit a řízení nezahajovat, protože pro nedostatek materiálních podmínek vůbec nejde o přestupek. Pokud by totiž nedošlo k odložení pro nedostatek škodlivosti, musel by správní orgán s ohledem na zásadu legality, kterou je zákon ovládán, zahájit přestupkové řízení, což by odporovalo smyslu právní úpravy a speciálně zásadě hospodárnosti při činnosti správních orgánů.⁷⁶ Obecně je dle ustálené judikatury nezbytné vycházet z předpokladu, že již stanovením formálních znaků určité skutkové podstaty zákon předpokládá, že při jejich naplnění za běžných okolností

⁷³ BOHADLO, D., BROŽ, J., KADEČKA, S., PRŮCHA, P., RIGEL, F., ŠŤASTNÝ, V. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Komentář*. Wolters Kluwer [cit. 2023-11-09]. ASPI_ID KO250_2016CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. [paywall]. ISSN 2336-517X.

⁷⁴ Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 104/2008-45 ze dne 14. 12. 2009,

⁷⁵ Ibidem.

⁷⁶ Advokátní deník. *Společenská škodlivost jako znak přestupku op. cit.* [cit. 2023-11-18].

bude stupeň společenské škodlivosti zpravidla vyšší než nepatrný.⁷⁷ V praxi je tedy nejprve skutek posuzován nejprve podle formálních znaků a až následně je zvažován charakter a intenzita společenské škodlivosti, tj. materiální znak přestupku.⁷⁸

2.1.2 Dopravní přestupky

Pojem dopravní přestupek není zákonem legálně definován. Tento pojem bývá používán jako synonymum pro označení přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ovšem tento výklad je mylný nebo při nejmenším zužující, poněvadž za dopravní přestupky dále považujeme nejen přestupky související se samotným řízením vozidla či přestupky související s dopravní nehodou, ale i například přestupky z oblasti ochrany před alkoholismem a jinými návykovými látkami, dojde-li k jejich spáchání při řízení vozidla.

Zároveň pojem „dopravní přestupky“ ve svém rámci může zahrnovat i přestupky z dalších oblastí dopravy, tj. nejen silniční, ale i například železniční či letecké dopravy. Ovšem v rámci rozsahu této práce se zaměřím pouze na dopravní přestupky spáchané v rámci silničního provozu, tj. tedy především přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a přestupky související s dopravními nehodami, které budou blíže specifikovány v kapitole zaměřující se na druhy dopravních přestupků, jichž se mohou dopustit zranitelní účastníci silničního provozu.

2.1.2.1 Skutková podstata dopravních přestupků

Dopravní přestupky se vyznačují tím, že mají společný skupinový či druhový objekt skutkové podstaty, jímž je bezpečnost a plynulost silničního provozu, jež představuje zájem společnosti na ochraně života a zdraví osob a ochraně majetku.⁷⁹ Jednotlivé individuální objekty jsou pak rozličné dle konkrétního dopravního přestupku.

Objektivní stránka, jakožto formální typový znak dopravních přestupků, pak spočívá v porušení některého ustanovení právního předpisu o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, jímž je ZOSP. Nejčastěji se tímto porušením rozumí jednání contra legem, avšak objektivní stránku lze naplnit i jednáním formou

⁷⁷ Kupříkladu: Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 9 As 34/2012-28 ze dne 9. 8. 2012, Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 1 Tzn 2/96 ze dne 17. 4. 1996.

⁷⁸ Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 9 As 34/2012-28 ze dne 9. 8. 2012,

⁷⁹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 42/2007-54 ze dne 22. 11. 2007,

opomenutí, tj. nerespektováním právního předpisu.⁸⁰ Jedním z klíčových znaků objektivní stránky dopravních přestupků je následek, jímž rozumíme porušení nebo ohrožení hodnot, na jejichž ochraně má společnost zájem.⁸¹ Nelze opomenout ani fakultativní znak objektivní stránky dopravních přestupků, tedy místa spáchání činu, jímž jsou zpravidla pozemní komunikace. Nejvyšší správní soud již několikrát posuzoval otázku porušení dopravních předpisů mimo pozemní komunikace a došel k závěru, že za porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích se považuje například i řízení vozidla bez řidičského oprávnění na účelové komunikaci v soukromém uzavřeném areálu.⁸²

Subjektem dopravních přestupků v praxi nejčastěji rozumíme řidiče motorových vozidel, u nichž na základě získání řidičského oprávnění lze předpokládat odbornou způsobilost k řízení vozidel, zejména znalost právních předpisů upravujících pravidla provozu na pozemních komunikacích.⁸³ Avšak pro účely diplomové práce bude za subjekt dopravních přestupků považován zranitelný účastník silničního provozu, na něž se zaměřím i s ohledem na skutečnost, že potencionálně subjektem dopravního přestupku může být každý odpovědný účastník silničního provozu, tedy včetně chodců a dalších zranitelných účastníků silničního provozu, jež jsou dle mého názoru ohroženi nejvíce i vzhledem k časté absenci jejich znalostí předpisů z oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, která není nijak garantována, byť stále platí obecná právní zásada, jež stanovuje, že neznalost zákona neomlouvá⁸⁴.⁸⁵

Jak již bylo v předchozí části kapitoly věnující se formálním typovým znakům přestupku zmíněno, přestupky mohou být spáchané úmyslně i z nedbalosti. Dopravní přestupky mohou být spáchané v obou formách zavinění, přičemž nejčastější formou zavinění bývá vědomá nedbalost⁸⁶, při níž pachatel věděl, že může porušením pravidel upravujících silniční provoz zapříčinit dopravní nehodu

⁸⁰ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi, aneb Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. Praha: Linde, 2002. Komentátor. ISBN 80-720-1321-1, str. 24,

⁸¹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu, č. j. 5 As 42/2007-54 ze dne 22. 11. 2007,

⁸² Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 6 As 289/2014-59 ze dne 2. 12. 2015,

⁸³ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi, aneb, Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení. op. cit.*, str. 24

⁸⁴ Této problematice se věnuje i humorný článek z 1. 4. 2016 viz: ELIÁŠEK, Martin. PRÁVNÍ PROSTOR. *Ústavní soud zrušil zásadu neznalost práva neomlouvá* [online]. 2016 [cit. 2023-11-09]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/judikatura/ostatni/ustavni-soud-zrusil-zasadu-neznalost-prava-neomlouvava>.

⁸⁵ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi, aneb, Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení. op. cit.*, str. 24,

⁸⁶ Ibidem str. 24, 25,

včetně jejich následků, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že se tak nestane.⁸⁷

2.2 Pozemní komunikace

Vzhledem ke skutečnosti, že se Česká republika řadí mezi tranzitní země, pozemní komunikace tvoří nejrozsáhlejší a jednu z nejdůležitějších součástí infrastruktury České republiky. Pozemní komunikace jsou v ČR vymezeny zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „POKO“), jež obsahuje především veřejnoprávní úpravu pozemních komunikací, ale jsou zde upraveny i některé soukromoprávní vztahy, kupříkladu náhrada škody způsobená závadou ve schůdnosti či sjízdnosti pozemní komunikace dle ustanovení § 26 a § 27 POKO.

2.2.1 Definice pojmu

Pozemní komunikace je bezesporu jedním ze základních pojmů dopravního práva. Ovšem před přikročením k samotné definici pojmu pozemní komunikace nutno připomenout, že ZOSP upravující provoz na pozemních komunikacích často používá i pojem „vozovka“, ale nikde ho nedefinuje, tudíž se jeví vhodné objasnit jeho význam. Novelou k ZOSP sice došlo ke snížení počtu výskytů, ale i nadále se tento pojem objevuje v zákonném textu. Kupříkladu lze uvést několik ustanovení, ačkoliv je nezbytné upozornit, že se vskutku jedná pouze o necelý výčet příkladů: § 2 písm. t) a x), § 11 odst. 1, § 12 odst. 4 a 8, § 53 a § 54 ZOSP. Ovšem definici tohoto pojmu lze nalézt například v čl. 1 písm. e) Úmluvy o silničním provozu⁸⁸ (dále jen „Úmluva o silničním provozu“), jež stanovuje, že pojem „vozovka“ znamená část silnice běžně používanou k provozu vozidel. Vozovka je tedy takto vymezena vůči ostatním částem pozemní komunikace sloužícím k jiným druhům provozu, kupříkladu chodník sloužící k provozu chodců⁸⁹, či dalším částem komunikace, kupříkladu krajnici.⁹⁰ Silnice dle této Úmluvy může obsahovat

⁸⁷ § 15 odst. 3 písm. a) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich,

⁸⁸ Sdělení č. 83/2013 Sb.m.s., o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968. In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2023-11-25]. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

⁸⁹ K tomuto se vyjádřil Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku sp. zn. 1 As 76/2013 ze dne 11. 9. 2013, když judikoval, že ačkoliv „chodník“ není českým právním řádem definován, je tento pojem nutno chápat shodně jako v běžném životě – tzn. „chodníkem“ bude ta část pozemní komunikace určená pro pěší, zřetelně oddělená od zbytku pozemní komunikace zpravidla vyvýšeným obrubníkem. Ovšem „chodníkem“ může být i nevyvýšená část pozemní komunikace, která je oddělena například pouze očividnou odlišnou strukturou jednotlivých ploch.

⁹⁰ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2022. ISBN 978-80-7676-494-1, str. 23

několik vozovek od sebe zřetelně oddělených, kupříkladu oddělujícím pruhem nebo různou úrovní.

Pojem pozemní komunikace je definován ustanovením § 2 odst. 1 POKO, podle něhož jde o „*dopravní cestu, určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných k zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“ Také jinak řečeno, pozemní komunikace je jednou z dopravních cest⁹¹, jež slouží k užití nejen silničními a jinými vozidly a chodci, jak uvádí POKO, ale i jezdcům na zvířatech, vozkům, průvodcům vedených nebo hnaných zvířat a v neposlední řadě chodcům, a to v rámci ZOSP.⁹²

K právě popsanému pozitivnímu způsobu vymezení pozemní komunikace nutno doplnit i její negativní vymezení, jež sice není v zákonném textu výslovně vymezeno, ale je zapotřebí ho dovodit ze systematiky právního řádu, jež tvoří jednotný a logický celek. Platí totiž, že ne každá cesta užívaná chodci či vozidly je vždy pozemní komunikací, tedy cestou určenou k užití veřejnosti. Tzv. obecné užívání, blíže definované v § 19 POKO, totiž značí, že v mezích zvláštních předpisů upravujících podmínky provozu na pozemních komunikacích a za podmínek stanovených tímto zákonem může každý užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, k nimž jsou určeny, pokud pro zvláštní případy nestanoví tento zákon nebo zvláštní předpis jinak. Nelze tedy předpokládat pouze ojedinělé či nahodilé užití dopravním prostředkem, ale její soustavné tzv. obecné užívání řidiči silničních dopravních prostředků i chodci.

Pojmy silniční a jiné vozidlo jsou dále specifikovány ustanovením zvláštního právního předpisu, jímž je zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích (dále jen „*PPPK*“) a jeho ustanovení § 2, jež stanoví, že „*silniční vozidlo je motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí.*“ Dle důvodové zprávy k PPPK tento zákon rozlišuje dva základní druhy vozidel, jež spadají do jeho působnosti. Prvním z nich je silniční vozidlo, které je vyrobené a určené pro provoz na pozemních komunikacích. Druhým typem jsou pak tzv. zvláštní vozidla, jež nejsou pro silniční provoz určena, ale ovšem která se za splnění

⁹¹ Dalšími jsou například: drážní dopravní cesta nebo vodní dopravní cesta, kterým ovšem vzhledem k tématu práce nebude věnována další pozornost.

⁹² KOČÍ, R. a KUČEROVÁ, H. *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009. Praktik (Leges). ISBN 978-80-87212-10-3, str. 80

podmínek PPPK mohou silničního provozu účastnit.⁹³ Dělení vozidel na konkrétní druhy vozidel pak bude dále blíže specifikováno v kapitole věnující se jednotlivým kategoriím zranitelných účastníků silničního provozu.

2.2.2 Kategorie a třídy pozemních komunikací

Dle ustanovení § 2 odst. 2 POKO můžeme pozemní komunikace dělit do čtyř kategorií: dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. I když v POKO není jediná zmínka o tom, že by tyto kategorie měly být vnímány vůči sobě v určité hierarchii, je bezesporu, že tato hierarchie reálně existuje.⁹⁴ Z hlediska dopravního významu není pochyb o tom, že kategorií nejvyšší jsou v rámci zmíněné hierarchie pozemních komunikací dálnice, zatímco účelové komunikace jsou kategorií nejnižší. Uvedenému odpovídají nejen definice jednotlivých typů komunikací, ale též určení jejich vlastníků dle ustanovení § 9 POKO a rozsah povinností, jež s nimi souvisí.⁹⁵ V závislosti na tom, jak vzrůstá nebo klesá dopravní významnost dané pozemní komunikace, zařazuje se či vyřazuje z jedné kategorie do druhé. Zařazování pozemních komunikací do jednotlivých kategorií a tříd se podrobněji věnuje § 3 POKO.⁹⁶

Pozemní komunikace se do jednotlivých kategorií a tříd zařazují rozhodnutím příslušného silničního správního úřadu, čímž vznikne příslušná komunikace po právní stránce, tj. tedy teprve tehdy, kdy deklaratorní rozhodnutí o jejím zařazení nabude právní moci, stává se pozemní komunikace dálnicí, silnicí nebo místní komunikací. Jedinou kategorií pozemní komunikace, u níž se pro její vznik nevyžaduje vydání správního deklaratorního rozhodnutí o zařazení do příslušné kategorie, je pozemní komunikace účelová⁹⁷.

2.2.2.1 Dálnice

Dálniční síť ČR tvoří páteř celé silniční dopravy a k 25. září 2023 měří 1 375 km. Délka v současnosti plánované sítě činí přibližně 2 000 km.⁹⁸ Primárně

⁹³ BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0, str. 13

⁹⁴ ČERNÍNOVÁ, M., ČERNÍN, K., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2024-1-23]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

⁹⁵ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 22 Cdo 1553/2004 ze dne 30.05.2005.

⁹⁶ ČERNÍNOVÁ, M., ČERNÍN, K., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. *op. cit.* [cit. 2024-1-23].

⁹⁷ *Ibidem*.

⁹⁸ ČESKÉ DÁLNIČNICE. *Souhrnné informace* [online]. 2023 [cit. 2023-11-11]. Dostupné z: <https://www.ceskedalnice.cz/>.

má sloužit tranzitní a dálkové dopravě motorovými vozidly. Dálnice by také měly být využívány pro těžkou silniční nákladní dopravu, jež by na ně pomocí dopravního značení, eventuálně ekonomických nástrojů, měla být směřována tak, aby se docílilo odlehčení pozemních komunikací, jež byly konkrétním úsekem dálnice nahrazeny.⁹⁹

Dálnicí dle Úmluvy o silničním provozu¹⁰⁰ lze rozumět silnici, jejíž účel výstavby je zajištění provozu motorových vozidel, jež neslouží přilehlým pozemkům a jež má, s výjimkou zvláštních míst nebo dočasných míst, oba směry provozu vozovky od sebe oddělené zřetelně dělicím pásem, který není určen pro provoz. Neméně důležitým znakem je, že dálnice nekřížuje v úrovni ani silnici, ani železniční nebo tramvajovou trať, ani cestu pro provoz chodců. Tuto definici dálnice vymezenou Úmluvou o silničním provozu přebírají jednotlivé smluvní státy do svých právních řádů, jinak nečiní ani ČR.¹⁰¹

Výraznou změnu v legální definici dálnice vymežil novelizující zákon č. 268/2015 Sb., jenž nově rozdělil tuto kategorii pozemních komunikací na dálnice I. a II. třídy.¹⁰² Mezi dálnice I. třídy tak stále řadíme ty dálnice, jež do této kategorie spadaly i podle původní právní úpravy, tedy všechny stávající dálnice. Novelou nově definované dálnice II. třídy se tedy označují všechny původní rychlostní silnice, jež mají směrově dělené pásy, nebo jež sice směrově dělené pásy nemají, ale řadí se do sítě komunikací evropského významu TEN-T.¹⁰³ Důvodová zpráva k novelizujícímu zákonu č. 268/2015 Sb. uvádí, že se bude jednat například o úsek původní rychlostní silnice R6, jež tvoří západní část severního obchvatu města Cheb. Novela počítá s tím, že rozdíl mezi dálnicemi I. a II. třídy by měl odpovídat rozdílům mezi v předchozí právní úpravě definovanou rychlostní komunikací a dálnicí.

Provoz na dálnici se pak řídí obecnými ustanoveními ZOSP o provozu, kdy v § 35-37 ZOSP jsou vymezena specifická pravidla provozu na dálnici. Lze pro

⁹⁹ ČERNÍNOVÁ, M., ČERNÍN, K., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář. op. cit.* [cit. 2024-1-23].

¹⁰⁰ Sdělení č. 83/2013 Sb.m.s., o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968. In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2023-11-19]. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

¹⁰¹ ČERNÍNOVÁ, M., ČERNÍN, K., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář. op. cit.* [cit. 2024-1-23].

¹⁰² § 4 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

¹⁰³ ČERNÍNOVÁ, M., ČERNÍN, K., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář. op. cit.* [cit. 2024-1-23].

příklad uvést pravidlo, jež zakazuje přístup jiných než motorových vozidel s nejvyšší povolenou rychlostí alespoň 80 km/h, přičemž v části dálnice procházející obcí je povolen i provoz motorových vozidel a jízdních souprav pro veřejnou hromadnou dopravu, jejichž nejvyšší povolená rychlost činí alespoň 65 km/h.¹⁰⁴ Jiným účastníkům silničního provozu, tj. například řidičům motorových vozidel nesplňujících podmínku nejvyšší povolené rychlosti, všem řidičům nemotorových vozidel a také chodcům, je, s výjimkou obslužných zařízení dálnice, zakázán vstup, vjezd a chůze po dálnici.¹⁰⁵

2.2.2.2 Silnice

Pojem silnice pochází z dob císaře Karla IV., jež nechal zesílit tehdejší hlavní cesty. Slovo „silnice“ tedy vzniklo spojením slov „silná“ a „cesta“.¹⁰⁶ Dle ustanovení § 5 odst. 1 POKO se silnicí rozumí veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. POKO neopomíná v další větě tohoto ustanovení vyjasnit, že silnice tvoří silniční síť. Úmluva o silničním provozu pak přináší širší pojetí definice, kdy ve svém článku 1 písm. d) silnicí rozumí „*prostor každé cesty nebo ulice otevřené veřejnému provozu*“.¹⁰⁷

Silnice se dle ustanovení § 5 odst. 2 POKO dělí podle svého určení a dopravního významu do tří tříd, jimiž jsou:

- silnice I. třídy, jež je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- silnice II. třídy, jež je určena pro dopravu mezi okresy,
- silnice III. třídy, jež je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Silnice I. třídy má sloužit především, ovšem nikoliv jen, pro dálkovou a mezinárodní dopravu. Taková silnice může nést označení "E", kdy toto zvláštní označení značí, že se jedná o silnici, již mezinárodní význam přiznává odpovídající

¹⁰⁴ ČERNÍNOVÁ, M., ČERNÍN, K., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář. op. cit.* [cit. 2024-2-23].

¹⁰⁵ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář, op. cit., str. 275.*

¹⁰⁶ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. *Observatoř bezpečnosti silničního provozu [online].* [cit. 2023-11-20]. Dostupné z:

<https://www.czrso.cz/front/post/slovníkterm?id=97&sablona=slovníkmalictenari&backlink=u0ust>,

¹⁰⁷ Sdělení č. 83/2013 Sb.m.s., o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968. In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2023-11-25]. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

mnohostranná mezinárodní úmluva¹⁰⁸. Vlastníkem silnic I. třídy je, stejně jako v případě výše uvedených dálnic, stát. Silnice II. třídy jsou určeny zejména pro dopravu mezi okresy. Silnice III. třídy plní funkci vzájemného propojení obcí nebo jejich napojení na jiné pozemní komunikace. Nutno i zde vzpomenout, že vlastníkem silnic II. třídy stejně jako III. třídy je kraj.¹⁰⁹

Uvedené a výše popsané rozdělení silnic do tříd má zcela praktický a donedávna značně opomíjený význam. Podstatou rozdělení silnic do jednotlivých tříd je, aby byla vytvořena páteří síť silnic I. třídy, jež jsou, nebo alespoň by měli být, dostatečně dimenzované pro tranzitní dopravu včetně nákladní dopravy, pokud není vedena po souběžné dálnici. Na silnice I. tříd, popřípadě dálnice, je kladen požadavek udržování v odpovídajícím stavebním a dopravně technickém stavu. Především na ně musí být tranzitní doprava směřována, a to odpovídajícím dopravním značením na silnicích II. a III. tříd, po nichž zejména řidiči nákladní dopravy zpoplatněné úseky dálnic a silnic I. tříd objíždějí.¹¹⁰ Silnice II. a III. třídy nejsou, a ani nemají být, pro tranzitní nákladní dopravu stavebně uzpůsobeny. Slouží sice také těžké v některých úsecích nákladní dopravě, ale pouze té, jež zahrnuje především dopravní obsluhu přilehlých sídel.¹¹¹

Jak bylo výše, v části popisující dálnice, uvedeno do 31. prosince 2015 POKO vymezoval dva typy silnic I. třídy, neboť některé z nich mohly být vystavěny jako tzv. rychlostní komunikace.¹¹² Od nové právní úpravy se tedy očekávalo především odstranění nevhodného dualismu mezi dálnicemi a kvalitativně blízkými rychlostními silnicemi.¹¹³

2.2.2.3 Místní komunikace

Místní komunikace lze, stejně jako předchozí kategorie pozemních komunikací, rozdělit do tříd dle jejich dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení. Tyto třídy vymezuje § 6 odst. 2 písm. b) POKO:

¹⁰⁸ V tomto případě jde o Evropskou dohodu o hlavních silnicích s mezinárodním provozem (či jen „AGR“) ratifikovanou Českou republikou dne 26. 11. 1986.

¹⁰⁹ § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

¹¹⁰ K tomu viz stanovisko Veřejného ochránce práv sp. zn. 3542/2012/VOP ze dne 25. 6. 2013,

¹¹¹ ČERNÍNOVÁ, M., ČERNÍN, K., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář. op. cit.* [cit. 2024-11-23].

¹¹² VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z., BOHUSLAV, L. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C. H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4, str. 36

¹¹³ ČERNÍN, K., ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář. op. cit.* [cit. 2023-11-24].

- a) „*místní komunikace I. třídy,*
- b) *místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,*
- c) *místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,*
- d) *místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz.“*

Nelze si nepovšimnout, že POKO v tomto svém ustanovení používá pojmy „sběrná komunikace“ pro místní komunikace II. třídy a „obslužná komunikace“ pro místní komunikace III. třídy, jež nikde nedefinuje. Dle důvodové zprávy k POKO zákonodárce tyto pojmy převzal z ČSN 73 6110. Výklad těchto pojmů však lze dovést z prováděcího předpisu k POKO¹¹⁴, z jehož ustanovení § 3 odst. 2 vyplývá, že sběrné místní komunikace spojují jednotlivé městské části nebo napojují města, případně jejich části na pozemní komunikace vyšší třídy nebo kategorie. Obslužnými místními komunikacemi pak dle § 3 odst. 3 téhož prováděcího předpisu rozumíme ty místní komunikace, jež jsou přístupné běžnému provozu motorových vozidel a jež ve městech a obcích zabezpečují přímou dopravní obsluhu jednotlivých objektů.¹¹⁵

V neposlední řadě nutno zmínit i místní komunikace IV. třídy, jež jsou dle POKO charakteristické tím, že je zde provoz motorových vozidel omezený buď zcela, nebo je na nich umožněn provoz smíšený. Ovšem jak uvádí komentář k POKO, i v takovém případě by měl provoz motorových vozidel hrát spíše doplňkovou roli a hlavním účelem by mělo být užívání pěšími a nemotorovými vozidly. Typicky jsou tedy místními komunikacemi IV. třídy samostatné chodníky, cyklostezky, stezky pro pěší, pěší zóny, cesty v chatových oblastech, podchody, schody, lávky a pěšiny.¹¹⁶

Místní komunikace jsou kategorií pozemních komunikací, jež se dají definovat podle tří charakteristických znaků. Formální, první, znak vymezuje § 3 POKO, který stanovuje, že o zařazení pozemní komunikace do odpovídající kategorie a třídy místních komunikací rozhoduje příslušný silniční správní úřad.

¹¹⁴ Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích,

¹¹⁵ § 3 odst. 2 a odst. 3 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

¹¹⁶ Usnesení Ústavního soudu sp. zn. III. ÚS 111/01 ze dne 5. 4. 2001,

O zařazení je tedy, stejně jako v případě výše uvedených dálnic a silnic, rozhodováno správním rozhodnutím silničního správního úřadu, jímž je v případě místních komunikací obecní úřad obce, v jejímž území se daná komunikace nachází.¹¹⁷ Od data účinnosti POKO¹¹⁸ je tedy nezbytné, aby byla každá nově vznikající či nově zařazovaná místní komunikace formálně zařazena do příslušné kategorie a třídy. Ovšem co s místními komunikacemi, jež vznikly před účinností POKO, tj. před 1. dubnem 1997? K této problematice se vyjádřil rozšířený senát Nejvyššího správního soudu, nicméně dlužno dodat, že až v lednu 2014, kdy do té doby nejednotnou praxi silničních správních úřadů sjednotil. Nejvyšší správní soud stanovil, že místní komunikace zpřed účinnosti POKO mají status místních komunikací, pokud splňují podmínky pro zařazení do kategorie dle POKO.¹¹⁹

Druhý znak je znak materiální, jímž se rozumí plnění zákonného účelu. Východiskem je, že musí jít o veřejně přístupnou pozemní komunikaci určenou k užití vozidly anebo chodci.¹²⁰ Místní komunikace slouží především místní dopravě na území obce¹²¹, kdy jak uvádí komentář k ustanovení § 6 odst. 1 POKO, se typicky jedná o středně frekventovanou ulici uvnitř města či obce, asfaltovou silničku spojující dvě části obce ale také o cestu vedoucí z obce k vlakové zastávce či ke hřbitovu.¹²² Ovšem dlužno dodat, že pokud místní komunikace tento znak pozbude, kupříkladu po výstavbě jiných dopravních cest ztratí svůj dopravní význam v rámci obce, ale současně dále splňuje dva zbývající znaky¹²³, nepřestává být místní komunikací, dokud o tom nerozhodne příslušný silniční správní úřad rozhodnutím o změně jejího zařazení.

Zároveň je místní komunikace dle v pořadí třetího, ale druhého materiálního, znaku ve vlastnictví obce, v jejímž katastrálním území se nachází.¹²⁴ Vlastníkem místní komunikace může být jedině a pouze obec, z čehož lze a *contrario* usoudit, že místní komunikace nemůže být ve vlastnictví jakékoliv

¹¹⁷ § 3 odst. 1 a § 40 odst. 5 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

¹¹⁸ Tj. 1. dubna 1997,

¹¹⁹ Usnesení Nejvyššího správního soudu č. j. 9 As 15/2012–27 ze dne 29. 1. 2014.

¹²⁰ ČERNÍN, K., ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář. op. cit.* [cit. 2023-11-28].

¹²¹ § 6 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

¹²² ČERNÍNOVÁ, M., ČERNÍN, K., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář. op. cit.* [cit. 2024-1-23].

¹²³ Tj. formální znak – platné zařazení mezi místní komunikace správním rozhodnutím, a materiální znak – nachází se ve vlastnictví obce.

¹²⁴ § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

právnícké či fyzické osoby. Jak uvádí komentář k ustanovení § 6 POKO¹²⁵ zákonodárce tímto ustanovením dostal požadavku čl. 11 odst. 2 Listiny.

Komunikace nacházející se v majetku soukromé osoby může nadále existovat, ale pouze v kategorii veřejně přístupné účelové komunikace.¹²⁶ Na problematickou situaci, při posuzování tohoto druhého materiálního znaku vlastnictví, lze narazit tehdy, kdy se místní komunikace nachází na pozemku jiné fyzické nebo právnícké osoby. Místní komunikace je samostatnou věcí ve vlastnictví toho, kdo ji vystavěl, pokud je stavebně zbudována tak, že by ji bylo možné považovat za samostatnou stavbu podle dnes již neúčinného občanského zákoníku¹²⁷. Takovou místní komunikací, jež lze považovat za samostatnou věc, je například místní komunikace jednoznačně vymezená například obrubníkem, anebo místní komunikace vzniklá zhutněním či zpevněním podloží.¹²⁸ Avšak byla-li by za místní komunikaci označena cesta pouze zpevněná posypem či vyježděná vozidly, je tato cesta od počátku součástí pozemku, na němž se nachází. Jestliže se tento pozemek pak nachází ve vlastnictví jiné osoby než obce není zde naplněn znak vlastnictví obce. Domnělá místní komunikace by tak musela být z této kategorie vyřazena a mohla by být nadále zařazena jedině do kategorie pozemních komunikací účelových, pokud by pro to splňovala nezbytné podmínky (k tomu viz další podkapitola).¹²⁹

2.2.2.4 Účelová komunikace

Jak již bylo výše předestřeno, jedinou pozemní komunikací, u níž pro její vznik zákon nepodmiňuje vydání správního rozhodnutí o zařazení do příslušné kategorie, je právě pozemní komunikace účelová. Ke vzniku účelové komunikace tedy postačuje naplnění definičních znaků, jež stanoví zákon a soudní judikatura.¹³⁰ Názory na to, zda určitá cesta znaky účelové komunikace splňuje či nikoli, se samozřejmě mohou různit a vznikají tak spory. V takových případech se jeví

¹²⁵ ČERNÍNOVÁ, M., ČERNÍN, K., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář. op. cit.* [cit. 2024-2-23].

¹²⁶ Stanovisko Veřejného ochránce práv sp. zn. 5594/2009/VOP/DS, Veřejné cesty II ze dne 16. 3. 2010,

¹²⁷ Tj. zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník.

¹²⁸ ČERNÍN, K., ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář. op. cit.* [cit. 2023-11-30].

¹²⁹ Stanovisko Veřejného ochránce práv sp. zn. 5594/2009/VOP/DS, Veřejné cesty II ze dne 16. 3. 2010.

¹³⁰ Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 22 Cdo 1868/2000 ze dne 21. 11. 2000; Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 20/2003-64 ze dne 27. 10. 2004,

vhodné, aby silniční správní úřad vydal deklaratorní správní rozhodnutí o existenci či neexistenci účelové komunikace.¹³¹

Určitá cesta se tedy účelovou komunikací stává automaticky ze zákona, a to tehdy, kdy kumulativně naplní všechny čtyři následující definiční znaky, jež zákon a judikatura pro vznik účelové komunikace stanovují: první znak se naplní tím, že se bude jednat o stálou a v terénu patrnou dopravní cestu, která za druhé splňuje účel vymezený v POKO, přičemž za třetí musí být dán souhlas jejího vlastníka k obecnému užívání dané cesty veřejností a zároveň za čtvrté tato cesta musí naplňovat nutnou komunikační potřebu. Kumulativním splněním těchto definičních znaků, vzniká veřejně přístupná účelová komunikace.¹³²

Účelovými komunikacemi podle § 7 POKO, jsou zejména polní a lesní cesty, tovární nádvoří a vnitrozávodní komunikace.¹³³ Ve sporných případech o povaze komunikace rozhoduje obecní (městský) úřad.¹³⁴ Dále dle judikatury Nejvyššího správního soudu platí, že účelová komunikace slouží také „ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi“. Pozemní komunikací je přitom dle § 2 odst. 2 písm. d) POKO rovněž účelová komunikace, a lze proto vyložit, že spojení nemovitostí s pozemní komunikací může být realizováno také skrze zákonem neomezený počet účelových komunikací.¹³⁵

2.3 Dopravní nehoda

Dopravními nehodami, které lze považovat za všudypřítomný jev nejen na českých pozemních komunikacích, lze rozumět negativní následek dovoleného rizika, kterému se vystavují všichni účastníci silničního provozu. V této souvislosti se někdy též hovoří o „potenciální delikt ní situaci“ každého jednotlivého účastníka silničního provozu.¹³⁶ Z hlediska následku jsou dopravní nehody jedním

¹³¹ ČERNÍNOVÁ, M., ČERNÍN, K., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář. op. cit.* [cit. 2024-1-23].

¹³² ČERNÍNOVÁ, M., ČERNÍN, K., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář. op. cit.* [cit. 2024-2-23].

¹³³ FASTR, P. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a vyhláškou: podle stavu k 1.2.2002.* 2. aktualiz. a dopl. vyd. Beckovy mezioborové učebnice. Praha: Linde, 1999. ISBN 80-720-1153-7, str. 27

¹³⁴ Usnesení Ústavního soudu sp. zn. III. ÚS 111/01 ze dne 5. 4. 2001,

¹³⁵ Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 3 As 62/2015-43 ze dne 25. 11. 2015,

¹³⁶ ZAPLETAL, J. *Kriminologie.* vyd. 2. upr. Praha: Policejní akademie České republiky, 1995. ISBN 80-859-8115-7, str. 166.

z nejzávažnějších druhů přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.¹³⁷

2.3.1 Právní kvalifikace dopravních nehod

Dopravní nehody jsou definovány ustanovením § 47 odst. 1 ZOSP, kdy je stanoveno, že „*dopravní nehodou se rozumí událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu*“. Za dopravní nehodu se tedy považuje událost v silničním provozu, jež kumulativně splňuje všechny definiční znaky, tedy: nepředvídatelnost, událost v silničním provozu, způsobení újmy na životě nebo zdraví osoby nebo způsobení škody na majetku a přímá souvislost s provozem vozidla.¹³⁸ O dopravní nehodu se tedy jedná pouze tehdy, pokud se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci.¹³⁹ K přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu se vyjádřil i Nejvyšší soud ČR ve svém rozsudku¹⁴⁰, v němž konstatoval, že přímá souvislost s provozem vozidla v pohybu je dána i tehdy, kdy v okamžiku vzniku škodlivého následku se již vozidlo nepohybovalo, ale příčinná souvislost zůstává i takto zachována.

Na druhou stranu nutno vyzdvihnout, že za dopravní nehodu nelze považovat vznik újmy, jež není v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu, kupříkladu půjde o srážku chodce s osobou využívající osobní přepravník se samovyvažovacím zařízením nebo jiným uživatelem osobního přepravníku se samovyvažovacím zařízením, poněvadž osobní přepravník se samovyvažovacím zařízením a obdobná zařízení nejsou ve smyslu ZOSP považována za vozidla¹⁴¹, nýbrž za osobní technické prostředky.¹⁴²

¹³⁷ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi, aneb Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení. op. cit.*, str. 29

¹³⁸ PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-720-1212-6, str. 104 a 105,

¹³⁹ VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z., BOHUSLAV, L. *Dopravní právo. op. cit.*, str. 334,

¹⁴⁰ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 25 Cdo 3925/2013 ze dne 18. 3. 2015.

¹⁴¹ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 334,

¹⁴² § 2 písm. f) - h), § 2 písm. nn) a § 60a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (silniční zákon).

2.3.2 Příčiny dopravních nehod

Při zkoumání příčin a zavinění dopravních nehod je vždy nezbytné vycházet z celého dopravního systému, jež je tvořen osobou, pozemní komunikací a vozidlem, kdy nejčastěji selhávajícím článkem tohoto systému je právě lidský faktor - osoba.¹⁴³

Příčiny dopravních nehod lze rozdělit do dvou skupin na objektivní a subjektivní příčiny. Objektivní příčiny souvisí se stavem a povahou pozemní komunikace, povětrnostními a klimatickými podmínkami a dalšími na účastníkově vůli nezávislými okolnostmi.¹⁴⁴ Kupříkladu se jedná o závady ve sjízdnosti pozemní komunikace a technické poruchy vozidel.¹⁴⁵

Již v dlouhodobě lze za hlavní subjektivní příčiny dopravních nehod zaviněných zranitelnými účastníky silničního provozu lze považovat ty příčiny, jež se vztahují k osobnostnímu charakteru účastníka silničního provozu, jeho zdravotní a psychické dispozici, včetně případného ovlivnění alkoholem nebo návykovou látkou, a odborné způsobilosti.¹⁴⁶ K určitému počtu dopravních nehod, jímž by bylo možno předejít, patří totiž právě dopravní nehody zaviněné osobami k řízení vozidla zdravotně nezpůsobilými. Zdravotní stav zejména starších řidičů vylučující řízení vozidel jsou často podceňovány. Novela ZOSP z roku 2023 tak nově zakotvila mimo jiné povinnost řidičů, kteří dosáhli věku 65 let, mít při jízdě při sobě platný posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorového vozidla. Za což nebude ukládán zákaz činnosti jako doposud, ale v případě, že následně řidič neabsolvuje pravidelnou lékařskou prohlídku či tento posudek nedoloží úřadu, úřad nařídí přezkoumání jeho zdravotní způsobilosti a případně mu odejme řidičské oprávnění.¹⁴⁷

2.3.3 Specifika a povinnosti účastníků dopravních nehod

Účastníci silničního provozu, kteří měli opakovanou účast na dopravní nehodě – tzv. „nehodoví“ řidiči, jsou obecně charakterizováni jako impulzivní,

¹⁴³ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006.* 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006. ISBN 80-720-1613-X, str. 31

¹⁴⁴ VETEŠNÍK, P., JEMELKA L, POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z. a BOHUSLAV L. *Dopravní právo. op. cit.*, str. 335,

¹⁴⁵ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi, aneb Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení. op. cit.*, str. 31,

¹⁴⁶ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006. op. cit.*, str. 32,

¹⁴⁷ *Důvodová zpráva k zákonu č. 271/2023, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.*

agresivní, neschopní přizpůsobit se autoritě, emočně vzrušivější, spíše nevyrovnaní a s nižší schopností regulace svého jednání.¹⁴⁸

Povinnosti osob, které měly účast na dopravní nehodě vymezuje ustanovení § 47 ZOSP v odstavci druhém až pátém. Nejde tedy pouze o osobu řidiče, které by ZOSP stanovil povinnosti po dopravní nehodě, ale i o další účastníky dopravní nehody. Za účastníka dopravní nehody je totiž nezbytné považovat každou osobu, jejíž jednání s dopravní nehodou přímo souvisí, a to bez ohledu na to, zda utrpěla újmu či škodu. Účastníkem dopravní nehody je i osoba, jež svým protiprávním jednáním zapříčinila vznik nebo i jen přispěla vzniku nebezpečné situace, v jejímž důsledku jiné osobě vznikla újma či škoda, aniž by došlo k přímému fyzickému kontaktu.¹⁴⁹

Povinnosti uložené řidičům po účasti na dopravní nehodě specifikované § 47 odst. 2 ZOSP jsou následující:

- a) *„neprodleně zastavit vozidlo,*
- b) *zdržet se požití alkoholického nápoje a užití jiné návykové látky po nehodě po dobu, po kterou by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi dle § 47 odst. 4 a odst. 5 tohoto zákona,*
- c) *učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku nehody,*
- d) *spolupracovat při zjišťování skutečného stavu“.*

Neprodleným zastavením vozidla chápeme takové zastavení, při němž nedojde k dalšímu ohrožení bezpečnosti silničního provozu.¹⁵⁰ Řidič je tedy povinen neprodleně zastavit vozidlo na místě, jež odpovídá konečnému postavení vozidla po dopravní nehodě. Pouze za předpokladu, že by tím mohlo dojít k dalšímu bezprostřednímu ohrožení bezpečnosti silničního provozu, lze tuto povinnost splnit zastavením vozidla na nejbližším vhodném místě. Dalším bezprostředním

¹⁴⁸ ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J. *Přehled dopravní psychologie: historie, teorie, výzkum, aplikace: [skripta]*. Praha: Karolinum, 1995. ISBN 80-706-6981-0, str. 169,

¹⁴⁹ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 335,

¹⁵⁰ BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 103,

ohrožením bezpečnosti silničního provozu lze rozumět například zastavení vozidla na nepřehledném či zúženém úseku pozemní komunikace.¹⁵¹

Za výrazný nedostatek úpravy § 47 odst. 2 ZOSP považují ustanovení písmene d), jež nijak nespecifikuje, co je předmětem zjišťování skutkového stavu a vůči komu by měla spolupráce řidiče – účastníka dopravní nehody směřovat.¹⁵² Ovšem z kontextu celého ustanovení § 47 ZOSP lze při nejmenším seznat, že řidič – účastník dopravní nehody má povinnost spolupráce při zjišťování skutečného stavu jak vůči policii, tak vůči dalším účastníkům dopravní nehody.¹⁵³

Dalším účastníkům dopravních nehod, vyjma řidičů, vymezuje povinnosti ustanovení § 47 odst. 3 ZOSP, dle něž jsou účastníci nehody povinni:

- a) *„učinit vhodná opatření, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti silničního provozu,*
- b) *oznámit, v případech stanovených ZOSP nehodu policii; došlo-li k zranění osoby, poskytnout první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby,*
- c) *označit místo dopravní nehody,*
- d) *umožnit obnovení silničního provozu, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,*
- e) *neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí,*
- f) *prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, jež mělo účast na dopravní nehodě,*
- g) *v situacích, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, jež účastníci podepíší a neprodleně předají pojistiteli“.*

Výrazným nedostatkem úpravy obsažené ve výše uvedeném písmenu g) je, že nestanovuje, kterému pojistiteli jsou osoby zúčastněné na dopravní nehodě povinni předat společný záznam o dopravní nehodě.¹⁵⁴

¹⁵¹ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 335,

¹⁵² BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 103,

¹⁵³ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 335,

¹⁵⁴ BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 105,

Účastníkům dopravní nehody, při níž došlo ke zranění nebo usmrcení osoby či majetkové škodě zřejmě převyšující na některém z vozidel částku 100.000 Kč, jsou pak dále specifikovány povinnosti v § 47 odst. 4 ZOSP:

- a) *„neprodleně ohlásit nehodu policistovi,*
- b) *zdržet se jednání, jež by mohlo být na újmu řádného vyšetření nehody, zejména přemístění vozidel,*
- c) *setrvat na místě nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo vrátit neprodleně po poskytnutí nebo přivolání pomoci“.*

Ke způsobu stanovení výše způsobené majetkové škody při dopravní nehodě, jež má být „zřejmě převyšující částku 100.000 Kč“, se vyjádřil Nejvyšší soud ČR, když stanovil, že: *„pokud se škoda těsně po kolizi na místě samém účastníkům po běžném ohledání jevila tak, že nepřevyší 100.000 Kč, a to s ohledem na aktuální klimatické podmínky, rozsah a průběh nehody a stav poškozeného automobilu po nehodě (ten byl pojízdný, nevytékala z něj žádná kapalina a byly na něm patrné pouze vnější poruchy na kapotě, světlech, náraznících a předních blatnících), mohli s ohledem na dané okolnosti případu po nehodě usuzovat, že na poškozeném vozidle vznikla škoda zřejmě nepřevyšující částku 100.000 Kč“.*¹⁵⁵

Úprava obsažená v ustanovení § 47 odst. 5 ZOSP, dále vymezuje případy, ve kterých také platí povinnost dle ustanovení § 47 odst. 4 ZOSP, tj. ohlásit nehodu policii, zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádnému vyšetření nehody a setrvat na místě nehody. Mezi tyto případy řadíme tyto situace:

- a) dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,
- b) dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace
- c) účastníci nehody nemohou sami bez vynaložení přiměřeného úsilí obnovit plynulost silničního provozu.

Jak si lze povšimnout ze systematiky ustanovení § 47 ZOSP, definujícího dopravní nehodu a povinnosti s ní spojené, povinnosti zde ukládané účastníkům dopravní nehody vyžadují neprodlené splnění. V některých situacích ZOSP přímo

¹⁵⁵ Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 23 Cdo 2007/2012 ze dne 24. 10. 2013.

stanovuje, že určitá povinnost má být splněna „neprodleně“¹⁵⁶ nebo je při nejmenším uveden specifikovaný časový úsek¹⁵⁷. Naopak v jiných případech¹⁵⁸ není tento údaj nijak stanoven, ale z logiky věci vyplývá, že pozdější splnění by postrádalo smysl.¹⁵⁹

2.4 Princip omezené důvěry v dopravě

Tento princip se v českém dopravním právu začal uplatňovat prakticky od 50. – 60. let minulého století, do té doby se v silničním provozu v Československu uplatňoval tzv. princip nedůvěry, jež se uplatňoval pouze vůči řidičům. Podle tohoto principu se řidič nemohl spoléhat na to, zda ostatní účastníci silničního provozu dodrží silniční předpisy. Princip nedůvěry vycházel z toho, že lidé měli nízkou znalost silničních předpisů, a taktéž z toho, že motorové vozidlo se vyznačovalo velkou nebezpečností.¹⁶⁰

Princip omezené důvěry není právním řádem výslovně zakotven, nýbrž je založen a postupně konkretizován soudní praxí. Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích jsou vymezeny § 4 ZOSP. Princip omezené důvěry v silničním provozu znamená, že řidič motorového vozidla může spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích, nevyplývá-li z konkrétní situace opak.¹⁶¹ Nejvyšší soud ČR v tomto směru dále konstatoval, že princip omezené důvěry se neuplatní právě v těch situacích, kdy z konkrétních okolností v silničním provozu vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti či s předstihem reagovat na situaci tak, aby bylo zabráněno vzniku kolize.¹⁶² Může jít o situace, kdy se na pozemní komunikaci nebo v její bezprostřední blízkosti pohybují děti, osoby přestárlé, zjevně volně se pohybující zvířata anebo tehdy, kdy povinnost dbát zvýšené míry opatrnosti vyplývá z dopravního značení¹⁶³.

Mezi další povinnosti řidiče, ať už motorového nebo nemotorového vozidla, patří též zachování potřebné míry opatrnosti vůči chodcům, kteří již vstoupili do

¹⁵⁶ Kupříkladu ustanovení § 47 odst. 2 písm. a) a odst. 3 písm. e) ZOSP.

¹⁵⁷ Kupříkladu ustanovení § 47 odst. 2 písm. b) a odst. 4 písm. c) ZOSP.

¹⁵⁸ Kupříkladu ustanovení § 47 odst. 3 písm. c) ZOSP.

¹⁵⁹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 5 As 4/2013–26 ze dne 29. 8. 2014.

¹⁶⁰ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006. op. cit.*, str. 35,

¹⁶¹ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 143/2011 ze dne 29. 3. 2011,

¹⁶² NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 4,

¹⁶³ *Ibidem*, str. 89,

vozovky nebo se pohybují v její těsné blízkosti.¹⁶⁴ Důvodně spoléhat na to, že tito účastníci silničního provozu znají a dodrží pravidla silničního provozu, lze jen v případě, pokud z konkrétní situace neplyne obava, že tomu tak nebude. Mohou však nastat situace, kdy i chodec vytvoří řidiči svým náhlým neočekávaným a nepředvídatelným vstoupením do vozovky překážku, jež může být pro řidiče nejen subjektivně, ale i objektivně nezvládnutelná.¹⁶⁵ Když v těchto případech dojde k dopravní nehodě, není možné aplikovat princip omezené důvěry, a to z toho důvodu, že zákon zde ukládá vyšší míru opatrnosti a obezřetnosti¹⁶⁶, a jedná se tedy o výjimku z principu omezené důvěry.¹⁶⁷ Samozřejmě je nezbytné v těchto případech vycházet ze skutečnosti, že hranice okolností, jež řidič může či nemůže předvídat, nelze vymezovat pouze v hypotetické rovině, nýbrž je nutno vždy vycházet z konkrétní situace vzniklé v silničním provozu.¹⁶⁸ Uvedené platí především v těch situacích, kdy ZOSP výslovně ukládá povinnost dbát zvýšené opatrnosti vůči určitým kategoriím účastníků silničního provozu.¹⁶⁹

Princip omezené důvěry je respektovaný ve všech evropských právních řádech.¹⁷⁰

2.5 Princip sekundární odpovědnosti

Tento princip vyjadřuje povinnost účastníka silničního provozu, který sezná, že jiný účastník silničního provozu svou povinnost nesplnil nebo jednal tak, že je z okolností evidentní, že svou povinnost nesplní, podle svých schopností a možností odvrátit dopravní nehodu.¹⁷¹ Pokud účastník silničního provozu nereaguje správně na takto vzniklou nebezpečnou situaci, kterou zapříčinil jiný účastník silničního provozu porušením jeho povinností, takže neodvrátil dopravní nehodu, ačkoliv při správné reakci bylo nehodě možno předejít, lze jej seznat odpovědným za dopravní

¹⁶⁴ § 5 odst. 2 písm. f) a g), ev. § 5 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

¹⁶⁵ Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 3807/2014 ze dne 24. 8. 2016 či také Usnesení Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 2010/09 ze dne 29. 9. 2009,

¹⁶⁶ Především § 5 odst. 1 písm. d), ale také § 5 odst. 2 písm. f) a g) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

¹⁶⁷ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 89,

¹⁶⁸ *Ibidem*, str. 5,

¹⁶⁹ Kupříkladu § 5 odst. 1 písm. d), § 15, § 39 odst. 5 a další zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

¹⁷⁰ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006. op. cit.*, str. 62,

¹⁷¹ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 4 a 19

nehodu pouze tehdy, pokud mu za nesprávnou reakci lze přičítat zavinění.¹⁷² Jak judikoval Nejvyšší soud, i v případě, kdy účastník silničního provozu nehodu spoluzavinil volbou nesprávné reakce na vzniklou nebezpečnou situaci, nelze zpravidla toto jednání kvalifikovat jako porušení důležité povinnosti ve smyslu trestního práva.¹⁷³

2.6 Princip kvalitativně vyššího stupně povinnosti

Podstata tohoto principu spočívá v posouzení míry zavinění jednotlivých účastníků dopravní nehody v situaci, kdy každý z nich určitým způsobem porušil pravidla silničního provozu. Princip kvalitativně vyššího stupně povinnosti se zakládá na zhodnocení příčinné souvislosti mezi jednáním jednotlivých účastníků dopravní nehody a nastalým následkem, tj. dopravní nehodou.¹⁷⁴ Dle tohoto principu považujeme za kvalitativně vyšší tu povinnost, jejíž porušení samo o sobě vede ke zcela bezprostřednímu a reálnému nebezpečí vzniku kolize. Za kvalitativně nižší povinnost pak považujeme tu povinnost, jejíž porušení samo o sobě naopak nevede ke vzniku takového nebezpečí, avšak ve spojení s jinými okolnostmi a podmínkami vznik takového nebezpečí je také s to založit. Zavinění dopravní nehody je poté hodnoceno především k tíži toho účastníka silničního provozu, jež porušil kvalitativně vyšší povinnost. Od tohoto principu posouzení zavinění se lze ve výjimečných situacích, dle judikatorní praxe Nejvyššího soudu, odchýlit, a to tehdy, je-li tento postup odůvodněn například extrémní měrou porušení kvalitativně nižší povinnosti či dokonce znemožněním jinému účastníkovi silničního provozu kvalitativně vyšší povinnost dodržet.¹⁷⁵

¹⁷² POLCAR, M. *Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1, str. 108

¹⁷³ Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tz 20/81 ze dne 14. 7. 1981,

¹⁷⁴ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 5,

¹⁷⁵ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 587/2015 ze dne 8. 7. 2015,

3 ZRANITELNÍ ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU

V této kapitole nejprve definuji pojem účastník silničního provozu, díky čemuž následně vymezím zranitelné účastníky silničního provozu, které se následně pokusím kategorizovat dle české a unijní úpravy.

3.1 Účastník silničního provozu

Nelze se nepovšimnout, že zřejmě v důsledku nedůslednosti při užívání základních pojmů zákonodárce v ZOSP zkrátil pojem „účastník provozu na pozemních komunikacích“, a tak se běžně v zákonném textu užívá zkrácený výraz „účastník silničního provozu“, a to hned v několika ustanoveních: v § 60 odst. 3, v § 77 odst. 5 a v § 77a odst. 3 ZOSP. Pojmem účastník silničního provozu, ať již v tomto zkráceném či v plném znění – účastník provozu na pozemních komunikacích, označujeme každou fyzickou osobu, jež se přímým způsobem účastní silničního provozu.¹⁷⁶ Přitom přímý způsob účasti je nezbytné vnímat široce, tedy jak ve smyslu obecného užívání pozemní komunikace, tak i užívání veřejně nepřístupné účelové komunikace v uzavřeném prostoru či objektu. Účastníky silničního provozu ale budou i ti, kteří pozemní komunikaci užívají v rámci režimu tzv. zvláštního užívání, pokud nejsou současně jiné osoby vyloučeny z obecného užívání.¹⁷⁷ Dle ustanovení § 25 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích lze tímto zvláštním užíváním pozemních komunikací chápat jejich užívání jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro které jsou určeny.¹⁷⁸

Účastníky silničního provozu jsou dále i ty osoby, jež se sice na pozemní komunikaci nepohybují, ale v přímé souvislosti s provozem se zde nacházejí. Jako základní podmínku účasti silničního provozu ZOSP stanovuje, že se jej nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost tohoto provozu, pokud tato osoba sama nebo jiná osoba neučinila taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti silničního provozu nedošlo.¹⁷⁹ ZOSP tak důrazně zakazuje účast v silničním

¹⁷⁶ § 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (silniční zákon).

¹⁷⁷ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 24.

¹⁷⁸ Tedy kupříkladu užití pozemní komunikace k přepravě zvláště těžkých nebo rozměrných nákladů nebo zřízení vyhrazeného parkování, kdy není současně vyloučeno obecné užívání dalšími účastníky silničního provozu.

¹⁷⁹ § 3 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

provozu osobám, jež by vzhledem k věku, dočasně či trvale sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohly bezpečnost silničního provozu ohrozit.

Věková hranice pro účast v silničním provozu není nijak jednoznačně vymezena, ať už jde o osoby ve velmi nízkém či o osoby v již velmi vysokém věku, ovšem v případě osob v nízkém věku je nezbytné přihlídnout k ustanovení § 31 občanského zákoníku¹⁸⁰, které stanovuje vyvratitelnou domněnku, že každý nezletilý, který nenabyl plné svéprávnosti, je způsobilý k právním jednáním co do povahy přiměřeným rozumové a volní vyspělosti nezletilých jeho věku. K této problematice se vyjádřil i Ústavní soud ČR, který judikoval, že malé děti, jež pro svůj nízký věk s ohledem na rozumovou a mravní vyspělost nejsou schopny vnímat veškeré jevy silničního provozu, věnovat jim dostatečnou pozornost a chovat se tedy bezpečným způsobem v silničním provozu, nemohou být účastníky silničního provozu, není-li jejich bezpečnost pro silniční provoz zajišťována jinou osobou.¹⁸¹ Dle Ústavního soudu ČR, tak roční děti nejsou vůbec způsobilé k účasti v silničním provozu. Průměrné dítě, dle názoru Ústavního soudu ČR, většinou začíná dostatečně chápat své základní povinnosti účastníka silničního provozu, jež má zejména jako chodec či cyklista, v předškolním věku, tj. v rozmezí třetího až šestého roku věku. Přibližně v tomto věku dítě postupně nabývá nezbytnou schopnost věnovat dostatečnou pozornost jevům silničního provozu a chovat se v něm odpovídajícím, především bezpečným, způsobem. Tímto dítě postupně nabývá způsobilost býti účastníkem silničního provozu v těch případech, které odpovídají míře jeho rozumové a mravní vyspělosti. Pokud za osobu v nízkém věku nedosahující potřebné míry rozumové a vyspělosti, převezme odpovědnost jiná osoba, ovlivňuje tato skutečnost rozsah nezbytné míry opatrnosti ostatních účastníků silničního provozu, jež mohou v souladu s v předchozí kapitole nastíněným principem omezené důvěry spoléhat na to, že osoba přejímající odpovědnost zamezí osobě v nekontrolovaném pohybu v silničním provozu, nevyplývá-li z okolností opak.¹⁸²

Právě předestřený závěr Ústavního soudu ČR bude nejspíš vhodné aplikovat i v případě zletilých osob, jímž zákon vzhledem k příliš vysokému věku, dočasně

¹⁸⁰ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

¹⁸¹ § 3 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹⁸² Nález Ústavního soudu sp. zn. III. ÚS 2065/15 ze dne 31. 5. 2016,

či trvale sníženým duševním schopnostem zakazuje účast v silničním provozu,¹⁸³ a to i s ohledem na v předchozí kapitole nastíněné základní principy, jimiž je specifikován minimální standard opatrnosti, jíž je každý účastník silničního provozu povinen zachovávat.¹⁸⁴

3.2 Zranitelní účastníci silničního provozu

Hned na úvod této podkapitoly se jeví vhodné předestřít, kdo jsou oni zranitelní účastníci provozu na pozemních komunikacích. Dle publikace, kterou vydal Český statistický úřad v roce 2014, jsou mezi nejzranitelnější účastníky silničního provozu řazení¹⁸⁵ především řidiči nemotorových vozidel a také řidiči lehkých motorových vozidel (motocykly, mopedy).¹⁸⁶

Zranitelné účastníky provozu na pozemních komunikacích ve své preambuli definuje i unijní přímo aplikovatelný právní předpis - Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019¹⁸⁷ (dále jen „Nařízení 2019/2144“), jež vymezuje, že kromě chodců a cyklistů pojem zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích (dále jen „silničního provozu“) zahrnuje také další nemotorizované a motorizované účastníky silničního provozu, kteří využívají pro svou dopravu osobní řešení mobility bez ochranné karoserie. Toto Nařízení 2019/2144 se primárně zabývá zavedením bezpečnostních opatření ve formě pokročilých systémů, jež nabízí nové možnosti pro snížení počtu obětí dopravních nehod z řad zranitelných účastníků silničního provozu. Dle Nařízení 2019/2144 by měly být technické požadavky v něm vyžadované dále přizpůsobovány technickému a technologickému pokroku na základě procesu

¹⁸³ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 58

¹⁸⁴ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 4

¹⁸⁵ Na základě poměru počtu usmrcených ke všem jimi zaviněných nehod.

¹⁸⁶ KAMENICKÝ, J. *Český statistický úřad. Dopravní nehodovost a její důsledky v ČR v dlouhodobém pohledu*, str. 42 [online]. 2014 [cit. 2023-10-24]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/cris/dopravni-nehodovost-a-jeji-dusledky-v-cr-v-dlouhodobem-pohledu-aftkq5jeot>,

¹⁸⁷ Preambule bod (3) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27.11.2019, o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166;

vyhodnocování a přezkumu s cílem zahrnout všechny účastníky silničního provozu využívající prostředky mobility bez ochranné karoserie, mezi něž Nařízení 2019/2144 řadí kromě chodců, cyklistů a motocyklistů i uživatele koloběžek, samovyvažujících vozidel a invalidních vozíků.

„Motocyklisté, cyklisté a chodci, tzn. zranitelní účastníci silničního provozu, se v období 2011-2018 v obcích podíleli na všech usmrcených osobách na pozemních komunikacích v České republice v důsledku dopravních nehod 2/3 podílem, na těžce zraněných pak dokonce 77 %. Absolutně nejvíce, z pohledu kategorie účastníků silničního provozu, bylo v uvedeném období v obcích usmrceno i těžce zraněno chodců (42, resp. 37% podíl), dlouhodobě se v obcích nedaří snižovat fatální následky motocyklistů.“ říká ředitel Centra dopravního výzkumu a dodává: „Mimo obec se tyto podíleli necelou třetinou jak na usmrcených (31 %), tak těžce zraněných osobách (32 %).“¹⁸⁸

Vyšší ochrana a bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu patří i mezi dlouhodobé priority Ministerstva dopravy České republiky v rámci celostátní Strategie BESIP 2021-2030, schválené Vládou České republiky usnesením č. 8 ze dne 4. ledna 2021, jejímž hlavním cílem je snížení počtu obětí a těžkých zranění v důsledku dopravních nehod na polovinu.¹⁸⁹

Jak patrně, zranitelné účastníky lze definovat dle rozličných hledisek, kupříkladu dle věku a zkušeností, rychlosti a schopnosti pohybu, avšak stěžejním hlediskem pro vytyčení tématu diplomové práce bude hledisko užitého dopravního prostředku či vozidla, tj. za zranitelné účastníky budou považováni ti účastníci, kteří nejsou chráněni karosérií vozidla.

3.2.1 Kategorie zranitelných účastníků silničního provozu

Kategorizovat se jeví poněkud obtížné, nicméně v této podkapitole se o to pokusím prostřednictvím analýzy jak české, tak unijní právní úpravy. V rámci jednotlivých částí podkapitoly budou definovány jednotlivé zákonné kategorie

¹⁸⁸ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. *Jak zlepšit bezpečnost silničního provozu ve městech v EU Tisková zpráva Evropské rady bezpečnosti dopravy (ETSC)* [online]. 2019 [cit. 2023-11-01]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/jak-zlepsit-bezpecnost-silnicniho-provozu-ve-mestech-v-eu/>,

¹⁸⁹ BESIP. *Aktuální strategie - Strategie BESIP 2021-2030* [online]. 2021 [cit. 2023-11-01]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>,

zranitelných účastníků silničního provozu a vymezeny jejich specifické povinnosti vyplývající ze ZOSP.

3.2.1.1 Chodci

3.2.1.1.1 Definice chodce

Chodcem je dle ZOSP osoba pohybující se pěšky, ale také osoba, jež tlačí nebo táhne nebo tlačí sáňky, dětský kočárek či vozík pro invalidy nebo ruční vozík do maximální šíře 600 mm. Po novele ZOSP z roku 2016¹⁹⁰ chodci dále rozumíme veškeré osoby užívající osobní sportovní vybavení pro pohyb vlastní silou¹⁹¹, kdy ZOSP v § 2 písm. j) toto sportovní vybavení nově od roku 2016 demonstrativně vyjmenovává: lyže, kolečkové brusle nebo obdobné vybavení - kupříkladu skateboard¹⁹².

Dále jsou do skupiny chodců zařazeny i osoby pohybující se s ručním či na motorovém vozíku pro invalidy, také osoby vedoucí psa, jízdní kolo či motocykl o maximálním objemu válců 50 cm³.¹⁹³ V ustanovení § 2 písm. j) ZOSP zákonodárce ponechal demonstrativním výčtem prostor pro možný pokrok sportovního či obdobného vybavení, což se i v kontextu předkládaného tématu jeví jako prozřetelné rozhodnutí.

Chodcem naopak, po výše uvedené novele ZOSP z roku 2016, nejsou uživatelé osobních přepravníků se samovyvažovacím zařízením, typu Segway a obdobná zařízení, pro něž zákonodárce zakotvil speciální úpravu v § 60a ZOSP¹⁹⁴ a kteří budou charakterizováni v další podkapitole.

3.2.1.1.2 Specifika pravidel pro chůzi v silničním provozu

Chodec, vymezený v předchozí podkapitole, má povinnost pro pohyb na pozemní komunikaci užít chodníku nebo stezky pro chodce¹⁹⁵, ostatní části pozemní komunikace smí užít pouze tehdy, kdy to ZOSP výslovně dovoluje nebo

¹⁹⁰ Zákon č. 48/2016 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, 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 zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁹¹ *Důvodová zpráva k zákonu č. 48/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zvláštní část bod 3.*

¹⁹² BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 13,

¹⁹³ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 23,

¹⁹⁴ BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 13,

¹⁹⁵ § 53 odst. 1 věta první zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

ukládá.¹⁹⁶ Příkladem, kdy ZOSP výslovně ukládá chodci povinnost využít pro chůzi jinou část pozemní komunikace, tedy vyjma chodníku, je situace, kdy chodec ponese věc, jíž by mohl ohrozit ostatní účastníky silničního provozu na chodníku, kupříkladu z důvodu jejích značných rozměrů. V těchto situacích je chodci uloženo užít pravé krajnice či pravého okraje vozovky.¹⁹⁷ Naopak v místech, kde není chodník či je-li neschůdný, mají chodci povinnost jít po levé krajnici, popřípadě co nejbližší při levém okraji vozovky, a to nejvýše dva chodci vedle sebe, což se jeví účelné z toho důvodu, že chodec jdoucí proti směru jízdy vozidel na pozemní komunikaci má o protijedoucích vozidlech přehled, a může tak adekvátně reagovat na vzniklé dopravní situace, například v případě, kdy se vzájemně míjejí rozměrná vozidla či tehdy, když řidič protijedoucího vozidla nedodrží bezpečnou vzdálenost od chodce.¹⁹⁸ I proto zákonodárce dále vcelku logicky stanovil, že při zvýšeném silničním provozu, v nepřehledných či obecně nebezpečných úsecích smějí jít chodci pouze za sebou.¹⁹⁹

ZOSP zároveň i v oddílu pátém upravujícím zvláštní ustanovení pro chůzi stanovuje, kdy má chodec povinnost využít k překonání vozovky přechod pro chodce, křižovatku s řízeným provozem, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod, a to v situaci, nachází-li se blíže než 50 m od místa, kde by chodec chtěl vozovku překonávat.²⁰⁰ Tuto vzdálenost ovšem chodec není povinen měřit či odhadovat zcela přesně, avšak se předpokládá, že osoba způsobilá k účasti v silničním provozu je schopna alespoň přibližného odhadu.²⁰¹ Schůdnost chodníku je pak posuzována z hlediska toho, zda umožňuje bezpečný pohyb chodců přizpůsobený stavebně a dopravně technickému stavu chodníku a povětrnostním vlivům.²⁰² Chodci smí užívat chodník v celé jeho šíři,²⁰³ což neplatí pro organizovaný útvar chodců pohybující se ve dvojstupu, kterému je stanovena povinnost pohybovat se po chodníku pouze vpravo²⁰⁴ a pro přecházení vozovky po přechodu pro chodce, kdy je chodcům uložena povinnost přecházet po přechodu

¹⁹⁶ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 359,

¹⁹⁷ § 53 odst. 1 věta druhá zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

¹⁹⁸ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 360,

¹⁹⁹ § 53 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²⁰⁰ § 54 odst. 1 věta první zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²⁰¹ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 362, 363,

²⁰² BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 112,

²⁰³ *Ibidem*,

²⁰⁴ § 56 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

vpravo,²⁰⁵ avšak tato povinnost chodců přecházet vpravo neplatí pro místa určená pro přecházení vozovky, podchody či nadchody.²⁰⁶

Při přecházení mimo přechod pro chodce je chodci uložena povinnost se před vstupem na vozovku přesvědčit, zda může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe nebo ostatní účastníky silničního provozu, může je ovšem v nezbytné míře omezit.²⁰⁷ Z čehož vyplývá, že nesmí ostatní účastníky silničního provozu donutit k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy, čímž se jeví nadbytečná druhá věta ustanovení § 54 odst. 2 ZOSP a stejně tak duplicitní ustanovení v příloze č. 8 vyhlášky č. 294/2015 Sb. provádějící, tedy spíše opakující, zákonnou úpravu.²⁰⁸

Chodec, který vstoupí na přechod pro chodce či vozovku se tam nesmí bezdůvodně zastavovat nebo zdržovat.²⁰⁹ Při přecházení vozovky mimo přechod pro chodce nemá chodec před řidiči jedoucí po vozovce přednost, ale může je v nezbytné míře omezit. Naopak chodec přecházející vozovku po přechodu pro chodce nebo ten chodec, jenž tak zjevně hodlá učinit, má přednost před řidiči jedoucími po pozemní komunikaci²¹⁰, nesmí však vstoupit na přechod pro chodce bezprostředně před blížícím se vozidlem²¹¹. Z uvedeného lze dovodit, že chodec smí vstoupit na přechod pro chodce pouze tehdy, když vozidlo přijíždějící k přechodu pro chodce je od přechodu pro chodce v takové vzdálenosti, že řidič přijíždějícího vozidla bude schopen před přechodem pro chodce bezpečně snížit rychlost nebo zastavit vozidlo, tedy tehdy, když nebude nucen k náhlému intenzivnímu brzdění či změně směru jízdy.²¹² Nutno poznamenat, že ZOSP v těchto případech nezakazuje chodci pouze zahájit přecházení pozemní komunikace, nýbrž mu výslovně zakazuje vstupovat na přechod pro chodce.²¹³ Z právě uvedených právních úprav lze snadno dovodit, že přednost chodců na přechodu není předností absolutní a neplatí tedy obecně rozšířený názor, že za kolizi chodce s vozidlem na přechodu pro chodce bude vždy automaticky odpovědný řidič

²⁰⁵ § 54 odst. 1 věta druhá zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²⁰⁶ BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 113,

²⁰⁷ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu.*

Komentář. op. cit., str. 363,

²⁰⁸ BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 113,

²⁰⁹ § 54 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²¹⁰ S výjimkou řidiče tramvaje a vozidel s právem přednostní jízdy.

²¹¹ Opět s výjimkou tramvaje a vozidel s právem přednostní jízdy, kterým musí dát přednost.

²¹² NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu.*

Komentář. op. cit., str. 363,

²¹³ § 54 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

vozidla.²¹⁴ Nelze totiž automaticky vinit řidiče vozidla ze spáchání deliktu, jež, jakkoli nestandardní chování chodců předvídá a počíná si s maximální opatrností, nemůže již střetu nijak zabránit. Toto jednání je vždy nutno posuzovat s ohledem na princip omezené důvěry v dopravě, definovaný v předchozí kapitole.²¹⁵

Ze zákonné povinnosti chodce – nevstoupit před bezprostředně blížící se vozidlo – lze dovodit další povinnost chodce, a to řádně se přesvědčit o situaci na pozemní komunikaci, což chodci především činí tím, že se rozhlédnou na obě strany, změní způsob nebo směr chůze k přechodu, případně navážou oční kontakt s řidičem vozidla. Tyto signály jsou pak stěžejními ukazateli pro řidiče vozidel, že chodec hodlá vstoupit na přechod.²¹⁶ Zákonná úprava však neopomněla ani osoby nevidomé, když stanovila, že nevidomí signalizují úmysl přejít vozovku mávnutím bílou slepeckou holí ve směru přecházení.²¹⁷

Pokud se chodec pohybuje po stezce pro chodce a cyklisty, ať už s oddělenými či se společně užívanými pruhy, nesmí ohrozit cyklistu jedoucího po stezce.²¹⁸ ZOSP zároveň i vymezuje, že osoby pohybující se pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, osoby vedoucí jízdní kolo či moped nebo osoby pohybující se na lyžích, kolečkových bruslích či obdobném vybavení, nesmí na chodníku nebo stezce pro chodce ohrozit ostatní chodce.²¹⁹ Stanovením těchto povinností pravděpodobně zákonodárce sledoval účel zamezení zvýšeného rizika kolizí s ostatními chodci, kdy osoby pohybující se na motorových vozících pro invalidy či osoby využívající lyžařské vybavení se pohybují vyššími rychlostmi, než je běžná rychlost chůze. Avšak toto legislativní vyjádření se jeví jako nepřilíš vhodné či nadbytečné, poněvadž zákaz ohrozit jakéhokoliv účastníka silničního provozu není třeba více zdůrazňovat, platí totiž generálně, když vyplývá z obecných ustanovení ZOSP, konkrétně § 4 písm. a) ZOSP.²²⁰

Chodcům byla novelou z roku 2016, mimo jiné, také stanovena povinnost mít na sobě při pohybu mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo okraji vozovky v místě, jež není osvětleno veřejným osvětlením, prvky s retroreflexního

²¹⁴ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 363,

²¹⁵ Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 32/2008 ze dne 28. 8. 2008,

²¹⁶ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 363,

²¹⁷ § 54 odst. 3 věta druhá zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²¹⁸ § 53 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²¹⁹ § 53 odst. 6 a odst. 8 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²²⁰ BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 112,

materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky silničního provozu.²²¹ Tato povinnost však není stanovena pro pohyb chodce mimo krajnici nebo okraj vozovky, kupříkladu při přecházení pozemní komunikace. Tato povinnost by ovšem mohla být začleněna do zákonného textu pouhým vynecháním slovního spojení „po krajnici nebo po okraji vozovky“, když zákonný text § 53 odst. 9 ZOSP by po této změně zněl: „*Pohybuje-li se chodec mimo obec za snížené viditelnosti v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinen mít na sobě prvky s retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.*“

Kumulované porušení povinností chodce jako účastníka silničního provozu pak zpravidla vylučuje trestní odpovědnost řidiče za některý z přečinů proti životu a zdraví.²²²

3.2.1.2 Uživatelé osobních přepravníků

Potřeba výslovně definovat tyto novodobé prostředky osobní mobility a vymezit pravidla pro jejich užívání vyvstala právě s ohledem na stále více rozšířené používání těchto prostředků, ať už za sportovním, přepravním či jiným účelem.²²³ Jak uvádí důvodová zpráva k novelizaci ZOSP z roku 2016 ve své obecné části: „uživatelé těchto vozítek²²⁴ často nemají předchozí zkušenosti s jejich ovládním a jejich uživatelé se mnohdy pohybují ve skupinách, a to na chodnicích, pěších zónách mezi ostatními chodci, avšak vyššími rychlostmi, než je běžná rychlost chůze.“ Tyto skutečnosti pak mnohokrát vedou ke kolizím s pevnými překážkami či dokonce ke kolizím s ostatními zranitelnými účastníky silničního provozu, tj. v tomto případě především chodci. S ohledem na očekávatelný nárůst užívání těchto vozítek, se zákonodárci jevílo vhodné upravit alespoň rámcově jejich užívání, tedy stanovit speciální pravidla pohybu v silničním provozu pro tuto skupinu zranitelných účastníků silničního provozu.²²⁵

3.2.1.2.1 Definice osobních přepravníků

Již zmíněnou novelou ZOSP z roku 2016 došlo k zavedení pojmu „osobní technický prostředek“ a „osobní přepravník se samovyvažovacím zařízením nebo

²²¹ § 53 odst. 9 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

²²² Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 1052/2015 ze dne 17. 9. 2015,

²²³ Důvodová zpráva k zákonu č. 48/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zvláštní část bod 24.

²²⁴ Jako jsou například elektrické jednokolky, gyroboardy a další.

²²⁵ Důvodová zpráva k zákonu č. 48/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, obecná část.

obdobné technické zařízení“ do zákonného textu. Typickým znakem osobních přepravníků je jejich samovyvažovací zařízení, ale řadí se mezi ně i jiné obdobné druhy technických zařízení, než jsou notoricky známé Segwaye, například také elektrické jednokolky a gyroboardy.

Pojem „osobní technický prostředek“ je definován hned v úvodním ustanovení § 2 písm. nn) ZOSP, který vymezuje základní pojmy. Tento pojem se však jeví naprosto nadbytečný, ba dokonce matoucí, poněvadž zákon ho nikde dále nepoužívá a namísto něj pracuje s pojmem „osobní přepravník se samovyvažovacím zařízením“, přičemž pod tento pojem zároveň řadí i další obdobná zařízení. Pojem „osobní technický prostředek“ by de lege ferenda bylo pro svou nekonzistentnost vhodné ze zákonného textu vypustit, a to minimálně vzhledem k tomu, že může zapříčinit nejednoznačnost při výkladu zákonného textu,²²⁶ poněvadž jediné ustanovení, jež o tomto typu osobních technických prostředků pojednává, tedy § 60a ZOSP specifikující tzv. osobní přepravníky se samovyvažovacím zařízením, tento základní pojem vůbec nereflektuje.²²⁷

Ovšem na druhou stranu by tato terminologická neprovázanost základních pojmů v praxi neměla vyvolávat zásadní aplikační problémy.²²⁸ Zároveň lze nabýt dojmu, že zařazením základního pojmu, byť nevhodně zvoleného, mohl zákonodárce zamýšlet vyjádřit myšlenku, že osobní přepravníky nemají být považovány ani za motorová ani za nemotorová vozidla²²⁹, nýbrž tvoří kategorii technických prostředků sui generis. Což potvrdil i Ústavní soud ČR, když vyslovil názor, že existence odlišných věcných vlastností, kterými se pohyb přepravníků liší od jak pohybu chodců, tak cyklistů, dává racionální podklad pro zvláštní právní úpravu přepravníků.²³⁰

Uživatelé osobních přepravníků nejsou tedy považováni ani za chodce ani řidiče, nýbrž tito uživatelé tvoří samostatnou kategorii účastníků silničního provozu.²³¹ Toto tvrzení lze podpořit i ideou uvedenou výše, poněvadž řidičem je dle § 2 písm. d) ZOSP ten účastník silničního provozu, který řídí motorové nebo

²²⁶ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 50,

²²⁷ BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 17,

²²⁸ *Ibidem*, str. 121,

²²⁹ Podle ustanovení § 2 písm. g) a h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²³⁰ Nález Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 1204/21 ze dne 14. 12. 2021,

²³¹ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 391,

nemotorové vozidlo anebo tramvaj, včetně jezdce na zvířeti. Jak vidno, zákonodárce v tomto ustanovení ZOSP důkladně specifikoval jednotlivé druhy řidičů, avšak uživatele osobního technického prostředku, potažmo osobního přepravníku, zde nevymezil, z čehož lze dovodit, že obecná ustanovení dopadající na řidiče by se na uživatele osobních přepravníků neměla aplikovat. Zákonodárce tuto kategorii v rámci ZOSP zařadil do zvláštního oddílu zaměřujícího se na zvláštní úpravu pravidel pro chůzi, jízdu nemotorových vozidel, jízdu na zvířeti a vedení a hnaní zvířat.²³² Jak patrně, zařazení do zvláštního oddílu s tímto názvem však ne zcela věcně odpovídá právní úpravě v něm obsažené. Avšak na tomto místě nutno připomenout, že jednotlivé nadpisy v zákoně nemají normativní povahu.²³³

Typickým znakem osobních přepravníků je jejich samovyvažovací zařízení a řadí se tak mezi ně i jiné druhy přepravníků, než jsou notoricky známé Segwaye, například také elektrické jednokolky a gyroboardy.

3.2.1.2.2 Pravidla pro užívání osobních přepravníků

Zavedením osobních přepravníků do českého právního řádu bylo dbáno na to, aby pravidla pro užívání osobních přepravníků v silničním provozu reflektovala hledisko bezpečnosti nejen pro účastníky silničního provozu užívající osobní přepravník, ale též i pro chodce a cyklisty, protože vycházejí z následujících principů:

- Osoby užívající osobní přepravník nejsou chodci, nýbrž tvoří speciální kategorii.
- Rozlišuje se užití osobního přepravníku v různých situacích, kdy primárně jde o přizpůsobení rychlosti přepravníku rychlosti chodců, respektive cyklistů, a to dle místa užití přepravníku.
- Zároveň podle místa užití přepravníku se obdobně užití pravidla pro pohyb chodců, respektive cyklistů - (tj. ta pravidla, jež jsou s ohledem na svou povahu způsobilá k regulaci pohybu přepravníku).²³⁴

²³² Část první, hlava II, díl 3, oddíl 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²³³ BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 121,

²³⁴ Důvodová zpráva k zákonu č. 48/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zvláštní část bod 24,

Uživateli osobního přepravníku se v právní úpravě obsažené v ZOSP výslovně nezakazuje užívat nadále chodníku²³⁵, avšak v těchto situacích je uživateli osobního přepravníku dovoleno pohybovat se nejvýše rychlostí srovnatelnou s rychlostí chůze²³⁶, kdy za tuto rychlost lze považovat 6 km/h.²³⁷ Osoba pohybující se na osobním přepravníku se smí za stejné podmínky jako na chodníku pohybovat také na stezce pro chodce, odděleném pruhu pro chodce na stezce pro chodce a cyklisty nebo v pěších a obytných zónách. Pro překonání vozovky osobou pohybující se na osobním přepravníku se též užijí obdobná pravidla jako pro přecházení vozovky či železničního přejezdu chodcem,²³⁸ avšak je zde jedna výjimka oproti úpravě přecházení pro chodce, kterou je, že osoba pohybující se na osobním přepravníku nemá povinnost užít nadchod či podchod²³⁹, což zřejmě vyplývá i z faktické nepřekonatelnosti překážek, které cestu nadchodem či podchodem doprovázejí, kupříkladu schody. Paradoxně pak působí ustanovení, dopadající na uživatele osobních přepravníků skrze odkaz na speciální úpravu obsaženou v § 54 odst. 4 ZOSP zakazující uživateli osobního přepravníku překonávat zábradlí anebo jiné zábrany na vozovce.²⁴⁰

Zákonná úprava dále neopomněla reflektovat, že osobní přepravník může obdobně jako jízdní kolo vyvinout výrazně vyšší rychlost než chodec, v čemž lze jízdní kolo a osobní přepravník připodobnit. Zákonodárce danou skutečnost reflektoval tak, že osobní přepravník lze užívat i na jízdním pruhu vyhrazeném pro cyklisty, stezce pro cyklisty a odděleném pruhu pro cyklisty na stezce pro chodce a pro cyklisty. Na těchto místech se mohou přepravníky pohybovat stejně jako jízdní kola²⁴¹ a provoz osobních přepravníků na těchto místech nelze zakázat ani nařízením obce.²⁴² V případech, kdy uživatel osobního přepravníku využije ke svému pohybu jízdní pruh vyhrazený pro cyklisty, stezky pro cyklisty nebo odděleného pruhu pro cyklisty nacházející se na stezce pro chodce a cyklisty, neaplikuje se na něj žádný speciální úpravou stanovený limit maximální rychlosti,

²³⁵ Jako tomu bylo do účinnosti novely ZOSP z roku 2016.

²³⁶ § 60a odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²³⁷ BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 121,

²³⁸ § 60a odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

²³⁹ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 392,

²⁴⁰ BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 121,

²⁴¹ § 60a odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²⁴² Výkladem a contrario ustanovení § 60a odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, které nařízení zakazující provoz osobních přepravníků stanovuje pouze pro případy chodníku, stezky pro chodce, stezky pro chodce a cyklisty, odděleného pruhu pro chodce na stezce pro chodce a cyklisty, pěších a obytných zón a vozovky.

kteřou zde může vyvinout,²⁴³ řídí se zde tedy stejnou úpravou, kteřou se v těchto dopravních prostorech řídí cyklisté,²⁴⁴ musí tedy přizpůsobit rychlost i způsob jízdy svým schopnostem a okolnostem.²⁴⁵

Pouze tam, kde chodník (a další shora vyjmenované části pozemní komunikace určené typicky pro chodce) není nebo není-li schůdný, smí uživatel osobního přepravníku užít pro svůj pohyb levé krajnice nebo levý okraj vozovky. Pro tyto situace je uživateli osobního přepravníku stanovena povinnost pohybovat se jednotlivě za sebou a při snížené viditelnosti užít prvky z retroreflexního materiálu podle speciální úpravy pro chodce dle ustanovení § 53 odst. 9 ZOSP.²⁴⁶ Tato úprava povinností uživatelů osobních přepravníků je tedy analogická k úpravě povinností chodců podle § 53 odst. 3 ZOSP,²⁴⁷ s tím rozdílem, že chodci se za běžných podmínek²⁴⁸ mohou pohybovat až dva vedle sebe, což je uživatelům osobních přepravníků zapovězeno.²⁴⁹

Zákonodárce i této kategorii účastníků silničního provozu opět zvláštní zákonnou úpravou § 60a odst. 4 ZOSP připomíná již pravidlo vyplývající z obecných ustanovení ZOSP²⁵⁰, a to zkráceně řečeno - chovat se ohleduplně a ukázněně v rámci silničního provozu, když uvádí, že osoba užívající osobní přepravník nesmí na chodníku, stezce pro chodce, stezce pro chodce a cyklisty, jízdním pruhu vyhrazeném pro cyklisty nebo stezce pro cyklisty nebo v pěších a obytných zónách ohrozit chodce nebo cyklisty,²⁵¹ čímž chtěl pravděpodobně zákonodárce vyzdvihnout zachovávání nezbytné míry opatrnosti při jízdě na osobních přepravnících.

²⁴³ BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 122,

²⁴⁴ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 392,

²⁴⁵ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1339/2016 ze dne 20. 10. 2016,

²⁴⁶ § 60a odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²⁴⁷ BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 122,

²⁴⁸ Tzn. nikoliv při snížené viditelnosti, zvýšeném provozu nebo v nepřehledných či nebezpečných úsecích.

²⁴⁹ Srov. § 53 odst. 3 a § 60a odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²⁵⁰ § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²⁵¹ § 60a odst. 4 věta první zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

3.2.1.3 Cyklisté a motocyklisté

Tyto dvě kategorie zranitelných účastníků silničního provozu budou pro účely diplomové práce a jejího zaměření popsány společně, a to vzhledem k provázanosti a složitosti této materie.

3.2.1.3.1 Definice a diferenciacie jízdních kol a motokol

Cyklisté, tj. osoby pohybující se na jízdním kole, již jsou, na rozdíl od uživatelů osobních přepravníků, dle § 2 ZOSP, definujícího základní pojmy, považováni za řidiče, a to za řidiče nemotorového vozidla poháněného vlastní silou dle ustanovení § 2 písm. d) a písm. h) ZOSP. Na cyklisty se tedy kromě níže uvedených zvláštních pravidel pro jízdu na jízdním kole užijí i obecná pravidla upravující povinnosti řidičů vozidel dle ustanovení § 5 ZOSP.

Pro účely pravidel silničního provozu se za osobu pohybující se na jízdním kole považuje i jezdec na koloběžce. Příloha č. 8 vyhlášky č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška č. 153/2023“) upřesňuje, že jízdním kolem se rozumí nejen jízdní kolo s pedály, jež je vybaveno přídatným elektrickým motorem podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie „L“²⁵², ale také tříkolka a vícekolka, stejně jako vícesedadlové jízdní kolo a jim podobné vozidlo²⁵³ poháněné lidskou silou a určené k silničnímu provozu.

Jízdní kolo může být buď dodatečně, nebo přímo z výroby vybaveno pomocným motorkem, aniž by z pohledu ZOSP a PPPK ztrácelo charakter jízdního kola. Musí však být dodrženy stanovené technické parametry. Jízdní kola vybavená pomocným motorkem přímo z výroby se z pohledu technické způsobilosti posuzují podle přímo aplikovatelného Nařízení č. 168/2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly (dále jen „nařízení č. 168/2013“)²⁵⁴, jež stanovuje správní a technické podmínky pro schvalování typu dvoukolových a tříkolových vozidel a čtyřkolek spadajících do kategorie vozidel „L“.²⁵⁵ Článek druhý uvedeného nařízení č. 168/2013 vymezuje,

²⁵² Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 168/2013 ze dne 15. 1. 2013.

²⁵³ Odborná literatura často pro příklad uvádí tandemy.

²⁵⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 168/2013 ze dne 15. 1. 2013.

²⁵⁵ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 373,

že z jeho působnosti jsou mimo jiné vyňata samovyvažující vozidla²⁵⁶ a vozidla, jež nejsou vybavena alespoň jedním místem k sezení²⁵⁷, včetně právě šlapacích jízdních kol s pedály, která jsou vybavena přídavným elektrickým motorem s maximálním trvalým výkonem nižším nebo rovným 250 W, jehož motor je vyřazen z činnosti, jestliže cyklista přestane šlapat, a jinak je jeho výkon postupně snižován až do vyřazení motoru z činnosti (pomocný motorek), dokud rychlost vozidla nedosáhne 25 km/h.²⁵⁸ Za jízdní kolo pak tedy nebude považováno takové jízdní kolo s pomocným motorkem, jež překročí maximální trvalý výkon.

Vozidlo, jež nesplní některý z uvedených předpokladů pro vynětí z působnosti nařízení, se zařadí do kategorií uvedených v příloze č. I nařízení č. 168/2013, tj. když vozidlo dosáhne rychlosti nejvýše 45 km/h a maximální trvalý jmenovitý nebo netto výkon nepřekročí 1000 W, jedná se o motokolo podkategorie vozidel „L1e-A“, a pokud příslušné vozidlo nebude možné zařadit podle uvedených kritérií mezi motokola, pak půjde již o dvoukolový moped podkategorie vozidel „L1e-B“, kupříkladu kvůli tomu, že překročí maximální výkon 1000 W.²⁵⁹ Kategorie vozidel nařízením č. 168/2013 označená „L1e“ je pro účely ZOSP označena jako skupina vozidel „AM“²⁶⁰ a k řízení této skupiny vozidel je nezbytné být držitelem řidičského oprávnění pro tuto nebo vyšší skupinu vozidel.²⁶¹

V případě jízdního kola vybaveného pomocným motorkem až dodatečně, tj. nikoliv přímo výrobcem, musí jízdní kolo nadále, i po tomto „motorizování“, splňovat charakter jízdního kola, tak jak jej vymezuje prováděcí předpis PPPK, tedy příloha č. 8 vyhlášky č. 153/2023 - montáž pohonného systému na jízdní kolo nezasáhne do jeho nosných částí, výkon nepřevyší 1000 W, v případě použití spalovacího motoru, nebude mít takový motor objem válce nebo válců větší než 50 cm³ a maximální konstrukční rychlost nebude vyšší než 25 km/h.²⁶²

²⁵⁶ Čl. 2 odst. 2 písm. i) Nařízení EP a Rady EU č. 168/2013 ze dne 15. 1. 2013, jímž je cíleno na osobní přepravníky.

²⁵⁷ Čl. 2 odst. 2 písm. j) Nařízení EP a Rady EU č. 168/2013 ze dne 15. 1. 2013, kterým je cíleno na koloběžky často nevybavené alespoň jedním místem k sezení.

²⁵⁸ Čl. 2 odst. 2 písm. h) Nařízení EP a Rady EU č. 168/2013 ze dne 15. 1. 2013.

²⁵⁹ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 373,

²⁶⁰ § 80a odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²⁶¹ § 81 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²⁶² Bod 8. přílohy č. 8 vyhlášky č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Taková vozidla, jež nejsou vyňata z působnosti nařízení č. 168/2013 a ani svými parametry nenaplnují předpoklady pro zachování charakteru jízdního kola podle vyhlášky č. 153/2023, často z důvodu převýšení dosahovaného výkonu a tím i související maximální dosažitelné rychlosti, musí splňovat technické podmínky stanovené PPPK a jeho prováděcími předpisy, včetně nařízení č. 168/2013, pro motorová silniční vozidla příslušné kategorie,²⁶³ přičemž toto nesplnění předpokladů jízdního kola se pak projeví v nezbytnosti získání řidičského oprávnění příslušné kategorie k řízení vozidla. Zároveň vozidlo již může podléhat schválení k silničnímu provozu a registraci (výjimku z kategorie silničních vozidel vozík pro invalidy, potahové vozidlo a nemotorové vozidlo tažené nebo tlačené pěší osobou, jízdní kolo a koloběžka), pak tedy musí být opatřeno registrační značkou a mít sjednáno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.²⁶⁴ Řidič navíc bude muset mít za jízdy na hlavě nasazenou a řádně připevněnou motocyklovou ochrannou přilbu schváleného typu a chránit si za jízdy zrak vhodným způsobem, například brýlemi nebo štítem.²⁶⁵

V případě, že se chce uživatel vyhnout povinnému sjednání pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a případně získání řidičského oprávnění příslušné kategorie, musí tedy splnit především parametr maximální dosažitelné rychlosti 45 km/h a maximálního dosažitelného výkonu 250 W – v případě z výroby montovaného pohonu, případně 1000 W u jízdních kol a koloběžek s dodatečně montovaným či upraveným pohonem.

3.2.1.3.2 Pravidla pro jízdu na jízdním kole a motokole

V této části se primárně zaměřím především na osoby pohybující se na jízdním kole, avšak neopomenu zmínit i některé problematické aspekty jízdy na motokolech, potažmo mopedech.

Do 31. 12. 2021 bez dalšího platilo, že je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je

²⁶³ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 373,

²⁶⁴ § 2 písm. a) zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, který (pro jeho účely) nepovažuje jízdní kolo a koloběžku za vozidla, pokud nejsou schválena jako druh vozidla – motocykl – tj. kategorie vozidel „L“.

²⁶⁵ ŠRÝTROVÁ, V. *Policie České republiky. Elektrokoloběžky v silničním provozu* [online]. 2021 [cit. 2024-02-15].

Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/elektrokolobezky-v-silnicnim-provozu.aspx>,

cyklista povinen jich užít.²⁶⁶ Od novelizace č. 365/2021 Sb. ZOSP jsou cyklisté jedoucí na jízdním kole v zájmu zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ale především v zájmu bezpečnosti jich samých, stále povinni užít některý z vyjmenovaných dopravních prostorů pro cyklisty zřízených v daném místě a směru, tj. jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, stezku pro cyklisty, na křižovatce s řízeným provozem zřízený pruh pro cyklisty či vymezený prostor pro cyklisty, ledaže by tím došlo k ohrožení bezpečnosti nebo plynulosti silničního provozu.²⁶⁷

Novela č. 365/2021 Sb. tedy přinesla výjimky z povinnosti užití vyhrazených dopravních prostorů pro cyklisty. Výjimkami jsou tedy situace, kdy by jejich užitím mohlo dojít k ohrožení bezpečnosti anebo plynulosti silničního provozu. K tomuto se vyjádřil i poslanecký pozměňovací návrh č. 6148 k novelizačnímu zákonu č. 365/2021 Sb., když uvádí, že: „je logické, že cyklista nemůže dostát povinnosti užít vyhrazený jízdní prostor pro cyklisty (tzv. předsunutou stopčáru), pokud se do tohoto místa nemůže kolem stojících vozidel bezpečně dostat.“²⁶⁸ V mnoha případech je tedy vhodné, aby cyklista z důvodu bezpečnosti místo stezky užil silnici, a to tehdy, pokud by kupříkladu užití stezky znamenalo nutnost několikanásobného odbočování a křížení jinak rovného úseku silnice, jež samo o sobě zvyšuje pravděpodobnost vzniku kolizí.²⁶⁹ Zároveň je rychlost některých cyklistů často výrazně blíže rychlosti motorových vozidel užívajících silnici než rychlosti účastníků silničního provozu pohybujících se po stezce, tudíž tato výjimka posiluje i homogenitu dopravních proudů, čímž také snižuje riziko vzniku kolizí a současně zvyšuje bezpečnost a plynulost silničního provozu. Cyklista tak může využít této výjimky kupříkladu z důvodu nevhodné trasy, technického stavu komunikace či s ohledem na ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.²⁷⁰

²⁶⁶ KINDL, T., VOMÁČKA, V. Právní rozhledy 04/2022. *Jsou cyklostezky povinné?* Dostupné z: beck-online.cz. 2022 [cit. 2024-02-15], str. 133-140,

²⁶⁷ § 57 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích.

²⁶⁸ Pozměňovací návrh k novelizačnímu zákonu č. 365/2021 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. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,

²⁶⁹ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 374,

²⁷⁰ KINDL, T., VOMÁČKA, V. Právní rozhledy 04/2022. *Jsou cyklostezky povinné?* op. cit. [cit. 2024-02-15], str. 133-140,

Povinné užití stezky ale nemusí být v praxi ani reálně proveditelné, a to kupříkladu z důvodu neznalosti místních poměrů. Vjezd na stezku totiž nemusí být vždy ze silnice, po níž se cyklista pohybuje. Dalším problémem může být i nevhodný či neudržovaný povrch stezky, jež není bez dalšího pro cyklisty sjízdný nebo může způsobit defekt na jízdním kole, poněvadž jako stezka pro cyklisty může být označena i lesní cesta či kamenitá pěšina, jež není bezpečně sjízdná při nejmenším pro silniční jízdní kola.²⁷¹ Nabízí se tedy otázka, zda vůbec lze nalézt situaci, jež by pod tuto výjimku nespadala. Tato výjimka totiž myslí v zásadě na všechny důvody, proč cyklisté v § 57 odst. 1 ZOSP vyjmenovanou cyklistickou infrastrukturu neužívají. Uvedená novelizace ZOSP tak tuto povinnost de facto zrušila.²⁷² Uvedené potvrdil i Nejvyšší správní soud, když ve svém nedávném rozsudku judikoval, že „v případě stezky pro chodce a cyklisty má cyklista na vybranou a může jet i po silnici. Nejvyšší správní soud si je na jedné straně vědom potřeby chránit cyklisty jako zranitelné účastníky provozu na pozemních komunikacích před možnou kolizí zejména s motorovými vozidly, která může nastat při použití (běžných) pozemních komunikací. Ochrany zranitelných účastníků silničního provozu však musí být především dosaženo vzájemnou ohleduplností řidičů a cyklistů“.²⁷³

Ustanovení § 57 odst. 2 ZOSP vymezuje povinnost jet na jízdním kole vpravo při pravém okraji vozovky včetně oprávnění užít pravé krajnice, nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, což platí jak v obci, tak mimo obec. Toto ustanovení tak doplňuje úpravu pravidel pro jízdu v jízdních pružích dle § 12 ZOSP.²⁷⁴ Levý krajní jízdní pruh smí cyklista užít k jízdě pouze v situacích, kdy je to nezbytně nutné k předjíždění, objíždění, otáčení nebo odbočování.²⁷⁵ Výjimkou z uvedeného je pak pohyb cyklistů v tzv. cyklistické zóně, tedy již podle názvu v dopravním prostoru vymezeném především pro jízdu cyklistů, kde cyklisté mohou užívat pozemní komunikaci v celé její šíři.²⁷⁶

²⁷¹ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 375,

²⁷² KINDL, T., VOMÁČKA, V. Právní rozhledy 04/2022. *Jsou cyklostezky povinné? op. cit.* [cit. 2024-02-15], str. 133-140,

²⁷³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 4 As 102/2023 ze dne 21. 12. 2023,

²⁷⁴ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 375,

²⁷⁵ § 12 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²⁷⁶ § 39a odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Výklad ustanovení § 57 odst. 2 ZOSP se pak jeví problematický v případě jízdy na stezce pro chodce a cyklisty, kde směr jízdy nevyplývá z místní či přechodné úpravy. Nicméně z definice vozovky a cyklostezky, jak ji uvádí Úmluva o silničním provozu, lze seznat, že za vozovku je považována i stezka pro chodce a cyklisty, když vozovkou je pouze ta část silnice běžně používaná k provozu vozidel a cyklostezkou silnice nebo část silnice určená pro jízdu jízdních kol – nemotorových vozidel a lze tedy vyložit, že cyklista je povinen na stezce pro chodce a cyklisty jet při pravém okraji stezky, poněvadž stezka pro chodce a cyklisty, potažmo stezka pro cyklisty, je vozovkou.

Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty mohou, s ohledem na požadovanou homogenitu dopravních proudů, užít i osoby pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích či obdobném sportovním vybavení,²⁷⁷ byť jsou tyto osoby považovány dle § 4 písm. j) ZOSP za chodce. Ze zákonné dikce však nevyplývá, zda se tyto osoby na stezce s oddělenými proudy pro chodce a cyklisty mohou pohybovat v části pro cyklisty či v části pro chodce. Vzhledem k tomu, že pro ně nejsou stanovena zvláštní pravidla v rámci ustanovení pro chůzi, ale navíc je stanoveno zvláštní pravidlo v § 57 odst. 7 ZOSP, lze usoudit, že mohou užít kteroukoliv část stezky pro chodce a cyklisty, avšak nesmí ohrozit ostatní účastníky silničního provozu a na části stezky vymezené pro chodce se smí pohybovat nejvýše rychlostí chůze.²⁷⁸

Při smíšeném provozu na stezce pro chodce a cyklisty odpovídá postavení těchto účastníků postavení rovnoprávných uživatelů pozemní komunikace, když jsou jejich vzájemné povinnosti i oprávnění stanovena obdobně.²⁷⁹ Jestliže cyklista (a obdobně i osoba pohybující se na osobním přepravníku) zaznamená v dostatečné vzdálenosti od místa střetu pohyb chodce, musí přizpůsobit rychlost a způsob jízdy tak, aby se chodci mohl v časovém předstihu vyhnout. V opačném případě lze dovodit jeho zavinění za vznik protiprávního následku v podobě újmy na zdraví.²⁸⁰

Cyklisté požívají výjimku při předjíždění pomalu jedoucích či stojících vozidel za sebou při pravém okraji vozovky, kdy cyklista jedoucí ve stejném směru

²⁷⁷ § 57 odst. 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²⁷⁸ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 376,

²⁷⁹ § 57 odst. 5 a odst. 6 a § 53 odst. 4 a odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²⁸⁰ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 270/2018 ze dne 8. 3. 2018,

těchto vozidel může tato vozidla předjíždět nebo objíždět z pravé strany po pravém okraji vozovky, krajnici, pokud to prostorová situace umožňuje. Na cyklistu je při tomto kladena povinnost dát zvýšené opatrnosti, a to nejen vzhledem k rizikovému faktoru, kdy si mnohdy řidiči ostatních vozidel nejsou této výjimky vědomi a tedy tzv. nepočítají s možným výskytem cyklisty, ale také tím, že tato výjimka se neužije v případě, kdy vozidlo odbočuje vpravo a současně dává znamení o změně směru své jízdy.²⁸¹

Odborná literatura se neshodne na výkladu poslední věty § 57 odst. 4 ZOSP, a to zda se analogicky uplatní i v situacích, kdy vozidlo mění směr z jiného důvodu než je odbočování. Podle některých názorových proudů se zákaz předjíždění nebo objíždění zprava váže na současné splnění obou podmínek, tj. na dání znamení o změně směru jízdy, tak na současné odbočování vpravo.²⁸² Podle jiných názorů se však tento zákaz analogicky vztáhne i na situace, kdy řidič vozidla dává znamení o změně směru jízdy vpravo z jiného důvodu, než je odbočování vpravo,²⁸³ ač tomu užitá spojka „a“ v zákonném textu neodpovídá, tato spíše potvrzuje první výkladovou variantu. Vzhledem k rizikovosti, na kterou poukazuje i zákonný text, když cyklistům stanovuje dbát zvýšené opatrnosti při předjíždění či objíždění zprava, bych se přiklonila k druhé výkladové variantě, kdy zákaz předjíždění či objíždění zprava by měl platit ve všech situacích, kdy předjížděné či objížděné vozidlo dává znamení o změně směru jízdy vpravo bez ohledu na povahu úkonu, který hodlá učinit.²⁸⁴ Výjimka dovolující předjíždění či objíždění vpravo ovšem svědčí pouze cyklistům, nikoliv však řidičům motocyklů – tedy nikoliv řidičům motokol či mopedů, jež tak mnohdy neoprávněně činí.²⁸⁵

Cyklisté mladší osmnácti let jsou povinni při jízdě na jízdním kole užít ochrannou přilbu.²⁸⁶ Avšak přestože zákon cyklistům starším osmnácti let výslovně neukládá užít ochrannou přilbu, nutno upozornit, že z pohledu posouzení míry zavinění je nepoužití ochranné přilby ustálenou judikaturou považováno za porušení prevenční povinnosti dle § 2900 občanského zákoníku²⁸⁷ a může tedy

²⁸¹ § 57 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²⁸² BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 116,

²⁸³ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 375,

²⁸⁴ BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 117,

²⁸⁵ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 375,

²⁸⁶ § 58 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²⁸⁷ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

v rozsahu, ve kterém se podílelo na vzniku či zvýšení újmy utrpěné cyklistou, zakládat jeho spoluzavinění na vzniku újmy. Mohlo by tak tedy dojít mimo jiné i k poměrnému snížení povinnosti viníka nehody nahradit újmu dle § 2918 občanského zákoníku²⁸⁸.²⁸⁹

Děti mladší deseti let se dle ustanovení § 58 odst. 2 ZOSP smí pohybovat po silnici, místní komunikaci či veřejně přístupné účelové komunikaci pouze pod dohledem osoby starší patnácti let, s výjimkou chodníku, cyklistické stezky a obytné či pěší zóny, z čehož lze dovodit zákonné dovolení jízdy cyklistů mladších deseti let po chodníku, přestože obecně je cyklistům jízda po chodníku zakázána.²⁹⁰

Cyklistům dále není dovoleno jezdit na jednomístném jízdním kole ve dvou osobách,²⁹¹ z čehož lze vyložit a *minor ad maius*, že na jednomístném jízdním kole není dovoleno jezdit ani ve více než dvou osobách.²⁹² Nelze tedy ani na vícemístném jízdním kole jet ve vyšším počtu osob, než kolik odpovídá místům k sezení na takovém kole.²⁹³

Cyklistům však na rozdíl od předchozích kategorií zranitelných účastníků, tj. chodců a uživatelů osobních přepravníků, již nestačí za snížené viditelnosti užít materiály s retroreflexními prvky, byť to není na škodu, ale musí již být řádně osvětleni dle ustanovení § 58 odst. 5 ZOSP. Cyklista má dle tohoto ustanovení povinnost mít za snížené viditelnosti za jízdy rozsvíceno nepřerušované světlo bílé barvy svítící dopředu a zadní světlo červené barvy, ať již přerušované či stále svítící, a to dle podmínek, které stanovuje PPPK.

Jak vyplývá z předcházející podkapitoly, jízdní kola, jež přesáhnou zákonné technické parametry, jsou považována za motokola či mopedy, případně za skupinu vozidel vyšší kategorie. V rámci tématu diplomové práce tedy nastíním pouze specifické povinnosti vztahující se na kategorie motocyklů – motokola a mopedy. Motocyklisté, včetně jezdců na motokolech, jsou považováni za řidiče, a to za řidiče motorových vozidel a řídí se tedy mimo jiné obecnými ustanoveními § 6 ZOSP, jež

²⁸⁸ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

²⁸⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 2258/2008 ze dne 20. 1. 2010.

²⁹⁰ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 380,

²⁹¹ § 58 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²⁹² BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 118,

²⁹³ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 380,

stanovuje povinnosti řidiče motorového vozidla. Osoby pohybující se na motokolech a mopedech by tedy měli být držiteli příslušného řidičského oprávnění pro skupinu vozidel „AM“.²⁹⁴ Pro motokola a mopedy platí, že řidičské oprávnění lze udělit pouze osobě starší 15 let,²⁹⁵ z čehož vyplývá, že osoby mladší 15 let se nesmí pohybovat vozidly z kategorie motokol a mopedů.

V neposlední řadě nutno vyzdvihnout, že na jízdním kole, stejně tak na motokole či mopedu je při jízdě zakázáno kouřit nebo držet telefonní přístroj či záznamové zařízení v ruce nebo jiným způsobem.²⁹⁶

²⁹⁴ § 80a odst. 1 písm. a) bod 1. zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²⁹⁵ § 83 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

²⁹⁶ § 7 odst. písm. c) a d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

4 PŘESTUPKY ZRANITELNÝCH ÚČASTNÍKŮ PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Dle obecných podmínek odpovědnosti za přestupek dle PŘZ platí, že k odpovědnosti fyzické osoby, kterou je bez pochyb i zranitelný účastník silničního provozu, za přestupek se vyžaduje zavinění. Nestanoví-li zvláštní zákon výslovně, že je zapotřebí úmyslného zavinění. ZOSP, jakožto zvláštní předpis k PŘZ, výslovně nestanovuje, že k odpovědnosti za přestupky podle něj je zapotřebí úmyslného zavinění, tudíž postačí zavinění z nedbalosti.

Jak bylo již výše v kapitole věnující se přestupkům nastíněno, dopravní přestupky lze dělit dle různých hledisek, kupříkladu dle znaků skutkové podstaty přestupku. Jedním z těchto znaků tedy může být subjekt přestupku. Pro účely diplomové práce je za subjekt dopravních přestupků považován zranitelný účastník silničního provozu, pročež dále v této kapitole vyzdvihnu problematické aspekty posuzování dopravních přestupků v silničním provozu, kterých se může dopustit pouze zranitelný účastník silničního provozu vymezený v předcházející kapitole.

4.1 Druhy přestupků v silničním provozu

Ustanovení § 125c ZOSP vymezuje skutkové podstaty přestupků, jichž se může dopustit fyzická osoba, kterou je bez pochyb i právě zranitelný účastník silničního provozu. Pro bližší charakteristiku skutkových podstat přestupků dle § 125c ZOSP a vymezení jejich problematických aspektů dále použiji dělení přestupků zranitelných účastníků silničního provozu dle struktury zmiňovaného paragrafu ZOSP následovně:

- Přestupky související s registrační značkou,
 - § 125c odst. 1 písm. a) bod 1. a 2.,
- Přestupky související se způsobilostí vozidla,
 - § 125c odst. 1 písm. a) bod 3. a 4.,
 - § 125c odst. 1 písm. b),
- Přestupky související s ovlivněním alkoholem nebo jinou návykovou látkou,
 - § 125c odst. 1 písm. c) a d),
- Přestupky související s řízením motorového vozidla,
 - § 125c odst. 1 písm. e) bod 1., 2., 4. a 5.,

- Přestupky související s řízením vozidla,
 - § 125c odst. 1 písm. f) bod 1. – 9., bod 13. – 15. a bod 17.,
- Přestupky související s dopravní nehodou,
 - § 125c odst. 1 písm. i) bod 1. – 4.,
- Přestupky související s porušením povinnosti dle hlavy II ZOSP,
 - § 125c odst. 1 písm. k).

4.1.1 Přestupky související s registrační značkou

Objekt těchto přestupků dle § 125c odst. 1 písm. a) bod 1. a 2. ZOSP spočívá v zajištění identifikovatelnosti vozidel užívaných v silničním provozu. Těchto přestupků se, s ohledem na jejich skutkovou podstatu, mohou ze zranitelných účastníků dopustit pouze motocyklisté - řidiči motokol a dvoukolových mopedů. Jak se vyjádřila Policie ČR v roce 2022 mopedy a motokola podléhají registraci již od 1. 7. 2001, a policisté proto kontrolují v rámci dohledu nad silničním provozem jejich doklady a registrační značky už víc než dvacet let.²⁹⁷

4.1.2 Přestupky související se způsobilostí vozidla

Skutková podstata těchto přestupků souvisí s technickým stavem vozidla, jež může mít zásadní vliv na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Tento stav zároveň musí bezprostředně ohrožovat ostatní účastníky silničního provozu.²⁹⁸ Zákodárce v § 5 ZOSP jakož i v § 36 PPPK stanoví řidiči, jakož i provozovateli vozidla, používat v silničním provozu jen takové vozidlo, jež splňuje technické podmínky stanovené PPPK. Ustanovení § 37 PPPK pak vymezuje čtyři situace, v nichž vozidlo není způsobilé k silničnímu provozu:

- a) pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost silničního provozu,
- b) poškozuje životní prostředí nad míru stanovenou prováděcím právním předpisem,
- c) jeho technická způsobilost nebyla schválena, jde-li o vozidlo, jehož technická způsobilost podléhá schválení, nebo nesplňuje technické

²⁹⁷ VOKUŠ, J. *Policie České republiky. Jízdní kola s elektrickým motorkem, motorové koloběžky, motokola* [online]. Zveřejněné informace 2022 [cit. 2024-02-15] Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/jizdni-kola-s-elektricky-motorkem-motorove-kolobezky-motokola.aspx>,

²⁹⁸ § 125c odst. 1 písm. a) bod 3. zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

- požadavky na bezpečnost silničního provozu, jde-li o vozidlo, jehož technická způsobilost nepodléhá schválení, nebo
- d) byly na vozidle provedeny neschválené změny anebo zásahy do identifikátorů vozidla, například VIN.

Řidiči tak mají povinnost před zahájením každé jízdy provést kontrolu, zda vozidlo splňuje podmínky silničního provozu a během jízdy věnovat pozornost chování vozidla, jež by mohlo svědčit o technické závadě. Řidič však neodpovídá za porušení § 5 odst. 1 písm. a) ZOSP v důsledku závady, k níž došlo až během jízdy, a kterou nemohl ani při náležité pozornosti zjistit.²⁹⁹

Těchto přestupků se již mohou dopustit řidiči motokol, dvoukolových mopedů, ale také cyklisté, včetně jezdců na koloběžkách, poněvadž tyto osobní dopravní prostředky jsou dle zákonné dikce považovány za vozidla a musí splňovat podmínky silničního provozu. Sporné zde však zůstávají osobní přepravníky, poněvadž ZOSP, i ustálená judikatura, je nedefinuje jako vozidla, nýbrž je vymezuje jako dopravní (technické) prostředky sui generis.

4.1.3 Přestupky související s ovlivněním alkoholem nebo jinou návykovou látkou

V ČR platí zásada tzv. nulové tolerance alkoholu při řízení vozidel. Jakákoli naměřená hodnota vyšší než nula nasvědčuje výskytu určitého množství alkoholu v organismu. Z tohoto pohledu je tedy třeba každý takový výsledek dechové zkoušky považovat za pozitivní, přičemž i minimální hodnota alkoholu v dechu řidiče naměřená při dechové zkoušce vznáší pochybnost o tom, zda-li tento řidič před řízením motorového vozidla, nepožil alkoholický nápoj a nebyl při řízení vozidla pod jeho vlivem.³⁰⁰

Znakem skutkové podstaty těchto přestupků je to, že pod vliv alkoholu nebo jiné návykové látky mající vliv na řidičovu pozornost a schopnost ovládat vozidlo, se tento řidič musel dostat jen a pouze požitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky.³⁰¹ Z hlediska objektivní stránky přestupku není ani rozhodné jaký druh alkoholu, v jaké posloupnosti a v jakém množství pachatel požil, stěžejní je zjištění přítomnosti alkoholu v jeho organismu, neboť řidiči je mimo jiné zakázáno

²⁹⁹ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 83,

³⁰⁰ Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 24/2009 ze dne 11. 3. 2010,

³⁰¹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 7 As 105/2010 ze dne 12. 5. 2011,

řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době, kdy je ještě pod jeho vlivem dle ustanovení § 5 odst. 2 písm. b) ZOSP.³⁰²

Zde připadá v úvahu posouzení, zda by se jednalo o přestupek dle § 125c odst. 1 písm. c) ZOSP nebo o trestný čin podle § 274 trestního zákoníku³⁰³. Trestní odpovědnost pachatele a trestněprávní důsledky s ní spojené lze v souladu se zásadou subsidiarity trestní represe ale uplatňovat jen v případech společensky škodlivých, v nichž nepostačuje uplatnění odpovědnosti podle jiného právního předpisu, v tomto případě tedy odpovědnosti za přestupek.³⁰⁴ Pokud nedojde k odpovědnosti za trestný čin právě z důvodu aplikace zásady subsidiarity trestní represe, nastupuje odpovědnost za přestupek.³⁰⁵

Odpovědnost za přestupek tak připadá v úvahu v případě cyklistů, neboť jak dovozuje judikatura, v těchto případech se zpravidla nebude jednat o trestný čin, poněvadž ohrožení vyvolané cyklistou obvykle nedosahuje takové intenzity, jaké je spojeno s jízdou motorových vozidel, a to vzhledem k rozdílům v konstrukčních parametrech, nízké hmotnosti a zejména pak nedostatku motorické síly.³⁰⁶ Pokud tedy cyklista pojedí na jízdním kole nebo koloběžce, a bude ovlivněn alkoholem či jinou návykovou látkou, lze toto považovat za porušení povinnosti stanovené § 5 odst. 2 písm. b) ZOSP zakazující užití návykových látek bezprostředně před ní nebo v době, kdy je ještě řidič ovlivněn touto látkou a toto jednání lze posuzovat jako přestupek dle § 125c odst. 1 písm. c) ZOSP.³⁰⁷

Dalším možným přestupkem z této oblasti je pak přestupek řidiče, který se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou dle § 125c odst. 1 písm. d) ZOSP. Zajímavostí je, že tento přestupek spočívající v řidičově odmítnutí podrobit se vyšetření, zda není ovlivněn návykovou látkou, je přísněji sankcionován než první uvedený, když se za něj uloží pokuta ve výši 25 000 Kč až 75 000 Kč³⁰⁸ a dále se uloží zákaz činnosti od osmnácti

³⁰² Usnesení Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 126/2011 ze dne 14. 1. 2014,

³⁰³ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník,

³⁰⁴ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 764,

³⁰⁵ VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z., BOHUSLAV, L. *Dopravní právo. op. cit.*, str. 230

³⁰⁶ Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 2 Tz 15/65 ze dne 5. 11. 1965,

³⁰⁷ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit.*, str. 764

³⁰⁸ § 125c odst. 5 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,

měsíců do tří let³⁰⁹. Kdežto za první uvedený se uloží pokuta ve výši 7 000 Kč až 25 000 Kč³¹⁰ a zákaz činnosti od šesti do osmnácti měsíců³¹¹.

4.1.4 Přestupky související s řízením motorového vozidla

Tyto přestupky, jak vidno z výše uvedeného seznamu, jsou vskutku rozsáhlou skupinou, proto přikročím k bližší charakteristice pouze těch přestupků, jež mohou působit komplikace při jejich posuzování.

Vzhledem k definici motorových vozidel uvedené v § 2 písm. g) ZOSP a v předchozí kapitole vymezeným zranitelným účastníkům, těchto přestupků souvisejících především s neoprávněným řízením motorového vozidla se ze zranitelných účastníků silničního provozu může opět dopustit pouze osoba pohybující se na motokole či mopedu. Tato osoba se pak z důvodu neznalosti kategorizace vozidla, které je dle jejího názoru jízdním kolem, avšak de iure půjde o motokolo, dopouštět především přestupku – řízení motorového vozidla bez příslušného řidičského oprávnění, případně má řidičský průkaz zadržovaný nebo udělený zákaz činnosti řízení motorových vozidel.

4.1.5 Přestupky související s řízením vozidla

Tato skupina přestupků patří k nejrozsáhlejší pasáži § 125c ZOSP, proto opět přistoupím pouze k stručné charakteristice. Na rozdíl od předchozí skupiny přestupků, subjektem těchto přestupků mohou být nejen motocyklisté, ale též i osoby jedoucí na jízdním kole, tedy nemotorovém vozidle pohybující se pomocí lidské síly.³¹²

Typickým přestupkem je porušení povinnosti dle § 7 odst. 1 písm. c) ZOSP, a to při řízení vozidla, tedy včetně jízdních kol in largo sensu, držení telefonního přístroje v ruce či jiným způsobem. Ovšem tento zákaz se vztahuje pouze na jízdu, proto v situaci, kdy řidič vozidla zastaví vozidlo, byť z důvodu nezávislého na jeho vůli³¹³, zákaz neporuší.³¹⁴ V případě zjištění tohoto přestupku se však nelze mylně domnívat, že zasahující policista je oprávněn vyzvat řidiče k vydání mobilního

³⁰⁹ § 125c odst. 6 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,

³¹⁰ § 125c odst. 5 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,

³¹¹ § 125c odst. 6 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,

³¹² § 2 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,

³¹³ Kupříkladu zastavení vozidla na signál, jež mu ukládá zastavit vozidlo.

³¹⁴ NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář. op. cit., str. 768-769,*

telefonu jakožto věci důležité pro řízení o přestupku, ani takovou věc řidiči za tímto účelem odejmout.³¹⁵

Přestupky, které jsou pak z této skupiny typické především pro zranitelné účastníky silničního provozu, tedy cyklisty a motocyklisty, jsou přestupky, jichž se tito účastníci dopustí při řízení vozidla tím, že ohrozí nebo omezí chodce jdoucího po přechodu pro chodce nebo při otáčení či couvání nebo také přestupky, kdy osoba řídící vozidlo nedá přednost v jízdě, ačkoliv k tomu byla povinna.

Jak bylo v předchozí kapitole uvedeno, osoby pohybující se na motokolech či mopedech jsou, i vzhledem ke své zranitelnosti v rámci silničního provozu, povinny mít při jízdě na hlavě nasazenou ochrannou přilbu, pokud ji nemají dopouštějí se přestupku.³¹⁶

4.1.6 Přestupky související s dopravní nehodou

Z definice dopravní nehody, jež byla vymezena v kapitole 2, lze a contrario vyložit, že za dopravní nehodu nelze považovat vznik újmy, jež nesouvisí s provozem vozidla v pohybu. Z uvedeného mimo jiné vyplývá, že srážka chodce osobou pohybující se na osobním přepravníku nebude považována za dopravní nehodu, poněvadž jak bylo výše předestřeno, osobní přepravníky nejsou ve smyslu ZOSP považovány za vozidla a takto vzniklá újma tak bude moci být řešena pouze v rámci civilní povinnosti k náhradě majetkové a nemajetkové újmy.

Tyto přestupky spočívají v porušení povinností stanovených § 47 ZOSP – tedy: při dopravní nehodě neprodleně nezastaví vozidlo, neoznámí nehodu policii, ač je k tomu povinen, neprokáže svoji totožnost a nesdělí údaje o vozidle ostatním účastníkům nehody nebo opustí místo nehody nebo se neprodleně nevrátí po poskytnutí či přivolání pomoci.

Zároveň ZOSP stanovuje, že způsobí-li účastník silničního provozu spácháním přestupku dopravní nehodu navyšuje se tím horní hranice sazby pokuty dle § 125c odst. 5 na dvojnásobek, s výjimkou pokuty dle § 125c odst. 5 písm. a), kdy se pokuta uloží nejvýše s horní hranicí 100 000 Kč.³¹⁷ Dále § 125c odst. 9 ZOSP specifikuje, že pokud je spácháním přestupku způsobena dopravní nehoda, při níž je jinému ublíženo na zdraví, pak se za tento přestupek uloží vedle pokuty i

³¹⁵ Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 203/2017 ze dne 13. 12. 2019,

³¹⁶ § 125c odst. 1 písm. f) bod 14. zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,

³¹⁷ § 125c odst. 8 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,

trest zákazu činnosti na dobu od šesti do osmnácti měsíců.³¹⁸ Vzhledem k absenci bližší charakteristiky ublížení na zdraví v ZOSP je nezbytné obdobně vycházet z trestněprávního pojetí, kdy ublížením na zdraví je nutno rozumět takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, jež porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoliv jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a jež vyžaduje lékařské ošetření.³¹⁹ Nelze jednoznačně stanovit minimální dobu, během níž musí porucha zdraví při narušení obvyklého způsobu života trvat. Soudní praxe však vychází z toho, že znesnadnění obvyklého způsobu života poškozeného musí zpravidla trvat alespoň sedm dní.³²⁰

Ne každé zranění vzniklé při dopravní nehodě je však předpokladem pro automatickou aplikaci § 125c odst. 9 ZOSP. V úvahu totiž přichází i tzv. zbytková skutková podstata dle § 125c odst. 1 písm. k) ZOSP blíže charakterizovaná v následující podkapitole, a to zejména tehdy, kdy nedojde k porušení normálních tělesných nebo duševních funkcí, nebo není vůbec zvažováno znesnadnění obvyklého způsobu života poškozeného, eventuálně které nevyžaduje lékařské ošetření³²¹.³²² Stejně pak bude kvalifikována dopravní nehoda, při níž dojde ke zranění jiné osoby než řidiče v případě, že správní orgán nebude mít k dispozici důkaz hodnověrně prokazující existenci zranění – tj. poškozený nedá souhlas s nahlédnutím do zdravotnické dokumentace.³²³ Jak k tomuto uvedl Nejvyšší správní soud: „nestačí subjektivní pocit poškozeného, ale změny zdravotního stavu musí být odpovídajícím způsobem objektivizované lékařskými zprávami či posudky. Závěr o charakteru a závažnosti újmy na zdraví je sice závěrem právním, musí však mít podklad ve zjištěných rozhodujících skutkových okolnostech.“³²⁴

4.1.7 Přestupky související s porušením povinnosti uvedené v hlavě II zákona o silničním provozu

Fyzická osoba se tohoto přestupku dopustí tím, že v silničním provozu jiným jednáním, než které je uvedeno v § 125c odst. 1 písm. a) – i) ZOSP, nesplní

³¹⁸ To neplatí, pokud došlo pouze k ublížení na zdraví osobě blízké ve vztahu k pachateli.

³¹⁹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 35/2010 ze dne 9. 6. 2011,

³²⁰ Stanovisko Nejvyššího soudu sp. zn. Pls 5/65 ze dne 2. 7. 1965, shodně: Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 1503/2011 ze dne 30. 11. 2011,

³²¹ V praxi se bude jednat kupříkladu o drobné oděrky či naraženiny.

³²² VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z., BOHUSLAV, L. *Dopravní právo. op. cit.*, str. 335,

³²³ MICHÁLEK, R. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-489-7, str. 205

³²⁴ Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 32/2008 ze dne 28. 8. 2008,

nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II ZOSP. Úprava pravidel silničního provozu je vskutku širokou materií obsahující mnoho oprávnění a právních povinností, a zřejmě i proto zákonodárce vyjádřil jen ty nejzávažnější skutkové podstaty přestupků a pro ty méně závažné vytvořil tzv. zbytkovou či také souhrnnou skutkovou podstatu, jež subsumuje všechna ostatní jednání.³²⁵

Souhrnná skutková podstata dle § 125c odst. 1 písm. k) ZOSP se tedy aplikuje subsidiárně vůči skutkovým podstatám přestupků uvedených v § 125c odst. 1 písm. a) - i) ZOSP. K aplikaci souhrnné skutkové podstaty se vyjádřil i Krajský soud v Plzni, když stanovil, že: „jde o vztah zvláštní úpravy oproti obecné. Správnímu orgánu tudíž není ponecháno na úvaze, zda určité jednání subsumuje pod souhrnnou skutkovou podstatu či pod některou z konkrétních skutkových podstat. Naplnění formálních a materiálních znaků konkrétní skutkové podstaty totiž zcela vylučuje aplikaci souhrnné skutkové podstaty“.³²⁶

Těchto přestupků se tedy může dopustit každý zranitelný účastník silničního provozu, včetně chodců a uživatelů osobních přepravníků, kdy typickým příkladem aplikace této skutkové podstaty je porušení povinnosti účastníka silničního provozu stanovené § 4 písm. a) - c) ZOSP, tj. chovat se ohleduplně a ukázněně, řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích, a řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace, kdy tento zranitelný účastník silničního provozu, tedy i chodec nebo uživatel osobního přepravníku, nezachovává potřebnou obezřetnost ba naopak pohybuje se nepředvídatelně, nerespektuje dopravní značení nebo se neřídí světelnými signály.

Ustanovení souhrnné skutkové podstaty se tedy může jevit tak, že postihuje spíše méně závažné porušení povinnosti stanovené v ZOSP.³²⁷ Některá porušení povinností jsou však v rámci správního trestání sankcionována přísněji, což se

³²⁵ VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z., BOHUSLAV, L. *Dopravní právo. op. cit.*, str. 344-345,

³²⁶ Rozsudek Krajského soudu v Plzni sp. zn. 17 A 7/2011 ze dne 30. 1. 2012,

³²⁷ VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z., BOHUSLAV, L. *Dopravní právo. op. cit.*, str. 345,

projevuje zejména záznamem bodů do bodového hodnocení řidiče, a to s ohledem na jejich vyšší závažnost, a tím i vyšší společenskou škodlivost.³²⁸

S ohledem na právě uvedené je však nezbytné upozornit na, na jednu stranu žádoucí, šíří této souhrnné skutkové podstaty, která by měla dle mého názoru zahrnovat nejméně závažná přestupková jednání, avšak na druhou stranu, jak bylo výše nastíněno, zahrnuje i skutkové podstaty přestupkových jednání, která jsou svou povahou závažnější, což dle mého názoru příliš nesvědčí přehlednosti, jednoznačnosti a tím i předvídatelnosti právní úpravy zranitelných účastníků silničního provozu. Tito účastníci by se mohli snadněji vyvarovat páchání přestupkové činnosti, pokud by se mohli i jasně a konkrétně seznámit nejen s povinnostmi, které nesmí v silničním provozu porušit, ale také se sankcemi, které za jejich porušení hrozí. Pročež jsem toho názoru, že by bylo přínosné zahrnout do zákonného textu ZOSP alespoň nejzávažnější skutkové podstaty, tedy při nejmenším bodově hodnocené skutkové podstaty, přestupků, čímž by mohla být lépe zdůrazněna závažnost konkrétního přestupkového jednání.

4.2 Problematické aspekty posuzování přestupků v silničním provozu

V první řadě bývá problematické posouzení, zda byl přestupek spáchán z nevědomé či vědomé nedbalosti. Vždy je tak nezbytné zohlednit jak charakter přestupkového jednání, tak skutkové okolnosti případu. Například v případě překročení nejvyšší dovolené rychlosti nutno především vyzdvihnout význam intenzity porušení povinnosti řidiče, tedy zohlednění okolnosti, o kolik konkrétně byla rychlost jízdy překročena. V rozhodovací praxi často využívaný argument spočívající v tom, že každé vozidlo je vybaveno tachometrem, jež je umístěn tak, aby byl pro řidiče viditelný, lze obecně uplatňovat pouze ve vztahu k nevědomé nedbalosti. Je totiž patrné, že řidič má a může rychlost vozidla průběžně korigovat, respektive svoji rychlost přizpůsobovat v mezích nejvyšší dovolené rychlosti

³²⁸ Kupříkladu motocyklistům (motokolům a mopedům) je porušení povinnosti užít ochrannou přilbu stanoveno konkrétně v ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 13. ZOSP, čímž zákonodárce vyzdvihl vyšší společenskou škodlivost přestupku neuzítí ochranné přilby motocyklistou zařazením této samostatné skutkové podstaty do části přestupků zaměřující se na přestupky spáchané v souvislosti s řízením vozidla.

stanovené zákonem nebo dopravním značením aktuálním podmínkám silničního provozu.³²⁹

Obecně tedy postačuje, když je příslušným správním orgánem prokázáno a řádně zdůvodněno spáchání přestupku ve formě nevědomé nedbalosti. K této problematice se vyjádřil Krajský soud v Ostravě v rámci své rozhodovací praxe, když judikoval, že „zavinění je nezbytné hodnotit i s ohledem na zásadu důvěry v dopravní značení“.³³⁰ V situaci, kdy je dopravní značení protichůdné³³¹, řidiče nelze uznat odpovědným za zavinění přestupku, a to ani ve formě nevědomé nedbalosti.³³²

Měřítkem pro hodnocení míry nedbalosti při řízení o dopravních přestupcích je zachování nezbytné míry opatrnosti, kdy lze pro příklad uvést spoluzavinění poškozeným, který si počínal nedbale, pokud stejně jako viník porušil pravidla silničního provozu a nelze tedy nedbalost vyloučit ani v tomto případě.³³³ Příčina dopravní nehody je pak zásadním skutkovým zjištěním pro zjištění zavinění a rozhodnutí o spáchání přestupku. Je proto naprosto klíčové zjištění, zda ke střetu s vozidlem došlo vinou neopatrné jízdy řidiče, nebo to byl naopak chodec, jenž náhle bez rozhlédnutí do vozovky vstoupil.³³⁴

V souladu s vymezenými principy ovládajícími úpravu silničního provozu, především v souladu s principem porušení kvalitativně vyššího stupně povinnosti, lze vyložit, že zavinění jde k tíži toho účastníka, který si počínal tak, že jeho jednání bylo zcela a v plném rozsahu příčinou nepříznivého účinku. K tomuto se vyjádřil i Nejvyšší správní soud, když judikoval, že: „*jednání chodce, který bez rozhlédnutí vstoupil zcela neočekávaně a nenadále do cesty přijíždějícímu vozidlu necelou sekundu před střetem, lze důvodně považovat za neodvratitelné jednání, jež je svou povahou srovnatelné případy vstupu chodce pod kola již projíždějícího vozidla na přechodu pro chodce*“.³³⁵ V tomto, jakož i dalších obdobných případech tedy

³²⁹ VALC, J. Bulletin Advokacie 03/2022. *Problémy spojené s určováním formy zavinění u některých dopravních přestupků* [beck-online.cz]. 2022 [cit. 2024-02-15].

³³⁰ Rozsudek Krajského soudu v Ostravě sp. zn. 58 A 26/2012 ze dne 29. 1. 2015.

³³¹ V tomto případě se jednalo o přerušovanou čáru mezi dvěma přechody – vodorovné dopravní značení tedy dovolovalo předjíždět, avšak ZOSP zároveň zakazuje řidiči předjíždět na přechodu nebo těsně před ním.

³³² BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. op. cit.*, str. 28

³³³ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi, aneb Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení. op. cit.*, str. 25,

³³⁴ Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 32/2008 ze dne 28. 8. 2008,

³³⁵ Nález Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 4044/16 ze dne 30. 5. 2017,

Nejvyšší správní soud dovedl plné zavinění na straně poškozeného chodce, jež svým neopatrným jednáním zapříčinil dopravní nehodu.

Ačkoliv od nabytí účinnosti ZOSP uběhlo již více jak dvacet let, ZOSP je téměř každoročně novelizován a lze tak porozumět tomu, že běžný zranitelný účastník silničního provozu, který však není držitelem řidičského oprávnění³³⁶, tedy chodec, uživatel osobního přepravníku nebo cyklista, nemusí vždy postřehnout novelizace zákonů nebo se v nich dostatečně orientovat, stále však platí, že neznalost zákona neomlouvá, a i tito zranitelní účastníci mohou být sankcionováni.

Avšak na tomto místě nutno připomenout, že zranitelný účastník silničního provozu, který je však zároveň i držitel řidičského oprávnění k řízení motorových vozidel, by měl být dostatečně seznámen s úpravou silničního provozu, a proto by na tohoto, byť v daný okamžik zranitelného, účastníka silničního provozu pak mělo být dle mého názoru pohlíženo přísněji při posuzování porušení povinností a výměrou konkrétní sankce, poněvadž svou znalost předpisů upravujících silniční provoz tito účastníci prokazují právě získáním příslušného řidičského oprávnění. V současné době, však cyklistovi, který poruší světelný signál či pokyn k zastavení dle § 4 písm. c) ZOSP nebo při řízení drží v ruce telefonní přístroj v rozporu s § 7 odst. c) ZOSP, a zároveň držitel řidičského oprávnění, hrozí při nejhorším sankce ve formě pokuty, poněvadž dle ustanovení § 123a ZOSP an. se bodovým hodnocením zajišťuje sledování opakovaného páčání přestupků spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o silničním provozu pouze řidičem motorového vozidla.

Problematickým aspektem dále shledávám nepřilíš jasnou hranici mezi rozlišováním elektrokol, tedy šlapacích jízdních kol vybavených pomocným motorkem do výkonu 250 W, motokol, tedy například jízdních kol vybavených motorovým pohonem přesahující výkon 1000 W a motorových koloběžek. K tomuto se však vyjádřila Policie ČR, která na svých webových stránkách zpřístupnila svoji Metodiku ke kontrole jízdních kol vybavených dodatečně pomocným motorkem (motorová koloběžka) a jízdních kol s elektrickým

³³⁶ Ze zranitelných účastníků tedy nikoliv řidiči kategorie vozidel „L“, kteří by měli být držiteli řidičského oprávnění.

motorkem ze dne 29. 8. 2023³³⁷, která je nedílnou přílohou této práce, která specifikuje právní rámec a jednotlivé rozlišovací znaky mezi uvedenými motorizovanými osobními dopravními prostředky a dává tím zestručněný návod i jejich uživatelům, jak mezi těmito prostředky snadno diferencovat. Avšak nutno poukázat na povahu této metodiky, kdy se jedná pouze o metodickou pomůcku zpracovanou pro účely příslušníků Policie ČR při dohledu nad silničním provozem k rychlé orientaci v problematice dotčených dopravních prostředků.

³³⁷ Policie České republiky. *Metodika ke kontrole jízdních kol vybavených dodatečně pomocným motorkem (motorová koloběžka) a jízdních kol s elektrickým motorkem* [online]. 2023 [cit. 2024-02-22]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/metodika-ke-kontrole-jizdnich-kol-vybavenych-dodatecne-pomocnym-motorkem-motorova-kolobezka-a-jizdnich-kol-s-elektricky-motorkem.aspx>,

5 ZÁVĚR

Zranitelní účastníci silničního provozu si, častěji než jiní účastníci silničního provozu, počínají riskantně, nepředvídatelně anebo si nebyvají vědomi mrtvých úhlů u vozidel,³³⁸ v důsledku čehož mnohdy dochází ke smrtelným dopravním nehodám především těchto zranitelných účastníků. Ve městech a obcích žije většina obyvatel Evropské unie, kdy v centrech měst se zároveň střetávají různé potřeby účastníků silničního provozu, čímž neustále narůstají nároky na kvalitu a kvantitu infrastruktury pro pěší a cyklisty, na nové formy osobní mobility či na snížení znečištění. Mezi těmito potřebami není bezpečnost silničního provozu vždy na prvním místě – a počty úmrtí a zranění neklesají stejně rychle jako na ostatních pozemních komunikacích mimo centra obcí a měst. Navíc 70 % úmrtí při nehodách stále připadá na zranitelné účastníky, tedy chodce, cyklisty a motocyklisty.³³⁹

Avšak riskantní, nepředvídatelné jednání zranitelných účastníků v silničním provozu může být zapříčiněno i neporozuměním nejen konkrétní dopravní situaci, ale též i zákonným textům. Nezbytné zdůraznit, že normy správního práva, včetně práva dopravního, svojí složitostí příliš nereflektují jejich používání běžnými laiky v každodenním životě, a mohou tak pro ně být přespříliš komplikované.

Cílem předkládané diplomové práce tak bylo posoudit, jakých přestupků se mohou zranitelní účastníci dopustit v silničním provozu porušením jakých konkrétních povinností, a kriticky zhodnotit, zda účinná právní úprava dopadající právě na tyto zranitelné účastníky silničního provozu neskýtá problematické aspekty a pokud ano, pokusit se je objasnit, případně nastínit jejich vhodná řešení.

V první řadě nutno podotknout, že zřejmě i v důsledku nedůslednosti zákonodárce například při užívání základních pojmů v rámci ZOSP - účastník silničního provozu, vozovka, osobní technický prostředek - nedochází k dostatečnému porozumění ze strany účastníků silničního provozu, kteří pak svým jednáním mnohdy poruší své povinnosti ve formě nevědomé nedbalosti a mohou

³³⁸ WRIGE BERLING, A., THEANDER, A. Volvo. Volvo Trucks. *Pět způsobů, jak mohou řidiči nákladních vozidel pomoci chránit zranitelné účastníky silničního provozu*. [online]. 2022 [cit. 2023-11-01]. Dostupné z: <https://www.volvo Trucks.cz/cs-cz/trucks/alternative-fuels/postrehy/articles/2022/jun/Pet-zpusobu-jak-mohou-ridici-nakladnich-vozidel-pomoci-chronit-zranitelne-ucastniky-silnicniho-provozu.html>,

³³⁹ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. *Jak zlepšit bezpečnost silničního provozu ve městech v EU Tisková zpráva Evropské rady bezpečnosti dopravy (ETSC) op. cit.* [cit. 2024-01-10].

tak (spolu)zaviní kolizi. Uvedené jistě není ve prospěch bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Lze dospět k závěru, že právní úprava zaměřující se na pravidla pro pohyb chodců se zdá vcelku jednoznačná, kdy chodci jsou od účinnosti novely ZOSP z roku 2016 demonstrativně vymezeni v samotném zákonném textu. Chodci, vzhledem ke své zranitelnosti v rámci silničního provozu, se často mylně domnívají, že mají tzv. absolutní přednost před vozidly na přechodech pro chodce, avšak jak bylo výše v kapitole zabývající se pravidly pro chůzi objasněno, opak je pravdou a neplatí tedy obecně rozšířený názor, který vyvrací i ustálená judikatura, že za kolizi chodce s vozidlem na přechodu pro chodce bude vždy automaticky odpovědný řidič vozidla.

Dále je mezi zranitelnými účastníky silničního provozu nezbytné rozlišovat jízdní kola, za něž zákon považuje i koloběžky, a motokola. Kromě charakteristických technických parametrů a vlastností pro jednotlivý dopravní prostředek, je však nezbytné rozlišit i mezi motorizací přímo od výrobce, která je posuzována dle nařízení č. 168/2013, kdy za jízdní kolo pak není považováno takové jízdní kolo s pomocným motorkem, jež překročí maximální trvalý výkon, a motorizací dodatečnou, která se řídí především PPPK a vyhláškou č. 153/2023, kdy je stanoveno, že jízdní kolo i po tomto motorizování musí nadále splňovat charakter jízdního kola, přičemž toto nesplnění požadavků na zachování charakteru jízdního kola se pak projeví v povinnosti mít připevněnou a řádně nasazenou ochrannou motocyklovou přilbu, chránit si za jízdy zrak vhodným způsobem, ale také nezbytným získání řidičského oprávnění příslušné kategorie k řízení vozidla³⁴⁰, registrace vozidla do registru motorových vozidel a povinností sjednat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

V případě cyklistů je za základní a zcela stěžejní nutné zmínit nepoužívání cyklistických přileb, jež se v případě kolizí významně dlouhodobě podílí na míře způsobených následků, a to ve formě těžkých či smrtelných zranění. Investice ve výši řádově několika stokorun by však mohla v mnoha případech zachránit lidský

³⁴⁰ Pokud tedy řidič již není držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou nebo vyšší kategorii vozidel.

život. Výzkum dokonce prokázal, že 37 % cyklistů mohlo dopravní nehodu přežít, pokud by použili cyklistickou přilbu.³⁴¹

Cyklisté do roku 2021 měli povinnost užít cyklistických dopravních prostorů pro ně vymezených. Novela ZOSP z roku 2021 však k této povinnosti zavedla výjimku, kterou tuto povinnost de facto zrušila, když stanovila, že cyklista je dopravních prostorů pro cyklisty specifikovaných v § 57 odst. 1 ZOSP povinen užít, ledaže by tím došlo k ohrožení bezpečnosti nebo plynulosti silničního provozu. Uvedenému svědčí i nedávný judikát Nejvyššího správního soudu, který stanovil, že „*cyklista má na vybranou a může jet i po silnici*“³⁴².

Cyklisté požívají výjimku při předjíždění pomalu jedoucích či stojících vozidel, kdy je cyklistům povoleno tato vozidla objíždět z pravé strany po pravém okraji vozovky. Tato výjimka však svědčí pouze cyklistům, nikoliv motocyklistům – tedy i řidičům motokol a mopedů, kteří tak často neoprávněně činí.

Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty a stezku pro cyklisty ale mohou užít i osoby pohybující se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení, které jsou však v rámci silničního provozu považovány za chodce, což však shledávám naprosto logickým řešením, které je v naprostém souladu se žádoucí homogenitou dopravních proudů, když tyto osoby často dosahují obdobných rychlostí jako cyklisté.

Novela ZOSP z roku 2016 zavedla novou kategorii účastníků silničního provozu do právního řádu, když vymežila uživatele osobních přepravníků. Tito uživatelé byli do zmíněné novely považováni za chodce, avšak od této doby jsou samostatnou kategorií účastníků silničního provozu. Lze učinit závěr, že uživatelé osobních přepravníků mají některé věcné charakteristiky společné s chodci, avšak odlišné od cyklistů, jako například možnost bezpečného pohybu rychlostí chůze. Jiné mají zase společné s cyklisty, ale odlišné od chodců, kupříkladu možnost dosáhnout vyšší rychlosti ovšem i s hrozícími těžšími následky při kolizích vzhledem k váze přepravníku spolu s váhou přepravované osoby. Odlišné charakteristické vlastnosti, kterými se pohyb přepravníků liší jak od pohybu chodců, tak cyklistů, dává racionální podklad pro zvláštní úpravu přepravníků, jak

³⁴¹ BÍL, M., DOBIÁŠ, M., ANDRÁŠIK, R., BÍLOVÁ, M., HEJNA, P., 2018. *Cycling Fatalities: When A Helmet is Useless and when it Might Save Your Life*. Safety Science 105C, str. 71–76,

³⁴² Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 4 As 102/2023 ze dne 21. 12. 2023,

ji stanovuje ZOSP. Odlišnost úpravy je tak založena na rozdílných věcných charakteristikách.³⁴³

Na druhou stranu nutno zákonodárci vytknout, že není nijak limitována rychlost osobních přepravníků na vozovce, poněvadž nejsou vozidlem a jejich uživatelé tedy nejsou řidiči, vůči nimž je v rámci ZOSP limitována rychlost jízdy, ať již v obci nebo mimo obec, na silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupné účelové komunikaci. Jejich limitace je v tomto ohledu dána toliko na chodnicích, kde se smějí pohybovat maximálně rychlostí běžné chůze.

Vhodným řešením by se mohlo jevit, aby maximální rychlost osobního přepravníku byla v konkrétní situaci vázána na místo pohybu osobního přepravníku. Avšak proti tomuto řešení svědčí argument, že na chodnicích se osobní přepravníky smí pohybovat maximálně rychlostí běžné chůze, avšak na vozovce, kde se smí pohybovat pouze při levém okraji vozovky a platí pro něj tedy stejná pravidla jako pro chodce, by tato rychlost neodpovídala úpravě pravidel pro chůzi při levém okraji vozovky, tato úvaha je tedy lichá. S ohledem na homogenitu dopravních proudů by tedy vhodným řešením bylo stanovení, že v situacích, kdy se uživatel osobního přepravníku pohybuje v silničním provozu dle úpravy pravidel pro chůzi – tj. jede po chodníku nebo se pohybuje při levém okraji vozovky, by se na něj vztahovalo ustanovení o maximální rychlosti, kterou může vyvinout chodec – tedy rychlost běžné chůze. Naopak v situacích, kdy se uživatel osobního přepravníku bude řídit úpravou pravidel pro cyklisty – kupříkladu využije stezky pro cyklisty, by se s ohledem na homogenitu dopravních proudů pohyboval rychlostí obdobnou jako cyklisté.

V této souvislosti nutno dále podotknout, že pro užívání osobních přepravníků na vozovce za snížené viditelnosti mimo obec není stanoveno žádné povinné osvětlení, nýbrž pouze použití materiálů z retroreflexními prvky, což však vzhledem k rychlostem, kterých lze na osobním přepravníku dosáhnout, kdy často dosahují obdobných rychlostí jako řidiči jízdních kol či dokonce motorových vozidel, nelze považovat za dostačující opatření.

Lze shrnout, že zranitelní účastníci, nevědomi si svého postavení, se tak mohou dopouštět porušení povinností v rámci silničního provozu, které může mít za následek kromě těžkých zranění také spoluzavinění kolize. Nehodovost

³⁴³ Nález Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 1204/21 ze dne 14. 12. 2021,

zranitelných účastníků silničního provozu by bylo možné snížit kromě řádného a tolerantního chování všech účastníků silničního provozu, jež by bez pochyb bylo nejvhodnějším řešením, také technickým vybavením vozidel majícím za následek zlepšení aktivní i pasivní bezpečnosti nejen posádky vozidla, nýbrž i ostatních a především zranitelnějších účastníků nebo také vhodně zvolenými stavebně dopravními opatřeními, jež by vyčlenily zranitelnější účastníky mimo vozovku v místech s vysokou hustotou provozu motorových vozidel. K tomuto by ovšem bylo zapotřebí zbudovat nejen kvalitní dopravní infrastrukturu - tj. dopravní prostory pro chodce a cyklisty mimo vozovky, mimoúrovňové řešení napojení pozemních komunikací, ale i zvážit, zda je v daném místě dopravně technická úprava vhodným řešením dopravní situace či zda jde pouze o rozhodnutí tzv. od stolu. Mimo to by úprava silničního provozu měla více reflektovat používání laiky a zákonný text by měl tedy být co nejjednoznačnější, aby se předcházelo nedorozuměním při výkladu a jejich následkům. Reakce zákonodárce na dopravní situaci však často nereflektuje požadavky a potřeby široké veřejnosti na zlepšení dopravní situace.

6 RESUMÉ

Vulnerable road users, more often than other road users, act risky, unpredictably or are not aware of the blind spots of vehicles, as a result of which fatal road accidents often occur mainly of these vulnerable accidents. The majority of the population of the European Union lives in cities and towns, where the various needs of road users collide in the city center, which constantly increases the demands on the quality and quantity of traffic for pedestrians and cyclists, on new forms of personal mobility or on reducing pollution. Among these needs, road safety is not always at the forefront - and the number of deaths and injuries is not falling as fast as on other roads outside town and city centres. Furthermore, 70% of accident deaths still occur among vulnerable participants, i.e. pedestrians, cyclists and motorcyclists.

However, risky, unpredictable behavior of vulnerable road users can also be caused by a lack of understanding not only of the specific traffic situation, but also of legal texts. It should be emphasized that the complexity of the norms of administrative law, including traffic law, do not reflect their use by ordinary laymen in everyday life, and therefore may be too complicated for them.

The aim of this diploma thesis was firstly assess what offenses vulnerable road users can commit in road traffic by breaching which specific obligations, and secondly critically evaluate whether effective legislation affecting precisely these vulnerable road users does not offer problematic aspects and, if so, try to clarify them and possibly outline their appropriate solutions.

First of all, it should be noted that apparently due to the inconsistency of the legislator, for example, when using basic terms within the ZOSP - road traffic participant, road surface, personal technical device - there is not sufficient understanding on the part of road users, who then often breach their obligations by their actions in the form of unconscious negligence and can thus be partly responsible for the collision. This is certainly not in favor of the safety and smoothness of road traffic.

It can be concluded that the legislation focusing on the rules for the movement of pedestrians seems quite unambiguous, since pedestrians are demonstratively defined in the legal text itself since the 2016 ZOSP amendment came into effect. Pedestrians, due to their vulnerability in road traffic, often

mistakenly believe that they have the so-called absolute right of way over vehicles at pedestrian crossings, but as was explained above in the chapter dealing with the rules for walking, the opposite is true and therefore does not apply in general an opinion that is refuted by established jurisprudence that the driver of the vehicle will always be automatically responsible for a collision between a pedestrian and a vehicle at a pedestrian crossing.

Furthermore, it is necessary to distinguish between vulnerable road users between bicycles, which the law also considers scooters, and motorbikes. In addition to the characteristic technical parameters and features for an individual means of transport, it is also necessary to distinguish between motorization directly from the manufacturer, which is assessed according to Regulation no. 168/2013, when a bicycle with an auxiliary motor that exceeds the maximum permanent performance, and additional motorization, which is primarily governed by the PPPK and Decree no. 153/2023, which stipulates that a bicycle must continue to meet the character of a bicycle even after this motorization, while this failure to meet the requirements for preserving the character of a bicycle will then be reflected in the obligation to have an attached and properly fitted protective motorcycle helmet, to protect one's eyes in a suitable way while driving, but also to obtain a driver's license of the appropriate category to drive a vehicle, to register the vehicle in the motor vehicle register and to arrange liability insurance for the operation of the vehicle.

In the case of cyclists, it is essential and absolutely essential to mention the non-use of bicycle helmets, which in the event of collisions significantly contributes to the degree of consequences caused in the long term, in the form of severe or fatal injuries. However, an investment of several hundred crowns could save a human life in many cases. Research has even shown that 37% of cyclists could have survived a traffic accident if they had used a bicycle helmet.

Until 2021, cyclists had the obligation to use bicycle traffic areas designated for them. However, the amendment to the ZOSP from 2021 introduced an exception to this obligation, which de facto abolished this obligation when it stipulated that the cyclist is obliged to use the traffic spaces for cyclists specified in Section 57, paragraph 1 of the ZOSP, unless this would endanger the safety or smoothness of the road operation. This is evidenced by the recent jurisprudence of the Supreme Administrative Court, which established that "the cyclist has a choice and can also

ride on the road". Cyclists also enjoy an exception when overtaking slowly moving or stationary vehicles, when cyclists are allowed to pass these vehicles from the right side along the right edge of the road. However, this exception applies only to cyclists, not to motorcyclists - i.e. also to drivers of motorbikes and mopeds, who often do so illegally. However, the reserved lane for cyclists and the path for cyclists can also be used by people moving on skis, roller skates or similar sports equipment, who are, however, considered pedestrians in the context of road traffic, but I find this to be a completely logical solution that is in complete accordance with by the desirable homogeneity of traffic flows, when these persons often reach similar speeds as cyclists.

The 2016 amendment to the ZOSP introduced a new category of road users into the legal system when it defined users of passenger carriers. These users were considered pedestrians until the aforementioned amendment, but since then they are a separate category of road users. It can be concluded that users of personal transporters have some characteristics in common with pedestrians but different from cyclists, such as the ability to move safely at walking speed. Others are in common with cyclists but different from pedestrians, for example the possibility of reaching a higher speed with the risk of more severe consequences in collisions due to the weight of the transporter together with the weight of the transported person. The different characteristic features that distinguish the movement of transporters from the movement of pedestrians and cyclists provides a rational basis for the special regulation of transporters, as stipulated by the ZOSP. The difference in regulation is based on different material characteristics.

On the other hand, it is necessary to point out to the legislators for the fact that there is no speed limit for personal transporter users on the road, because they are not vehicles and their users are therefore not drivers, for whom the driving speed is limited under the ZOSP, whether in the municipality or outside the municipality, on the road, local traffic or publicly accessible purpose-built communications. In this regard, their limitation is given only on sidewalks, where they are allowed to move at a maximum speed of normal walking.

A suitable solution could appear to be that the maximum speed of a personal transporter in a specific situation be tied to the place of movement of the personal transporter. However, this solution is contradicted by the argument that on sidewalks personal transporters may move at a maximum speed of normal walking,

but on the road, where they are only allowed to move at the left edge of the road and therefore the same rules apply to them as for pedestrians, this speed would not correspond to the modification of the rules for walking on the left side of the road, this reasoning is therefore odd. With regard to the homogeneity of traffic flows, a suitable solution would therefore be to determine that in situations where the user of a personal transporter moves in road traffic according to the modification of the rules for walking - i.e. he drives on the sidewalk or moves on the left edge of the road, he would be subject to provisions on the maximum speed that a pedestrian can develop - that is, the speed of normal walking. On the other hand, in situations where the user of the passenger transporter will follow the modification of the rules for cyclists - for example, he will use the path for cyclists, he would move at a speed similar to cyclists with regard to the homogeneity of traffic flows.

In this context, it should also be noted that there is no mandatory lighting for the use of personal transporters on the road in low visibility outside the municipality, but only the use of materials from retroreflective elements, which, however, cannot be considered a sufficient measure in view of the speeds that can be achieved on by the personal transporter, which often reach similar speed as drivers of bicycles or even motor vehicles.

In conclusion, it is necessary to add that in addition to the proper and tolerant behavior of all road users, which would undoubtedly be the most appropriate solution, it would be possible to reduce the number of accidents involving vulnerable road users, as well as the technical equipment of vehicles resulting in improved active and passive safety not only for the vehicle crew, but also for other and especially more vulnerable users or also by appropriately chosen construction and traffic measures that would isolate more vulnerable participants off the road in places with a high density of motor vehicle traffic. To achieve this, however, it would be necessary to build not only high-quality transport infrastructure - i.e. traffic spaces for pedestrians and cyclists off roadways, non-level solutions for road connections, but also to consider whether technical traffic infrastructure in a given place is a suitable solution to the traffic situation or whether it is only a matter of decision from the table. However, the legislator's reaction to the traffic situation often does not reflect the demands and needs of the public to improve the traffic situation.

PŘÍLOHA

- Metodika ke kontrole jízdních kol vybavených dodatečně pomocným motorkem (motorová koloběžka) a jízdních kol s elektrickým motorkem ze dne 29. 8. 2023

Metodika ke kontrole jízdních kol vybavených dodatečně pomocným motorkem (motorová koloběžka) a jízdních kol s elektrickým motorkem

Právní rámec: Nařízení evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, zákon č. 361/2000 Sb., zákon č. 56/2001 Sb. a vyhláška č. 153/2023 Sb.

Cyklista na uvedených dopravních prostředcích je řidičem nemotorového vozidla a musí dodržovat podmínky zákona č. 361/2000 Sb. – například § 57, § 58, dále zákaz konzumace alkoholu nebo JNL, zákaz jízdy po chodníku, zákaz telefonování za jízdy a zákaz kouření za jízdy. Výjimku z jízdy po chodníku mají jen děti do 10 let.

Jízdní kolo vybavené dodatečně pomocným motorkem, motorová koloběžka a jízdní kolo s elektrickým motorkem **musí splňovat technické požadavky na výstavbu jízdních kol dle přílohy č. 8 bod 8 vyhlášky č. 153/2023 Sb.** (viz poslední část metodiky) – nejčastějšími technickými závadami jsou například absence druhé nezávislé brzdy s odstupňovatelným brzdícím účinkem, absence odrazek a za snížené viditelnosti absence předepsaného osvětlení.

Určení kategorie vozidla: TP, ORV, štítek (globální homologace, VIN, kategorie), obchodní název, parametry na štítku motoru, odborné vyjádření, znalecký posudek, měření rychlosti, kontaktování prodejce.

Vše mimo ORV, OTP nebo štítku je vyhodnocováno bez relevantních důkazů a postup je závislý od konkrétní situace a projednávaného možného protiprávního jednání (PŘ, TČ, nehoda, alkohol, návykové látky, neřidič – konzultace se SZ nebo SO pro případné zajištění věci).

Jízdní kolo vybavené dodatečně pomocným motorkem (motorová koloběžka): Za jízdní kolo vybavené dodatečně pomocným motorkem je při splnění určitých technických podmínek považována i **motorová koloběžka**. Skutečnost, že je koloběžka považována za jízdní kolo, definuje obecně § 57 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. a příloha č. 8 bod 8 vyhlášky č. 153/2023 Sb. Pokud vozidlo splňuje níže uvedené požadavky, považuje se nadále za jízdní kolo:

- Musí být zachován původní charakter jízdního kola/koloběžky - po odpojení a bez přídavného motoru lze i nadále používat kolo/koloběžku, s vynaložením přiměřené námahy, jako běžný dopravní prostředek, motorek je možno odpojit nebo demontovat.**
- Výkon motoru nepřesáhne 1 kW.** – stejné jako u spalovacího motoru.
- Spalovací motorek nepřesáhne zdvihový objem válce (válců) 50 cm³** – pokud nelze na výrobku dohledat parametry a je podezření většího obsahu motoru, je nutné odborné vyjádření nebo znalecký posudek.
- Maximální konstrukční rychlost nebude vyšší než 25 km/h** – pohon jen pomocí motoru, na rovině, bez aktivního šlapání na pedály nebo bez odražení nohou v případě koloběžky.
- Montáž všech komponentů si nevyžádá zásah do nosných částí** (např. dodatečné svařování či vrtání do rámu). Po hypotetické demontáži pohonného systému není nutné provádět další úpravy pro uvedení kola/koloběžky do původního stavu.

Pokud je jízdní kolo s dodatečným pomocným motorkem vybaveno přepínáním módů na tzv. schválený mód s rychlostí do 25 km/h a neschválený mód nad 25 km/h, musí kontrolní orgán prokázat užití toho nezákonného módu, jinak může být vozidlo provozováno na pozemní komunikaci **legálně jako jízdní kolo s přídavným motorkem**.

Jízdní kolo s elektrickým motorkem (elektrokolo): je definováno Nařízením evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013.

- Musí být vybaveno šlapacími pedály (nemůže se nikdy jednat o motorovou koloběžku).**
- Maximální trvalý výkon je nižší nebo rovný 250 W.**
- Jehož motor je vyřazen z činnosti, jestliže cyklista přestane šlapat.**
- Jeho výkon motoru je postupně snižován až do vyřazení motoru z činnosti, dokud rychlost vozidla nedosáhne 25 km/h.**

Aby byl elektromotor uveden v činnost, musí cyklista šlapat (na rozdíl od jízdního kola s pomocným motorkem).

Pokud vozidlo nesplňuje shora uvedené podmínky definice jízdního kola vybaveného dodatečně pomocným motorkem (motorové koloběžky) nebo jízdního kola s elektrickým motorkem, **jedná se o vozidlo kategorie L** a v takovém případě musí být řidič držitelem příslušného řídicího oprávnění, **vozidlo podléhá registraci (pokud se nejedná o motokolo)**, musí mít sjednané **pojištění** odpovědnosti z provozu vozidla, řidič za jízdy používá ochrannou přilbu schváleného typu a chrání si za jízdy zrak vhodným způsobem, například brýlemi nebo štítem.

Technické požadavky na výstavbu jízdních kol dle přílohy č. 8 vyhlášky č. 153/2023 Sb.:

V souladu s vyhláškou č. 341/2014 Sb., musí být každé jízdní kolo (tedy i shora uvedená jízdní kola a koloběžky) vybaveno:

- dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovatelným ovládním brzdícího účinku;** jízdní kola pro děti předškolního věku vybavená volnoběžným nábojem s protišlapací brzdou nemusí být vybavena přední brzdou,
- volné konce trubky řídiček musí být spolehlivě zaslepeny** např. zátkami, rukojeťmi apod.,
- zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řídiček musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo jsou-li použity tuhé materiály,** musí mít hrany o poloměru zakřivení nejméně 3,2 mm; páčky měničů převodů, křídlové matice, rychloupínače nábojů kol, držáky a konce blatníků musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím

energii, nebo jsou-li použity tuhé materiály, musí mít hrany o poloměru nejméně 3,2 mm v jedné rovině a v druhé rovině na ni kolmé nejméně 2 mm,

d) matice nábojů kol, pokud nejsou křídlové, rychloupínací nebo v kombinaci s krytkou konce náboje, musí být uzavřené,

e) **zadní odrazkou červené barvy**, tato odrazka může být kombinována se zadní svítlnou vyzařující světlo červené barvy nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; plocha odrazky nesmí být menší než 2 000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, odrazka musí být pevně umístěna v podélné střední rovině jízdního kola nebo po levé straně co nejbliže k ní ve výšce 250 - 900 mm nad rovinou vozovky; činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky v toleranci +/- 15 st. a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí +/- 5 st.; odrazové materiály nahrazující zadní odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,

f) **přední odrazkou bílé barvy**, tato odrazka může být nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; odrazka musí být umístěna v podélné střední rovině nad povrchem pneumatiky předního kola u stojícího kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2 000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky s tolerancí +/- 15 st. a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí +/- 5 st.; odrazové materiály nahrazující odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,

g) **odrazkami oranžové barvy (autožlut)** na obou stranách šlapátek - pedálů, tyto odrazky mohou být nahrazeny světlo odrážejícími materiály umístěnými na obuvi nebo v jejich blízkosti a

h) **na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy (autožlut)** na každé straně kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2 000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 20 mm, tyto odrazky mohou být nahrazeny odrazovými materiály na bocích kola nebo na bocích plášťů pneumatik či na koncích blatníků nebo bočních částech oděvu cyklisty.

Jízdní kola pro jízdu za snížené viditelnosti musí být dále vybavena následujícími zařízeními pro světelnou signalizaci a osvětlení:

- a) **světlotemetem svítícím dopředu bílým světlem**; světlotemet musí být seřízen a upraven trvale tak, aby referenční osa světelného toku protínala rovinu vozovky ve vzdálenosti nejdále 20 m od světlotometu a aby se toto seřízení nemohlo samovolně nebo neúmyslným zásahem cyklisty měnit, je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může být světlotemet nahrazen svítlnou vyzařující světlo bílé barvy s přerušovaným světlem,
- b) **zadní svítlnou vyzařující světlo červené barvy**, podmínky pro umístění této svítlny jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky podle odstavce 1 písm. e); zadní svítlna vyzařující světlo červené barvy může být nahrazena svítlnou s přerušovaným světlem červené barvy a
- c) zdrojem elektrického proudu, jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světel podle písmen a) a b) po dobu nejméně 1,5 hodiny bez přerušování.

Světelná výbava jízdního kola se nepovažuje za výbavu ve smyslu ustanovení § 32 zákona č. 361/2000 Sb.

Je-li jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro dopravu dítěte, musí být toto sedadlo pevně připevněno a opatřeno pevnými podpěrami pro nohy dítěte. Sedadlo a podpěry musí být provedeny a umístěny tak, aby nemohlo dojít ke zranění dítěte při jízdě ani k ohrožení bezpečnosti jízdy. Je-li jízdní kolo vybaveno nosičem zavazadel, musí být tento nosič řádně a spolehlivě připevněn a nesmí ovlivňovat bezpečnost jízdy.

Pneumatiky a ráfky nesmí vykazovat trhliny, praskliny a jiné zjevné deformace, které by zjevně narušovaly bezpečnost jízdy.

Jízdní kola uváděná na trh musí mít na snadno dostupném místě rámu trvanlivě vyznačeno dobře čitelné výrobní číslo nebo být vybavena zařízením jej spolehlivě nahrazujícím. Za spolehlivě výrobní číslo nahrazující zařízení se v tomto případě považuje například i elektronický nosič takové informace, který bude pevně spojen s rámem jízdního kola.

Metodika byla vytvořena ředitelstvem služby dopravní policie Policejního prezidia ČR (verze 1.01 k 29. 8. 2023)

Zdroj: Policie České republiky. *Metodika ke kontrole jízdních kol vybavených dodatečně pomocným motorkem (motorová koloběžka) a jízdních kol s elektrickým motorkem* [online]. 2023 [cit. 2024-02-22]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/metodika-ke-kontrol-jizdnich-kol-vybavenych-dodatecne-pomocnym-motorkem-motorova-kolobezka-a-jizdnich-kol-s-elektrickym-motorkem.aspx>

SEZNAM ZDROJŮ

Odborná literatura

Učebnice a komentáře

- BOHADLO, D., BROŽ, J., KADEČKA, S., PRŮCHA, P., RIGEL, F., ŠŤASTNÝ, V. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Komentář*. Wolters Kluwer [cit. 2023-11-09]. ASPI_ID KO250_2016CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X,
- BUŠTA, P. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0,
- ČERNÍNOVÁ, M., ČERNÍN, K., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X,
- FASTR, P. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a vyhláškou: podle stavu k 1.2.2002*. 2. aktualiz. a dopl. vyd. Beckovy mezioborové učebnice. Praha: Linde, 1999. ISBN 80-720-1153-7,
- HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo: obecná část*. 9. vydání. Praha: C.H. Beck, 2016,
- 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,
- KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009. Praktik (Leges). ISBN 978-80-87212-10-3,
- KOPECKÝ, M. *Správní právo: obecná část*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7,
- KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi, aneb Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. Praha: Linde, 2002. Komentátor. ISBN 80-720-1321-1,
- KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006. ISBN 80-720-1613-X,

- MATES, P. *Základy správního práva trestního: (soubor zákonů)*. 5. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2010. Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 978-80-7400-357-8,
- MICHÁLEK, R. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-489-7,
- NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P. a BEZDĚKOVSKÝ K. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2022. ISBN 978-80-7676-494-1,
- ONDRUŠOVÁ, M., ONDRUŠ, R., VYTOPIL, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Praktický komentář k zákonu č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich s důvodovou zprávou a základní judikaturou*. Praha: Leges, 2017. Komentátor. ISBN 978-80-7502-212-7,
- POLCAR, M. *Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1,
- PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-720-1212-6,
- PRÁŠKOVÁ, H. *Přestupkové právo: obecná část*. 2. vydání. Praha: Leges, 2022. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7502-612-5,
- ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J. *Přehled dopravní psychologie: historie, teorie, výzkum, aplikace: [skripta]*. Praha: Karolinum, 1995. ISBN 80-706-6981-0,
- VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z., BOHUSLAV, L. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C. H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4,
- ZAPLETAL, J. *Kriminologie*. vyd. 2. upr. Praha: Policejní akademie České republiky, 1995. ISBN 80-859-8115-7,

Odborné články a tiskové zprávy

- Advokátní deník. *Společenská škodlivost jako znak přestupku* [online]. 2021. Dostupné z: <https://advokatnidenik.cz/2021/04/29/spolecenska-skodlivost-jako-znak-prestupku/>,
- BESIP. *Aktuální strategie - Strategie BESIP 2021-2030* [online]. 2021. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>,
- BÍL, M., DOBIÁŠ, M., ANDRÁŠIK, R., BÍLOVÁ, M., HEJNA, P., 2018. *Cycling Fatalities: When A Helmet is Useless and when it Might Save Your Life*. Safety Science 105C, str. 71–76,
- Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. *Jak zlepšit bezpečnost silničního provozu ve městech v EU* Tisková zpráva Evropské rady bezpečnosti dopravy (ETSC) [online]. 2019. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/jak-zlepsit-bezpecnost-silnicniho-provozu-ve-mestech-v-eu/>,
- Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. *Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/front/post/slovníkterm?id=97&sablona=slovníkmalictenari&backlink=u0ust>,
- Česká asociace pojišťoven. Tiskové zprávy. *Stoupá počet „elektro“ nehod, především na koloběžkách. Pro ty silné se v roce 2024 změní pravidla* [online]. 2023. Dostupné z: <https://www.cap.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/128916-stoupa-pocet-elektro-nehod-predevsim-na-kolobezkach-pro-ty-silne-se-v-roce-2024-zmeni-pravidla>,
- České dálnice. *Souhrnné informace* [online]. 2023. Dostupné z: <https://www.ceskedalnice.cz/>,
- ELIÁŠEK, M. Právní prostor. *Ústavní soud zrušil zásadu neznalost práva neomlouvá* [online]. 2016. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/judikatura/ostatni/ustavni-soud-zrusil-zasadu-neznalost-prava-neomlouvava>,
- KAMENICKÝ, J. Český statistický úřad. *Dopravní nehodovost a její důsledky v ČR v dlouhodobém pohledu*, str. 42 [online]. 2014

[cit. 2023-10-24]. Dostupné z:

<https://www.czso.cz/csu/czso/cris/dopravni-nehodovost-a-jejich-dusledky-v-cr-v-dlouhodobem-pohledu-aftkq5jeot>,

- KINDL, T., VOMÁČKA, V. Právní rozhledy 04/2022. *Jsou cyklostezky povinné?* beckonline.cz. 2022,
- KOŘÍNEK, Š. *Správní právo: odborný časopis pro oblast státní správy a správního práva*. Správní právo. 2022, 55.(3-4). ISSN 0139-6005
- Policie České republiky. *Metodika ke kontrole jízdních kol vybavených dodatečně pomocným motorkem (motorová koloběžka) a jízdních kol s elektrickým motorkem* [online]. 2023. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/metodika-ke-kontrolu-jizdnich-kol-vybavenych-dodatecne-pomocnym-motorkem-motorova-kolobezka-a-jizdnich-kol-s-elektrickym-motorkem.aspx>,
- Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. *Chodci. Dopravní nehody s účastí chodců a jejich následky* [online]. 2022. Dostupné z: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZWZmZGQ3MzgtZWJkNy00ZDU5LWExY2QtMjMwNzE4ZWZhZDkwIiwidCI6IjFkMzMiLWNGUxLTIINzUtNDEwMi1iMTBiLWI0YTl5MTI5MDQ0ZiIsImMiOjI9>,
- ŠRÝTROVÁ, V. Policie České republiky. *Elektrokoloběžky v silničním provozu* [online]. 2021. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/elektrokolobezky-v-silnicnim-provozu.aspx>,
- VALC, J. Bulletin advokacie 03/2022. *Problémy spojené s určováním formy zavinění u některých dopravních přestupků* [beckonline.cz]. 2022
- VOKUŠ, J. Policie České republiky. *Jízdní kola s elektrickým motorkem, motorové koloběžky, motokola* [online]. Zveřejněné informace 2022. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/jizdni-kola-s-elektrickym-motorkem-motorove-kolobezky-motokola.aspx>,
- WRIGER BERLING, A., THEANDER, A. Volvo. Volvo Trucks. *Pět způsobů, jak mohou řidiči nákladních vozidel pomoci chránit*

zranitelné účastníky silničního provozu. [online]. 2022. Dostupné z: <https://www.volvo Trucks.cz/cs-cz/trucks/alternative-fuels/postrehy/articles/2022/jun/Pet-zpusobu-jak-mohou-ridici-nakladnich-vozidel-pomoci-chranit-zranitelne-ucastniky-silnicniho-provozu.html>,

Právní předpisy

Právní úprava ČR

Veškeré zmíněné právní předpisy jsou uvedeny ve znění pozdějších předpisů ke dni 28. 3. 2024, nevyplyne-li z konkrétního kontextu jinak.

Zákony

- Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník,
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích,
- Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla,
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (silniční zákon),
- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník,
- Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník,
- Sdělení č. 83/2013 Sb.m.s., o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968,
- Zákon č. 48/2016 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, 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 zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich,
- Pozměňovací návrh k novelizačnímu zákonu č. 365/2021 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. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,

Podzákoné právní předpisy

- Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích,
- Vyhláška č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,

Nadnárodní právní předpisy

Nařízení EU

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly,
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2019/2144 ze dne 27. 11. 2019, o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166,

Judikatura

Nejvyšší soud

- Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 2 Tz 15/65 ze dne 5. 11. 1965,
- Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tz 20/81 ze dne 14. 7. 1981,
- Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 1 Tzn 2/96 ze dne 17. 4. 1996,
- Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 22 Cdo 1868/2000 ze dne 21. 11. 2000,

- Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 2258/2008 ze dne 20. 1. 2010,
- Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 143/2011 ze dne 29. 3. 2011,
- Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 1503/2011 ze dne 30. 11. 2011,
- Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 23 Cdo 2007/2012 ze dne 24. 10. 2013,
- Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 25 Cdo 3925/2013 ze dne 18. 3. 2015,
- Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 587/2015 ze dne 8. 7. 2015,
- Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 1052/2015 ze dne 17. 9. 2015,
- Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 3807/2014 ze dne 24. 8. 2016,
- Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1339/2016 ze dne 20. 10. 2016,
- Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 270/2018 ze dne 8. 3. 2018,

Nejvyšší správní soud

- Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 20/2003-64 ze dne 27. 10. 2004,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 6 A 109/2000-73 ze dne 16. 2. 2005,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 8 As 17/2007–135 ze dne 31. 5. 2007,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 42/2007-54 ze dne 22. 11. 2007,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 4 As 40/2007-53 ze dne 21. 12. 2007,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 9 As 36/2007–59 ze dne 24. 1. 2008,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 35/2007-75 ze dne 5. 6. 2008,

- Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 32/2008 ze dne 28. 8. 2008,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 9 As 50/2008-64 ze dne 5. 3. 2009,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu, č. j. 9 As 77/2008-50 ze dne 6. 8. 2009,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 104/2008-45 ze dne 14. 12. 2009,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 24/2009 ze dne 11. 3. 2010,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 7 As 105/2010 ze dne 12. 5. 2011,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 35/2010 ze dne 9. 6. 2011,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 10/2011-111 ze dne 23. 6. 2011,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 9 As 34/2012-28 ze dne 9. 8. 2012,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 1 As 24/2013-28 ze dne 6. 6. 2013,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 1 As 76/2013 ze dne 11. 9. 2013,
- Usnesení Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 126/2011 ze dne 14. 1. 2014
- Usnesení Nejvyššího správního soudu č. j. 9 As 15/2012–27 ze dne 29. 1. 2014,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 4/2013–26 ze dne 29. 8. 2014,
- Usnesení Nejvyššího správního soudu, č. j. 9 As 172/2015-54 ze dne 13. 8. 2015,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu, č. j. 8 As 50/2015-39 ze dne 13. 10. 2015,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 3 As 62/2015-43 ze dne 25. 11. 2015

- Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 6 As 289/2014-59 ze dne 2. 12. 2015,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 203/2017 ze dne 13. 12. 2019,
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 4 As 102/2023 ze dne 21. 12. 2023,

Obecné soudy nižších instancí

- Rozsudek Krajského soudu v Plzni sp. zn. 17 A 7/2011 ze dne 30. 1. 2012,
- Rozsudek Krajského soudu v Ostravě sp. zn. 58 A 26/2012 ze dne 29. 1. 2015,

Ústavní soud

- Usnesení Ústavního soudu sp. zn. III. ÚS 111/01 ze dne 5. 4. 2001,
- Usnesení Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 2010/09 ze dne 29. 9. 2009,
- Nález Ústavního soudu sp. zn. III. ÚS 2065/15 ze dne 31. 5. 2016,
- Nález Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 4044/16 ze dne 30. 5. 2017,
- Nález Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 20/21 ze dne 7. 12. 2021,
- Nález Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 1204/21 ze dne 14. 12. 2021,

Jiné zdroje

Důvodové zprávy

- Důvodová zpráva k zákonu č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Online, databáze. In: Beck-online. Praha: C. H. Beck, © 2015. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/>,
- Důvodová zpráva k zákonu č. 48/2016 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, 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 zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů,
- Důvodová zpráva k zákonu č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Online, databáze. In: Beck-online.

Praha: C. H. Beck, © 2015. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/>,

- Důvodová zpráva k zákonu č. 271/2023, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony,

Stanoviska veřejného ochránce práv

- Stanovisko Veřejného ochránce práv 5594/2009/VOP/DS, Veřejné cesty II ze dne 16. 3. 2010,
- Stanovisko Veřejného ochránce práv sp. zn. 3542/2012/VOP ze dne 25. 6. 2013.